

Hans-Peter Kempf, Insa Konukiewitz

## Die V 36 der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya

Als 1963 die Kleinbahn Hoya – Syke – Asendorf (HSA) und die Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft (HEG) zu den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya (VGH) fusionierten, war die Grundlage für eine durchgreifende Modernisierung der Eisenbahnen und Busbetriebe geschaffen. Die schmalspurige Eisenbahnstrecke Hoya – Bruchhausen-Vilsen – Syke wurde von 1963 bis 1966 auf Regelspur umgespurt und die Strecke Hoya – Bücken stillgelegt. Die Umspurung war Voraussetzung für einen durchgehenden Einsatz von Normalspurfahrzeugen auf der gesamten Verbindung Eystrup – Hoya – Bruchhausen-Vilsen – Syke. Gleichzeitig sollte der Traktionswechsel auf Diesellokomotiven vollzogen werden.



### Beschreibung, Entwicklung und Verbreitung der Baureihe V 36

Die Lokomotiven der Baureihe V 36 wurden für die Wehrmacht entwickelt und waren die ersten vereinheitlichten Motorlokomotiven, die in Serie gebaut wurden. Die Typenbezeichnung WR 360 C 14 gibt die wichtigsten Daten der Lokomotive wieder: „W“ steht für Wehrmacht, „R“ für Regelspur, dann folgt die Motorleistung in PS, die Achsfolge und der Achsdruck in t.

Schon ab 1937 bauten die Berliner Maschinenbau AG, vormals L. Schwarzkopff (BMA) und die Maschinenbau und Bahnbedarf, vormals Orenstein & Koppel (MBA) Prototypen (V 36<sup>0</sup>, WR 360 C 12). Sie waren einfacher gebaut, besaßen kein 2-Stufen-Getriebe und hatten mit 36 t ein geringeres Gesamtgewicht als die Serienloks mit 40 bis 51 t. Alle Serienloks sind mit einem luftangelernten 6-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor ausgerüstet, die entweder von Deutz (V 36<sup>2</sup>) oder in zwei verschiedenen Varianten von den Motorenwerken Mannheim (MWM) geliefert wurden (V 36<sup>1</sup>).

Zur Kraftübertragung dient ein hydraulisches Getriebe der Firma J. M. Voith/Heidenheim mit einem Anfahrwandler und zwei Kupplungen. Diesem Strömungsgetriebe ist das Stufen- und Wendegetriebe nachgeschaltet. Die Lokomotiven haben im Rangiergang eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, und im Streckengang von bis

zu 60 km/h. Die Serienloks sind mit einer Vielfachsteuerung für Doppeltraktion ausgerüstet. Darüber hinaus waren einige Lokomotiven mit Auspuffkühler und Preßstoffbremsklötzen für den Einsatz in Treibstofflagern und anderen Betrieben mit explosiven Stoffen vorgesehen.

BMAG und die MBA lieferten zwar den größten Teil der Serienloks, doch auch Humboldt-Deutz, Henschel, Jung, Krupp, die Deutsche Werke Kiel (DWK) bzw. Holsteinischen Maschinenbau AG (Holmag) und Maschinenbau Kiel AG (MaK) bauten einige V 36. Zählt man alle im und nach dem Krieg gebauten Maschinen einschließlich der Sonderbauarten und -ausführungen zusammen, kommt man auf mehr als 300 Stück.

Die Lokomotiven wurden an die Wehrmacht geliefert und dort hauptsächlich im Rangierdienst – in einigen Ausnahmen auch im Streckendienst auf der Reichsbahn – eingesetzt. Nach dem Krieg gingen die meisten Lokomotiven an die Staatsbahnen über. Die DB ließ sogar noch Maschinen nachbauen (V 36<sup>4</sup>). Einige Lokomotiven landeten auch bei Privatbahnen. Bei der DB waren die letzten Lokomotiven bis 1981 im Einsatz. Sie wurden sowohl im Rangierdienst als auch im Personen- und Güterverkehr eingesetzt. Typische Einsatzgebiete waren Dienste auf Nebenbahnen und in Bauzügen sowie vor allem der Personennahverkehr um Wuppertal, Frankfurt und Bremen, wo sie auch mit Steuerwagen fuhren.

Auch die nun eingeführte Aufgabenteilung der beiden bis dahin unabhängig voneinander in Hoya betriebenen Werkstätten von HEG und HSA bot Rationalisierungschancen. Die HSA-Werkstätte wurde 1963 nach Abbau von Gleisen und Drehscheibe zur Instandhaltung der Omnibusse umgenutzt. Der HEG-Lokschuppen mit Drehscheibe, der bis 1963 die HEG-Dampfloks 2 und 3 der Baureihe pr. T 3 beherbergte hatte, bleibt unverändert.

Bei den finanziellen Verhältnissen war an einen Neukauf von Diesellokomotiven nicht zu denken. Bereits vor der Fusion suchte Betriebsleiter Carlo Schmidt eine gebrauchte Diesellok für die HEG, eine preisgünstige, robuste Lokomotive, die auch die engen Radien der umzuspurenden HSA-Strecke gut durchfahren könnte. Außerdem sollte sie etwas stärker als die HEG-Dampflokomotiven sein, da zwischen Hoya und Syke Steigungen von mehr als 1 : 45 vorkommen.

Ganze Ordner mit Schriftwechseln und Angeboten diverser Lokfabriken wurden angelegt, und die HSA und das Landeseisenbahnamt hatten sich sogar umspurbare Lokomotiven projektieren lassen. Carlo Schmidt besann sich jedoch der guten Verbindungen aus seiner Reichsbahnzeit und zog die Übernahme einer gebrauchten DB-Lok der Baureihe V 36 vor. Da die Baureihe weder zu den Splittergattungen gehörte noch auf der Ausmusterungsliste stand, gab die DB nur wenige V 36 ab. Somit müssen wohl besondere Verbindungen eine Rolle gespielt haben für den Ankauf der ersten V 36.

### Die Diesellokomotiven V 36 001 bis 003

Der Kaufpreis für V 36 116 betrug 1963 stattliche 100.000 DM. Nach einer Überholung durch die DB im Bw Mannheim, die Schmidt als Hauptuntersuchung wertete, kam die Lok in Hoya an und übernahm als V 36 001, die erste V 36 der VGH, den Güterverkehr nach Eystrup.

Zur Ablösung des Dampfbetriebes reichte sie zwar nicht aus, doch da sie sich gut bewährte, sollte eine zweite V 36 folgen. Doch hatte DB inzwischen erkannt, daß der Verkauf von Diesellokomotiven den Traktionswandel von Dampf auf Diesel nicht gerade beschleunigte. Also mußte sich Schmidt nach einem anderen Verkäufer umsehen. Die Suche hat ihm die Firma Glaser aus München abgenommen, die 1965 der VGH V 36 002 beschaffte. Diese Lok hatte an verschiedenen Militärstandorten rangiert, kam 1965 von den Britischen Streitkräften und machte einen kleinen Umweg über das Bw Mannheim zur Aufarbeitung.

Im Gegensatz zur mehrfach bei der DB umgebauten V 36 001 (u. a. Ein-Mann-Betrieb) entsprach V 36 002 noch der ursprünglichen Wehrmachtslok

Fotos oben und nächste Seite: VGH V 36 001, 2 und 3 jeweils von der Lokführerseite, 1971/72, Fotos: Hans-Peter Kempf

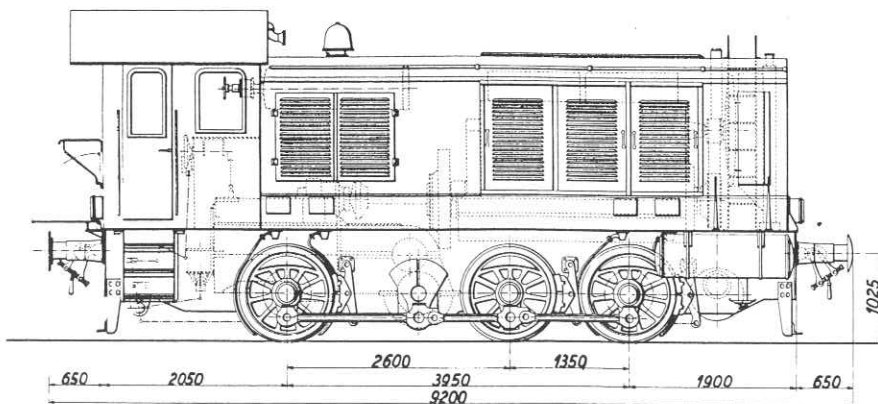
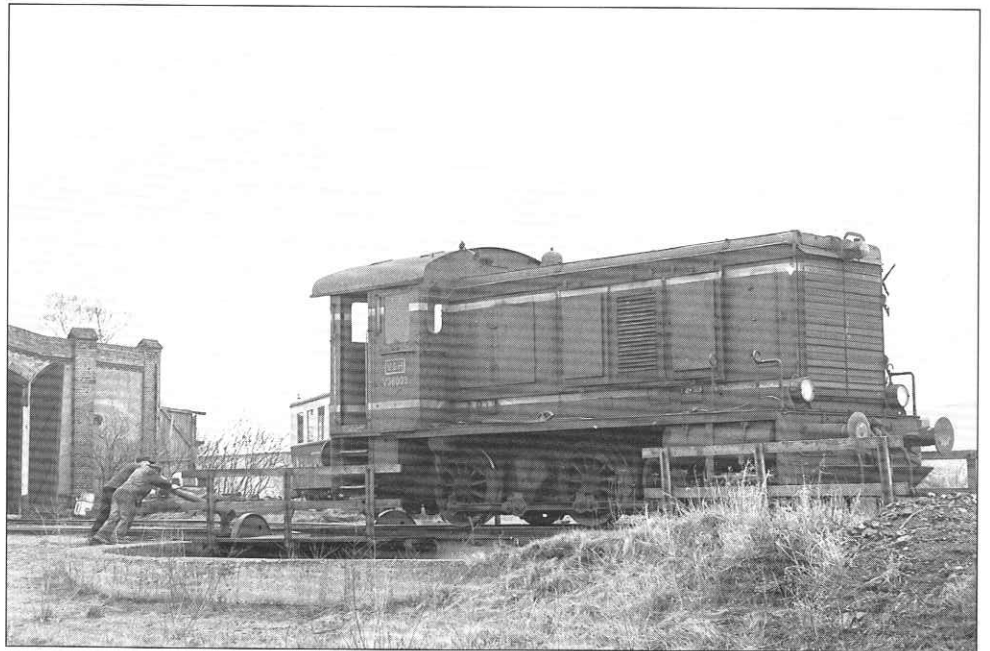
Rechts: Zeichnung M: 1 : 87

WR 360 C 14 für Zwei-Mann-Betrieb. Der Einsatz bei des VGH führte zu „Wandertätigkeiten“ der Lokführer; hatte die Lok doch statt einer druckluftbetätigten Wendeschaltung auf der Lokführerseite eine mechanische auf der Beimannseite. Ein anderer MWM-Motor als bei der V 36 001 (u. a. andere Zylinderköpfe) erschwerte leider die Ersatzteilbevorratung für die beiden Loks.

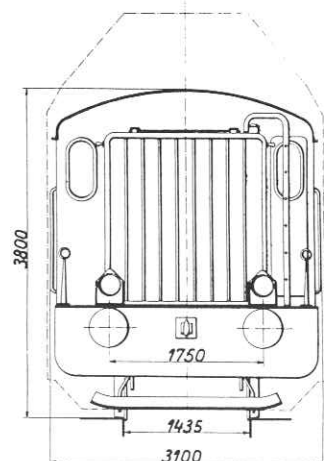
Nachdem die letzte Dampflok frisch überholt worden war, bot sich 1966 die Gelegenheit, eine weitere „baugleiche“ V 36 zu beschaffen – diesmal wieder von der DB. Schon die Bezeichnung „Werklok des Aw Opladen“ oder auch die DB-Betriebsnummer V 36 002 hätten mißtrauisch machen müssen. Da sie jedoch die einzige angebotene V 36 war, erwarben die VGH auch diese Maschine: Eine verkürzte Prototyplok der Wehrmachtreihe WR 360 C 12. Da sie sich von den vorhandenen zwei V 36 unterschied und einen anderen Motor (Deutz) besaß, waren lediglich die Puffer mit denen der anderen Lokomotiven tauschbar. Als Dritte im Bunde bekam sie die Nummer V 36 003.

Um den Traktionswechsels abzuschließen, wurde die frisch hauptuntersuchte und im Bestzustand befindliche Dampflok 2 kurz nach der Probefahrt auf Anordnung des Betriebsleiters verschrottet. Die Kommentare des Werkmeisters dazu würden in Comic-Heften mit Blitz, Donner und Wolken zeichnerisch dargestellt und sollen auch hier nicht im Wortlaut wiedergegeben werden. Alle drei Diesellokomotiven hatten in Hoya die VGH-Firmenfarbe erhalten, die sich mit schwarzem Rahmen, roten Rädern und Stangen, weinrotem Aufbau und beigen Zierlinien an die Lackierung der Busse und Triebwagen hielt.

Da die VGH in den 70er Jahren Transportleistungen bis zu 100.000 t/a erbrachten, wurden die Loks intensiv eingesetzt. Außerdem führten die starken Steigungen einzelner Streckenabschnitte zu zusätzlichen Zugfahrten. Güterzüge mußten geteilt und in mehreren Portionen über die Steigungsstrecken befördert werden. Mit halber Schrittgeschwindigkeit schleppte eine V 36 acht bis zehn Güterwagen (ca. 320 t) über den Syker Berg. Währenddessen war dem Lokpersonal ein gemütliches Frühstück sicher. Lange Jahre waren die Loks persönlich zugeteilt: Anfang der 70er Jahre wurde V 36 001 von



Motorleistung ..... 360 PS  
 Motordrehzahl ..... 600 1/min.  
 Größte Zugkraft ca. .... 13000 kg  
 Größte Geschwindigkeit:  
 im Verschiebedienst ..... 30 km/h.  
 im Streckendienst ..... 60 km/h.  
 Dienstgewicht ..... 40 t



**C-Diesellokomotive 360PS**  
 mit Voith-Strömungsgetriebe u.  
 2 Fahrbereichen (Einheitsbauart)

M 1198

## Dienstplan 1971

## Willi Hittenbeck (Tf), Fritz Böttcher

V 36 001 Hoya - Eystrup, Gz  
Eystrup - Hoya - Syke, Gz  
Lok in Schuppen abstellen  
T 3 + TA 2 übernehmen  
Syke - Hoya, Pz

## Heinrich Biermann (Tf), Alfred Sieling

T 3 + TA 2 Hoya - Syke, Pz  
V 36 003 Lok im Schuppen übernehmen  
Syke - Hoya - Eystrup, Gz  
Eystrup - Hoya, Gz

## Friedrich Wrede (Triebfahrzeugführer)

T 4 + TA 1 Hoya - Eystrup - Hoya, Pz

## Karl Hunold (Werkmeister)

V 21 + V 22 Bruchh.-Vilsen - Asendorf, Gz  
Asendorf - Bruchh.-Vilsen, Gz  
anschl. Werkstatt Hoya, U+K-Vertretung

Dienste 1 und 2 wechseln täglich, so daß Personal und Fahrzeug zusammen bleiben.

## Die V 36 der VGH im Überblick

VGH Nr.	V 36 001	V 36 002	V 36 003	V 36 004	V 36 005	V 36 006	V 36 007	V 36 008
ex. DB Nr	V 36 116	(11 211)	V 36 002	V 36 222	V 36 237	V 36 412	V 36 213	V 36 114
Hersteller	Henschel	BMAG	MBA	Humboldt Deutz	Humboldt Deutz	MaK	BMAG	BMAG
Fabrik-Nr.	26.140	11.211	20.917	39.628	47.179	360.021	12.051	11.647
Baujahr	1941	1940	1938	1943	1944	1950	1943	1942
Motorherst.	MWM	MWM	Deutz	Deutz	Deutz	MWM	Deutz	MWM
Motortyp	RHS 335	RHS 335 s	V 6 M 436	V 6 M 436	V 6 M 436	RHS 335 s	V 6 M 436	RHS 335 s
Fabriknr.	2686/003	176866	923 339/44	923 351/56	585 147/52	2617/14	588184	176942
Getriebeherst.	Voith	Voith	Voith	Voith	Voith	Voith	Voith	Voith
Typ, Fabrnr.	L 37, 1810	L 37, 1751	HW 1, 377	L 37, 2045	L 37, 2023	L 37, 2049	L 37, 457	L 37, 1255
bei VGH	1963 - 86	1965 - 86	1966 - 75	1976 - 98	1978 - 98	1979 - 98	1979 - 89	1983 - 98
anschließend	verkauft	verschrottet	verschrottet	an DEV	an DEV	an DEV	verkauft	an DEV
Bemerkungen	Kanzel				"Dino"		Kanzel	BOE 282
DB-km	754.000			1.511.000	1.094.000	838.000	980.000	926.000

Willi Hittenbeck und V 36 003 von Heinrich Biermann gefahren. V 36 002 hatte gerade eine Grundüberholung hinter sich und stand als Reservelok zur Verfügung.

Herausragende Ereignisse gab es in jenen Jahren nicht, außer daß V 36 002 vorübergehend an die Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn und an die Ilmebahn Einbeck - Dassel verliehen wurde. V 36 001 geriet am 7. 4. 1972 kurz nach dem planmäßigen Abstellen im Syker Loksuppen in Brand. Lokführer Willi Hittenbeck hatte ausgerechnet an

diesem Tag seinen 50. Geburtstag und mit einem Geburtstagsfeuerwerk sicher nicht gerechnet.

Im Frühsommer 1972 blieb V 36 003 nach einem lauten Knall mit Motorschaden auf der Strecke bei Steimke mit einem Güterzug liegen. Die Lok wurde abgeschleppt, und noch am selben Abend stellte man in der Werkstatt fest, daß die Kurbelwelle etwa in der Mitte des Motors durchgebrochen war. Die innerhalb der nächsten Wochen mühsam beschaffte Ersatzkurbelwelle konnte nicht mehr eingebaut werden, da bei Zerlegen des Motors zahlrei-

che Risse am Motorblock festgestellt wurden, so daß diese Lok notgedrungen stehenblieb.

Um eine neue Reservelok zu erhalten, baute man die Schmalspurlok auf Normalspur (V 121) um. Dabei wurden zunächst Puffer und Haken von V 36 003 eingebaut. Da der Güterverkehr nach Asendorf 1971 eingestellt worden war, sollte auch die zweite Kleinlok (V 21) umgebaut werden. Man hätte die beiden dann wieder als Doppellok einsetzen können und wenigstens annähernd Ersatz für eine V 36 gehabt.

## Die Instandhaltung der V 36 in der VGH-Werkstatt Hoya

Die erste Hauptuntersuchung (HU) von V 36 001 war im Aw Bremen mit Unterstützung der Hoyaer Mitarbeiter durchgeführt worden. So konnten wertvolle Erfahrungen für spätere Reparaturen gewonnen werden. Dies war auch bitter notwendig, denn der jahrzehntelange Betrieb altbrauchbarer Fahrzeuge führt immer zu zahlreichen Sofortinstandsetzungen kleinerer Schäden und gründlichen Reparaturen im Rahmen turnusmäßiger Inspektionen. Aufgrund der bei der VGH häufig anfallenden Höchstleistungen auf der steigungs- und kurvenreichen Strecke fielen obendrein starke Verschleißerscheinungen an.

Die nach bestimmten Zeitfristen, die in den letzten Jahrzehnten mehrfach geändert wurden, vorgeschriebene Untersuchung einer Lokomotive nach § 32 der Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung (EBO) wird in Niedersachsen von anerkannten Sachverständigen durchgeführt. Zuvor werden bestimmte, für die Betriebssicherheit notwendige Nachschau- und Instandsetzungsarbeiten ausgeführt. So ist z. B. die Bremsanlage abzubauen und bis zum letzten Splint und Bolzen zu zerlegen, um sie nach Überprüfung aller Einzelteile wieder zu montieren. Beides zusammen, die Arbeit in der Werkstatt und die Untersuchung durch den Sachverständigen, wird i. d. R. „Hauptuntersuchung“ (HU) genannt.

Bei großen Bahnen, insbesondere der Staatsbahn

beinhaltet die HU auch eine „vorausschauende Instandhaltung“ als wirtschaftlichste Betriebs- und Reparaturart. Das heißt, daß die gesamte Lok zerlegt und vorsorglich auch nicht für die Betriebssicherheit notwendige Baugruppen und Aggregate ausgetauscht werden, wenn mit Versagen im Zeitraum bis zur nächsten HU zu rechnen ist.

Bei kleineren, sparsamer ausgestatteten Bahnen, werden Fahrzeuge im Rahmen einer HU nur soweit zerlegt, wie dies für die Untersuchung auf Betriebssicherheit erforderlich ist. Somit wird auf ein Zerlegen von Motor und Getriebe häufig verzichtet, wenn der Antrieb ohne erkennbare Schäden „rund läuft“. Auch Anstrichausbesserung und gar Neulackierung (die bei Eisenbahnfreunden aufgrund ihrer Staatsbahnerfahrungen oft als Zeichen einer HU gewertet wird) werden seltener ausgeführt.

Die VGH verfolgte bei allen V 36 folgende Instandhaltungsphilosophie:

Bei Beschaffung der Lok wurde darauf geachtet, daß es sich um Maschinen mit gutem Untersuchungszustand handelte. Vor der Inbetriebnahme erhielten die Maschinen in Hoya eine einfache, aber gesetzlich genügende HU, z. T. mit Neuanstrich. V 36 004, 5, 6 und 7 hatte die DB ohne Schäden nach Fristablauf ausgemustert. Da sie in den letzten Betriebsjahren nur in untergeordneten Diensten mit geringen Laufleistungen eingesetzt worden waren, waren sie recht gut erhalten. V 36 005 wurde nicht hauptuntersucht, sondern ab

März 1978 mit der DB-HU vom 13. 8. 1974 weiter eingesetzt.

Im Laufe ihres Einsatzes bei der VGH erhielten nur V 36 001, 2 und 5 gründliche HU im DB-Aw Bremen, in der eigenen Werkstatt in Hoya und V 36 005 vom 16. 8. bis 10. 12. 1993 bei der OHE in Bleckede. V 36 003, 4, 6, 7 und 8 wurden „auf Verschleiß“ gefahren und nach Auftreten größerer Schäden (V 36 003 Kurbelwellenbruch, V 36 004 Achslagerschaden, V 36 007 Frostschaden) außer Dienst gestellt. V 36 008 kam bereits recht abgenutzt von der BOE und wurde auf der VGH bis zum Letzten „aufgefahren“. V 36 006 war bis Fristablauf wenig gefahren und in gutem Allgemeinzustand. Hier brachte das defekte Nachschaltgetriebe das Aus. V 36 005 erhielt vom 13. 8. 1979 bis zum 9. 1. 1985 eine lange aber nicht sehr gründliche HU in Hoya. Zum Ausgleich versah man sie mit einem bis heute erhaltenen Farb-anstrich.

Zwei Reparaturen brachten Anerkennung durch die Getriebespezialisten des Aw Bremen. Einmal „fischte“ Karl Hunold nach tagelangen Versuchen mit Hilfe eines Magneten ein abgebrochenes Rohr aus der Tiefe des Getriebeölsumpfes. Diese Arbeit wäre bei der DB erst nach Ausbau und Zerlegen des Getriebes durchgeführt worden. Ein weiteres Mal wurde die Fachwelt in Erstaunen versetzt, als im Frühjahr 1970 in der nur einfach ausgerüsteten Hoyaer Werkstatt das Getriebe von V 36 003 getauscht wurde.



### V 36 004 und 5

Zehn Jahre nach dem Verkauf von V 36 003 war die DB bereit, weitere V 36 zu verkaufen. So übernahm die VGH 1976 Lok V 36 222 des Bw Hannover über BZA Minden und Aw Bremen. Nach kurzer Überholung in Hoya und mit nunmehr feuerrotem Anstrich wurde diese als V 36 004 in Dienst gestellt.

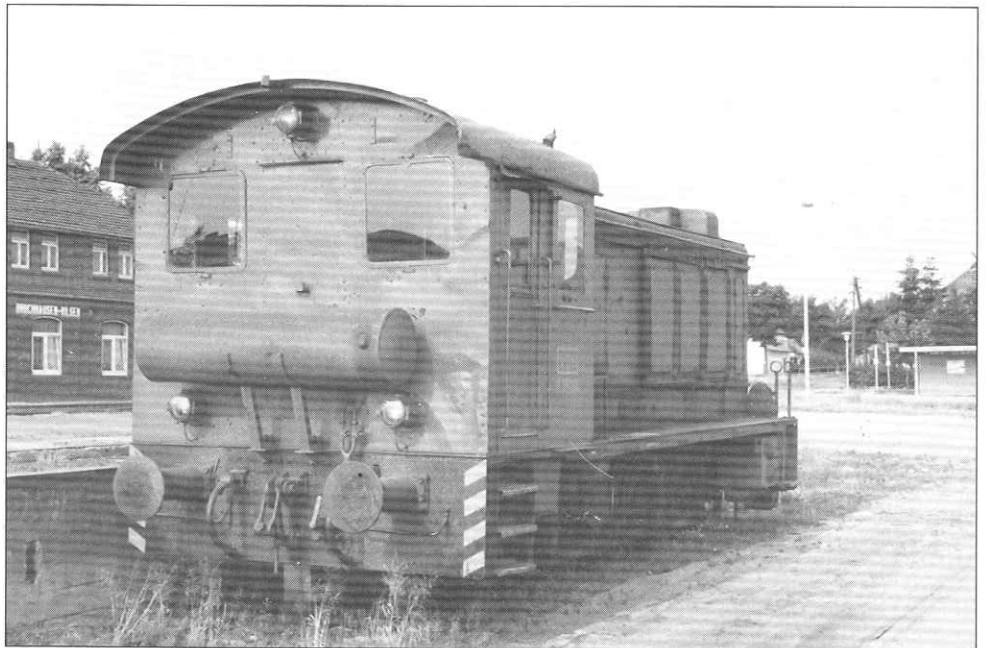
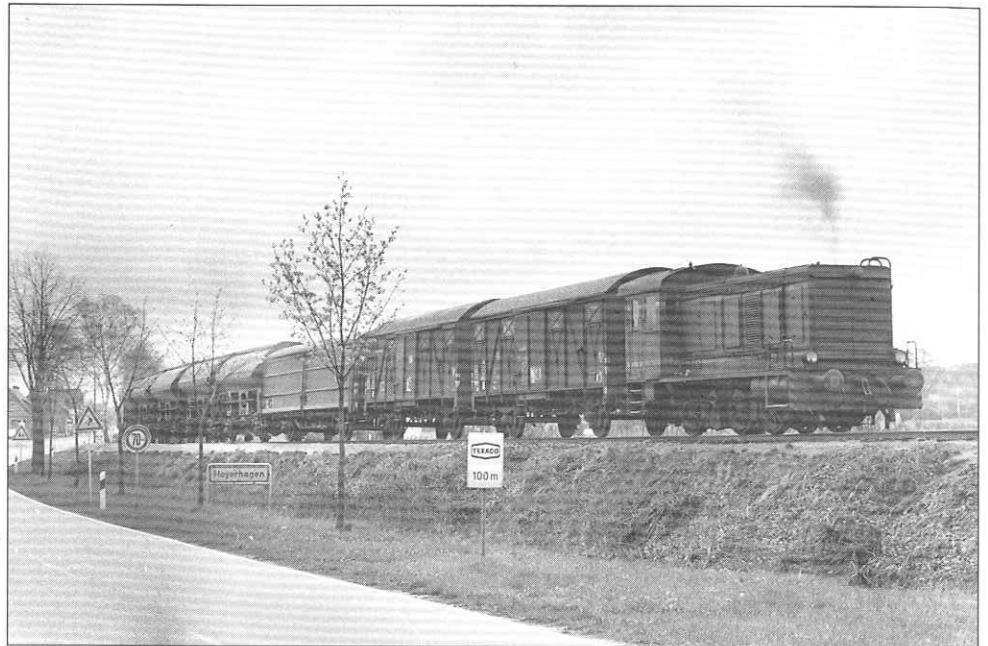
Die Lok war vielen Eisenbahnfreunden gut bekannt. Auffallend war nicht nur die ausgefallene Betriebsnummer, sie hatte auch jahrelang in Hannover Hauptbahnhof publikumsnah im 3-Schicht-Betrieb rangiert. Charakteristisch ist der zusätzliche Hauptluftbehälter an der Führerhausrückwand, der ihr nach Ausspruch des damals zweijährigen Hunold-Enkels Jürgen den Namen „Rucksackdonnerlok“ einbrachte. Der Name wurde ergänzt zu „Rucksackdonnerunimogplattwalzlok“, nachdem sie an einem technisch gesicherten Bahnübergang in Syke den stadteigenen Unimog erfaßt und überrollt hatte. Doch leider waren dabei auch zwei Tote zu beklagen.

1977 verunglückte der Werkmeister der VGH so schwer, daß an eine Reparatur der Lok 3 oder an einen Umbau der zweiten Schmalspurlok nicht mehr zu denken war. Daraufhin suchte der Verfasser über BZA Minden und Aw Bremen eine Lok aus DB-Beständen für die VGH aus. Gekauft durfte sie allerdings erst werden, nachdem Karl Hunold liegend und umgeben von medizinischen Geräten in der Uniklinik Hannover das Betriebsbuch der Lok kritisch geprüft und seine Zustimmung zu der Auswahl gegeben hatte. Nach Ankuft von Lok V 36 237 in Hoya ging sie als V 36 005 sofort in den täglichen Dienst.

Nach der Zuruhesetzung oder Umsetzung auf Bus der erfahrenen V-36-Lokführer setzte man neue Mitarbeiter nach kurzer Ausbildung auf diese Maschinen. Als Folge davon blieben die recht verschlissenen V 36 001 und 2 mit kleinen Schäden einfach stehen. Genutzt wurden V 36 004 und 5. Letztere hatte aus Zeitmangel weder eine neue Eigentumsbezeichnung noch ihre Betriebsnummer V 36 005 bekommen. Für einen geplanten Neuanstrich war die Motorhaube angeschliffen worden. Man war hier aber auch nicht weitergekommen. In diesem unfertigen Zustand fuhr sie jahrelang recht intensiv zwischen Syke und Eystrup.

Inzwischen ging leider der Güterverkehr so weit zurück, daß eine Lok im täglichen Einsatz zumeist genügte. Ende der 70er Jahre wurden jährlich einige Ganzzüge Dünger oder selbst zusammengestellte Zuckerrübenzüge mit Doppel- oder gar Dreifachbespannung gefahren. Dazu wurde die recht klapprige V 36 001 noch einmal hervorgeholt. V 36 002 war gegen Ende der 70er Jahre durch langes Herumstehen im Freien nicht mehr einsatzfähig.

weiter S. 24



*Oben: V 36 003 zieht mindestens acht Güterwagen die Steigung zum Sellingsloh hinauf, 1971/72, Foto: Hans-Peter Kempf*

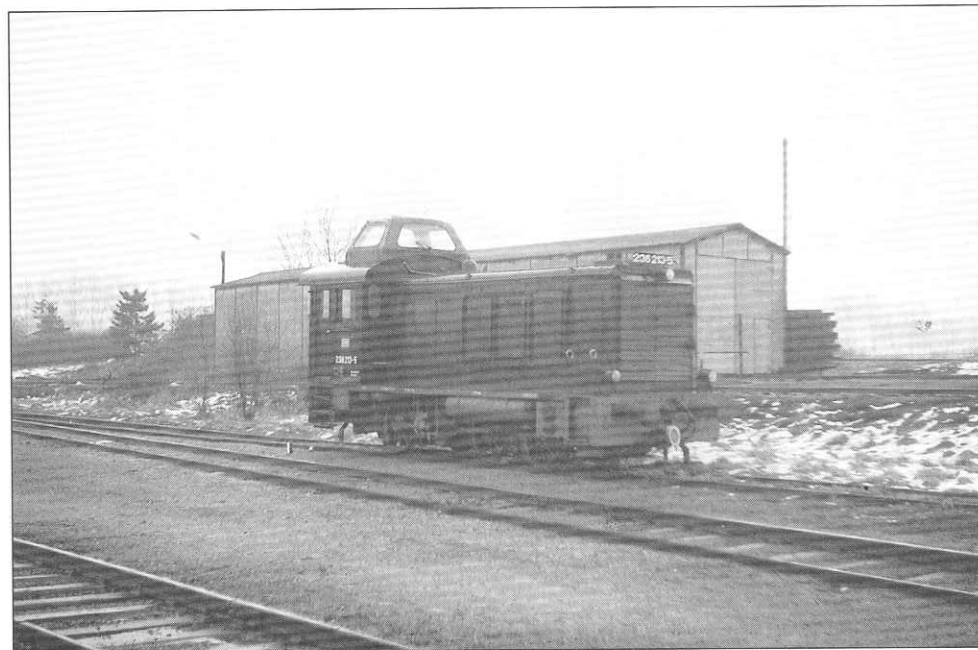
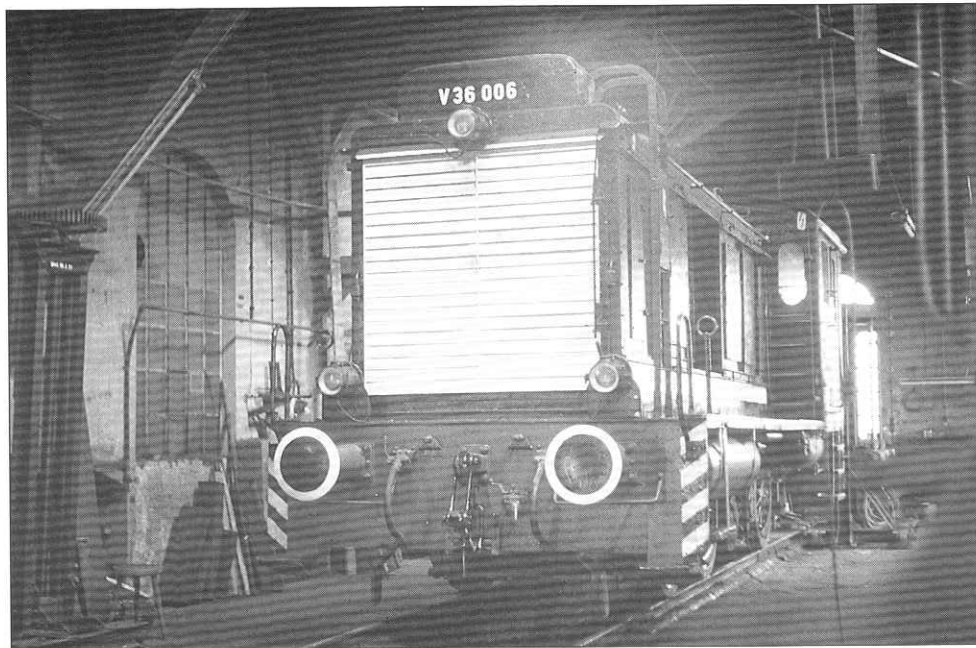
*Mitte: V 36 004 mit der charakteristischen Anordnung des Hauptluftbehälter an der Führerhausrückseite nach Achslagerschaden abgestellt in Bruchhausen-Vilsen, 16. 7. 1983, Foto: Wolfram Bäumer*

*Unten: V 36 005 war von 1977 bis 1979 noch unter ihrer DB-Nummer in Betrieb. Foto: Karl-Heinz Steiner*









### V 36 006 bis 008

Da bei der DB die Baureihe V 36 ausgemustert wurde, beschaffte man 1979 Lok V 36 006, die als Nachkriegsbau (ex DB V 36 412) mit ihrem langen Achsstand wieder anders ausgefallen war.

Kurze Zeit später kam Lok DB V 36 213 als V 36 007, hinzu. Sie landete zunächst auf dem Abstellgleis, da sie mit ihrer Hochkanzel nicht in den Lokschuppen paßte.

Ohne eigentlichen Bedarf übernahm man 1983 als Gelegenheitskauf die achte und letzte V 36 der VGH: V 282 der Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn. Es handelte sich dabei um DB V 36 114, die 1978 bei der BOE in Dienst gestellt worden war.

Da man inzwischen auch noch zwei Kleinlokomotiven vom Typ Köf II, VGH-Nr. V 123 und V 124, gekauft hatte, besaß die VGH 1983 insgesamt neun Lokomotiven. Vier der insgesamt sieben V 36 waren einsatzfähig. Für den normalen Bedarf wurden lediglich eine V 36 im Streckendienst und eine Köf für die Rotte bzw. für Rangierarbeiten benötigt.

V 36 001 hatte inzwischen so lange neben dem Lokschuppen gestanden, daß sie durch Witterungseinflüsse nicht mehr einsatzfähig war. Bei V 36 002 war die Führerhaube von Jugendlichen „kurz und klein“ geschlagen worden. V 36 003 war 1975 verschrottet worden. V 36 004 hatte einen Achslagerschaden erlitten und war in Bruchhausen-Vilsen stehengeblieben. Inzwischen stand sie in der äußersten Ecke des Bahnhofes und wurde eifrig von Kindern frequentiert.

1983 verkaufte man die noch vorhandene Schmalspur-Kleinlok V 21 an den DEV. Die umgespurte V 121 wurde über den DEV auf Schmalspur zurückgespurt und an die Montreux – Oberland – Bernois Bahn (MOB) in die Schweiz verkauft.

Während die betriebsfähigen V 36 006, 7 und 8, wenigstens VGH-Eigentumsbezeichnungen und Betriebsnummern erhalten hatten, fehlten diese bei der regelmäßig eingesetzten V 36 005 immer noch. Womöglich um diese anzubringen, war die Lok 1979 in Hauptuntersuchung genommen worden, die bis 1985 andauerte. V 36 006 hatte kurz nach Ankunft durch Fehlbedienung einen Getriebschaden erlitten, der so notdürftig repariert wurde, daß Strecken- bzw. Rangiergang nur in der Werkstatt eingelegt werden konnten. Da wegen der starken Steigung häufig gewechselt werden muß, kam diese Lok kaum zum Einsatz.

Praktisch eingesetzt wurden also nur die von ihrer Hochkanzel befreite V 36 007 und V 36 008. Im übrigen war V 36 007 das Schaukeln aufgrund der schlechter werdenden Gleislage recht vertraut, hatte sie doch – genau wie V 36 003 – einen Großteil ihres Lebens auf der Insel Fehmarn verbracht. Vor Bau der Vogelfluglinie war die Insel durch eine Eisenbahnfähre mit dem Festland verbunden, deren häufige Benutzung der Lok „Seebeine“, das heißt natürlich „Seeachsen“ verschafft hatte.

*Oben und Mitte: V 36 006 im Lokschuppen und V 36 007 noch mit Kanzel, Hoyt, 1979, Fotos: Christian Schröder*

*Unten: V 36 008 mit Sonderzug aus Berlin, 25. 11. 1989, Foto: M. Blumeier*



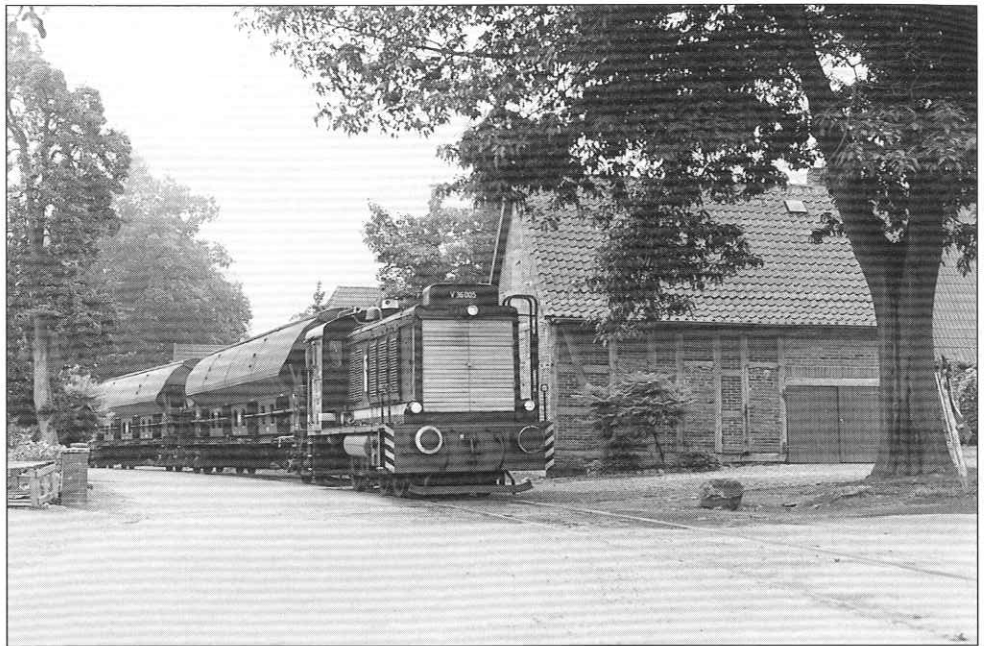
## Die weitere Entwicklung ab 1985

V 36 007 erlitt im Februar 1985 ein plötzliches Aus, als ein Lokführer bei Dienstschluß keine Lust mehr hatte, die Lok in den Schuppen zu fahren. Die Verbindung von Frost und fehlendem Frostschutz im Kühlkreislauf ließ zunächst Motorblock und Kühler und anschließend den Kragen des Geschäftsführers platzen: Er verbannte Lok 7 auf das Abstellgleis und den Lokführer von der VGH.

Nun blieben V 36 008 und die 1985 nach jahrelanger aber nicht sehr gründlich ausgeführter Hauptuntersuchung wieder in Betrieb genommene V 36 005. Mit ihrem Farbanstrich einschließlich eines Plakates zur 150-Jahr-Feier der Deutschen Eisenbahnen machte sie optisch richtig etwas her. Sie und die folgenden Lokomotiven wurden schwarz mit rotem Fahrwerk wie bei der DB lackiert. Zusätzlich trugen sie eine auffällige breite elfenbeinfarbige Bauchbinde, die sie vom DB-Aussehen unterschied und was bei den vielen durch die Übersicht gesicherten Bahnübergängen von Nutzen war.

Verändert hatten sich inzwischen auch die Einsätze. Nach Syke wurde nicht mehr regelmäßig gefahren, so daß für den verbleibenden Verkehr oft eine Kleinlok ausreichte. Die V 36 kamen nur noch bei Ganzzügen und im Rübenverkehr zum Einsatz. Gelegentliche Militärzüge von Eystrup nach Hoya führten aufgrund ihres hohen Gewichtes zum Einsatz von bis zu drei V 36 vor einem Zug, denn der eigentlich flache Streckenteil Eystrup – Hoya weist beidseitig der Weserbrücke steile Rampen auf. Neu hinzu kamen seit 1985 Einsätze für die Museums-Eisenbahn als Zuführung von Wagengruppen oder Sonderzügen der DB nach Bruchhausen-Vilsen.

Außerhalb der VGH-Strecke fanden Gastspiele statt. Die Papierfabrik Schoeller in Osnabrück betrieb bis in die 90er Jahre eine Dampfspeicherlok. Zur Überbrückung der durch Kesselrevision jährlich entstehenden Versorgungslücke, wurde eine dampfunabhängige Ersatzlok gebraucht. Dann kamen V 36 005, 6 oder 8 zum Teil bis zu acht Wochen dort in Einsatz. Weitere Fremdeinsätze waren Ausstellungen in Verden und Bremen sowie fällige Umrißberichtigungen der Radsätze im Bw Seelze. V 36 005 kam dabei einmal zu einer längeren Rundreise: Von Hoya über Syke zur Papierfabrik Schoeller nach Osnabrück, nach Beendigung des dortigen Einsatzes über Löhne, Minden nach Seelze zum Profilieren der Radsätze und anschließend über Nienburg und Eystrup zurück nach Hoya.



*Recht kurze Züge außerhalb der Rübenkampagne kennzeichnen die Fotos aus den 80er Jahren*

*Oben und Mitte: V 36 005 in Uenzen und kurz vor dem Bahnhof Bruchhausen-Vilsen, 8. 8. 1988*

*Unten: V 36 005 und 8 rangieren mit zahlreichen Rügenwagen in Bruchhausen-Vilsen, 11. 10. 1985*

*Fotos: Wolfram Bäumer*





## Die 90er Jahre bei den VGH

Bedingt durch den Rückgang des Güterverkehrs wurden die Maschinen noch weniger eingesetzt. 1989 wurde die letzte Zuckerrübenkampagne auf der Schiene abgefahren. Seit 1990 belasten trotz aller Bekundungen von Politikern für eine Verlagerung von Gütern auf die Schiene mindestens 1.200 Lkw-Fahrten jedes Jahr zusätzlich die Straßen um Bruchhausen-Vilsen, um ca. 15.000 t Zuckerrüben zu den Zuckerfabriken zu bringen.

In Konsequenz wurden auch die Ersatzinvestitionen an der VGH-Strecke gestoppt, so daß im Oktober 1990 der Streckenabschnitt Syke – Heiligenfelde und ab 1. 5. 1991 auch das Teilstück Bruchhausen-Vilsen – Heiligenfelde technisch gesperrt wurden. Von den über 100.000 t Jahrestonnage zu Anfang der 70er Jahre waren 20 Jahre später ganze 10.000 t übrig geblieben. Dieses Verkehrsaufkommen wurde mühevoll von einer der inzwischen drei Kleinloks V 124 bis 126 bewältigt, zumal die steigungsreichsten Streckenabschnitte gesperrt waren.

Der Einsatz der V 36 beschränkte sich auf den Transport einiger Militärzüge zwischen Hoya und Eystrup sowie einiger Einsätze für die Museums-Eisenbahn. Höhepunkt war eine Fahrt der „Rollenden Weinstraße“ nach Bruchhausen-Vilsen, die aus acht DB-Reisezugwagen bestand. Da ein DB-IC-Wagen eingestellt war, kam V 36 005 zumindest optisch zu einem IC-Einsatz.

Im Oktober 1991 waren V 36 004, 5, 6 und 8 noch im Bestand der VGH. V 36 004 und 6 waren abgestellt, wobei sich die 4 in schrottreifem Zustand befand. Die Untersuchungsfrist von V 36 008 lief ab, und die Lok wurde abgestellt. Seit Jahren ohne eigenen Werkstattbetrieb war an eine Hauptuntersuchung bei der VGH nicht mehr zu denken.

Seit 1990 wurde das drohende Aus der VGH-Schiene intensiv diskutiert, was 1992 zu einem Sanierungskonzept der Gesellschafter unter wesentlicher Beteiligung des Landes Niedersachsen führte. 1992 und 1993 wurde die gesamte Strecke ab Eystrup saniert mit Ausnahme des aufgrund fehlenden Frachtaufkommens noch nicht instandgesetzten Abschnittes Heiligenfelde – Syke. Dieser Teil ist noch für Güter- und Reisezüge gesperrt aber nicht stillgelegt.

Die Sanierungsarbeiten waren mit einem umfangreichen Bauzugverkehr verbunden, den V 36 005 bis zum Fristablauf am 8. 1. 1993 bewältigte. Die in schlechtem Allgemeinzustand befindliche V 36 008 erhielt mit Auflagen noch einmal eine Fristverlängerung und war von Januar bis 13. 8. 1993 im Einsatz. Da nach der Sanierung vorgesehen war, die Streckenhöchstgeschwindigkeit wieder auf 40 km/h anzuheben, war die vom Verfasser für die VGH vorgesehene Doppellok V 120 mit ihren 20 km/h Höchstgeschwindigkeit zu langsam, so daß kurzfristig eine Leihlok der mittlerweile bei der VGH betriebsführenden OHE aushalf: MaK-Stangenlok 600 21.

*Oben und Mitte: Für einen 1.600 t schweren Militärzug ziehen V 36 005 und 8, während V 36 006 nachschiebt. 4. 1. 88*

*Unten: Gesellschafts Sonderzug ab Bruchhausen-Vilsen, der Lokführer lobt die Wartungsfreundlichkeit der robusten Maschinen und wechselt schnell noch eine Glühbirne. 20. 8. 1989*

*Fotos: Wolfram Bäumer*

Obwohl die Sanierung günstiger als geplant ausfiel, gab es für eine Lokbeschaffung kein Geld. Da eine Kleinlok Fristablauf hatte und die OHE ihre Leihlok zurückforderte, entschlossen sich die VGH-Gesellschafter auf Vorschlag der OHE, noch einmal eine V 36 instandzusetzen. Die Wahl fiel auf V 36 005, die vom 16. 8. bis 10. 12. 1993 zur „Kur“ im OHE-Ausbesserungswerk Bleckede weilte. Da man sich dort auf betagte Stangendieselloks versteht, erhielt die Lok eine so gründliche Instandsetzung, wie sie in Hoya schon seit langem nicht mehr möglich war. Dennoch blieb sie auf ihrer Heimfahrt in Visselhövede mit einem kleinen Motorschaden kurze Zeit liegen und ist seit 1994 wieder bei der VGH im Einsatz.

Seit 1995 sind V 36 006 und V 36 008 außerhalb des VGH-Streckennetzes betriebsunfähig abgestellt. V 36 004 ist nicht mehr schleppfähig und weiterhin in Hoya abgestellt.

Auch die sanierte und neu strukturierte VGH ist im Güterverkehr auf ihre Partner angewiesen. Da die DB leider bis heute mit der internen Umsetzung der Bahnstrukturreform voll ausgelastet ist und demzufolge für ihre Kunden keine Zeit hat, fehlt der VGH zu häufig die Unterstützung von DB-Cargo beim Anbieten von Transportketten auf der Schiene. Demzufolge ist eine nachhaltige Steigerung noch nicht eingetreten, und zumeist reichen die drei Kleinloks für das geringe Frachtaufkommen aus. Nur selten findet V 36 005 ihr Auskommen im Güterverkehr.

Im Sommer 1997 konnte V 36 005 aufgrund vermehrter Frachtaufträge (Getreide und Dünger von bzw. nach Heiligenfelde und Bruchhausen-Vilsen, Militärfahrzeuge, Altpapier und Pappe nach Hoya) fast täglich in 16-Stunden-Einsätzen beobachtet werden. Unter anderem wurden in Bruchhausen-Vilsen an der beim Bahnhofsumbau wieder reaktivierten Getreideverladeanlage über 100 Waggons verladen. Die jungen Lokführer, die der Lok auf den Fahrten von Heiligenfelde nach Eystrup bei sommerlich heißen Temperaturen mit weit geöffneten Motorklappen und Schrittgeschwindigkeit auf den Steigungsstrecken das „Letzte“ abverlangten, erlebten noch einmal die „heile Kleinbahnwelt“, in der Eisenbahn, Fracht, Personen, Landschaft und sogar das Wetter von einer eigenen Atmosphäre umgeben sind. Da mittlerweile die V-36-Baureihe im Regelbetrieb ausgestorben ist, hieß das schwarze Ungetüm bald nur noch „Dino“.

Im Oktober 1997 wurden wieder einige Militärzüge z. T. mit Panzern beladen zwischen Hoya und Eystrup befördert. Der alte Deutz-Motor der V 36 005 zeigte sich zunehmend störanfällig und mußte mehrfach mit Hilfe der OHE und einiger Ersatzteile aus V 36 004 instandgesetzt werden.



Oben: V 36 007 wird nach Bochum-Dahlhausen verladen, Hoya, 21. 2. 1989, Foto: Elmar Böcker

Mitte: Größenvergleich V 36 005 mit Kleinlok V 125 in Hoya, 8. 8. 1988, Foto: Wolfram Bäumer

Unten: V 36 005 inzwischen als "Dino" im Einsatz auf der Weserbrücke Hoya, August 1997, Foto: Christian Schröder





Bei der letzten Verladeaktion Ende Oktober 1997 ließen heftige Klopfgeräusche und dampflokähnliches Qualmen das Schlimmste für den Motor befürchten. Da mit V 125 nur eine Kleinlok einsatzbereit war, und diese mit schweren Militärtransporten überfordert wäre, mußte V 36 005 weiterfahren. Ein Verprellen des wichtigen Kunden Bundeswehr konnte sich die VGH nicht erlauben. So qualte sich „Dino“ unter fürchterlicher Qualm- und Geräuschentwicklung noch zweimal nach Eystrup und wurde anschließend im Lokschuppen in Hoya abgestellt. Da zunächst niemand bereit war, die Ursache zu untersuchen oder gar Geld für eine erneute Reparatur auszugeben, wurde im November 1997 die zweiachsige OHE-Deutz-Lok Nr. 230 41 zur Aushilfe nach Hoya überführt.

Anfang 1998 stellten Fachleute der OHE einen Schaden an der Einspritzpumpe fest. Die Reparaturkosten wurden zunächst mit über 35.000 DM veranschlagt. Aufgrund dieser hohen Summe riet die OHE der VGH-Geschäftsführung von der Durchführung der Reparatur ab. Da die OHE-Lok weiterhin zur Verfügung stand, konnte man gründlich über die Zukunft der V 36 005 nachdenken. Zusammen mit Kleinlok V 125 könnte der VGH-Lokpark wie folgt aussehen:

- 1.) V 36 005 reparieren und einsetzen,
- 2.) die vom DEV für die Esslinger Beiwagen beschaffte Köf III (V 241) übernehmen,
- 3.) eine der Leistungsklasse der V 36 oder stärkere Diesellok beschaffen.

An den Diskussionen war der DEV intensiv beteiligt. Bedingt durch die fast 40 Jahre währende Einsatzdauer von Maschinen der Baureihe V 36 auf der VGH-Strecke wurde unter den Museums-Eisenbahnern im DEV längst über eine betriebsbereite Erhaltung einer V 36 gesprochen. Die VGH-Geschäftsführung entschied unter Einbeziehung von OHE und DEV:

- Die VGH übernimmt von der OHE die MaK-Stangenlok 600 21, die zuvor in Bleckede eine Hauptuntersuchung erhält.
- Der DEV erwirbt alle vorhandenen V 36 mit Ersatzteilen, setzt V 36 005 wieder instand, führt in 2001 die fällig Hauptuntersuchung durch, hält sie mindestens bis zur Hauptuntersuchung in 2009 betriebsfähig und stellt sie der VGH bei Bedarf gegen Miete zur Verfügung.
- V 36 004, 6 und 8 werden vom DEV einschließlich der nicht benötigten Ersatzteile vermarktet. Mit dem Verkauf sollen die Kosten für die Forderungen der VGH sowie für die anfallende Reparatur soweit als möglich abgedeckt werden.

Zum Vergleich mit den Fotos zu Beginn V 36 001, 2 und 3, jeweils von der "Heizerseite", d. h. der Beirahmenseite

Oben: V 36 001, Hoya, 16. 9. 1972

Mitte: V 36 002, Bruchhausen-Vilsen, 4. 10. 1972.  
2 Fotos: Gerd Schrammen

Unten: V 36 003, Hoya, 1971, Foto: Hans-Peter Kempf

## Der Stand im Juni 1998

V 36 005 erhielt eine reparierte Einspritzpumpe, die aus einem Mix vorhandener Pumpen von V 36 003, 4 und 5 entstand. OHE-Lok 230 41 wurde zurückgegeben. Die ehemalige OHE-Lok 600 21 ist hauptuntersucht eingetroffen und wird in Hoya in den Farben der VGH lackiert.

Der Eigentumswechsel der V 36 auf den DEV erfolgte zum 1. Juni 1998. V 36 004 wird voraussichtlich als Ersatzteilstender zerlegt. V 36 006 und 8 sind zum Verkauf ausgeschrieben. V 36 005 war nach der Reparatur einige Tage im Güterzugdienst im Einsatz. Am 1. Mai lief die Lok mit Esslinger Beiwagen zwischen Eystrup und Bruchhausen-Vilsen. Später wurde sie gewaschen und die 1985 aufgeklebten Jubiläumspakate „150 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ entfernt. Darüber hinaus folgten einige kleine Instandsetzungsarbeiten einschließlich Anstrichausbesserung und Beschriftung. Die Lok verbleibt im angestammten Einsatzbereich, ist weiterhin in Hoya untergestellt und wird äußerlich nicht verändert. Das Personal von VGH und DEV, das die Lok in den letzten Jahren gefahren hat, betreut sie weiterhin.

So sind gute Voraussetzungen für einen noch lange Jahre währenden Einsatz der Maschinen vor Sonderzügen und gelegentlichen Güterzügen von VGH und DEV geschaffen worden. Allen daran Beteiligten ein herzliches Dankeschön!

## Lokführer auf der V 36

Biermann, Heinrich	Kempf, Hans-Peter
Böttcher, Fritz	Kressing, Mario
Grippekovon, Hubert	Lüdemann, Manfred
Hittenbeck, Willi	Schlottmann, Hermann
Humke, Henry	Schlüterbusch, Hermann
Hunold, Karl	Volkman, Heinz
Kastens, Willi	Wrede, Friedrich

Nicht alle fuhren regelmäßig Lokomotiven. Zeitweise gab es Loks mit Stammpersonalen.

## Literatur

Deutsche Bundesbahn (Hg.): Handbuch der Dieseltriebfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn, 3. Auflage 1975

Kurz, Heinz R.: Die regelspurigen Wehrmacht-Diesellokomotiven der Bauart WR 360 C, Hrsg.: Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V., Karlsruhe 1986

Löttgers, Rolf: Die Dieselloks der Baureihen V 20 und V 36, Stuttgart 1986

Lauscher, Stefan: Die Diesellokomotiven der Wehrmacht. Die Geschichte der Kriegsdieselloks der Baureihen V 20, V 36 und V 188, Freiburg 1998

Betriebsbücher der Lokomotiven V 36 001 bis 008

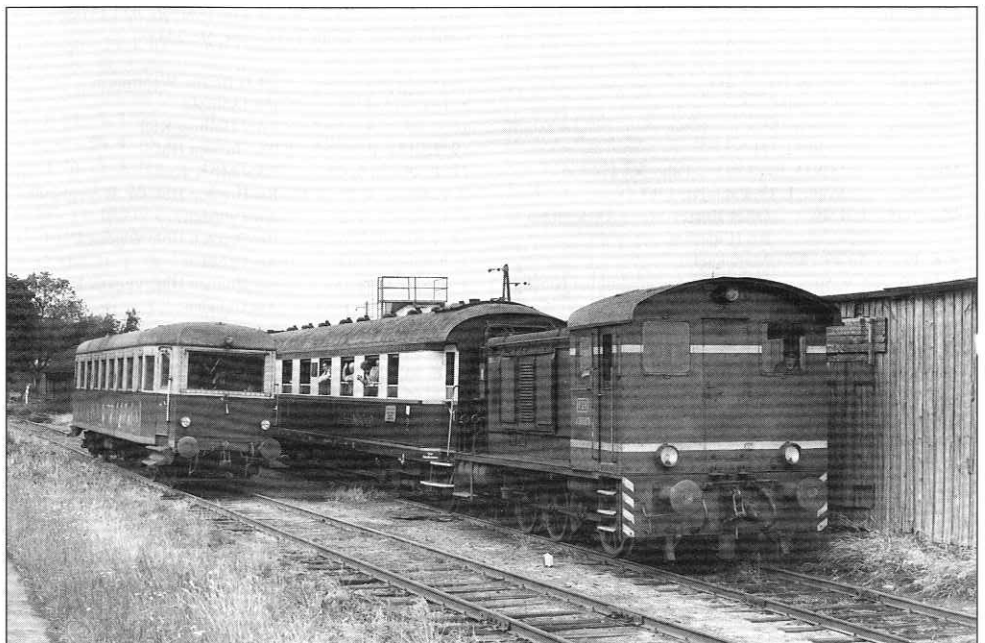
Gespräche mit den ehemaligen VGH-Werkmeistern Heinz Volkman und Karl Hunold sowie dem ehemaligen Betriebsleiter Wilhelm Leder

*Oben: V 36 003 mit Güterzug in der Berxer Kurve*

*Mitte: V 36 003 mit Güterzug am Bahnhof Bruchhausen-Ost*

*Unten: V 36 003 mit Sonderzug zur Museums-Eisenbahn wird vom planmäßigen Triebwagen in Uenzen überholt.*

1971, 3 Fotos: Hans-Peter Kempf





**V 36 001** ex DB V 36 116  
 Typ: WR 360 C 14  
 Hersteller: Henschel & Sohn Kassel, 1941/26.140  
 Motor: Motorenwerke Mannheim, RHS 335, Fabr. Nr. 2686/003  
 Getriebe: Voith, L 37, Fabr. Nr. 1810

28. 1. 1943 geliefert an OKH Berlin  
 1. 11.45 – 24. 12.46 Bw Nürnberg Hbf  
 25. 12.46 – 27. 9. 47 Aw Nürnberg  
 28. 9. 47 – 19. 11.47 Bw Nürnberg Hbf  
 20. 11.47 – 25. 11.47 Aw Nürnberg  
 26. 11.47 – 27. 11.48 Bw Nürnberg Hbf  
 28. 11.48 – 12. 1. 50 Bw Nürnberg Hbf, warten a. Ausb.  
 16. 1. 50 – 30. 6. 50 Aw Nürnberg  
 1. 7. 50 – 24. 10.50 Bw Nürnberg Hbf  
 25. 10.50 – 6. 11.50 Bw Bamberg  
 7. 11.50 – 21. 11.50 Bw Nürnberg Hbf  
 22. 11.50 – 14. 2. 51 Bw Stuttgart  
 15. 2. 51 – 5. 4. 51 Aw Nürnberg  
 12. 4. 51 – 31. 5. 51 Bw Mannheim Rbf  
 1. 6. 51 – 9. 10.51 Bw Bamberg  
 14. 10.51 – 29. 12.51 MAK Kiel  
 30. 12.51 – 7. 1. 52 Bw Bamberg  
 8. 1. 52 – 17. 1. 52 Aw Nürnberg  
 18. 1. 52 – 14. 5. 52 Bw Bamberg  
 16. 5. 52 – 7. 8. 52 Aw Nürnberg  
 8. 8. 52 – 16. 12.53 Bw Bamberg  
 17. 12.53 – 3. 2. 54 Bw Nürnberg Hbf  
 4. 2. 54 – 4. 7. 54 Bw Bamberg  
 5. 7. 54 – 29. 7. 54 Aw Nürnberg  
 30. 7. 54 – 15. 8. 54 Bw Bamberg  
 16. 8. 54 – 28. 9. 55 Aw Nürnberg  
 29. 9. 55 – 14. 4. 57 Bw Bamberg  
 15. 4. 57 – 24. 5. 57 Aw Opladen  
 25. 5. 57 – 20. 7. 59 Bw Bamberg  
 21. 7. 59 – 13. 8. 59 Aw Opladen  
 14. 8. 59 – 1. 9. 59 Bw Bamberg  
 2. 9. 59 – 15. 9. 59 Aw Opladen  
 16. 9. 59 – 8. 11.61 Bw Bamberg  
 9. 11.61 – 16. 12.61 Aw Opladen  
 17. 12.61 – 25. 5. 62 Bw Bamberg  
 26. 5. 62 – 29. 10.62 Bw Aalen  
 30. 10.62 – 22. 12.62 Aw Opladen  
 23. 12.62 – 24. 6. 63 Bw Aalen

Am 18. 6. 1963 erwarb die VGH die Lok. Nach der Überführung vom Bw Aalen über das Bw Mannheim nach Hoya am 25. 6. 1963 wurde die Lok als VGH V 36 001 in Dienst gestellt. Wann der Abbau des in den 50er Jahren aufgebauten hochliegenden Führerstandes Bauart „Nürnberg“ stattfand, ist nicht mehr nachvollziehbar. Im Aw Bremen wurde die Lok vom 28. 10. 1969 bis 24. 2. 1970 unter Mitarbeit von VGH-Personal repariert. Nach einem Führerhausbrand am 7. 4. 1972 wurde sie bis zum 5. 9. 1972 in Hoya instandgesetzt. Mit Ablauf der Fristen der Anlaßluftflaschen wurde die Lok am 20. 5. 1980 abgestellt. Nach jahrelanger Abstellzeit im Freien wurde sie am 29. 12. 1986 verladen und per Eisenbahntiefelader zum DGEF-Eisenbahnmuseum Neustadt/Weinstraße gebracht. Dort wartet sie auf Wiederinbetriebnahme.

**V 36 002** ex Lok Nr. 11 211  
 Typ: WR 360 C 14  
 Hersteller: Berliner Maschinenbau, vorm. Schwarzkopff 1940/11.211  
 Motor: MWM, RHS 235 S, Fabr. Nr. 176866  
 Getriebe: Voith, L 37, Fabr. Nr. 1751  
 Mai 1945 – 1. 6. 49 OKH Heeres-Muna, Diekholzen bei Hildeshm.  
 2. 6. 49 – 3. 10.49 MAK Kiel  
 4. 10.49 – 27. 9. 50 Brit. Army Schäferhof bei Nienbg.  
 28. 9. 50 – 27. 10.50 MAK Kiel  
 28. 10.50 – 26. 1. 54 Brit. Army Schäferhof  
 27. 1. 54 – 12. 7. 54 MAK Kiel  
 13. 7. 54 – 2. 6. 60 Brit. Army Schäferhof  
 3. 6. 60 – 1962 verliehen an: US-Army, Pfalz

Am 5. 10. 1965 wurde die Lok an Fa. Hans Glaser München verkauft. Die VGH erwarb sie am 30. 10. 1965. Vom 6. bis 27. 10. 1965 wurde sie im Bw Mannheim instand gesetzt und tags drauf nach Hoya überführt. Von 11. 8. bis 12. 10. 1966 fand im Aw Bremen eine HU statt. Die Lok wurde mit Überführung vom 27. 5. 1979 abgestellt und im Januar 1986 im Bahnhof Hoya verschrottet. Das Getriebe wurde zur Ersatzteilgewinnung an die Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn verkauft und die Radsätze zum Tausch in Hoya aufbewahrt.

**V 36 003** ex DB V 36 002  
 Typ: WR 360 C 12  
 Hersteller: Orenstein & Koppel Berlin 1939/20.917  
 Motor: KHD V 6 M 436, Nr. 923 339/44  
 Getriebe: Voith HW1 (Vorläufer d. L 37, ohne Rangiergang), Fabr.-Nr. 377  
 Geliefert an: Wehrmacht, Diekholzen bei Hildesheim

Bei Kriegsende war die Lokomotive nicht einsatzfähig im Bw Hamm abgestellt. Am 29. 9. 1948 fand die Überführung nach Wuppertal-Steinbeck statt. Die Lok war beschädigt und ausgeplündert und mußte von 2. 11. 1948 bis 12. 7. 1949 bei MaK in Kiel überholt werden. Eine Probefahrt von Friedrichsort nach Meinersdorf-Schüllendorf und zurück (126 km) wurde am 8./9. 7. 1949 durchgeführt. Ohne nachgewiesene Einsätze mußte die Lok erneut repariert werden.

16. 8. 49 – 14. 7. 50 Aw Nürnberg-Rbf, u. a. Motortausch und Getriebereparatur  
 15. 7. 50 – 18. 7. 50 Bw Mannheim Rbf  
 19. 7. 50 – 12. 6. 51 Bw Hamburg-Harburg  
 13. 6. 51 – 6. 8. 51 Aw Opladen  
 7. 8. 51 – 7. 5. 52 Bw Hamburg-Harburg  
 8. 5. 52 – 14. 5. 52 Bw Heiligenhafen  
 16. 5. 52 – 21. 6. 52 Aw Opladen  
 22. 6. 52 – 30. 7. 53 Bw Heiligenhafen  
 31. 7. 53 – 26. 8. 53 Aw Opladen  
 27. 8. 53 – 20. 10.53 Bw Heiligenhafen  
 21. 10.53 – 21. 12.53 Bw Lübeck  
 22. 12.53 – 19. 1. 54 Aw Opladen  
 21. 1. 54 – 13. 2. 54 Bw Lübeck  
 14. 2. 54 – 18. 3. 54 Bw Hamburg-Harburg  
 19. 3. 54 – 2. 5. 54 Bw Lübeck  
 3. 5. 54 – 22. 5. 54 Aw Opladen  
 23. 5. 54 – 5. 1. 55 Bw Heiligenhafen  
 5. 2. 55 – 10. 3. 55 Aw Opladen  
 11. 3. 55 – 19. 8. 55 Bw Heiligenhafen

Ab dem 30. 8. 1955 diente sie im Aw Opladen als Werklok. Dort wurden auch in der Folgezeit sämtliche Untersuchungen und Reparaturen durchgeführt. Die letzte im Betriebsbuch eingetragene Instandsetzung fand vom 22. 9. bis 23. 10. 1964 statt. Am 26. 6. 1955 wurde die Lok Z-Stellung, und am 8. 5. 1956 wurde sie ausgemustert. Am 22. 9. 1966 kam sie eigentumsrechtlich über das BZA München zur VGH. Am 27. 9. 1966 wurde sie mit eigener Kraft vom Aw Opladen nach Hoya überführt. Am 18. 11. 1966 wurde eine Iiu in Hoya abgeschlossen, und die Lok konnte als VGH V 36 003 ihren Dienst aufnehmen. Als beachtenswerte Reparatur fand vom 1. 3. bis 1. 5. 1970 der Tausch eines mit der Lok gekauften Ersatzgetriebes statt. Nach einem Kurbelwellenbruch wurde die Lok am 1. 6. 1972 abgestellt und 1975 im Bahnhof Hoya verschrottet.

**V 36 004** ex DB 236 222-6, ex V 36 222

Typ: WR 360 C 14  
 Hersteller: KHD Köln 1943/39 628  
 Motor: KHD, V 6 M 436, Fabr. Nr. 923 351/56  
 Getriebe: Voith, L 37, Fabr. Nr. 2045

1943 – 5. 1945 OKH Berlin, Wehrmacht  
 5. 1945 – 15. 4. 47 Bw Detmold  
 16. 4. 47 – 18. 12.47 PAw Holmag Kiel  
 19. 12.47 – 10. 1. 49 Bw Bremen Hbf  
 11. 1. 49 – 8. 9. 49 PAw MAK Kiel  
 9. 9. 49 – 5. 4. 51 Bw Bremen Hbf, Gr. B-Vegesack  
 6. 4. 51 – 21. 4. 51 Aw Opladen  
 22. 4. 51 – 1. 7. 52 Bw Bremen Hbf, Vegesack  
 2. 7. 52 – 1. 9. 52 Aw Opladen  
 2. 9. 52 – 17. 12.53 Bw Bremen Hbf, Vegesack  
 18. 12.53 – 26. 1. 54 Aw Opladen  
 27. 1. 54 – 26. 5. 54 Bw Bremen Hbf, Vegesack  
 27. 5. 54 – 21. 6. 54 Aw Opladen  
 22. 6. 54 – 12. 4. 55 Bw Bremen Hbf, Vegesack  
 13. 4. 55 – 12. 5. 55 Aw Opladen  
 13. 5. 55 – 16. 5. 55 Bw Bremen Hbf, Vegesack  
 17. 5. 55 – 19. 7. 55 Bw Bremerhaven-Lehe  
 18. 7. 55 – 11. 8. 55 Aw Opladen  
 12. 8. 55 – 22. 12.55 Bw Bremerhaven-Lehe  
 23. 12.55 – 18. 1. 56 Aw Opladen  
 19. 1. 56 – 31. 5. 56 Bw Bremerhaven-Lehe  
 1. 6. 56 – 22. 6. 56 Aw Opladen  
 23. 6. 56 – 2. 2. 57 Bw Bremerhaven-Lehe  
 3. 2. 57 – 22. 2. 57 Aw Opladen  
 23. 2. 57 – 25. 4. 57 Bw Bremerhaven-Lehe

26. 4. 57 – 15. 5. 57 Aw Opladen  
 16. 5. 57 – 17. 5. 57 Bw Bremerhaven-Lehe  
 18. 5. 57 – 23. 5. 57 Aw Opladen  
 24. 5. 57 – 14. 8. 57 Bw Bremerhaven-Lehe  
 15. 8. 57 – 28. 8. 57 Aw Opladen  
 29. 8. 57 – 27. 10.57 Bw Bremerhaven-Lehe  
 28. 10.57 – 21. 11.57 Aw Opladen  
 22. 11.57 – 12. 1. 58 Bw Bremerhaven-Lehe  
 13. 1. 58 – 30. 1. 58 Aw Opladen  
 31. 1. 58 – 5. 9. 58 Bw Bremerhaven-Lehe  
 6. 9. 58 – 3. 10.58 Aw Opladen  
 4. 10.58 – 30. 5. 59 Bw Bremerhaven-Lehe  
 1. 6. 59 – 25. 6. 59 Aw Opladen  
 26. 6. 59 – 9. 8. 59 Bw Bremerhaven-Lehe  
 10. 8. 59 – 27. 8. 59 Aw Opladen  
 28. 8. 59 – 26. 4. 60 Bw Bremerhaven-Lehe  
 27. 4. 60 – 20. 5. 60 Aw Opladen  
 21. 5. 60 – 31. 8. 60 Bw Bremerhaven-Lehe  
 1. 9. 60 – 12. 9. 60 Aw Opladen  
 13. 9. 60 – 10. 1. 61 Bw Bremerhaven-Lehe  
 11. 1. 61 – 5. 9. 61 Bw Hannover-Linden  
 7. 9. 61 – 5. 10.61 Aw Opladen  
 6. 10.61 – 16. 10.62 Bw Hannover-Linden  
 17. 10.62 – 14. 11.62 Aw Opladen  
 15. 11.62 – 30. 5. 64 Bw Hannover-Linden  
 1. 6. 64 – 10. 6. 64 Aw Bremen  
 11. 6. 64 – 10. 6. 65 Bw Hannover-Linden  
 11. 6. 65 – 22. 7. 65 Aw Opladen  
 23. 7. 65 – 25. 1. 68 Bw Hannover  
 26. 1. 68 – 13. 2. 68 Aw Opladen  
 14. 9. 68 – 22. 5. 68 Bw Hannover  
 23. 5. 68 – 1. 7. 68 Aw Opladen  
 2. 7. 68 – 7. 12.70 Bw Hannover  
 8. 12.70 – 24. 3. 71 Aw Bremen  
 25. 3. 71 – 28. 5. 71 Bw Hannover  
 29. 5. 71 – 22. 7. 71 Aw Bremen  
 23. 7. 71 – 9. 4. 72 Bw Hannover  
 10. 4. 72 – 17. 8. 72 Aw Bremen  
 18. 8. 72 – 16. 3. 75 Bw Hannover  
 17. 3. 75 – 5. 5. 75 Aw Bremen  
 6. 5. 75 – 29. 4. 76 Bw Hannover  
 30. 4. 76 – 7. 6. 76 Aw Bremen  
 8. 6. 76 VGH

Die VGH nahm die Lok in Hoya bis 20. 9. 1976 in HU. Erst am 7. 12. 1976 wurde sie in Dienst gestellt und schon am 20. 9. 1981 nach einem Lagerschaden in Bruchhausen-Vilsen abgestellt. Nach einiger Zeit wurde sie nach Hoya überführt, wo sie heute noch außer Betrieb steht. Seit dem 1. 6. 1998 gehört sie dem DEV.

**V 36 005** ex DB V 36 237, 236 237-4

Typ: WR 360 C 14  
 Hersteller: KHD Köln 1944/47.179  
 Motor: KHD, V 6 M 436, Fabr. Nr. 585 147/52  
 Getriebe: Voith, L 37, Fabr. Nr. 2023

1944 – Mai 1945 Wehrmacht, 47.179  
 bis 27. 3. 49 Bw Kiel  
 28. 3. 49 – 5. 8. 49 PAw MaK Kiel  
 6. 8. 49 – 26. 6. 52 Bw Bremen Hbf, Gruppe Vegesack  
 27. 6. 52 – 9. 8. 52 Aw Opladen  
 10. 8. 52 – 16. 8. 52 Bw Bremen Hbf, Vegesack  
 17. 8. 52 – 1. 9. 52 PAw MaK Kiel  
 2. 9. 52 – 11. 8. 54 Bw Bremen Hbf, Vegesack  
 12. 8. 54 – 2. 10.54 Aw Opladen  
 3. 10.54 – 1. 10.55 Bw Bremen Hbf, Vegesack  
 2. 10.55 – 19. 7. 56 Bw Delmenhorst  
 20. 7. 56 – 14. 8. 56 Aw Opladen  
 15. 8. 56 – 27. 8. 56 Bw Delmenhorst  
 28. 8. 56 – 13. 9. 56 Aw Opladen  
 14. 9. 56 – 11. 3. 58 Bw Delmenhorst  
 12. 3. 58 – 16. 4. 58 Aw Opladen  
 17. 4. 58 – 5. 7. 58 Bw Delmenhorst  
 6. 7. 58 – 22. 7. 58 Aw Opladen  
 23. 7. 58 – 28. 9. 59 Bw Delmenhorst  
 29. 9. 59 – 21. 12.60 Bw Oldenburg Hbf  
 22. 12.60 – 26. 1. 61 Aw Opladen  
 27. 1. 61 – 30. 11.63 Bw Oldenburg Hbf  
 1. 12.63 – 24. 12.63 Aw Opladen  
 25. 12.63 – 18. 3. 64 Bw Oldenburg Hbf  
 19. 3. 64 – 11. 6. 64 Aw Opladen  
 12. 6. 64 – 3. 8. 64 Bw Oldenburg Hbf  
 4. 8. 64 – 24. 8. 64 Aw Opladen  
 25. 8. 64 – 22. 8. 66 Bw Oldenburg Hbf

23. 8. 66 – 6. 9. 66 Aw Opladen  
 7. 9. 66 – 9. 10. 67 Bw Oldenburg Hbf  
 10. 10. 67 – 15. 11. 67 Aw Opladen  
 16. 11. 67 – 4. 10. 71 Bw Oldenburg Hbf  
 5. 10. 71 – 9. 2. 72 Aw Bremen  
 10. 2. 72 – 6. 11. 73 Bw Oldenburg Hbf  
 7. 11. 73 – 13. 8. 74 Aw Bremen  
 14. 8. 74 – 7. 6. 76 Bw Oldenburg Hbf  
 8. 6. 76 – 8. 2. 78 Bw Altenbeken Ast. Holzminden  
 9. 2. 78 – 15. 3. 78 Aw Bremen

Nachdem die Lok am 9. 2. 78 Z-gestellt und einige Zeit später ausgemustert wurde, erwarb sie die VGH am 16. 3. 78. Unter Inanspruchnahme der DB-HU vom 13. 8. 1974 wurde die Lok nach ihrer Überführung sofort eingesetzt. Vom 13. 8. 1979 bis zum 9. 1. 1985 wurde eine „große“ HU in Hoya durchgeführt. Seit dem 1. 6. 1998 gehört sie dem DEV.

**V 36 006** ex DB 236 412-3, ex V 36 412  
 Typ: WR 360 C 14 (Neubau: V 364)  
 Hersteller: Maschinenbau AG Kiel 1950/360.021  
 Motor: MWM, RHS 335 S, Fabr. Nr. 2617/14  
 Getriebe: Voith, L 37, Fabr. Nr. 2049

12. 8. 1950 DB-Abnahme in Nürnberg Rbf, Probefahrt nach Emskirchen und zurück mit 122 t Anhängelast

15. 8. 50 – 27. 11. 51 Bw Frankfurt/Main  
 28. 11. 51 – 29. 12. 51 Aw Nürnberg  
 30. 12. 51 – 23. 10. 52 Bw Frankfurt/Griesheim  
 24. 10. 52 – 3. 12. 52 Aw Nürnberg  
 4. 12. 52 – 24. 5. 54 Bw Frankfurt/Griesheim  
 25. 5. 54 – 1. 7. 54 Aw Nürnberg  
 2. 7. 54 – 22. 10. 54 Bw Frankfurt/Griesheim  
 23. 10. 54 – 29. 11. 54 Aw Nürnberg  
 30. 11. 54 – 19. 7. 55 Bw Frankfurt/Griesheim  
 20. 7. 55 – 7. 9. 55 Aw Nürnberg  
 8. 9. 55 – 2. 3. 56 Bw Frankfurt/Griesheim  
 3. 3. 56 – 10. 3. 56 Aw Nürnberg  
 11. 3. 56 – 16. 3. 56 Bw Frankfurt/Griesheim  
 17. 3. 56 – 23. 3. 56 Aw Nürnberg  
 24. 3. 56 – 27. 9. 56 Bw Frankfurt/Griesheim  
 28. 9. 56 – 23. 10. 56 Aw Nürnberg  
 24. 10. 56 – 15. 11. 56 Bw Frankfurt/Griesheim  
 16. 11. 56 – 12. 12. 56 Aw Nürnberg  
 13. 12. 56 – 22. 9. 57 Bw Frankfurt/Griesheim  
 23. 9. 57 – 15. 10. 57 Aw Opladen  
 16. 10. 57 – 5. 3. 59 Bw Frankfurt/Griesheim  
 6. 3. 59 – 9. 4. 59 Aw Opladen  
 10. 4. 59 – 4. 10. 59 Bw Frankfurt/Griesheim  
 5. 10. 59 – 23. 10. 60 Bw Hanau  
 24. 10. 60 – 14. 11. 60 Aw Opladen  
 15. 11. 60 – 27. 8. 61 Bw Hanau  
 28. 8. 61 – 15. 9. 61 Aw Opladen  
 16. 9. 61 – 10. 5. 62 Bw Hanau  
 11. 5. 62 – 3. 7. 62 Aw Opladen  
 4. 7. 62 – 23. 4. 64 Bw Hanau  
 24. 4. 64 – 20. 7. 64 Aw Kassel  
 21. 7. 64 – 18. 1. 65 Bw Hanau  
 19. 1. 65 – 10. 2. 65 Aw Opladen  
 11. 2. 65 – 6. 9. 65 Bw Hanau  
 7. 9. 65 – 20. 9. 65 Aw Opladen  
 21. 9. 65 – 5. 12. 66 Bw Hanau  
 6. 12. 66 – 11. 1. 67 Aw Opladen  
 12. 1. 67 – 15. 2. 67 Bw Hanau  
 16. 2. 67 – 17. 3. 67 Aw Opladen  
 18. 3. 67 – 23. 10. 67 Bw Hanau  
 24. 10. 67 – 2. 11. 67 Aw Opladen  
 3. 11. 67 – 4. 7. 68 Bw Hanau  
 5. 7. 68 – 5. 7. 68 Aw Opladen  
 6. 7. 68 – 15. 2. 71 Bw Hanau  
 16. 2. 71 – 9. 6. 71 Aw Bremen  
 10. 6. 71 – 10. 1. 73 Bw Hanau  
 11. 1. 73 – 10. 4. 73 Aw Bremen  
 11. 4. 73 – 23. 9. 73 Bw Hanau  
 24. 9. 73 – 11. 11. 73 Aw Bremen  
 12. 11. 73 – 2. 7. 75 Bw Hanau  
 3. 7. 75 – 4. 7. 75 Bw 1 Frankfurt/M. z. Ausbesser.  
 5. 7. 75 – 9. 4. 79 Bw Hanau

Am 22. 2. 1979 wurde die Lok von der DB zum Aw Bremen gebracht. Dort erhielt sie eine U 2. ausgemustert. Am 23. 2. 1979 kaufte sie die VGH nahm sie vom 10. 4. bis 10. 7. 1979 in HU. Am 9. 7. 1987 wurde sie abgestellt und später nach Liebenau gebracht. Seit 1. 6. 1998 gehört sie dem DEV.

**V 36 007** ex DB 236 213-5, ex V 36 213

Typ: WR 360 C 14  
 Hersteller: Berliner Maschinenbau, vorm. Schwarzkopff 1943/12.051  
 Motor: KHD, V 6 M 436, 588184  
 Getriebe: Voith, L 37, Fabr. Nr. 457

1943 – Mai 1945 Wehrmacht  
 14. 9. 45 – 29. 7. 47 Bw Hamburg-Harburg  
 30. 7. 47 – 5. 3. 48 PAw Holmag Kiel  
 6. 3. 48 – 13. 4. 48 Bw Hamburg-Harburg  
 14. 4. 48 – 4. 8. 48 PAw MaK Kiel  
 5. 8. 48 – 30. 11. 48 Bw Hamburg-Harburg  
 1. 12. 48 – 30. 4. 49 Bw Bremen Hbf  
 1. 5. 49 – 21. 6. 49 Bw Hamburg-Harburg  
 22. 6. 49 – 9. 9. 49 Aw Bremen  
 10. 9. 49 – 26. 9. 49 Bw Lübeck  
 27. 9. 49 – 10. 11. 49 Aw Bremen  
 11. 11. 49 – 19. 12. 49 Bw Lübeck  
 20. 12. 49 – 5. 5. 50 Aw Opladen  
 6. 5. 50 – 24. 9. 51 Bw Lübeck  
 25. 9. 51 – 27. 10. 51 Aw Opladen  
 28. 10. 51 – 14. 3. 52 Bw Heiligenhafen  
 15. 3. 52 – 31. 3. 52 MaK Kiel  
 1. 4. 52 – 29. 8. 52 Bw Heiligenhafen  
 30. 8. 52 – 26. 9. 52 Aw Opladen  
 27. 9. 52 – 5. 2. 53 Bw Heiligenhafen  
 6. 2. 53 – 19. 2. 53 Aw Opladen  
 20. 2. 53 – 23. 3. 54 Bw Heiligenhafen  
 24. 3. 54 – 29. 4. 54 Aw Opladen  
 30. 4. 54 – 25. 8. 55 Bw Heiligenhafen  
 26. 8. 55 – 28. 9. 55 Aw Opladen  
 29. 9. 55 – 30. 9. 55 Bw Heiligenhafen  
 1. 10. 55 – 22. 10. 55 Aw Nürnberg  
 23. 10. 55 – 1. 6. 56 Bw Heiligenhafen  
 2. 6. 56 – 25. 6. 56 Aw Opladen  
 26. 6. 56 – 14. 11. 56 Bw Heiligenhafen  
 15. 11. 56 – 10. 12. 56 Aw Opladen  
 11. 12. 56 – 12. 2. 59 Bw Heiligenhafen  
 13. 2. 59 – 18. 3. 59 Aw Opladen  
 19. 3. 59 – 21. 9. 60 Bw Heiligenhafen  
 22. 9. 60 – 28. 10. 60 Aw Opladen  
 29. 10. 60 – 12. 11. 62 Bw Heiligenhafen  
 13. 11. 62 – 12. 12. 62 Aw Opladen  
 13. 12. 62 – 1. 3. 63 Bw Heiligenhafen  
 2. 3. 63 – 12. 3. 63 Aw Opladen  
 13. 3. 63 – 1. 10. 63 Bw Heiligenhafen  
 2. 10. 63 – 29. 4. 64 Bw Hamburg-Harburg  
 30. 4. 64 – 21. 5. 64 Aw Bremen  
 22. 5. 64 – 10. 5. 65 Bw Hamburg-Harburg  
 11. 5. 65 – 3. 6. 65 Aw Opladen  
 4. 6. 65 – 13. 8. 65 Bw Hamburg-Harburg  
 14. 8. 65 – 5. 12. 65 Bw Husum  
 6. 12. 65 – 15. 6. 66 Bw Hamburg-Harburg  
 16. 6. 66 – 14. 12. 66 Bw Husum  
 15. 12. 66 – 23. 1. 67 Aw Opladen  
 24. 1. 67 – 25. 2. 69 Bw Husum  
 26. 2. 69 – 19. 5. 69 Bw Hamburg-Altona z. Ausbess.  
 20. 5. 69 – 3. 3. 70 Bw Husum  
 4. 3. 70 – 28. 4. 70 Bw Hamburg-Altona z. Ausbess.  
 29. 4. 70 – 3. 5. 71 Bw Husum  
 4. 5. 71 – 4. 6. 71 Bw Hamburg-Altonaz. Ausbess. 5.  
 6. 70 – 11. 10. 71 Bw Husum  
 12. 10. 71 – 2. 12. 71 Aw Bremen  
 3. 12. 71 – 21. 1. 73 Bw Husum  
 22. 1. 73 – 28. 3. 73 Aw Bremen  
 29. 3. 73 – 29. 9. 73 Bw Husum  
 30. 9. 73 – 22. 2. 79 Kassel

Im März 1979 wurde die Lokomotive über das BZA Minden von den VGH gekauft und am 15. 3. 1979 vom Aw Bremen nach Hoya überführt. Dort wurde sie zunächst abgestellt. Nach einer Untersuchung und dem Abbau des erhöhten Führerstandes am 2. 9. 1980 wurde sie in Dienst gestellt. Mit gerissenem Motorblock (Frostschaden) wurde sie am 8. 2. 1985 außer Dienst gestellt. Im Dezember 1988 wurde sie an die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte verkauft und am 21. 2. 1989 per DB-Straßentiefader ins Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen transportiert. Die DGEG baute die noch brauchbaren Ersatzteile aus und verschrottete den Rest der Lok.

**V 36 008** ex BOE 282, ex DB 236 114-5, ex V 36 114

Typ: WR 360 C 14  
 Hersteller: Berliner Maschinenbau, vorm. Schwarzkopff 1942/11.647  
 Motor: MWM, RHS 335 S, Fabr. Nr. 176 942  
 Getriebe: Voith L 37, Fabr. Nr. 1255  
 Geliefert an: OKH, Berlin

18. 10. 47 – 31. 7. 48 Raw Nürnberg  
 1. 8. 48 – 2. 8. 48 Bw Frankfurt/Main 1  
 2. 8. 48 – 15. 9. 48 Raw Nürnberg  
 16. 9. 48 – 22. 12. 48 Bw Frankfurt/Main 1  
 5. 1. 50 – 10. 5. 50 Aw Nürnberg  
 11. 5. 50 – 19. 5. 50 Bw Frankfurt/Main 1  
 20. 5. 50 – 5. 6. 51 Bw Darmstadt  
 6. 6. 51 – 11. 9. 51 Aw Nürnberg  
 12. 9. 51 – 7. 12. 52 Bw Gemünden/Main  
 8. 12. 52 – 14. 1. 53 Aw Nürnberg  
 15. 1. 53 – 6. 8. 53 Bw Gemünden/Main  
 10. 8. 53 – 7. 10. 53 Aw Nürnberg  
 8. 11. 53 – 7. 3. 54 Bw Gemünden/Main  
 9. 3. 54 – 5. 4. 54 Aw Nürnberg  
 6. 4. 54 – 8. 8. 54 Bw Gemünden/Main  
 9. 8. 54 – 4. 10. 54 Bw Nürnberg Hbf  
 5. 10. 54 – 26. 10. 54 Aw Nürnberg  
 27. 10. 54 – 18. 7. 55 Bw Kassel  
 19. 7. 55 – 20. 7. 55 Bw Bebra  
 20. 7. 55 – 11. 9. 55 Bw Kassel  
 13. 9. 55 – 25. 10. 55 Aw Nürnberg  
 26. 10. 55 – 24. 6. 56 Bw Kassel  
 27. 6. 56 – 15. 8. 56 Aw Nürnberg  
 16. 8. 56 – 5. 7. 57 Bw Kassel  
 6. 7. 57 – 26. 7. 57 Aw Opladen  
 27. 7. 57 – 28. 7. 58 Bw Kassel  
 29. 8. 58 – 22. 8. 58 Aw Opladen  
 23. 8. 58 – 4. 7. 60 Bw Kassel  
 4. 7. 60 – 25. 7. 60 Aw Opladen  
 26. 7. 60 – 25. 2. 62 Bw Kassel  
 26. 2. 62 – 19. 4. 62 Aw Opladen  
 20. 4. 62 – 13. 1. 63 Bw Kassel  
 14. 1. 63 – 19. 6. 63 Bw Fulda  
 19. 6. 63 – 9. 7. 63 Aw Opladen  
 10. 7. 63 – 17. 9. 63 Bw Fulda  
 19. 9. 63 – 18. 10. 63 Aw Opladen  
 19. 10. 63 – 26. 1. 64 Bw Fulda  
 27. 1. 64 – 1. 6. 64 Aw Opladen  
 2. 6. 64 – 24. 8. 64 Bw Fulda  
 25. 8. 64 – 9. 7. 65 Bw Kassel  
 12. 7. 65 – 12. 8. 65 Aw Opladen  
 4. 12. 65 – 11. 7. 67 Bw Kassel  
 12. 7. 67 – 11. 8. 68 Aw Opladen  
 12. 8. 67 – 18. 10. 68 Bw Kassel  
 19. 10. 68 – 5. 1. 69 Bw Fulda  
 6. 1. 69 – 31. 3. 70 Bw Kassel  
 1. 4. 70 – 22. 4. 70 Aw Bremen  
 23. 4. 70 – 25. 6. 71 Bw Kassel  
 26. 7. 71 – 14. 2. 72 Aw Bremen  
 15. 2. 72 – 5. 3. 72 Bw Kassel  
 2. 3. 72 – 12. 4. 72 Aw Bremen  
 13. 4. 72 – 30. 12. 72 Bw Kassel  
 31. 10. 72 – 17. 1. 73 Aw Bremen  
 18. 1. 73 – 13. 1. 74 Bw Kassel  
 14. 1. 74 – 18. 1. 74 Aw Kassel  
 19. 1. 74 – 18. 12. 75 Bw Kassel  
 19. 12. 75 – 29. 4. 76 Aw Bremen  
 30. 4. 76 – 6. 3. 77 Bw Kassel  
 7. 3. 77 – 11. 3. 77 Aw Kassel  
 12. 3. 77 – 8. 11. 77 Bw Kassel

Seit 14. 11. 1977 war die Lok im Aw Bremen abgestellt. Dort wurde sie ausgemustert und an die Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn verkauft, wo sie am 21. 3. 1978 in Dienst gestellt wurde. Während der BOE-Zeit war die Lok längere Zeit an die Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn ausgeliehen. Im August 1983 wurde die Lok von den VGH Hoya erworben. Mittlerweile ist sie außer Betrieb und zusammen mit V 36 006 in Liebenau untergestellt. Seit dem 1. 6. 1998 gehört sie dem DEV.