

V 200



V 200.0 und V 200.1

- Technik
- Einsatzgeschichte
- Museumslok
- Privatbahn-Revival

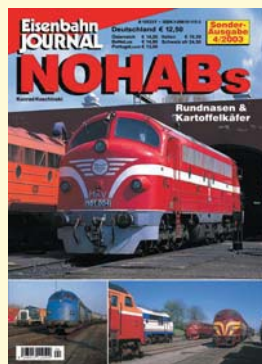
Drehstrom- Meilensteine



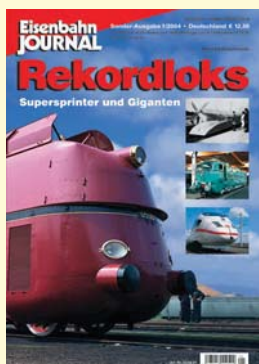
So schnell wie eine 103 und so stark wie eine 151: Das sollten die Merkmale der neuen Drehstromloks der Baureihe 120 sein. Die DB erteilte im Mai 1976 der Firma BBC den Auftrag zur Entwicklung der elektrischen Ausrüstung. Trotz vieler und nur sehr schwer erfüllbarer Vorgaben gelang es den Konstrukteuren mit den fünf Baumstermaschinen, das hoch gesteckte Ziel einer vierachsigen Hochleistungs-Universallok zu erreichen. Mitte der 80er-Jahre war die Euphorie so groß, dass über die Beschaffung von über 800 Serienloks bis zum Jahr 2000 allein für die DB nachgedacht wurde. Gebaut wurden schließlich 60 Exemplare – eine Weiterbeschaffung unterblieb ebenso wie die Bestellung einer Nachfolgebaureihe. Zwei Jahrzehnte nach ihrer Indienststellung droht den Drehstrompionieren jetzt die baldige Ausmusterung ...

92 Seiten im DIN-A4-Format,
über 130 Abbildungen, Klammerheftung
Erhältlich ab Anfang November 2004
Best.-Nr. 530404 • € 12,50

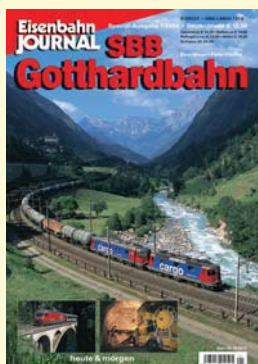
Unsere neuesten Sonder- und Specialausgaben



NOHABs
Rundnasen & Kartoffelkäfer
Sonder-Ausgabe 4/2003
Best.-Nr. 530304
€ 12,50



Rekordloks
Supersprinter und Giganten
Sonder-Ausgabe 1/2004
Best.-Nr. 530401
€ 12,50



SBB Gotthardbahn
heute & morgen
Special-Ausgabe 1/2004
Best.-Nr. 540401
€ 12,50



Baureihe 232
Stärkste Diesellok der DB AG
Sonder-Ausgabe 2/2004
Best.-Nr. 530402
€ 12,50



DB-Rivalen
im Güterverkehr
Sonder-Ausgabe 3/2004
Best.-Nr. 530403
€ 12,50

Das stolze Symbol des Strukturwandels – zum Mythos verklärt

Die V 200 war der Stolz der jungen Bundesbahn. Wie keine andere Lokomotivtype repräsentierte sie das deutsche Wirtschaftswunder und wurde zum Sinnbild des Strukturwandels in der Zugförderung. Ihr dank der geglückten Farbwahl sehr ansprechendes Äußeres begeisterte das Reisepublikum. Auch in den Wohnstuben – als Modell von Märklin, Fleischmann oder Trix – brachte das rot-schwarze Paradeferd die Augen der Wirtschaftswunderkin-der zum Leuchten.

Zeitungen jubilierten über den Anbruch „eines neuen technischen Zeitalters auf Schienen“, ja schrieben den „gewaltigen Diesel-loks“ Kräfte zu, die „alles bisher Dage-wesene in den Schatten stellen“. – Mit Verlaub: Den Verfassern derartiger Lobeshymnen in der Tagespresse fehlte es an Sachkenntnis. Richtig ist, dass die ersten für die DB entwickelten Großdieselloko-motiven der 2000-PS-Klasse von Beginn an Hervorragendes leisteten. Der Einsatz vor Fernschnellzügen mit klangvollen Namen wie „Hanseat“, „Rheingold“ und „Blauer Enzian“ begründete ihren Ruhm. Überzeugend stellten sie auch ihre Eignung für den mittelschweren Reise- und Güterzugdienst unter Beweis. International fand vor allem die Betriebstüchtigkeit des dieselhy-

draulischen Antriebs Beachtung. Doch selbst in manchen Fachauf-sätzen wurde die 1953 erschienene Baureihe V 200 maßlos überschätzt, gespickt mit Polemiken gegen die Dampflokomotive.

So beklagte der Vorstand der Lokversuchsanstalt in Göttingen und Minden, Theodor Düring, die ein-seitig tendenziösen Abhandlungen. Beispielsweise habe man die Lei-stung der Diesellok am Radumfang mit der Leistung der Dampflok am Zughaken verglichen. Angesichts solcher „Schönfärberei“ blieben unliebsame Überraschungen in der rauen Wirklichkeit nicht aus. Das ist in verklärter Legendenbildung aus dem Blickfeld geraten.

Ohne am „Mythos V 200“ rütteln zu wollen (wo kämen wir hin?), sei hier auch noch zur Wirtschaftlich-keit kritisch angemerkt: Was die Gesamtbetriebskosten anbelangt, zeigten sich Düring zufolge im Schnellzugdienst erst ab etwa 1962 die Vorteile der Diesel- gegenüber der Dampftraktion. Entscheidend trugen dazu sicher die inzwischen im Vergleich zum Kohlepreis gesunkenen Kraftstoffpreise und die nach generellem Übergang zur einmännigen Besetzung der V 200 niedrigeren Personalkosten bei.

Aber auch wegen der in die Gesamtbetriebskosten eingeflossenen Beschaf-fungskosten kehrte sich das Ver-hältnis erst recht spät zugunsten der Diesellok um. Bezeichnenderweise fehlen in Betriebsbüchern der V 200.0 entgegen sonstiger Gepflo-genheit Preisangaben, jedenfalls ko-steten die Maschinen weitaus mehr, als vergleichbare Dampflokomo-tiven gekostet hätten. Nur als grober Anhaltspunkt: Für die 1950 von Henschel erhaltene 23 001 zahlte die Bundesbahn 277 900 Mark.

Krauss-Maffei berechnete übr-i-gens für die 1962/63 geliefer-ten V 200.1 pro Lok 655 000 Mark,

für die 1964/65 folgenden V 200.1 des zweiten Bauloses dann jeweils 740 000 Mark. Es waren die letzten von der DB geordneten Diesel-lokomotiven mit zwei separaten Maschinenanlagen, parallel dazu ging nun die einmotorige V 160 in Serie. Mag sein, dass die DB zu lange am Zwei-Motoren-Konzept festhielt (schon die Beschaffung der letzten 31 Exemplare der V 200.0 im Jahr 1959 war umstritten) – beide Spielarten der V 200 haben heute Kultstatus.

Wir würdigen sie, ohne in kritiklose Lobhudelei zu verfallen. Der einleitende Beitrag über die V 80 erinnert an den epochalen Schritt, den die Konstrukteure mit dem Gelenkwel-lenantrieb auf Drehgestelle wagten. Den technischen Beschreibungen der V 200.0 und ihrer stärkeren Variante V 200.1 folgen Kapitel über den Betriebsdienst bei der DB. Wir berichten auch über den Auslandseinsatz von Dänemark bis Saudi-Arabien sowie das aktuelle „Revival“ einiger Loks bei Privat-bahnen im Heimatland und stellen Exportversionen inklusive der schließlich von der DB erworbenen V 300 001 vor.

Wie es sich gehört, rundet eine Verbleibsstatistik sämtlicher V 200 die Dokumentation ab – und reichlich „Augenfutter“ ist allemal geboten. KONRAD KOSCHINSKI

Die stärkere Schwester

1961 war der Weg frei für die Bestellung einer 2700 PS starken Ausführung der V 200. Die Deutsche Bundesbahn gab bei Krauss-Maffei 50 Exemplare in Auftrag.
Technik V 200.1 • ab Seite 34

Revolutionäre Technik

Die in der V 80 erst kurze Zeit erprobte Kraftübertragung mittels Strömungsgetriebe und Gelenkwellen wurde weltweit erstmalig in einer 2000-PS-Lok angewendet – mit Erfolg.
Technik V 200.0 • ab Seite 18



Stars der Wirtschaftswunderjahre

Ihre Karriere begann 1953 und schon bald waren die V 200 die Stars unter den Lokomotiven der jungen DB – doch bereits in den sechziger Jahren begann ihr Stern zu sinken.
Einsatz V 200.0 • ab Seite 40

Dienst in der Fremde

Im Ausland waren die von der DB ausgemusterten V 200 sehr gefragt. Bei Baufirmen, Privatbahnen und sogar Staatsbahnen verdienten sich die Zweimotoren ihr Gnadnbrod.
Auslandsverkäufe • ab Seite 66

Zurück im Heimatland

26 Maschinen kehrten nach Ende ihrer Dienstzeit bei den Staatsbahnen in der Schweiz und in Griechenland nach Deutschland zurück. Die Aufarbeitung ist in vollem Gange.
V 200 aktuell • ab Seite 72



TITELBILD: Ende der 1950er-Jahre, als der Fotograf die V 200 041 für den Kalender der Deutschen Bundesbahn im Bild festgehalten hat, waren die V 200.0 die unbestrittenen Stars auf Deutschlands Schienen – und heute haben die formschönen Loks Kultstatus.
FOTO: REINHOLD PALM

• Editorial	
Symbol des Strukturwandels – zum Mythos verklärt	3
• Galerie	
V 200-Highlights	6
• Vorgeschichte	
Die V 80 bereitet den Weg	14
• Technik V 200.0	
Revolutionäre Technik, progressive Eleganz	18
• Technik V 200.1	
Die stärkere Schwester	34
• Einsatz V 200.0	
Stars der Wirtschaftswunderjahre	40
• Einsatz V 200.1	
Zwischen Bodensee und Fehmarnbelt	56
• Auslandsverkäufe	
Dienst in der Fremde	66
• Aktuell	
Zurück im Heimatland	72
• Export-Varianten	
Abkömmlinge für den Export	75
• Statistik	
Liefer- und Verbleibsliste	80
• Modelle	
Wer will nochmal, wer hat noch nicht?	82
• Quellenverzeichnis	
84	
• Vorschau & Impressum	86
• Händlerverzeichnis	88



Abkömmlinge für den Export

In zahlreichen Diesellokomotiven steckt V 200-Technik – nicht allen sieht man allerdings an, dass die V 200 bei der Konstruktion Pate gestanden hat.

Export-Varianten • ab Seite 75



DER SCHNELLZUGDIENST

war 1974 der Aufgabenschwerpunkt solch unterschiedlicher Loks wie V 200.1 und E 19. In Nürnberg Hbf begegnen sich hier 221 144 und 119 011. Während die Altbauellok einen Zug nach München bringen wird, hat die Diesellok vom Bw Villingen einen D-Zug über Crailsheim nach Stuttgart zu befördern. FOTO JÜRGEN NELKENBRECHER





JUMBO-NACHFOLGER waren die 2700-PS-Lokomotiven der Baureihe 221 im Emsland und im Ruhrgebiet. Um die Dampflokomotiven der Baureihe 44 ersetzen zu können, waren kraftvolle Dieselloks gefragt, denen man auch schwere Güterzüge – wie hier im Angertal nordöstlich von Düsseldorf – in Einfachtraktion „anvertrauen“ konnte.

FOTO BERND EISENSCHINK



