B 10533 F - ISBN 978-3-89610-696-4 - www.eisenbahn-journal.de - Best.-Nr. 70 18 01

Deutschland € 15,00
Österreich € 16,50
Schweiz sfr 29,80
Benelux € 17,50
Italien, Spanien, Portugal € 19,50

4 196675 015008 01

Eisenbahn JOURNAL
EXTRA
1
2018

Konrad Koschinski

V 200

DB-Baureihen V200⁰, V200¹ und V300

Mit DVD
Laufzeit 57 Minuten

» Technik
» Einsatzgeschichte
» Verkäufe ins Ausland
» Aktueller Einsatz

EINE REISE IM HERZEN ÖSTERREICHS

Weitere Ausgaben aus der Reihe „Bahnen + Berge“

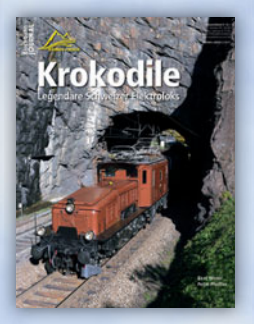
Die Zentralbahn
Schweizer Alpenbahn auf Meterspur
Best.-Nr. 731501

Re 6/6
Schweizer Elektrolokomotive mit Rekordleistung
Best.-Nr. 731502

Die ÖBB in den 1990ern
Best.-Nr. 731601

Spessartrampe
Laufach–Heigenbrücken
Best.-Nr. 731602

Brennerbahn
Best.-Nr. 731701



Krokodile
Legendäre Schweizer Elektroloks
Best.-Nr. 731702

Jeweils 100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, ca. 160 Abbildungen, € 15,–

Die Tauernbahn wurde zwischen 1905 und 1909 eröffnet. Sie ist zum einen eine wichtige Strecke für den Binnenverkehr und zum anderen eine Transitlinie. Auf ihr rollten und rollen nicht nur bedeutende internationale Schnellzüge wie der „Blaue Enzian“, sondern auch zahlreiche Güterzüge. In dieser Ausgabe von Bahnen und Berge wird zunächst die Baugeschichte lebendig erzählt. Historische Postkarten präsentieren reizvolle Motive aus längst vergangenen Tagen. Großformatige Bilder zeigen die Schönheit der Strecke, im Gasteinertal genauso wie an der Südrampe im Mölltal, die von gewaltigen Brücken geprägt wird. Eine wunderbare Reise von Salzburg nach Kärnten im Herzen Österreichs.

160 Seiten, Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, mit über 300 Fotos und Skizzen
Best.-Nr. 731801 | € 15,–

www.facebook.de/vgbahn

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

EWIGER STARRUHM

Die zehn 1951/52 gelieferten V 80 waren die weltweit ersten dieselhydraulischen Drehgestell-Lokomotiven mit Antrieb über Gelenkwellen. Noch während der Betriebserprobung dieser „Studienobjekte“ begann die Entwicklung der zweimotorigen V 200. Dabei wagten es die Konstrukteure als weiteren Meilenschritt, die Kraftübertragung mittels Strömungsgetriebe und Gelenkwellen in einer 2000-PS-Lok für 140 km/h Höchstgeschwindigkeit anzuwenden.

Maschinentechnisch prinzipiell eine doppelte V 80, erschien die V 200 im Jahr 1953 jedoch mit einem völlig neu gestalteten Kastenaufbau. Dank des geglückten Farbdesigns mit geschwungenem „V“ auf den Stirnseiten strahlte sie gleichermaßen Eleganz wie Dynamik aus. So verkörperte sie den Fortschritt auf Schienen und war der Stolz der jungen Bundesbahn.

Als H0-Modell von Märklin, Fleischmann oder Trix brachte das rot-schwarze Paradepferd die Augen der Wirtschaftswunderkinder zum Leuchten. In Reisebüros zogen große Standmodelle die Blicke auf sich. Auf Plakaten und in Broschüren repräsentierte die V 200 die moderne DB. Ebenso nachhaltig als „Gesicht der Bundesbahn“ eingeprägt hat sich die in den 1970er Jahren zum Werbeobjekt Nummer eins avancierte 103. Dennoch ist auch die Popularität der V 200 bis heute ungebrochen.

Ihren ewigen Starruhm begründete der Einsatz vor Fernschnellzügen mit klangvollen Namen wie „Hanseat“, „Merkur“ und „Blauer Enzian“. Außerdem überzeugten die V 200 im mittelschweren Reise- und Güterzugdienst. Mit von zweimal 1000 auf zweimal 1100 PS erhöhter Leistung sollten sie für den schweren Schnellzugdienst gewappnet sein, aber in diesem Metier wurden die Maschinen überstrapaziert. Als den 01 und 01[10] ebenbürtig erwiesen sich die auf insgesamt 2700 PS Leistung gesteigerten V 200[1].

Bei der ab 1960 entwickelten stärkeren Version hielt die DB am Zwei-Motoren-Konzept fest – aus Sicht mancher Fachleute zu lange. Obwohl schon die Beschaffung der 1959 gelieferten V 200 056 bis 086 umstritten war, folgten in den Jahren 1962 bis 1965 die 50 Exemplare der V 200[1]. Unterdessen erlangte die einmotorige V 160 Serienreife. Dieselaggregate mit 2500 PS bot die Industrie erst Mitte der 1960er Jahre an.

Da man notfalls oder bei nicht voll benötigter Leistung mit nur einer Maschinenanlage fahren kann, priesen die DB und die Hersteller das Zwei-Motoren-Konzept einst als vorteilhaft. Freilich erfordert es einen höheren Unterhaltungsaufwand. Wegen der Anordnung der Motoren direkt hinter den Führerständen waren die Lokführer auf der V 200 schier unerträglichem Lärm ausgesetzt, die schließlich verbesserte Schallisolation senkte den Lärmpegel nur unzureichend.

Die Technik ist längst überholt, die Arbeitsbedingungen für das Personal sind milde ausgedrückt unkomfortabel. Trotzdem kam es viele Jahre nach dem Dienstende bei der DB zu einem „V 200-Comeback“ bei privaten Güterbahnen. Den Ausschlag dafür gab das günstige Preis-Leistungs-Verhältnis. Die 2002 für die Rückkehr der V 200[1] aus Griechenland sorgende Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft bezifferte den Wert einer aufgearbeiteten und neuen Sicherheitsstandards angepassten 221 mit rund 500 000 Euro, ergo nur einem Fünftel des Preises einer vergleichbaren Neubaulok. Zehn reimportierte „Hellas-221“ kamen in Deutschland wieder in Fahrt. Im kommerziellen Einsatz ist außerdem noch die 1993 von der Lokführerin Barbara Birgit Pirch erworbene, nach mehrmaligem Betreiberwechsel im Jahr 2017 zur Bahnlogistik24 GmbH gelangte 221 135.

Weitgehend neu illustriert, zeigt dieses EJ-Extra die Geschichte der V 200[0] und V 200[1] bis in die jüngste Zeit auf. Wir berichten auch über die Auslandseinsätze und stellen Exportversionen inklusive der an die DB verkauften V 300 001 vor. Eine aktuelle Verbleibsstatistik aller V 200 rundet die Dokumentation ab.

Konrad Koschinski

STARLOKS DES WIRTSCHAFTSWUNDERS

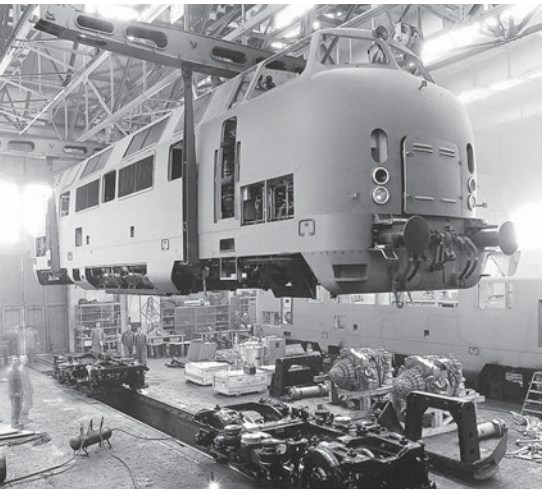
Ihr Einstand war fulminant. Schon die fünf Prototypen glänzten mit hohen Laufleistungen. Die Serienloks beendeten die Hegemonie von „König Dampf“ im Fernreiseverkehr.

Seite 48

MEHR LEISTUNG BEI GLEICHEM GEWICHT

Nach Bewährung eines neuen 1350-PS-Motors wurden die 2700 PS starken V 200[1] bestellt. Das Mehrgewicht der Maschinenanlagen galt es jedoch zu kompensieren.

Seite 32



GAMBRINUS, HANSEAT & CO.

Für den Einsatz vor leichten Fernschnellzügen waren die neuen V 200[0] prädestiniert. Sie beförderten 1957 ein Dutzend dieser Züge mit klangvollem Namen.

Seite 72

DIENST IN DER FREMDE

Deutsche Privatbahnen hatten an ausgemusterten V 200 kein Interesse, umso besser klappte der Export. Manche erlebten sogar bei Staatsbahnen eine zweite Karriere.

Seite 90

Titelfoto:
R. Palm (Puttgarden, Sommer 1963)
Fotos dieser Doppelseite:
J. Hörstel, Werkfoto Krauss-Maffei, C. Bellingrodt/Slg. Brinker, Dr. Timmermann, L. Kenning

IM HEIMATLAND WEITERHIN AKTIV
Insgesamt 27 Loks beider V 200-Spielarten sind in Deutschland erhalten. Einige der 2002 aus Griechenland zurückgeholten V 200[1] werden nach wie vor regelmäßig im Güterzugdienst eingesetzt.
Seite 96

EDITORIAL
EWIGER STARRUHM 3

GALERIE 6

VORGESCHICHTE
WEGBEREITERIN FÜR DIE STRECKENDIESELLOKS 14

TECHNIK V 200.0
BRILLANTE TECHNIK · PROGRESSIVE ELEGANZ 18

TECHNIK V 200.1
MEHR LEISTUNG BEI GLEICHEM GEWICHT 32

V 300 001
DIESELJUMBO MIT IMPOSANTEN 3000 PS 40

EINSATZ V 200.0
STARLOKS DES WIRTSCHAFTSWUNDERS 48

F-ZUG-EINSATZ
GAMBRINUS, HANSEAT, MERKUR & CO. 72

EINSATZ V 200.1
VOM PARADEPFERD ZUM ARBEITSTIER 78

AUSLANDSVERKÄUFE
DIENST IN DER FREMDE 90

V 200 AKTUELL
IM HEIMATLAND WEITERHIN AKTIV 96

AUSLANDSVARIANTEN
ABKÖMMLINGE FÜR DEN EXPORT 104

STATISTIK
LIEFER- UND VERBLEIBSLISTE V 200.0 UND V 200.1 110

QUELLEN 111

FACHHÄNDLER-ADRESSEN 112

IMPRESSUM & VORSCHAU 114

Nachdem sie beim Bw Villingen nicht mehr benötigt wurden, kam die 220 048 im Jahr 1974 zum Bw Lübeck und 1975 gelangte die 220 065 zum Bw Oldenburg. Im Juli 1977 begegneten sich die beiden in München gefertigten Zweimotorer in Kiel. Der Hauptbahnhof der Landeshauptstadt von Schleswig-Holstein liegt in direkter Nachbarschaft zur Kieler Förde. *Foto: U. Hesse/Slg. Gumbert*

Die 3000 PS starke sechsachsige V 300 001 wurde 1957 von Krauss-Maffei als Vorführlokomotive gebaut und besaß ursprünglich zwei 1100-PS-Motore. Sie kam von Beginn an auch vor DB-Zügen zum Einsatz, doch erst 1963 folgte eine Anmietung durch die Deutsche Bundesbahn und im Jahr darauf der Ankauf. Im Juli 1971 poltert sie mit einem Schnellzug über die alte Klappbrücke der Marschbahn in Husum. *Foto: U. Hesse/Slg. Gumbert*

Im Jahr 1982 fanden die ersten drei Exemplare der DB-Baureihe 220 eine neue Heimat in Italien. Die Privatbahn Ferrovia Suzzara-Ferrara (FSF) ließ die Loks im AW Nürnberg hauptuntersuchen und setzte sie auf ihrer 82 km langen Strecke in der Po-Ebene ein – nicht nur im Güterverkehr, sondern auch vor Schülerzügen. Am 26. Juli 1989 war das Trio (220 011, 006 und 049) in Sermide versammelt. *Foto: Dr. Timmermann*

FSF
220 011-1

221 106-8
20

Die 221 106 ist weit herumgekommen. Ihre Karriere begann 1965 beim Bw Kempten. Nach Beheimatungen in Villingen und Oldenburg fuhr sie zuletzt im Ruhrgebiet. Dem Einsatz in Griechenland folgte 2002 die Rückkehr nach Deutschland. Seit 2010 steht sie in Diensten der EGP und war am 23. Februar 2018 in der Prignitz unterwegs (bei Groß Pankow). *Foto: K. Koschinski*

WEGBEREITERIN
FÜR DIE STRECKENDIESELLOKS

Vom Pioniergeist beschwingt, wählten die Konstrukteure der V 80 erstmals für eine Lokomotive den auf die Drehgestelle wirkenden Gelenkwellenantrieb. Dieser gewagte Schritt erwies sich als epochal. Er ermutigte auch dazu, mit Diesel-hydraulik in die 2000-PS-Klasse vorzustoßen

Als die junge Bundesbahn sich 1949 der Entwicklung neuer Dieseltriebfahrzeuge zuwandte, besaß sie nur zwei betriebsfähige Großdieselloks. Zum einen handelte es sich um die wiederhergestellte dieselhydraulische V 140 001 der früheren Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG), zum anderen um die aufgearbeitete und nun V 188 001 a/b genannte dieselelektrische Doppellok D 311.03 A/B der ehemaligen deutschen Wehrmacht. Als V 188 002 a/b kam 1951 noch die vormalige D 311.04 A/B hinzu. Außerdem gelangten etwa 125, überwiegend mit Strömungsgetrieben ausgerüstete Diesellokomotiven früherer Wehrmachtsbauarten als V 15, V 16, V 20, V 22 und vor allem V 36 in den DB-Bestand, ferner ca. 650 Kleinloks.

Weiterbau der V 36

1950 beschaffte die DB 18 V 36 nach. Ende 1951 verfügte sie über insgesamt 102 Maschinen dieser Baureihe. Mit ihren 360 PS (265 kW) erreichten die V 36 bei Weitem nicht die für Großdieselloks definierte Mindestleistung von 1000 PS (735 kW). Dennoch wurden sie in größerem Umfang auch im Personenzugdienst eingesetzt und verhalfen dem Wendezugbetrieb zum Durchbruch.

Waren nur geringe Leistungen gefordert, so hatten bereits in großer Zahl für die Reichsbahn gebaute Kleinlokomotiven und Triebwagen die wirtschaftliche Überlegenheit der Dieseltraktion längst bewiesen. Die weitere Beschaffung bzw. Neukonstruktion derartiger Fahrzeuge (u.a. in Form der Schienenbusse) stand für die DB deshalb außer Frage. Gründlich zu untersuchen galt es aber, inwieweit auch der Einsatz von Dieseltriebfahrzeugen größerer Leistung wirtschaftliche Vorteile bringen würde. Die im Vergleich zu Neubau-Dampflokomotiven deutlich höheren Beschaffungskosten und der im Vergleich zum Kohlepreis noch sehr hohe Ölpreis sprachen zunächst gegen die Entwicklung schwerer Streckendieselloks. Ein großes Einsparpotenzial erkannte man alsbald in der Verdieselung des Rangierdienstes. Trotz des teuren Dieselkraftstoffes war hier eine Senkung der Energiekosten zu erwarten, denn die volle Leistungsabgabe ist beim Rangieren nur kurzzeitig notwendig, und aufgrund der langen Stillstandszeiten verbrauchten die im Verschub eingesetzten Dampfloks überdurchschnittlich viel Kohle bei Ruhefeuer.

Angesichts der hohen Entwicklungs- und Beschaffungskosten lag es nahe, eine neue Diesellok mit 800 bis 1000 PS als Mehrzwecklokomotive zu konzipieren, geeignet für den schweren Rangierdienst wie auch den leichten Reise- und Güterzugdienst. Ein solches „Mädchen für alles“ sollte die für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auszulegende B'B'-Lokomotive der Baureihe V 80 sein. Zugleich wollten die Konstrukteure mit ihr die Betriebstauglichkeit der hydraulischen Leistungsübertragung über Gelenkwellen in Drehgestell-Dieselloks beweisen. Insofern wurde mit der V 80 ein Meilenstein gesetzt.

Die erste dieselhydraulische Großlokomotive der Welt war allerdings die V 140 001. Diese 1935 von Krauss-Maffei als V 16 101 gebaute und schon von der DRG umgezeichnete 1'C 1'-Maschine besaß noch Blindwellenantrieb mit auf drei Achsen wirkenden Treib- bzw. Kuppelstangen. Trotz des recht schweren, langsamlaufenden 1400-PS-Motors von MAN und des Blindwellenantriebs wog die V 140 001 nur 75 t, also erheblich weniger als vergleichbare dieselelektrische Maschinen. Die DB musterte die Urahnin leichtgewichtiger dieselhydraulischer Streckenloks 1953 aus. Heute ist sie zusammen mit anderen Exponaten des Deutschen Museums München in der „Lokwelt Freilassing“ zu sehen.

Bemerkenswerterweise fertigte Krupp in Essen noch während des Zweiten Weltkriegs eine zweimotorige dieselhydraulische Lok. Es handelte sich um die 1942 an die Norwegischen Staatsbahnen gelieferte 1'B B 1'-Halblokomotive mit der Betriebsnummer 601, Type Di 1a, deren langsamlaufende MAN-Motoren je 1050 PS leisteten. Eigentlich hatten die NSB 1938 eine Doppellok geordert, doch kam die zweite Hälfte nicht mehr zur Auslieferung.

Ebenfalls bei Krupp entstanden im Krieg mindestens vier dieselelektrische Doppellokomotiven des Wehrmachtstyps D 311 mit einer Leistung von 2 x 940 PS. Sie waren für den Transport des überschweren Eisenbahngeschützes „Dora“ bestimmt. Die beiden er-

wähnten, in V 188 (später 288) umgezeichneten Exemplare blieben im Betriebspark der Bundesbahn Sonderlinge und wurden 1969 bzw. 1972 ausgemustert.

Anknüpfend an Triebwagen

Kommen wir auf die V 80 zurück: So sehr diese Baureihe für Aufbruchstimmung und Innovationsfreude steht, so basierte ihre Entwicklung doch wesentlich auch auf in der Vorkriegszeit gewonnenen Erkenntnissen. Die dieselhydraulische Kraftübertragung über Gelenkwellen hatte sich bereits in relativ stark motorisierten Triebwagen bewährt, zum Beispiel in den mit je zwei 600-PS-Motoren bestückten SVT 137 153 und 154 der Bauart Leipzig sowie in diversen VT 137 für Haupt- und Nebenbahnen. Das kriegsbedingt nicht mehr realisierte Einheits-Typenprogramm der Reichsbahn von 1939 sah nur noch dieselhydraulische Hauptbahn-VT, Nebenbahn-VT und Güterschlepp-VT mit schnelllaufenden Motoren von 250 PS bis 650 PS vor. Nur für Sonderbauarten, in erster Linie SVT, kam alternativ noch die dieselelektrische Leistungsübertragung in Betracht.

Nach dem Krieg setzte die Industrie den mit dem Bau von Triebwagen für die Reichsbahn eingeschlagenen Weg fort. Maybach, Daimler-Benz und MAN entwickelten die Schnellläufermotoren zu einer auch für Großdieselloks geeigneten Leistungsgröße – nämlich 800/1000 PS – weiter. Voith erzielte entsprechende Fortschritte bei der Entwicklung von Strömungsgetrieben, desgleichen Maybach beim hydromechanischen Mekydro-Getriebe.

Die DB legte bereits in ihrem vorläufigen Typenprogramm für Dieseltriebwagen und -lokomotiven größten Wert auf freizügige Tauschbarkeit der Hauptbauteile. So sollten die 800/1000-PS-Dieselmotoren, die Getriebe und Achstriebe sowohl im VT 08.5 (und später VT 12.5) als auch in der V 80 und der zunächst noch zurückgestellten V 200 verwendbar sein. Daher verständigten sich die Motoren- und Getriebehersteller sowie die Produzenten der Nebenaggregate (Steuerungsteile, Kühler, Lüfter etc.) unter Führung des Eisenbahn-Zentralamtes München auf die Vereinheitlichung von Einbau- und Anschlussmaßen.

Die Baureihe V 80 entstand als Gemeinschaftskonstruktion des EZA München mit der deutschen Lokomotiv-, Getriebe- und Motorenindustrie. Gefertigt wurden zehn Loks in den Jahren 1951 und 1952

Kein „Mädchen für alles“: 280 002 im Mai 1977 in Mühlhausen (Oberfr.). ***Foto: W. Matussek/Archiv Ritz***

von Krauss-Maffei (V 80 001 bis 005) und MaK (V 80 006 bis 010), an der Entwicklung beteiligt waren auch Henschel, Jung, Krupp und die Maschinenfabrik Esslingen. Daimler-Benz, MAN und Maybach lieferten die Motoren, Voith und Maybach die Getriebe. Als „Studienobjekte" dienten die V 80 der eingehenden Erprobung wahlweise tauschbarer Antriebskomponenten und zahlreicher anderer Bauteile.

Neue Wege beschritten die Konstrukteure nicht bloß mit dem von einem Motor aus auf vier Radsätze wirkenden Gelenkwellenantrieb, sondern auch mit der modernen Schweißtechnik bei Rahmen, Lokkasten und Drehgestellen sowie hinsichtlich der Anordnung der Maschinenanlagen und der Drehgestellbauart. Um gute Streckensicht und freien Blick nach allen Seiten im Rangierdienst zu ermöglichen, erhielten die V 80 als erste deutsche Dieselloks einen erhöhten Mittelführerstand mit zwei in Fahrtrichtung angeordneten Bedienpulten. Bei der Formgebung des Lokomotivgehäuses spielte modernes Industriedesign eine wichtige Rolle.

Der geschweißte Hauptrahmen bestand aus zwei in Längsrichtung durchgehenden Stahlrohren mit Quer- und Längsspanten. Der in Schalenbauweise gefertigte Lokkasten bildete mit dem Hauptrahmen eine Einheit und besaß ebenfalls tragende Funktion. In den Langträgerrohren und unterhalb der Pufferbohlen konnten Ballastgewichte angebracht werden, um die Radsatzlast für den Einsatz im schweren Rangierdienst von 15 auf 16 t zu erhöhen.

Im längeren der beiden über die gesamte Lokomotivbreite reichenden Vorbauten befanden sich Kühlergruppe, Kraftstoffbehälter und Motorraum, im kürzeren der Heizkesselraum einschließlich Heizölbehälter. Motorraum und Heizkesselraum waren durch Türen vom Führerstand aus begehbar. Die als geschweißte Blechträgerkonstruktion ausgeführten Innenrahmendrehgestelle bildeten einen nach unten und oben offenen Kasten mit vier auskragenden Armen. Die Radsätze waren durch je zwei Radsatzlenker und Gummigelenke (Silentblocs) spielfrei mit dem Drehgestellrahmen verbunden. Da das Verteiler- und Umschaltgetriebe in die Mitte des Drehgestells ragte, musste anstelle eines herkömmlichen Drehzapfens eine besondere Lenkerhebelkonstruktion zur Drehbewegung um einen „ideellen Drehpunkt" verwendet werden.

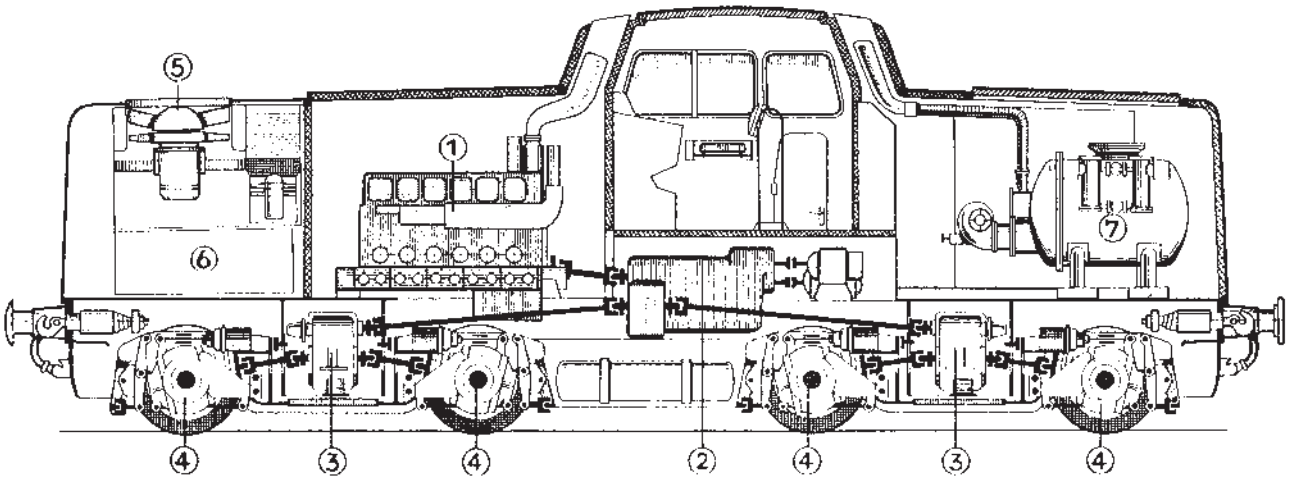
Als Antriebsaggregate dienten wahlweise je ein Zwölfzylinder-Viertakt-V-Motor der Typen MB 820 Ab von Daimler-Benz oder L 12 V 17,5/21 B von MAN oder MD 650 von Maybach. Der Maybach-Motor leistete von Beginn an 1000 PS, nach Erhöhung der Drehzahl von 1400 auf 1500 U/min und Optimierung des Turboladers wurde auch die Leistung der anderen Motoren von 800 PS (588 kW) auf 1000 PS (735 kW) gesteigert.

Die Antriebsleistung wurde vom Motor über eine Gelenkwelle zum Flüssigkeitsgetriebe übertragen und von dort über zwei lange Gelenkwellen zu den beiden im Lokomotivrahmen über den Drehgestellen montierten Umschalt- und Verteilergetrieben weitergeleitet, von diesen schließlich wiederum über Gelenkwellen auf die vier Achstriebe (Radsatzgetriebe). Es gelangten zwei verschiedenartige Flüssigkeitsgetriebe zum Einbau: entweder ein hydrodynamisches Voith-Turbogetriebe mit drei Drehmomentwandlern (T 36 bzw. LT 306 r) oder ein hydromechanisches Maybach-Mekydro-Getriebe (K 104) mit vier mechanisch geschalteten Gängen und vorgeschaltetem hydraulischen Drehmomentwandler. Mit den Umschalt- und Verteilergetrieben ließen sich die V 80 wahlweise auf „Streckengang" bis 100 km/h (anfangs 90 km/h) oder auf „Rangiergang" bis 50 km/h umschalten.

Doch kein „Mädchen für alles"

Die Dienstzeit der V 80 begann in Bamberg und Frankfurt-Griesheim. Diesen Bahnbetriebswerken teilte die DB jeweils fünf der zwischen dem 28. November 1951 und dem 18. November 1952 abgenommenen Maschinen zu. Die V 80 008 repräsentierte 1953 auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München neben der V 200 001 den Fortschritt im Diesellokbau. 1954 konsolidierte sich die Aufteilung des Bestands auf sechs Loks in Frankfurt-Griesheim und vier in Bamberg.

Als Studienlokomotiven absolvierten die V 80 zahlreiche Messfahrten, auch im schweren Rangierdienst wurden sie getestet. Planmäßig kamen sie schon im Sommer 1952 vornehmlich auf Hauptstrecken zum Einsatz. Anfängliche Probleme bei der Kraftübertragung (z.B. mit den Kreuzgelenken der Kardanwellen) und andere „Kinderkrankheiten" wurden beseitigt. Als grundlegender Mangel erwiesen sich die langen Gelenkwellen zwischen Haupt- und Verteilergetriebe, die bei schweren Anfahrten mit Güterzügen abknicken konnten. Deshalb und wegen der für den gemischten Hauptbahndienst unzureichenden Motorleistung taugten die vom Pioniergeist geprägten Lokomotiven in der Praxis eben doch nicht als „Mädchen für alles", ideal eigneten sie sich aufgrund ihrer Wendezugsteuerung hingegen für den Vorortverkehr. Dieser bildete ab 1953 den



1 Motor
2 hydraulisches und Wendegetriebe
3 Umschalt- und Wendegetriebe
4 Achsgetriebe
5 Kühler
6 Brennstoffvorrat
7 Heizkessel

V 80-Zeichnung: Krauss-Maffei

Die V 140 001 war die erste dieselhydraulische Großdiesellok (um 1947). ***Werkfoto Krauss-Maffei/Slg. Ritz***

Einsatzschwerpunkt sowohl der Frankfurter als auch der Bamberger V 80.

Im ihnen nun angemessenen Aufgabengebiet glänzten die V 80 mit störungsfreien Monatslaufleistungen von mehr als 14 000 km. Damit schwanden die gegen den Gelenkwellenantrieb in Großdieselloks vorgebrachten Bedenken, und die DB gab der dieselhydraulischen Kraftübertragung endgültig den Vorrang. Hinsichtlich des Anfahrverhaltens und der Dauerzugkraft bei niedrigen Geschwindigkeiten war sie prinzipiell überlegen, zudem bot sie gegenüber der dieselelektrischen Kraftübertragung (mit schweren Gleichstromgeneratoren) den Vorteil einer geringeren Einbaumasse und eines geringeren Einbauvolumens.

Die Bewährung der V 80 machte den Weg für den Bau der V 200 frei, denn aus Sicht der jungen DB ließ sich die Entwicklung einer zweimotorigen Großlokomotive mit 2000 PS wirtschaftlich nur rechtfertigen, wenn erprobte Konstruktionselemente verwendet werden konnten. In puncto Motoren, Flüssigkeitsgetriebe und anderer Baugruppen handelte es sich bei der V 200 quasi um eine „doppelte V 80". Von vornherein für die freizügige Tauschbarkeit möglichst vieler Teile konzipiert, bildete die V 80 auch das Fundament für das Dieselloktypenprogramm von 1955.

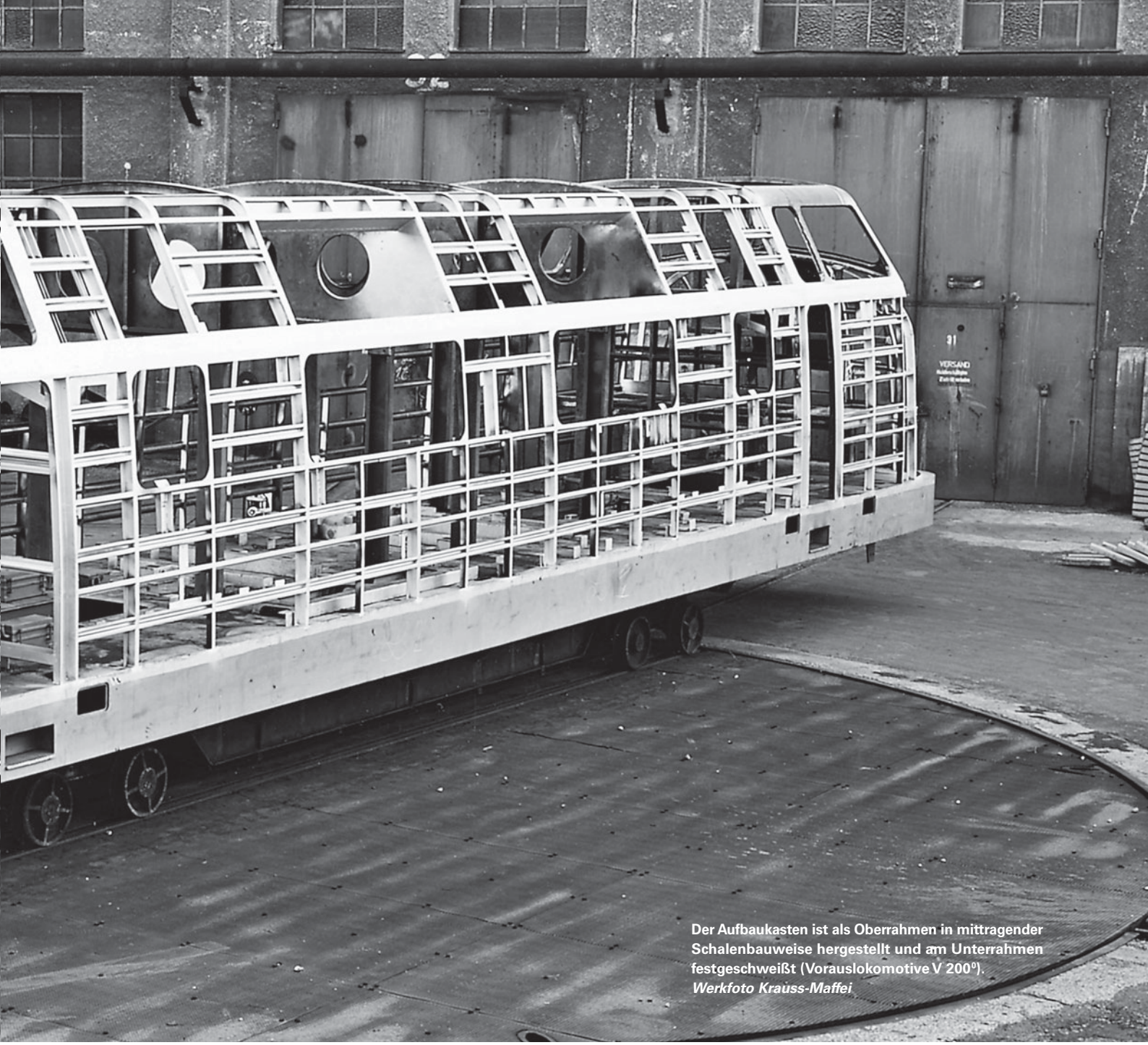
Trotzdem nahm die DB frühzeitig von einer Weiterbeschaffung der V 80 Abstand. Für die vorrangig benötigte Rangierlokomotive favorisierte sie die robuste Steifrahmenbauart mit Antrieb der Radsätze über Blindwellen und Kuppelstangen, ergo die schon ab Ende 1953 entworfene V 60. Für den Nebenbahndienst und die Beförderung leichter Züge auf Hauptstrecken wurde ab 1955 die gegenüber der V 80 stark vereinfachte V 100 entwickelt. Der Abschied vom einteiligen, selbsttragenden Wagenkasten zugunsten eines Profilrahmens mit nicht tragenden Aufbauten brachte erhebliche Kostensenkungen. Für die V 100 wählte man einen durchgehenden Gelenkwellen-Antriebsstrang ohne Zwischenschaltung eines Verteilergetriebes. Nun führten kurze vom tiefliegenden Abtrieb des Getriebeblocks ausgehende Gelenkwellen direkt zu den Achstrieben der inneren Treibradsätze und von dort weitere Gelenkwellen zu den äußeren Treibradsätzen der Drehgestelle. Angemerkt sei, dass die V 200 ebenfalls kurze Gelenkwellen zu den Achstrieben erhielt, aufgrund ihrer Zweimotorigkeit natürlich in anderer Anordnung.

Die zehn V 80 wurden 1963 beim Bw Bamberg zusammengefasst. Ihr Einsatzschwerpunkt verlagerte sich schrittweise auf den gemischten Nebenbahndienst. Von 1968 bis 1976 setzte auch das Bw Coburg die nun als 280 bezeichneten Maschinen ein. Mit Ausmusterung der 280 002 am 16. Juli 1978 war das Ende dieser Baureihe bei der DB besiegelt. Neun Exemplare – auch die zunächst von der Hersfelder Kreisbahn übernommene 280 010 – wurden nach Italien verkauft. Die 280 002 kam in die Obhut des Verkehrsmuseums Nürnberg, ging jedoch im Oktober 2005 beim Brand des Lokschuppens in Nürnberg-Gostenhof in Flammen auf. Als Ersatz erhielt das DB Museum im Juni 2008 die V 80 005 aus Italien. Die von einem Privatmann in Hessen erworbene V 80 001 kehrte bereits 2005 nach Deutschland zurück, desgleichen erst Ende 2009 die zur Deutschen Privatbahn GmbH in Hameln gelangte V 80 007. ❑

BRILLANTE TECHNIK

PROGRESSIVE ELEGANZ

Kurz nach Erscheinen der ersten V80 wurde 1952 die Entwicklung der 140 km/h schnellen V200 in Angriff genommen. Als „revolutionär" galt damals, dass man die in der V80 erst kurze Zeit erprobte Kraftübertragung mittels Strömungsgetrieben und Gelenkwellen sogleich in einer 2000-PS-Lok anwandte



Der Aufbaukasten ist als Oberrahmen in mittragender Schalenbauweise hergestellt und am Unterrahmen festgeschweißt (Vorauslokomotive V 200⁰).
Werkfoto Krauss-Maffei

Eilbedürftig war der Bau von 2000-PS-Dieselloks eigentlich noch nicht. Trotzdem nahm das Bundesbahn-Zentralamt (BZA) München im Jahr 1952 zusammen mit der Krauss-Maffei AG kurz nach Erscheinen der ersten V 80 die Entwicklung der vorsorglich für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h auszulegenden V 200 in Angriff. Wie schon geschildert, basierte sie auf den im intensiven Probeeinsatz der V 80 gewonnenen Erkenntnissen. Außerdem hatten sich die für die neuen Bauprinzipien bei Dieseltriebfahrzeugen charakteristischen Konstruktionselemente in den VT 08.5 bewährt. So konnten die Maschinenanlagen, Getriebe, Achstriebe, Kühlergruppen, Lüfterantriebe, Steuerungsteile, Schalt-, Mess- und Anzeigeinstrumente und vieles andere auch in der zweimotorigen Drehgestelllokomotive verwendet werden.

„Diese sich aus dem Vereinheitlichungsprogramm ergebenden Möglichkeiten waren es in erster Linie, die den Entwurf und Bau der V 200 begünstigten", schrieb Hauptverwaltungsrat Dr.-Ing. Gustav Adolf Gaebler 1953 in der Zeitschrift *Die Bundesbahn*. Angesichts der damals noch nicht absehbaren wirtschaftlichen Vorteile großer Streckendieselloks gegenüber vergleichbaren Dampflokomotiven wies er fast entschuldigend darauf hin, dass die DB ja durchaus mit Vorrang die Entwicklung leichter Dieselfahrzeuge betrieben habe. Nur durch die Verwendung völlig gleicher, bereits bewährter Bauelemente sei der „Probebau" einiger V 200 gerechtfertigt, deren Aufgabe es in erster Linie sein sollte, „als Zuglokomotive in hochwertigen Fernschnellverbindungen zu dienen"; hierbei gegebenenfalls auch von Steuerwagen aus ferngesteuert. Für solche „dem Triebwagenbetrieb ähnliche Einsätze" – so Gaebler in etwas gewundenem Deutsch – werde sich die Verwendung der V 200 trotz der hohen Dieselölpreise schon deshalb lohnen, „weil sie neben einer gewissen Beschleunigung der Zugläufe, die

sie dank ihrer günstigen Fahrkennlinien erreichen lassen wird, durch die sonst nur im elektrischen Betrieb erreichte Sauberkeit des Betriebs eine nicht zu unterschätzende werbende Wirkung für das Reisen mit der Eisenbahn erwarten lässt".

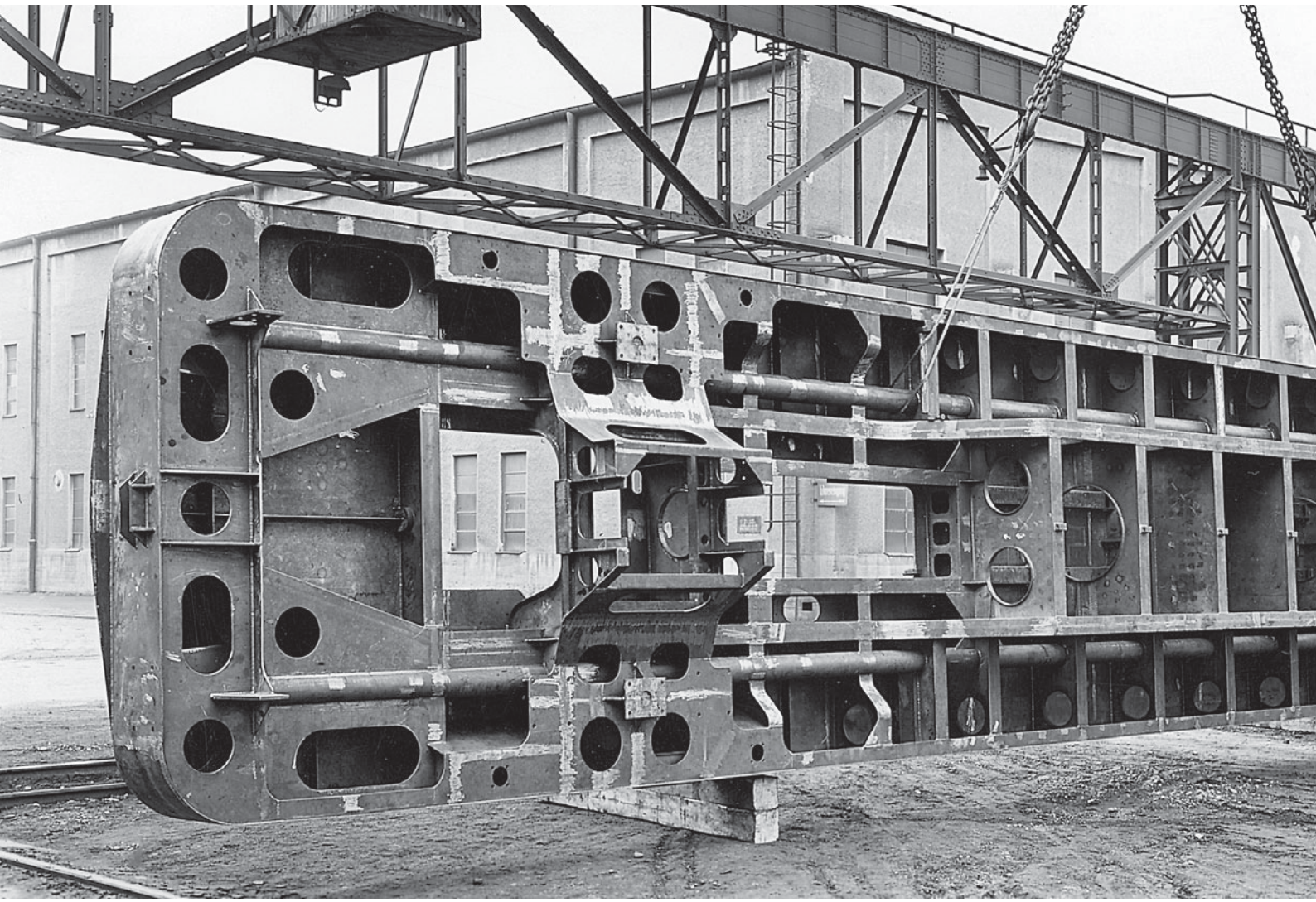
Im Klartext: Prädestiniert war die V 200^{0} für den prestigeträchtigen F-Zug-Verkehr! Sie sollte sich auch für den Schnell-, Eil- und Personenzugdienst sowie die Beförderung leichter bis mittelschwerer Güterzüge eignen. Für schwere D-Züge (als Ersatz für die Dampfloktypen 01 und 01^{10}) und für schwere Güterzüge (als Ersatz für die 44er) wurde die schließlich in 86 Exemplaren gefertigte Baureihe V 200^{0} jedoch nicht konzipiert.

An der Entwicklung der fünf Vorauslokomotiven wirkten neben dem BZA München und Krauss-Maffei die Lokfabriken Henschel, Jung, Krupp, Maschinenfabrik Esslingen und die Maschinenbau Kiel AG (MaK) mit. Ferner beteiligten sich die Motorenhersteller Daimler-Benz, MAN und Maybach sowie die Getriebeproduzenten Maybach und Voith an dem Projekt.

Am 21. Mai 1953 verließ die V 200 001 das Krauss-Maffei-Werk in München-Allach zur ersten Tour auf freier Strecke ins 71 km entfernte Ingolstadt. Die Fachleute freuten sich über den störungsfreien Verlauf der Probefahrt. Bei „Zaungästen" entlang der Strecke erregte die Maschine gewiss Aufmerksamkeit, ihr Aussehen indes vermochte kaum zu begeistern. Noch trug die Lok ja nicht das für sie entworfene Farbkleid, das ihre eher plumpe Gestalt dann kaschierte.

Ihr gefälliges Erscheinungsbild erhielt die bauchige V 200 erst durch das schwarzgrau-purpurrote Farbdesign mit geschwungenem, durch blanke Zierleisten eingefasstem „V" auf den Stirnseiten. Es wies gleichsam wie ein Pfeil in die Zukunft. Kein anderes „Lokomotivgesicht" aus den 1950er Jahren prägte sich so nachhaltig als Sinnbild des Fortschritts auf deutschen Schienen ein wie das der V 200, die ja weit über ihre Glanzzeit hinaus werbewirksam blieb. Von den in derselben Dekade entwickelten Fahrzeugen erreichten nur die Stromlinientriebwagen VT 08.5 und VT 12.5 mit ähnlich gestalteten Stirnfronten sowie die TEE-Triebwagen VT 11.5 eine vergleichbare Symbolkraft.

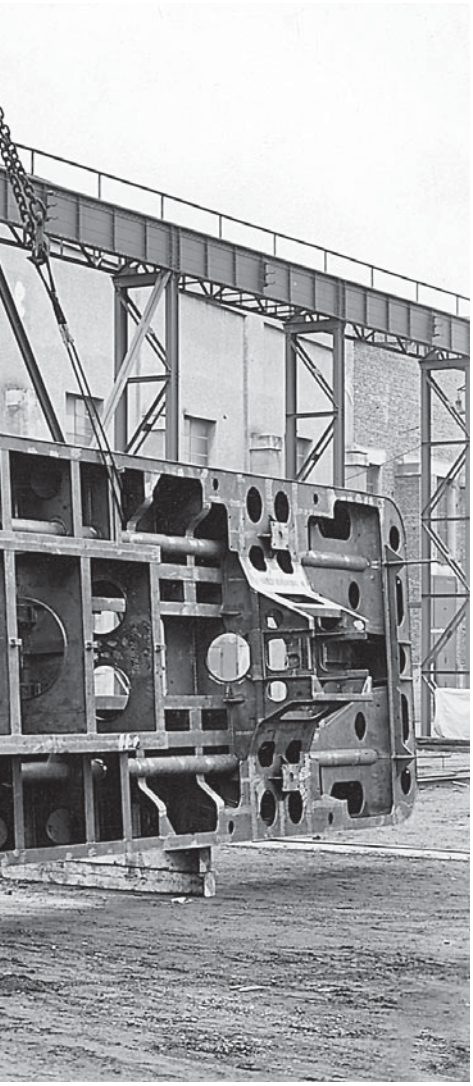
Fertig lackiert und mit dem erhabenen Schriftzug DEUTSCHE BUNDESBAHN versehen, bestach die V 200 001 ab 20. Juni 1953 auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München durch die Synthese von progressiver Eleganz und revolutionärer Technik. Wenn die während der DVA mehrere Probe- und Demonstrationsfahrten ab-

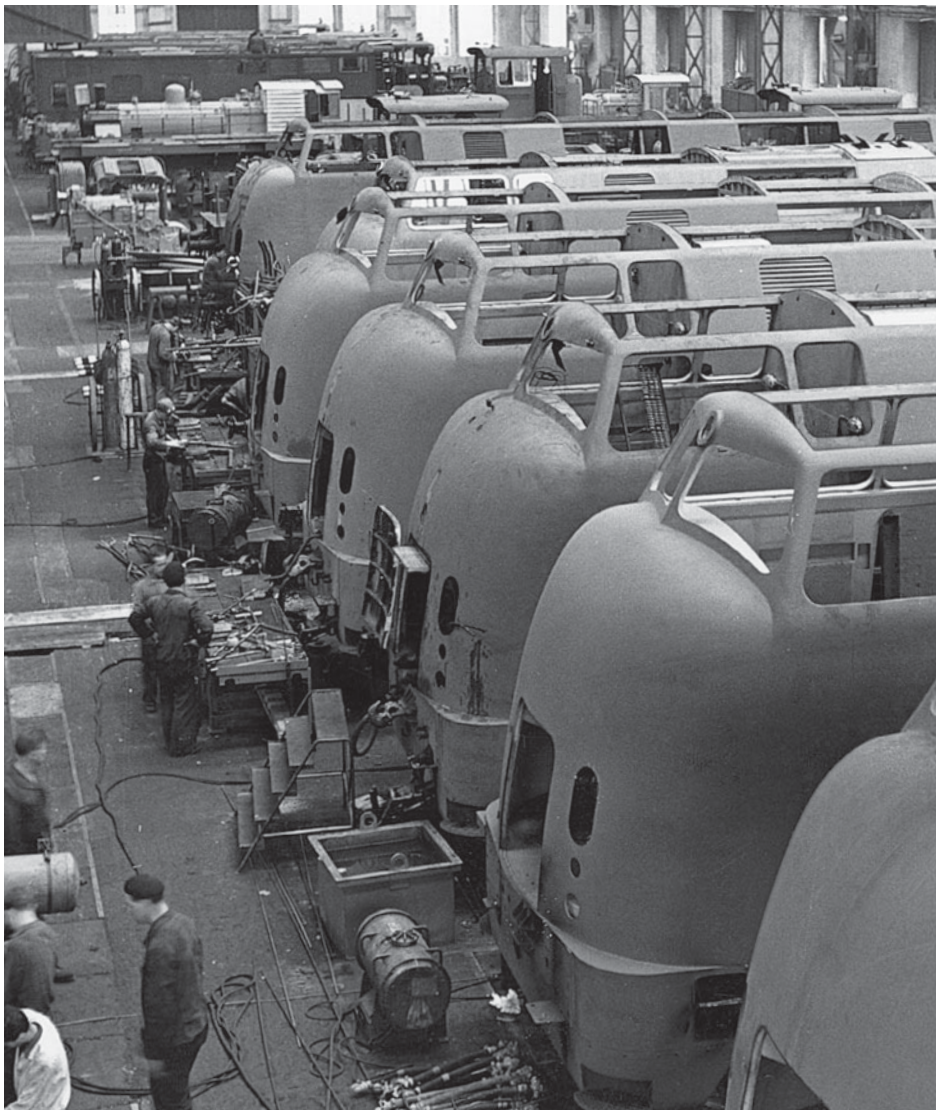


solvierende V 200 001 nicht auf der Münchner Theresienhöhe weilte, konnten die Besucher sich immerhin an der V 200 002 ergötzen. Diese wurde auf dem Stand der Deutschen Bundespost gezeigt, besaß aber noch keine Motoren. Das Postministerium hatte den Bau von drei V 200^0 mitfinanziert, verwirklichte die Pläne zum Einsatz vor speziellen Post-Wendezügen aber nicht. Nach dem Ende der DVA im Oktober 1953 komplettierte Krauss-Maffei die V 200 002 und stellte bis Februar 1954 auch die weiteren drei Vorauslokomotiven fertig.

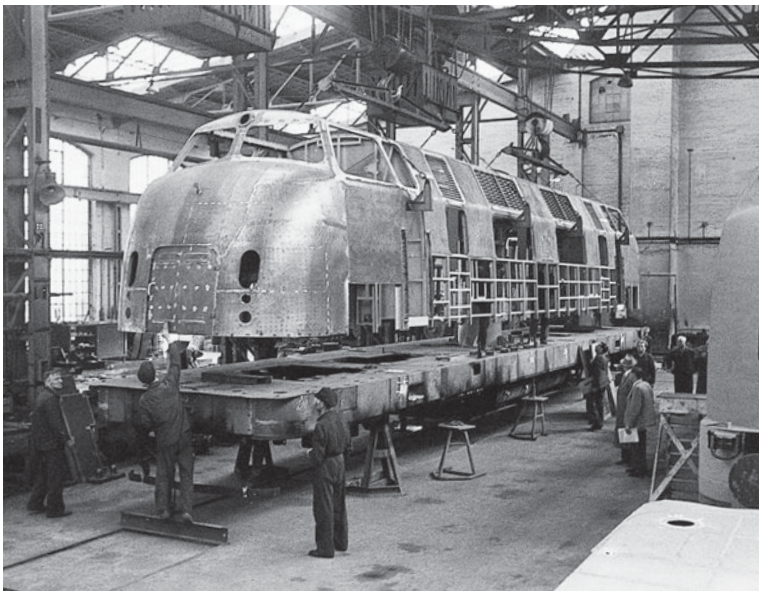
Als „revolutionär" an der V 200^0 galt, dass man die in der V 80 erst kurze Zeit erprobte Kraftübertragung mittels Strömungsgetriebe und Gelenkwellen sogleich

Fertig geschweißter Rahmen (Unterseite) mit den beiden in Längsrichtung durchlaufenden Stahlrohren.

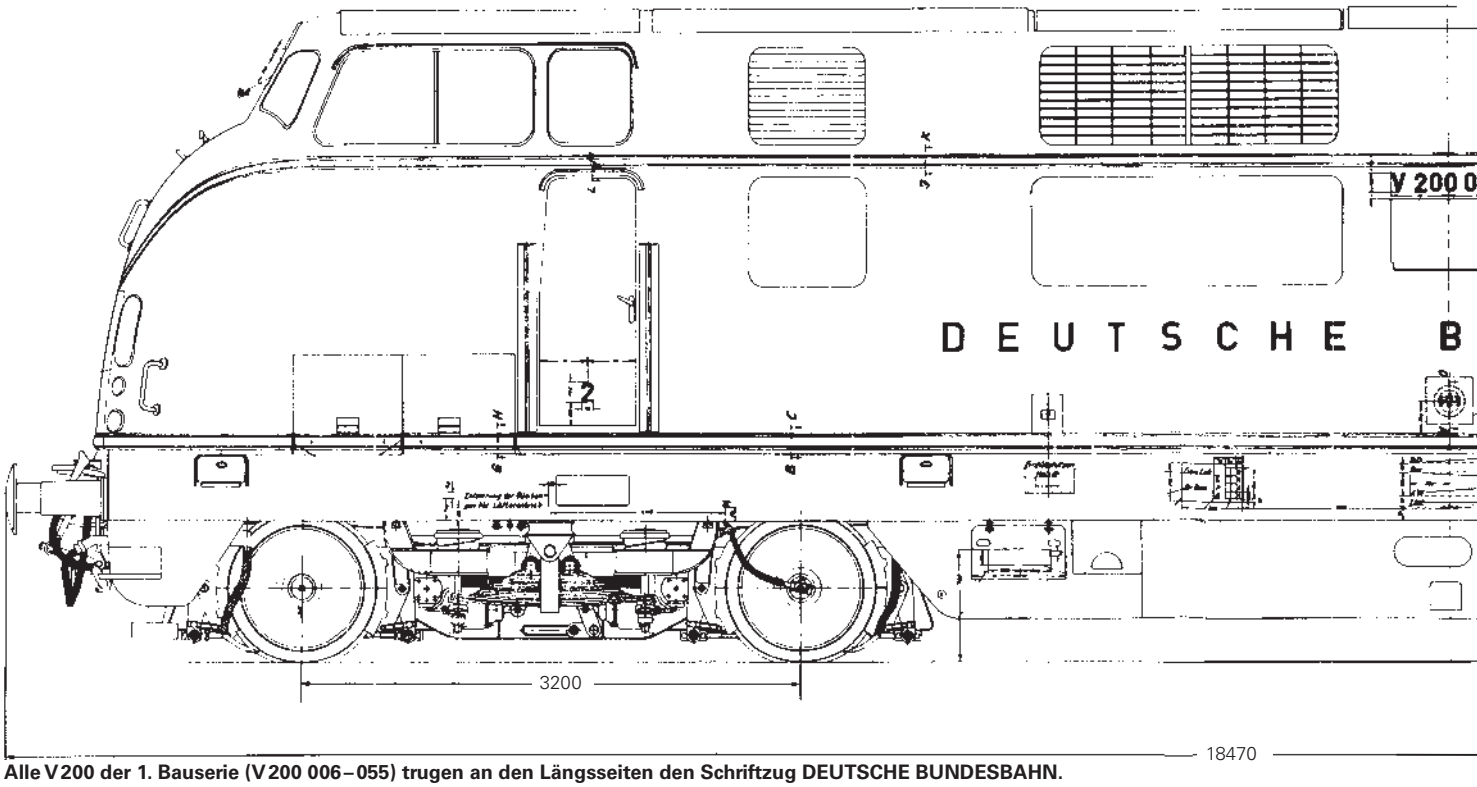




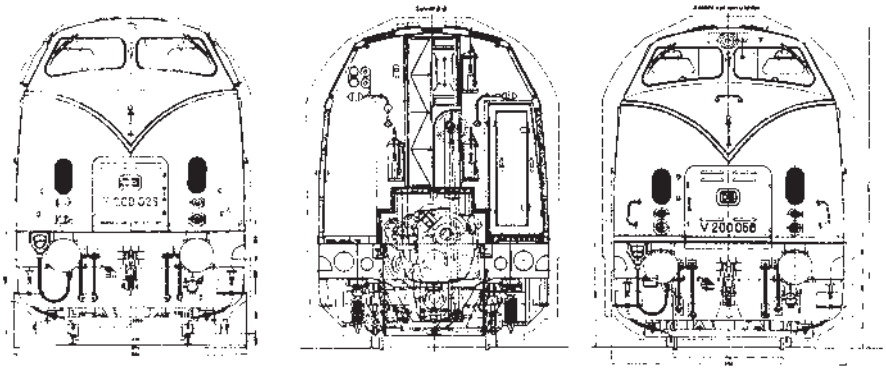
Die Fertigung der Serienloks läuft bei Krauss-Maffei auf Hochtouren. Die erste wurde am 10. September 1956 von der DB abgenommen. ***Werkfotos Krauss-Maffei (2)***

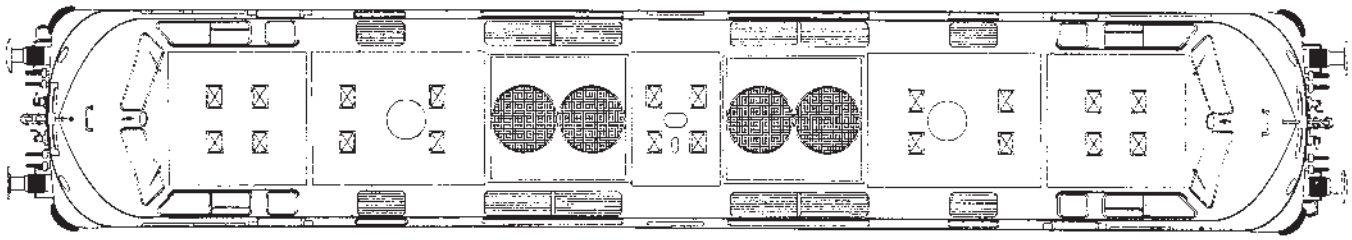


Auch bei MaK in Kiel werden Serienloks gebaut. ***Werkfoto MaK/Slg. Koschinski***

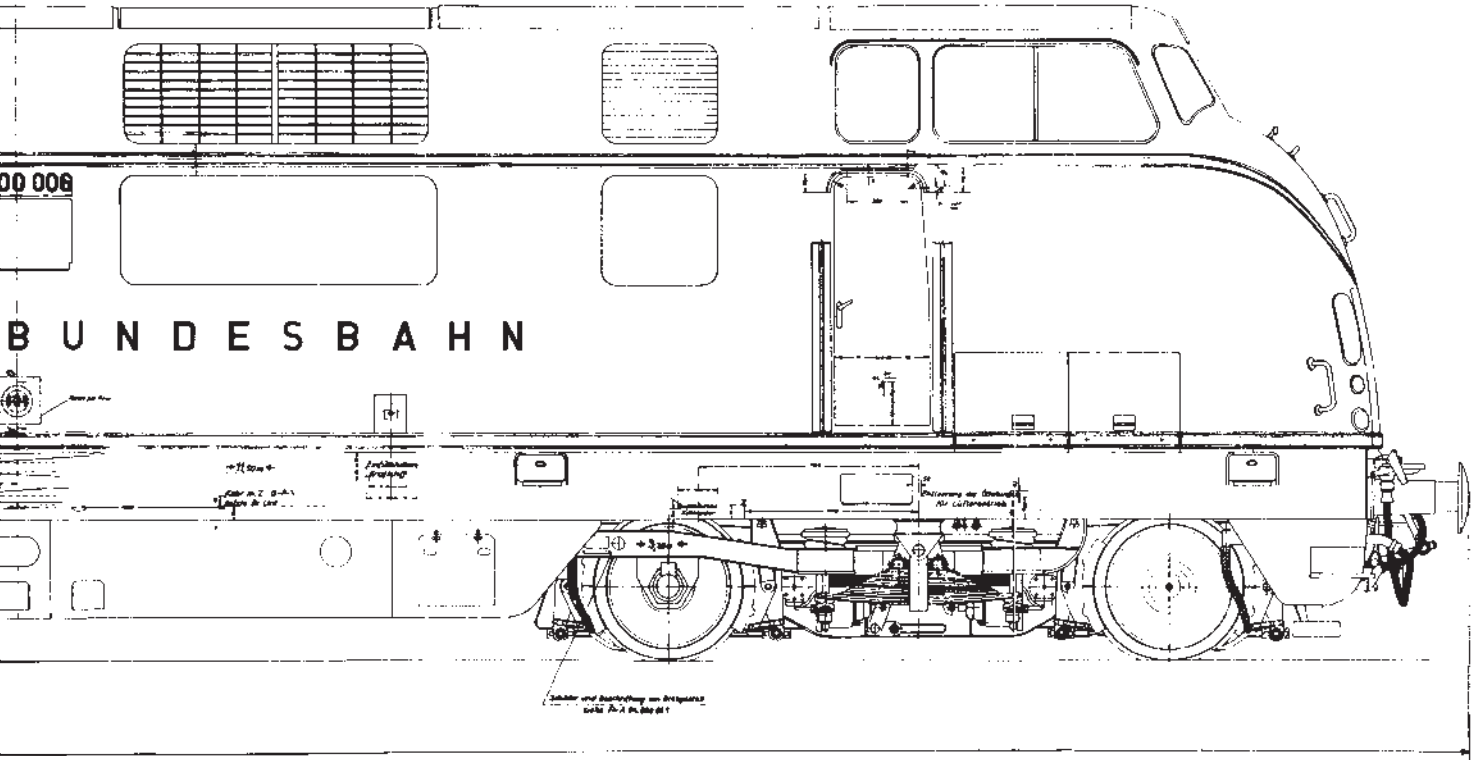


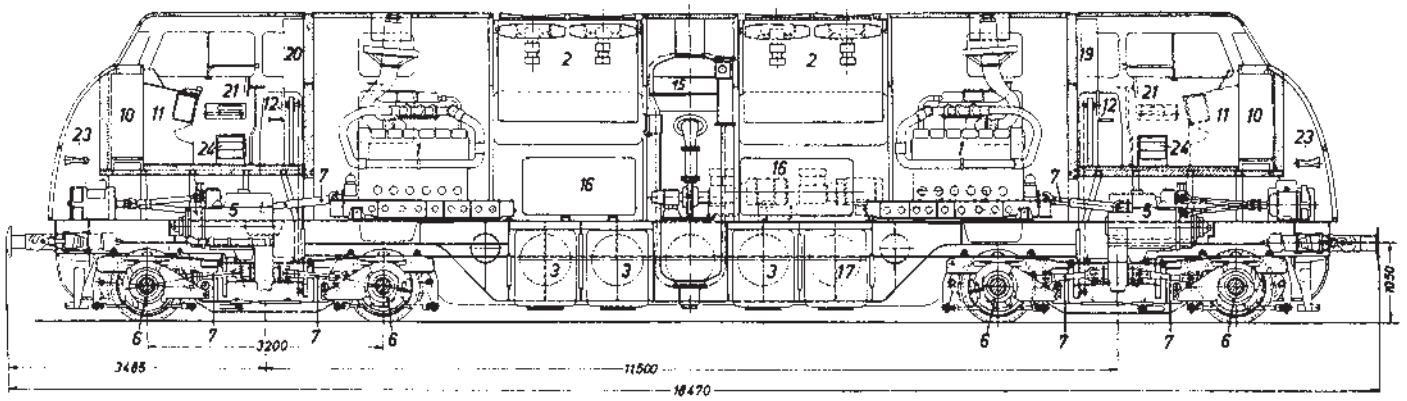
Alle V 200 der 1. Bauserie (V 200 006 – 055) trugen an den Längsseiten den Schriftzug DEUTSCHE BUNDESBAHN.

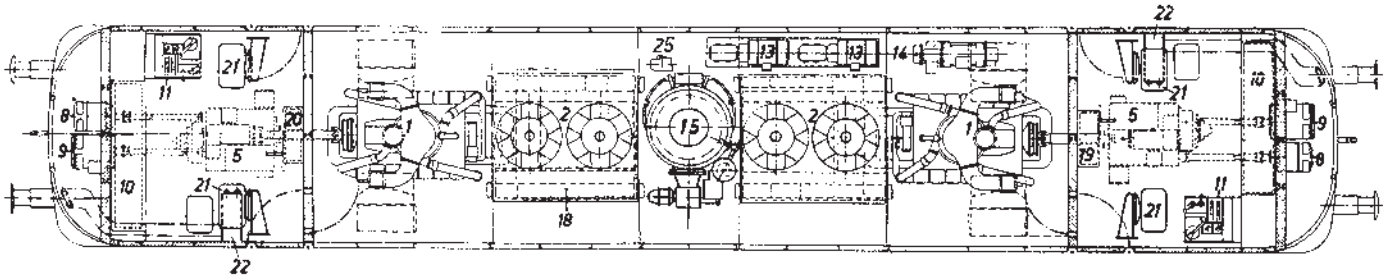




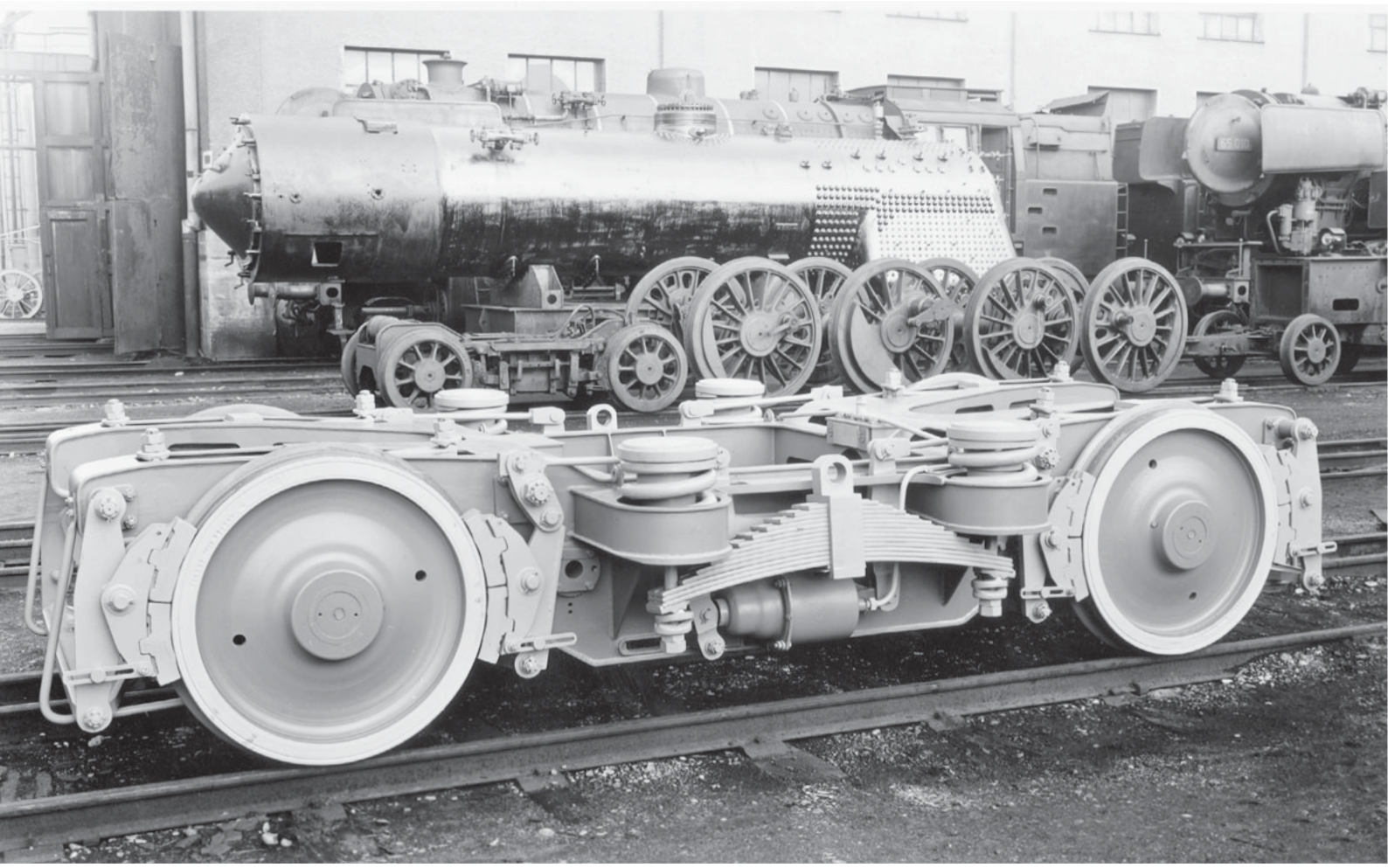
Dachansicht der V 200 055 (die letzte Maschine der 1. Serie). ***Zeichnungen: Krauss-Maffei (5)***
OBEN MITTE: Stirnansicht der V 200 026 sowie Schnittbild und Stirnansicht der V 200 056.
RECHTE SEITE UNTEN: Längsschnitt und Draufsicht der Serienausführung der Baureihe V 200⁰.
Zeichnungen: Slg. Obermayer (2)







1 Dieselmotor mit Tragrahmen
2 Kühlergruppe mit je zwei Lüftern
3 Kraftstoff-Hauptbehälter
4 Kraftstoff-Betriebsbehälter
5 Flüssigkeitsgetriebe
6 Radsatzgetriebe
7 Gelenkwelle
8 hydraulische Lüfterpumpe
9 Lichtanlassmaschine
10 Apparateschrank
11 Führerstandspulte
12 Handbremsräder
13 Bremsluftverdichter
14 Indusi-Umformer
15 Heizkessel mit Ölfeuerung
16 Kesselspeisewasser-Behälter
17 Heizöl-Behälter
18 Heizschaltschrank
19 Indusi-Schrank
20 Kleiderschrank
21 Führersitze
22 Führerraum-Heiz- und Entfrosteranlage für Stirnfenster
23 Makrofonanlage
24 Werkzeugschrank
25 Speisewasserpumpe



Einbaufertiges Drehgestell einer Vorauslokomotive (dahinter Radsatzgrupe für die DB-Baureihe 65 und ein Ersatzkessel für die Baureihe 18[5]).

in einer 2000-PS-Lok anwandte. Mit einem Dienstgewicht von nur 70,5 bis 73,5 t – je nach Motor- und Getriebeausstattung – galten die V 200 001 bis 005 obendrein in ihrer Leistungsklasse als spezifisch leichteste Diesellokomotiven der Welt. Dieser Eigenschaft maß die DB größte Bedeutung bei. Dazu nochmals ein Zitat von Dr.-Ing. Gustav Gaebler: In der zur DVA erschienenen Sonderausgabe der Zeitschrift *Die Bundesbahn* betonte er, das Reibungsgewicht der V 200 reiche „für den schweren Güterzugdienst wahrscheinlich nicht aus, obwohl die installierte Leistung sie auch hierfür geeignet machen würde. Dies ist kein Nachteil, sondern das gewollte Ergebnis der Planung und Konstruktion, denn für den Streckendienst und im besonderen Maße für den Fernschnellzug- und Schnellzugdienst mit seinen geringeren Zuggewichten ist die Vorhaltung einer ausreichenden Leistung für das Fahren bei hohen Geschwindigkeiten bei möglichst geringem Totgewicht der Zugkraft (sic!) einer der maßgebenden Faktoren für eine wirtschaftliche Zugförderung zumindest für alle die Länder, in denen die hochwertigen Diesel- und Gasöle für den Betrieb solcher Fahrzeuge überteuert sind."

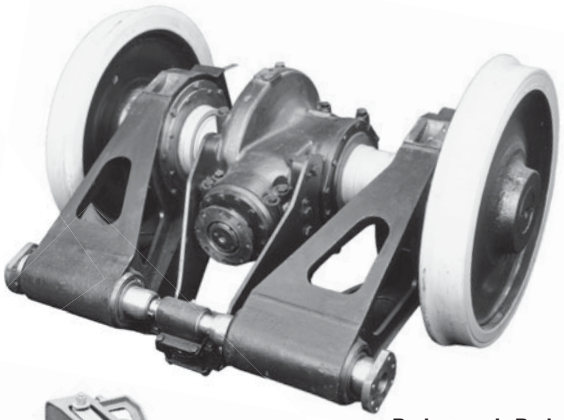
Nun, die Serienlokomotiven V 200 006 bis 086 fielen unter anderem wegen modifizierter Motoren (z.B. Kurbelgehäuse aus Stahlguss statt Leichtmetall), verstärkter Getriebe, zusätzlicher Querträger der Drehgestelle und vergrößertem Wasservorrat für den Heizkessel doch etwas schwerer aus. Sie brachten es – wiederum durch verschiedene Motoren und Getriebe bedingt – auf ein Dienstgewicht zwischen 73,5 und 81,0 t.

Die Weiterentwicklung zur Serienreife erfolgte vom BZA München gemeinschaftlich mit Krauss-Maffei, auch MaK war beteiligt. Im Jahr 1955 gab die DB 50 Maschinen in Auftrag. 1956/57 lieferte die Kieler Firma die V 200 006 bis 025 aus, das Münchner Unternehmen die V 200 026 bis 055. Im Jahr 1957 orderte die DB nochmals 31 Loks (V 200 056 bis 086) bei Krauss-Maffei, die sämtlichst im Jahr 1959 abgenommen wurden.

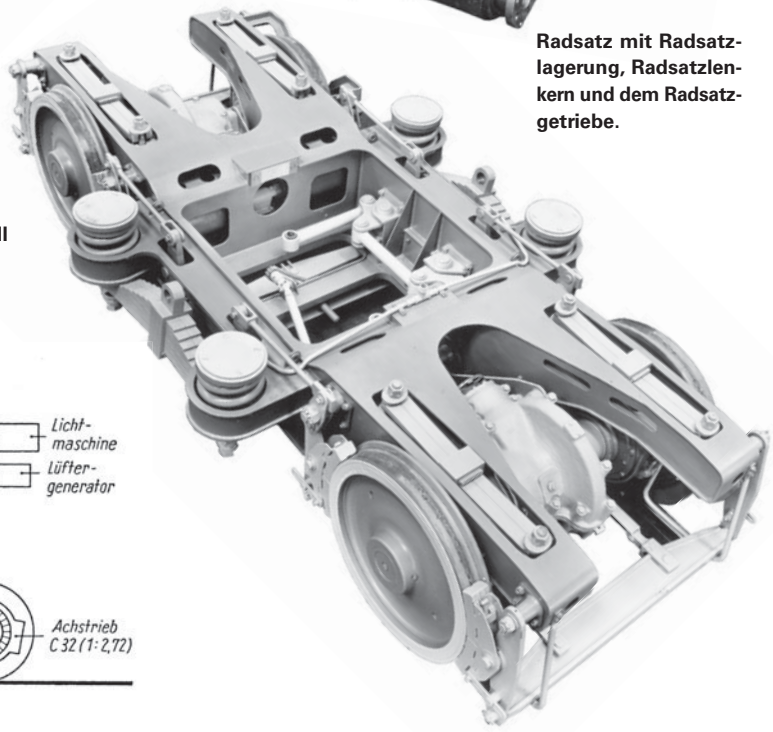
Da die Motorleistung der Vorauslokomotiven von zweimal 1000 PS (zweimal 735 kW) den gestellten Ansprüchen nicht immer genügte, wünschten die DB-Hauptverwaltung und das BZA München eine Leistungssteigerung. Deshalb gelangten in den Serienloks von vornherein je zwei auf 1100 PS (809 kW) eingestellte Motoren zum Einbau. Ansonsten behielten die wesentlichen Vorgaben für die Prototypen auch für die Serie Gültigkeit:

- zwei angetriebene Radsätze pro Drehgestell (Achsfolge B'B')
- maximale Radsatzlast 20 t
- zwei voneinander unabhängige, symmetrisch angeordnete Maschinenanlagen
- zwei Endführerstände

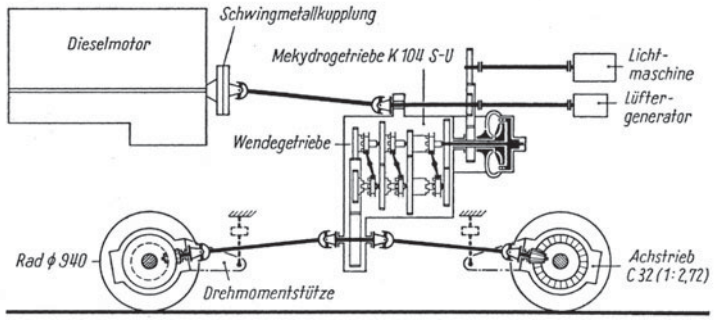
Der Drehgestellrahmen in geschweißter Blechträgerkonstruktion.



Radsatz mit Radsatzlagerung, Radsatzlenkern und dem Radsatzgetriebe.



V 200⁰-Drehgestell von oben. ***Fotos: Krauss-Maffei (4)***



Kraftübertragung der V 200. ***Zeichnung: DB***

- kleinster befahrbarer Krümmungshalbmesser 100 m
- vorsorglich auszulegen für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h
- niedrigste Dauergeschwindigkeit bei voller Motorleistung 26 km/h.

Konstruktiver Aufbau

Der Fahrzeugteil setzte sich aus dem Unterrahmen und dem als Oberrahmen bezeichneten Kastenaufbau sowie den beiden zweiachsigen Triebdrehgestellen zusammen. Der in Stahlleichtbauweise gefertigte Unterrahmen trug die gesamte Maschinenanlage, den Heizkessel und die Vorratsbehälter. Er bestand aus zwei in Längsrichtung zwischen den Pufferträgern durchlaufenden Stahlrohren, die mit Längs- und Querblechträgern zu einer brückenartigen Konstruktion zusammengeschweißt waren. Der Kastenaufbau war aus Z-Profilen in Spantenbauweise mit aufgeschweißten Blechen in Schalenbauweise (bei den Vorauslokomotiven noch mit aufgeschweißten Gurten) gefertigt. Ober- und Unterrahmen bildeten eine gemeinsame Schweißkonstruktion.

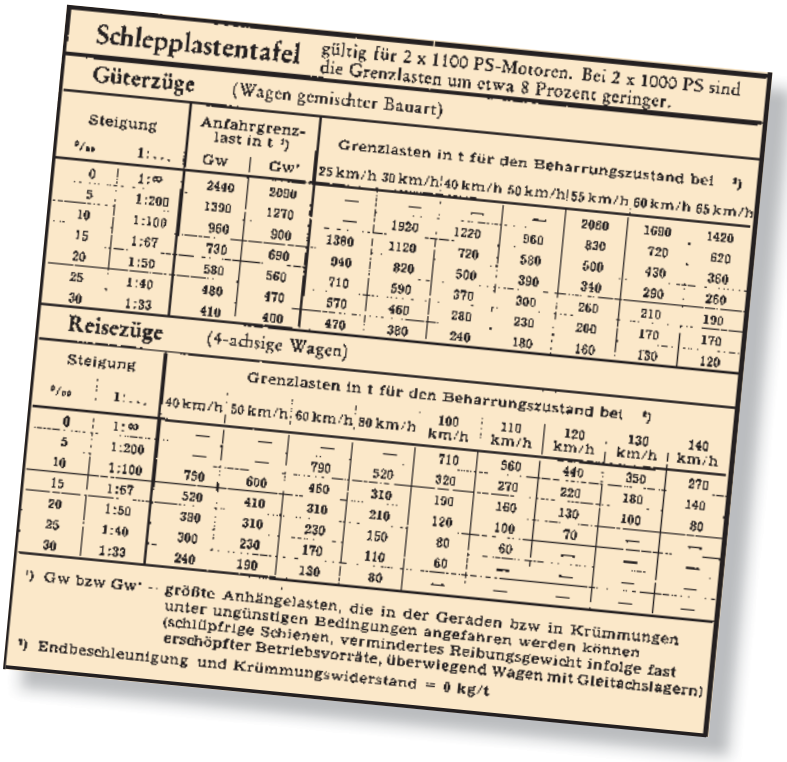
Bei den Drehgestellen handelte es sich um eine geschweißte Blechträgerkonstruktion in nach unten und oben offener Kastenform, mit vier auskragenden Konsolen zur Aufnahme der Achsblattfederspannschrauben und der Hängeeisen für die Klotzbremse. Wie bei der V 80 besaßen die Drehgestelle keinen Drehzapfen, sondern eine besondere Lenkhebelkonstruktion mit Gummigelenken zur Führung um einen „ideellen Drehpunkt". Die insgesamt vier Treibradsätze lagerten in Doppelpendelrollen und waren durch je zwei Achslagerlenker und Gummigelenke (Silentblocs) spielfrei mit dem Drehgestellrahmen verbunden.

Der Unterrahmen der Lokomotive stützte sich über vier an diesem angeschraubte Böcke und Gelenke auf die Bunde der in den Drehgestellen befestigten vier Rahmenblattfedern ab. Die zwei Pendelbolzen jeder Blattfeder waren an Schraubenfedern aufgehängt, die sich auf den balkonartig ausladenden Federtopfgehäusen der Drehgestelle abstützten. Die Zug- und Bremskräfte von den Drehgestellen auf den Unterrahmen wurden ursprünglich durch Manganstahl-Druckplatten, später durch Druckstücke aus Polyamid übertragen.

Der Aufbau der Lokomotive unterteilte sich in die beiden kurzen Vorbauten, die hochliegenden Führerstände und den Maschinenraum. In den strömungsgünstig gerundeten Vorbauten waren die Lichtanlassmaschinen und Lüfterantriebe sowie eine Dreiton-Makrofonanlage, unter den aufklappbaren Fußböden der Führerstände die Flüssigkeitsgetriebe untergebracht. Im durch schallisolierte Zwischenwände (mit je einer Tür) von den Führerständen abgetrennten Maschinenraum befanden sich der mittige Heizkessel mit der Ölfeu-

Technische Daten

Betriebsnummern bis 1967 ab 1968	V 200 001–005 220 001–005	V 200 006–086 220 006–086
1. Baujahr	1953	1956
Hersteller	KM	MaK/KM
Achsformel	B'B'	B'B'
Treibraddurchmesser neu	940 mm	950 mm
Länge über Puffer	18530 mm	18470 mm
Drehgestellachsstand	3200 mm	3200 mm
Gesamtachsstand	14700 mm	14700 mm
Dienstgewicht (2/3 Vorräte)	70,5–73,5 t	73,5–81,0 t
Größte Radsatzlast	20,0 t *)	20,0 t *)
Dieselmotor Hersteller	May/MB/MTU	May/MB/MAN/MTU
Leistung	2 x 1100 PS **) (2 x 809 kW)	2 x 1100 PS (2 x 809 kW)
Kraftübertragung	hydraulisch	hydraulisch
Getriebetyp	May K 104 US Voith LT 306 r Voith L 306 rb	May K 104 US Voith LT 306 r Voith L 306 rb
Anfahrzugkraft	234 kN *)	234 kN *)
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h	140 km/h
Zugheizanlage	Dampf	Dampf
Betriebsstoffvorräte		
Dieselkraftstoff (90 %)	2700 l ***)	2700 l ***)
Heizöl	1000 l	1000 l
Kesselspeisewasser	3000 l	4000 l
Sand	300 kg	300 kg



Schlepplastentafel gültig für 2 x 1100 PS-Motoren. Bei 2 x 1000 PS sind die Grenzlasten um etwa 8 Prozent geringer.

Güterzüge (Wagen gemischter Bauart)

Steigung ‰	1:...	Anfahrgrenzlast in t *) Gw	Gw'	Grenzlasten in t für den Beharrungszustand bei *) 25 km/h	30 km/h	40 km/h	50 km/h	55 km/h	60 km/h	65 km/h
0	1:∞	2440	2690	—	—	—	—	2080	1690	1420
5	1:200	1390	1270	1920	1220	960	830	720	620	
10	1:100	960	900	1380	1120	720	580	500	430	360
15	1:67	730	690	940	820	500	390	340	290	250
20	1:50	580	560	710	590	370	300	260	210	190
25	1:40	480	470	570	460	280	230	200	170	170
30	1:33	410	400	470	380	240	180	160	130	120

Reisezüge (4-achsige Wagen)

Steigung ‰	1:...	Grenzlasten in t für den Beharrungszustand bei *) 40 km/h	50 km/h	60 km/h	80 km/h	100 km/h	110 km/h	120 km/h	130 km/h	140 km/h
0	1:∞	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	1:200	—	—	790	520	710	560	440	350	270
10	1:100	750	600	450	310	320	270	220	180	140
15	1:67	520	410	310	210	190	160	130	100	80
20	1:50	380	310	230	150	120	100	70	—	—
25	1:40	300	230	170	110	80	60	—	—	—
30	1:33	240	190	130	80	—	—	—	—	—

*) Gw bzw Gw' = größte Anhängelasten, die in der Geraden bzw in Krümmungen unter ungünstigen Bedingungen angefahren werden können (schlüpfrige Schienen, verminderte Reibungsgewicht infolge fast erschöpfter Betriebsvorräte, überwiegend Wagen mit Gleitachslagern)

*) Endbeschleunigung und Krümmungswiderstand = 0 kg/t

Anmerkungen:

*) Angaben laut Merkbuch (DV 939c) der DB; wegen unterschiedlicher Gewichte aber als fixe Werte nicht plausibel. Angaben laut „Krauss-Maffei Informationen" (Sonderdruck aus Eisenbahntechnische Rundschau, Heft 11/1957) für Serienloks wie folgt: „Achsdruck" 19 bis 21 t; größte Anfahrzugkraft: 25 bis 27 t (= 245 bis 265 kN)

**) Motoren der V 200 001–005 anfangs auf 1000 PS (735 kW) eingestellt

***) Vorrat laut Merkbuch für Schienenfahrzeuge (DV 939c) der DB. Fassungsvermögen der Kraftstoff-Hauptbehälter insgesamt 3000 l (= 100 %); zuzüglich 300 l in den Hochbehältern im Maschinenraum

erung und zwei Wasserbehältern, beidseitig davon die symmetrisch angeordneten Dieselmotoren mit ihren Kühlergruppen. Die Dieselkraftstoff- und Heizölbehälter waren unter dem Maschinenraum am Unterrahmen aufgehängt. Heizkessel, Dieselmotoren und weitere Aggregate im Maschinenraum ließen sich durch abnehmbare Dachteile bequem ein- und ausbauen. An den Außen- und Zwischenwänden aufgebrachte Schallschluckmasse sollte für eine gute Geräuschisolierung in den Führerständen sorgen. Da der Schallpegel dennoch sehr hoch blieb, wurde die Geräuschisolierung bei vielen Lokomotiven nach 1973 verstärkt.

Dieselmotoren und Getriebe

Die beiden Maschinenanlagen mit den zugehörigen Getrieben arbeiteten unabhängig voneinander jeweils auf ein Drehgestell. Sie waren trotz verschiedener Typen freizügig tauschbar und konnten auch in ein und derselben Lokomotive unterschiedlich zusammengestellt sein. So erhielten die Vorauslokomotiven V 200 001 und 002 je einen Motor von Maybach und Daimler-Benz, die V 200 003 zwei Maybach-Motoren und die V 200 004 und 005 zwei Daimler-Benz-Motoren. Alle fünf Vorausloks wurden aber noch einheitlich mit Maybach-Mekydro-Getrieben bestückt.

Zum Einbau gelangten in der V 200⁰ folgende schnelllaufende Zwölfzylinder-Viertakt-Dieselmotoren in V-Anordnung (Nenndrehzahl 1500 U/min, mit Aufladung durch Abgasturbolader):

• *MD 650 von Maybach*
MD steht für Maybach-Diesel; eigentlich für 1200 PS ausgelegt; in den Vorausloks mit Rücksicht auf die Getriebe anfangs noch auf 1000 PS (735 kW) gedrosselt; in den Serienlokomotiven regulär auf 1100 PS (809 kW) eingestellt; in der V 200 054 und 055 testweise auf 1200 PS (883 kW) bei 1565 U/min; nach Überarbeitung als MD 650 1 B bezeichnet, nach Gründung der Motoren- und Turbinen-Union (MTU) als MTU MD 12 V 538 TA 10.

• *MB 820 Bb von Daimler-Benz*
MB steht für Mercedes-Benz; als MB 820 Ab mit einer Leistung von 800 PS (588 kW) erstmals in der V 80 verwendet; in den Vorauslokomotiven anfangs auf 1000 PS eingestellt; in den Serienlokomotiven generell auf 1100 PS; nach Übernahme der Motorenproduktion durch MTU bezeichnet als MTU MB 12 V 493 TZ 10.

• *L 12 V 18/21 von MAN*
L steht für Lokmotor; als L 12 V 17,5/21 mit 1000 PS unter anderem in VT 08.5 und VT 12.5 verwendet; ab 1958 unter der neuen Typenbezeichnung auch mit 1100 PS verfügbar; eingebaut nur in V 200 056, 078, 080, 083 und 085 und später durch andere Motoren ersetzt.

Die Dieselmotoren waren auf je einem dreipunktgelagerten Tragrahmen befestigt. Die Antriebsleistung wurde über eine an der Motorschwungscheibe befestigte Schwingmetallkupplung und eine kurze Gelenkwelle zum jeweils zugehörigen Flüssigkeitsgetriebe übertragen. Von dort erfolgte die Kraftübertragung über kurze Gelenkwellen direkt zu den beiden Kegelachstrieben des zugeordneten Drehgestells, anders als bei der V 80 also ohne Zwischenschaltung eines Verteilergetriebes.

Die direkt im Lokomotivrahmen eingehängten hydraulischen Getriebe ragten mit ihren unteren Abtrieben in den mittigen freien Raum der Drehgestelle hinein. Seitliche Abtriebe wie in den bisher gebauten Trieb-

Beifahrerseite im Führerstand einer V 200⁰ der zweiten Serienausführung (V 200 056 – 086) mit Sitz und Schreibpult für den Beimann. ***Werkfotos Krauss-Maffei (2)***

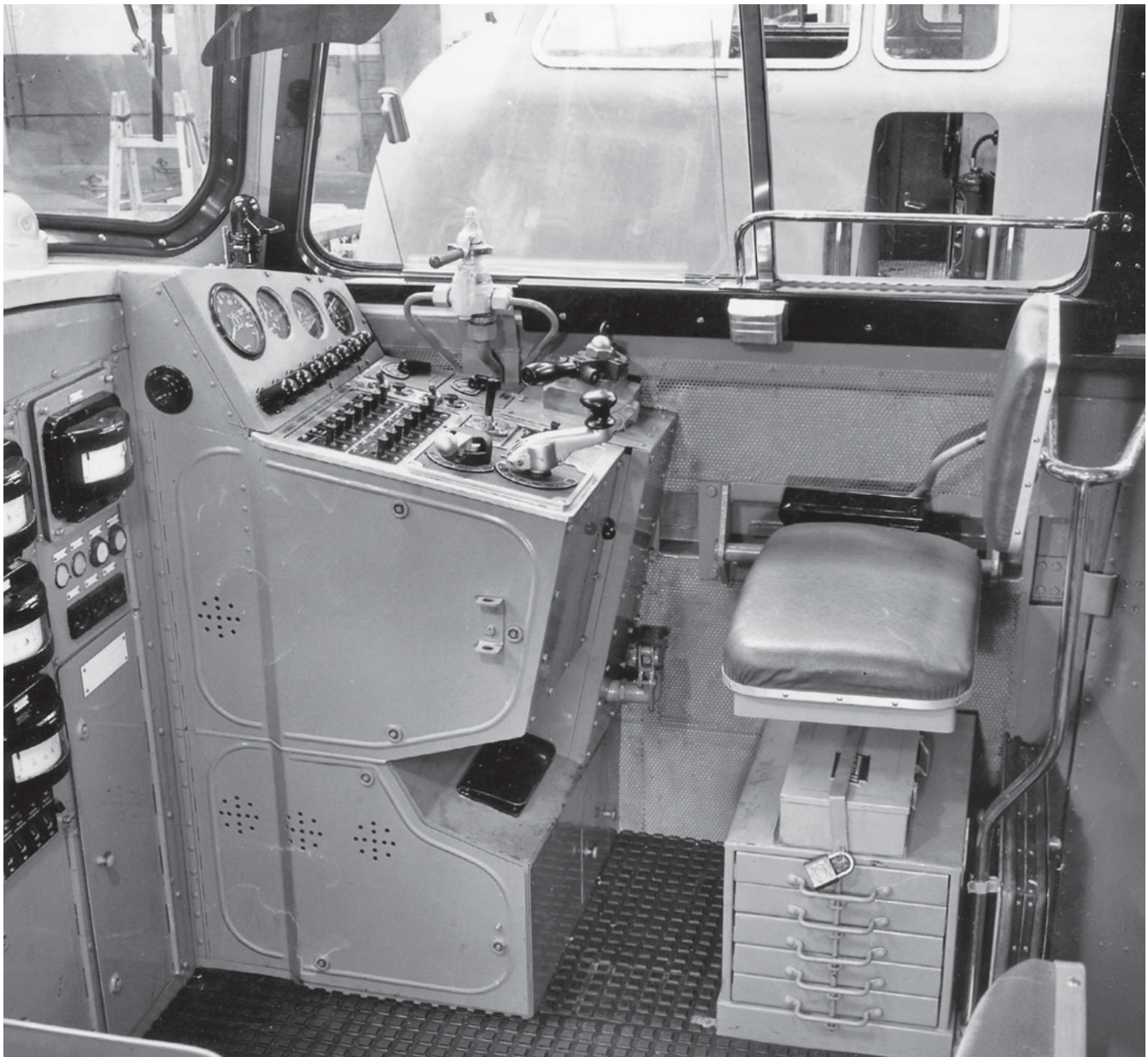
wagen und in der V 80 hätten in der zweimotorigen V 200 einen sehr ungünstigen Übertragungswinkel der Gelenkwellen ergeben. Da die Getriebe trotzdem weiterhin freizügig zwischen den Fahrzeugtypen tauschbar sein sollten, erhielten sie wahlweise nutzbare seitliche und untere Abtriebe.

In der V 200⁰ wurden folgende Getriebe verwendet:

• *Maybach-Mekydro-Getriebe K 104 US*
K steht für Kraftübertragung und US für unteren und seitlichen Abtrieb (für die V 200 relevant nur U); hydromechanisches Getriebe mit einem hydraulischen Drehmomentwandler, dem ein viergängiges mechanisches Getriebe mit Wendegetriebe nachgeschaltet ist; Eingangsleistung 940 PS (691 kW); eingebaut in die Vorauslokomotiven V 200 001 bis 005

• *Maybach-Mekydro-Getriebe K 104 US-SU*
weiterentwickelte und verstärkte Ausführung des K 104 US mit einer zulässigen

Führerpult und -sitz im Führerstand einer V 200⁰ der zweiten Serienausführung. Am Fenster sind das Führerbremsventil und der Zusatzbremshahn angeordnet.



Die V 200 001 wurde ab 20. Juni 1953 auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München präsentiert. ***Foto: H. Säuberlich***

Eingangsleistung von 1000 PS (735 kW); bei Lieferung eingebaut in die V 200 006 bis 025 sowie in die V 200 076

• *Voith-Getriebe LT 306 r*

LT steht für die universelle Verwendbarkeit in Lokomotiven und Triebwagen; hydrodynamisches Getriebe mit drei hydraulischen Drehmomentwandlern und pneumatisch betätigter Wendeschaltung; zulässige Eingangsleistung 1000 PS; bei Lieferung eingebaut in alle Serienloks ab V 200 026 (außer V 200 076)

• *Voith-Getriebe L 306 rb*

weiterentwickelte und verstärkte Ausführung des LT 306 r, nur für Lokomotiven; ab 1962 ersatzweise eingebaut.

Ist Ihnen die Differenz zwischen der Motorleistung von regulär 1100 PS und der Getriebe-Eingangsleistung aufgefallen? Diese Differenz resultiert daraus, dass ein Teil der Motorleistung für die über Hilfsabtriebe und Gelenkwellen angeschlossenen Hilfseinrichtungen (Lichtanlassmaschine, Lüftergenerator bzw. Lüfterpumpe) abgezweigt wurde.

Steuerung, Sicherheitseinrichtungen

Die Leistung der Dieselmotoren wurde vom Führerstand aus mittels eines als Handkurbel ausgebildeten elektrischen Drehzahlverstellers in sechs Fahrstufen geregelt. Die Vielfachsteuerung der Bauart 1949 ermöglichte Doppeltraktion und Wendezugbetrieb, wobei sie auch die Maschinenanlagen der ferngesteuerten Lok überwachte, nicht jedoch deren Heizkesselanlage.

Alle Loks verfügten über eine zeit- und wegeabhängige Sicherheitsfahrschaltung (Sifa) mit Wachsamkeitskontrolle sowie die Geräte für die induktive Drei-Frequenz-Zugbeeinflussung (Indusi) der Bauart I 54; die fünf Vorausloks wurden entsprechend nachgerüstet. Ab 1972 kam schrittweise die Grundausrüstung für den Zugbahnfunk zum Einbau. Zunächst erhielten die auf der Vogelfluglinie eingesetzten Maschinen eine von der späteren Regelbauart abweichende ZBF-Einrichtung. Ab Mitte der 1970er Jahre erfolgte der Einbau der üblichen ZBF 76 der Firma Telefunken, jedoch blieben einige 220er bis zur ihrer Ausmusterung ohne ZBF.

Heizung, Elektrik, Bremsen

Die V 200^0 verfügten über eine ölbefeuerte Dampfkesselheizanlage. Der Rauchröhren-Großraumwasserkessel mit 12 m^2 Heizfläche und einer Dampfleistung von maximal 800 kg/h bei 5 bar Betriebsdruck war für zehn bis zwölf Reisezugwagen ausgelegt. Bei sehr niedrigen Temperaturen musste in langen Reisezügen aber gelegentlich ein Heizwagen eingereiht (oder eine Dampflok zum Heizen beigestellt) werden. Der Heizölvorrat von 1000 l reichte für rund 20 Betriebsstunden, der Speisewasservorrat von 4000 l für etwa sechs Stunden (bei den Vorauslokomotiven fassten die beiden Wasserbehälter nur 3000 l).

V 200 001 war am 2. Juni 1953 noch nicht endgültig lackiert, als sie nach Lindau fuhr. ***Foto: DB***

Designstudie von Walter Zeeden: Die Front wirkt ohne das „V" etwas plump. ***Abb.: Krauss-Maffei***

Kurz vor der Abnahme durch die DB am 27. Oktober 1956 wurde die V 200 030 im Hauptbahnhof München porträtiert. ***Werkfoto Krauss-Maffei***

Zur Überwachung des Betriebszustands der Kesselanlage vom Führerstand aus dienten ein Dampfmanometer sowie ein elektrisches Anzeigegerät mit Kontrolllampen. Im Störfall ertönte außerdem ein Signalhorn. Dennoch war die Kesselanlage anfangs in Abständen von etwa einer Stunde von einer dafür geschulten Person im Maschinenraum zu überprüfen, was während der Heizperiode bei längeren Fahrzeiten zweimännige Besetzung erforderte. Um den Beimann bzw. Kesselwärter einzusparen, wurde diese einstündige Frist später ausgedehnt, jedoch nur unter der Bedingung, dass die Abschlammvorrichtung vom Führerstand aus bedient werden konnte. Die 1959 abgenommenen V 200 056 bis 086 erhielten die fernbetätigte Abschlammvorrichtung bereits ab Werk, die anderen nachträglich.

Die elektrische Ausrüstung der Baureihe V 200^{0} wurde vom BZA München zusammen mit der Firma Brown, Boveri & Cie. (BBC) entwickelt, an der Lieferung beteiligten sich auch die Siemens-Schuckert-Werke (SSW). Zur Speisung der Beleuchtung, der 300-Ah-Bleibatterie, der Vielfachsteuerung und zum Starten der Dieselmotoren dienten die beiden Lichtanlassmaschinen für 110 V Gleichspannung.

Die Bremseinrichtung bestand aus der selbsttätigen, für den Güter-, Personen- und Schnellzugdienst umschaltbaren Druckluftbremse, der nicht selbsttätigen Zusatzbremse sowie einer Spindel-Handbremse (Feststellbremse) auf jedem Führerstand. Die zunächst eingebaute Druckluftbremse der Bauart Knorr K-GPRmZ wurde in den Serienloks ab Mitte der 1960er Jahre durch die noch leistungsfähigere Bremse der Bauart Knorr K-GPP2RmZ ersetzt. Ab Mitte der 1970er Jahre baute man eine mehrlösige Westinghouse-Bremse Ws-GPP2RmZ ein. Vier Bremszylinder je Drehgestell wirkten beidseitig auf alle Räder.

Erwähnt sei noch, dass die auf der Schwarzwaldbahn eingesetzten V 200^{0} ab 1961/62 zur Verminderung des starken Spurkranzverschleißes eine Spurkranzschmieranlage erhielten. Nachdem sich

Mit Taschenklappen konnte an Wasserkränen der Heizkesselwasservorrat ergänzt werden (Hannover Hbf). ***Foto: Slg. Asmus***

220 012: Das frontseitige DB-Signet sitzt über der Loknummer. ***Foto: H. Oesterling/Archiv Meinhold***

Das DB-Signet ist bei der 220 060 am tiefsten angeordnet. ***Foto: Dr. Hager/Eisenbahnstiftung***

Die Loknummer der 220 023 ist oberhalb der Farbtrennkante angebracht. ***Foto: W.-D. Loos***

diese bewährt hatte, ließ die Deutsche Bundesbahn ab dem Jahr 1964 weitere Maschinen damit ausrüsten.

Farbkleid

Die großflächig (nach RAL 3004) purpurrote Farbgebung des Lokkastens der V 200 entsprach dem 1952 festgelegten Regelanstrich der DB für Dieselloks. Der besseren Optik wegen wurden die oberhalb der Maschinenraumfenster beginnenden Dachschrägen und ein V-förmiger Ausschnitt auf den Stirnfronten schwarzgrau (RAL 7021) lackiert. Eine Aluminiumleiste trennte beide Farbbereiche voneinander ab. Die abnehmbaren Dachsegmente lackierte man betongrau (RAL 7023). Über die Farbgebung der ebenfalls durch eine Aluminiumleiste abgesetzten Rahmenpartie differieren die Angaben in der Literatur, gemäß der DB-Anstrichzeichnung war sie in Schwarzgrau (RAL 7021) gespritzt.

Die V-Form fiel bei den von MaK gelieferten V 200 006 bis 025 weniger spitzwinklig aus als bei den von Krauss-Maffei gebauten Maschinen. Die V 200 001 bis 055 trugen an den Längsseiten ursprünglich den erhabenen Schriftzug DEUTSCHE BUNDESBAHN. Die V 200 056 bis 086 erhielten stattdessen bereits ab Werk das seitlich aufgemalte DB-Emblem, welches überwiegend bis Mitte der 1960er Jahre auch bei den zuvor gelieferten V 200 den Schriftzug ersetzte. Auf den Stirnfronten bekamen schon die ab 1956 gelieferten Serienloks (V 200 006 ff.) den „DB-Keks" verpasst.

Die Zierbänder aus polierten Aluminiumprofilen wichen ab den späten 1960er Jahren nach und nach nur noch auflackierten silbrigweißen Absetzstreifen. Allerdings behielten einige Loks bis zum Schluss ihre inzwischen glanzlos gewordenen Aluminiumleisten, also noch viele Jahre nach der Umzeichnung in die Baureihe 220. Ab 1. Januar 1968 galten für die V 200^0 die mit Klebeziffern angebrachten Betriebsnummern 220 001 bis 086.

Anfang 1975 wurde den 220 012, 023 und 060 das Farbkleid der neuen Bundesbahn-Mode „Türkis-Beige" verpasst. Dabei waren zunächst die Farbtöne DB-Blautürkis und DB-Beige vorgeschrieben. Wenig später galten die sehr ähnlichen RAL-Töne Ozeanblau (RAL 5020) und Elfenbein (RAL 1014), weiteren 220ern blieb jedoch die für sie ausgesprochen unvorteilhafte Umlackierung – bei der sie ihr charakteristisches „V" einbüßten – erspart. Der Anstrich Blautürkis grenzte an die nun graubraun (RAL 8019) lackierte Rahmenpartie an und erstreckte sich bis oberhalb der Signalleuchten bzw. der seitlichen Wartungsklappen. Die beigefarbene Partie des Lokkastens reichte bis zur Knicklinie und schloss die Vorbauwölbungen ein. Der Bereich oberhalb davon war inklusive des Daches wiederum „türkisfarben" gehalten. Im Übrigen saßen bei allen drei umlackierten 220ern die Loknummer und das DB-Emblem auf den Stirnseiten in unterschiedlicher Höhe: Bei der 220 012 befand sich die Nummer unterhalb des Emblems, bei der 220 060 darüber und noch knapp unterhalb der Farbtrennkante, bei der 220 023 war sie oberhalb der Farbtrennkante aufgeklebt.

Augenfällige Bauartänderungen

Auf das Erscheinungsbild wirkten sich bei der Baureihe V 200^0 bzw. 220 auch einige Bauartänderungen aus. Die V 200 001 bis 005 besaßen noch kein drittes Spitzenlicht, dieses wurde erst gegen Ende der 1950er Jahre nachgerüstet. Außerdem fehlten bei den Vorauslokomotiven die Lüfteröffnungen oberhalb der unteren Signallaternen und die Lüftungsschlitze in den Fronttüren der Vorbauten (Letztere später gegen Serienausführung ausgetauscht). Des Weiteren wurden

V 200 033 mit Eisabschlagvorrichtung oberhalb der Frontfenster (1958). ***Foto: J. Claus***

die in den Maschinenraum-Seitenwänden der Vorausloks ursprünglich vorhandenen kleinen einteiligen Schiebefenster nächst den Führerständen später durch die in den Serienloks verwendeten waagerecht unterteilten Klappfenster ersetzt. In den 1960er Jahren entfielen die zunächst bei allen V 200^0 zwischen den großen Maschinenraumfenstern eingebauten Wassertaschen-Klappen zum Ergänzen der Wasservorräte für den Heizkessel mittels Wasserkränen. Die 1959 von Krauss-Maffei gelieferten V 200 056 bis 086 erhielten geänderte Fronttüren, deren untere Lüftungsschlitze sich nun oberhalb der Loknummer befanden.

Zu nennen sind schließlich augenfällige Besonderheiten einiger V 200: Nachdem im ersten „V 200-Winter" auf der Schwarzwaldbahn zahlreiche Frontscheiben durch in den Tunneln herabhängende Eiszapfen zu Bruch gegangen waren, rüstete das Bw Villingen vor dem Winter 1957/58 die V 200 031, V 200 053 und weitere V 200^0 (u.a. wohl auch die V 200 038) mit Eisabschlagvorrichtungen aus. Im Sommer 1958 wurden diese „Geweihe" oberhalb der Frontfenster zwar wieder entfernt, aber an manchen Loks in den darauffolgenden Wintern erneut montiert. Fotos belegen, dass die V 200 033 sowohl im Dezember 1958 wie auch im Dezember 1964 damit im Einsatz war.

Die Villinger V 200 038 bekam 1966 eine automatische Mittelpufferkupplung Bauart Unikuppler. Damit diente sie Versuchszwecken der BZA Minden und München, lief nach ihrer im Herbst 1966 erfolgten Umbeheimatung zum Bw Hamm im Versuchsbetrieb vor einem Eilzugpaar zwischen Hamburg und Paderborn, gelangte nach einem Intermezzo beim Bw Hamburg-Altona Anfang Juni 1969 wieder zum Bw Villingen und absolvierte von dort Versuchseinsätze vor regulären Reise- und Güterzügen. Im Herbst 1969 wurde der Unikuppler an der nunmehrigen 220 038 abgebaut. Anfang der 1970er Jahre erhielt die 220 083 des Bw Hannover die automatische Kupplung der weiterentwickelten, auch mit herkömmlicher Schraubenkupplung verbindbaren Bauform UIC 69. Von Hannover aus absolvierte sie Einsätze in einem Sonderplan nach Hamburg, ab Februar 1972 setzte das Bw Lübeck die dorthin umstationierte Lok im gemischten Dienst zwischen Hamburg und Neustadt (Holstein) bzw. Travemünde sowie später vor Güterzügen ein. Im Sommer 1973 wurde die Automatikkupplung auch an der 220 083 entfernt.

Anlässlich fälliger Hauptuntersuchungen bereitete das AW Nürnberg etliche 220er durch die Verstärkung des Rahmens noch für den Einbau automatischer Kupplungen vor. Erkennbar waren diese Maschinen an der geänderten Zughakenführung sowie den schräg übereinander angeordneten Anschlüssen für die Hauptluft- und Hauptluftbehälterleitungen. Zum Einbau der AK kam es aber nicht mehr. ❑

V 200 038 mit Mittelpufferkupplung (1966). ***Foto: E. Landes/Eisenbahnfreunde Hannover***

Lübeck Rbf: 221 133 (Baujahr 1965) rollt im August 1974 am Stellwerk Ntm vorbei. ***Foto: J. Nelkenbrecher***

MEHR LEISTUNG
BEI GLEICHEM GEWICHT

Nach Bewährung eines neuen 1350-PS-Motors war 1961 der Weg frei für die Bestellung der 2700 PS starken V 200[1]. Das Mehrgewicht der Maschinenanlagen musste allerdings kompensiert werden

Obwohl dafür nicht entworfen, drang die V 200[0] mit zunehmender Stückzahl auch in den schweren Schnellzugdienst mit Zuglasten bis zu 600 t vor. Eifrige Verfechter der Dieseltraktion „bescheinigten" der V 200[0], sie sei in weiten Bereichen der Dampflokomotive der Baureihe 01 ebenbürtig, ja sogar überlegen. Wie nach ersten betrieblichen Schwierigkeiten von der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn (HVB) veranlasste Messfahrten ergaben, reichte jedoch auch die mit 2200 PS motorisierte Serienlok im Geschwindigkeitsbereich von 60 bis 120 km/h nicht an die Leistungsfähigkeit der 01 heran – geschweige denn an die der dreizylindrigen 01[10].

Als die Deutsche Bundesbahn um 1960 die Streckenhöchstgeschwindigkeit auf mehreren Abschnitten von 120 km/h auf 140 km/h anhob, taten sich die in früheren 01- und 01[10]-Plänen eingesetzten V 200[0] zunehmend schwer, die Züge pünktlich ans Ziel zu bringen. Das ständige Fahren unter Volllast vertrugen die Maschinenanlagen – insbesondere die Getriebe – auf die Dauer nicht.

Von der „V 200-Krise" wird im Rahmen der Einsatzgeschichte noch zu berichten sein. Jedenfalls forderte der Betriebsmaschinendienst schon Ende der 1950er Jahre eine leistungsstärkere, der 01 und 01[10] endlich ebenbürtige Diesellokomotive. Zur Beschaffung der im Typenprogramm von 1955 enthaltenen V 320 mochte sich die DB nicht durchringen, obwohl Henschel bereits an der V 320 001 arbeitete. Also lag es nahe, die Lücke zwischen der ab 1960 in Vorserie gefertigten V 160 (1900 PS) und der nur vage in Aussicht genommenen V 320 (3800 PS) mit einer stärkeren V 200-Version zu schließen. An sich kam dafür auch eine sechsachsige Variante nach dem Vorbild der von Krauss- Maffei 1957/58 realisierten ML 3000 C'C' alias V 300 001 in Betracht, doch die Bundesbahn favorisierte 1960 die Entwicklung einer vierachsigen Lokomotive mit etwa 2700 PS. Diese sollte gemäß den Vorgaben weder die Abmessungen noch das Gewicht der Basistype V 200[0] (schwerste Variante) überschreiten. Die Konstruktionsarbeiten oblagen der Firma Krauss-Maffei, das BZA München wirkte wiederum mit.

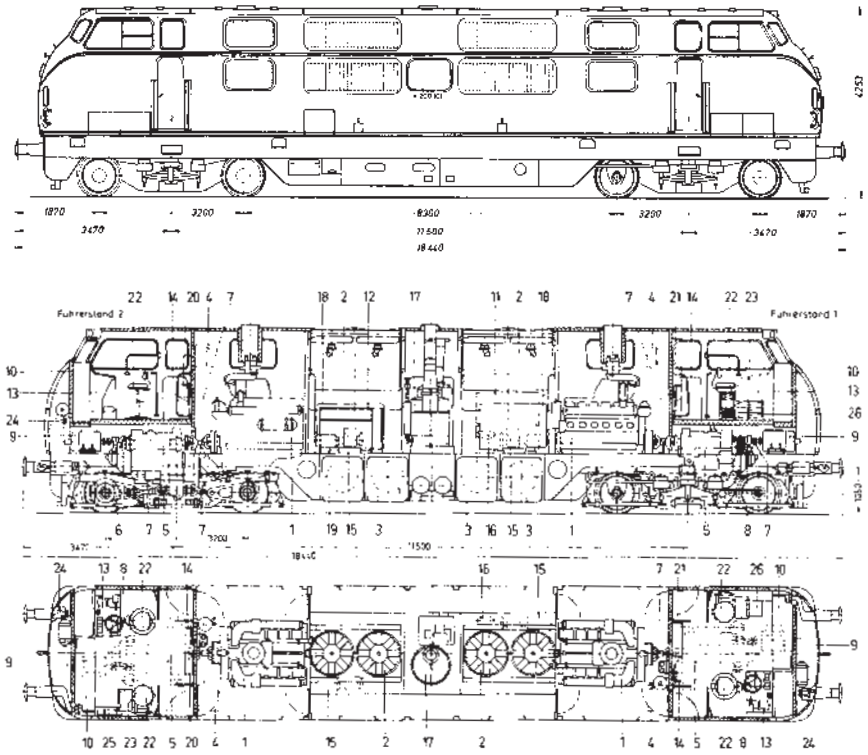
Als Antriebsaggregat stand nunmehr der aus einem Schiffsmotor abgeleitete Daimler-Benz-Motor MB 835 Ab mit einer Nennleistung von 1350 PS (993 kW) zur Verfügung. Nach Bewährung dieses Motortyps in der 1960 damit ausgerüsteten V 100 006 – der späteren V 100 2001 – gab die DB die V 100[20] in Auftrag. Im Jahr 1961 bestellte sie zunächst 20 mit derartigen Motoren zu bestückende Lokomotiven der Baureihe V 200[1] (erste Serie), die von November 1962 bis Mai 1963 als V 200 101 bis 120 abgenommen wurden. Anschließend orderte die DB weitere 30 Maschinen (zweite Serie), deren Abnahme mit den Betriebsnummern V 200 121 bis 150 von Dezember 1964 bis September 1965 erfolgte. Hersteller des Fahrzeugteils aller

50 Loks war Krauss-Maffei in München, die Motoren und Getriebe lieferte die von Daimler-Benz und Maybach gebildete Motoren- und Turbinen-Union (MTU) in Friedrichshafen.

Modifizierter Fahrzeugteil

Die Konstrukteure der V 200[1] mussten vor allem das Problem lösen, trotz der schwereren Antriebsanlagen das vorgegebene Maximalgewicht einzuhalten. Die Obergrenze von 82 t orientierte sich an der mit Motoren MD 650 und Getrieben LT 306 r bestückten Ausführung der V 200[0]. Die für die V 200[1] bestimmten Maschinenanlagen mit Motoren MB 835 Ab und Maybach-Mekydro-Getrieben K 184 U wogen (einschließlich Schwingmetallkupplungen und Gelenkwellen) zusammen ca. 28 400 kg, sie waren damit rund 2600 kg schwerer als die genannte Motoren- und Getriebekombination in der V 200[0]. Durch den Einbau eines leichteren Heizkessels mit geringerem Wasserinhalt, die Verwendung leichterer Baustoffe für die Vorratsbehälter, die Wahl von (trotz höherer Festigkeit) leichteren Werkstoffen z.B. für die Drehgestellrahmen, den Verzicht auf spezielle Motortragrahmen und weitere Maßnahmen gelang es, das Mehrgewicht zu kompensieren. Letzten Endes fielen die V 200[1] der ersten Bauserie mit einem Gesamtgewicht von 80,7 t (bei vollen Vorräten) und mit einem Dienstgewicht von 78 t (bei $^2/_3$ Vorräten) sogar leichter aus als gefordert. Die Loks der zweiten Bauserie brachten wegen der Abgasschalldämpfer etwas mehr auf die Waage.

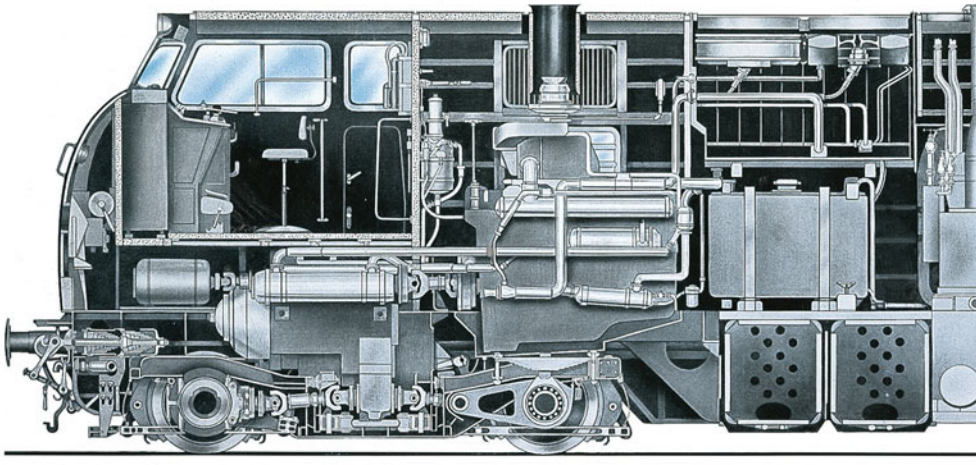
Vom Gesamtaufbau her entsprach die V 200[1] im Wesentlichen der V 200[0]. In zahlreichen konstruktiven Details wich sie aber von dieser ab. Äußerlich signifikant unterschied sich die V 200[1] von ihrer Vorgängerin durch die steiler geneigten Vorbauten. Diese mussten steiler ausgeführt werden, weil die größeren Getriebe größere Ein- und Ausbauöffnungen in den Führerstandsböden und somit eine Verlängerung der Führerstände erforderten. Außerdem wurden die Führerstände wegen der infolge größerer Kühlergruppen um 173 mm verschobenen Motoren etwas nach vorne gerückt. Durch die steilere Neigung der Vorbauten konnte die Baulänge der Lokomotiven trotz vergrößerter Führerstände auf 18 440 mm begrenzt werden (30 mm weniger als bei den V 200 006 bis 086).



1 Dieselmotor
2 Kühlergruppe mit je zwei Lüftern
3 Dieselkraftstoffhauptbehälter
4 Dieselkraftstoffbetriebsbehälter
5 hydromechanisches Getriebe
6 Achstriebe
7 Gelenkwellen
8 hydraulische Lüfterpumpe
9 Lichtanlassmaschine
10 Apparateschränke (Führerraum)
11 Apparateschranke (Maschinenraum)
12 Gerätegerüst für Spurkranzschmierung
13 Führerstandspulte
14 Handbremsräder
15 Bremsluftverdichter
16 Indusiumformer
17 Heizkessel mit Ölfeuerung
18 Speisewasserbehälter
19 Heizölbehälter
20 Indusischrank
21 Kleiderschrank
22 Führer- und Begleitersitze
23 Führerraum-Heiz- und Entfrosteranlage für Stirnfenster
24 Makrofonanlage
25 Werkzeugkasten
26 Gerätekasten

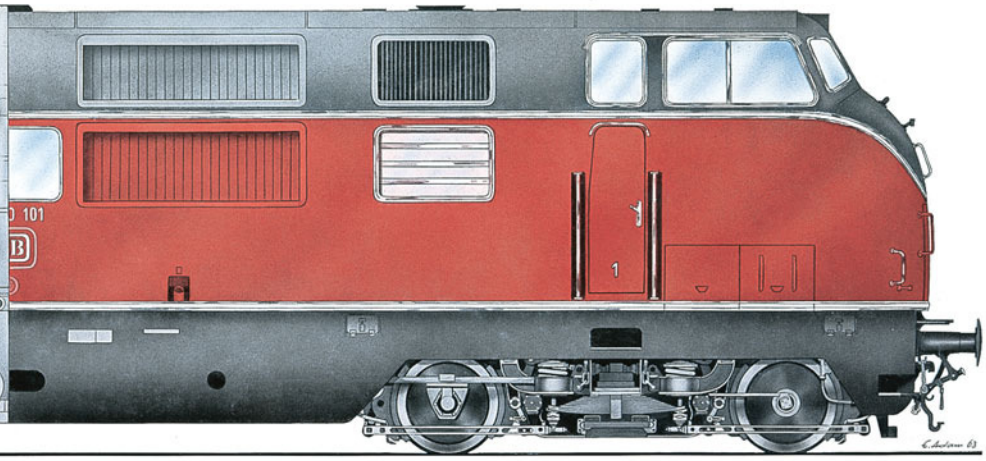
Zeichnung: Slg. Obermayer

Anders als bei der Baureihe V 200[0] unterteilten beidseits der Kühlergruppen eingezogene Trennwände den Maschinenraum in den Heizkessel- und Kühlanlagenraum sowie die beiden angrenzenden Dieselmotorräume. Von den Führerständen führten nun jeweils zwei Türen in die zwei Seitengänge des Maschinenraums; bei der V 200[0] gab es nur einen durchgehenden Seitengang. Im Mittelbereich der Seitenwände befanden sich anstelle der beiden langen Maschinenraumfenster der V 200[0] Lüfterjalousien zum Ansaugen von Kühlluft – daran ließ sich die V 200[1] schon von Weitem von der Vorgängerin unterscheiden. Zwischen den Lüfterjalousien war im Bereich des Heizkessels ein fest verschlossenes Fenster eingelassen.



V 200[1]-Fertigung bei Krauss-Maffei: Aufsetzen des Lokkastens auf die Drehgestelle. *Foto: Krauss-Maffei*

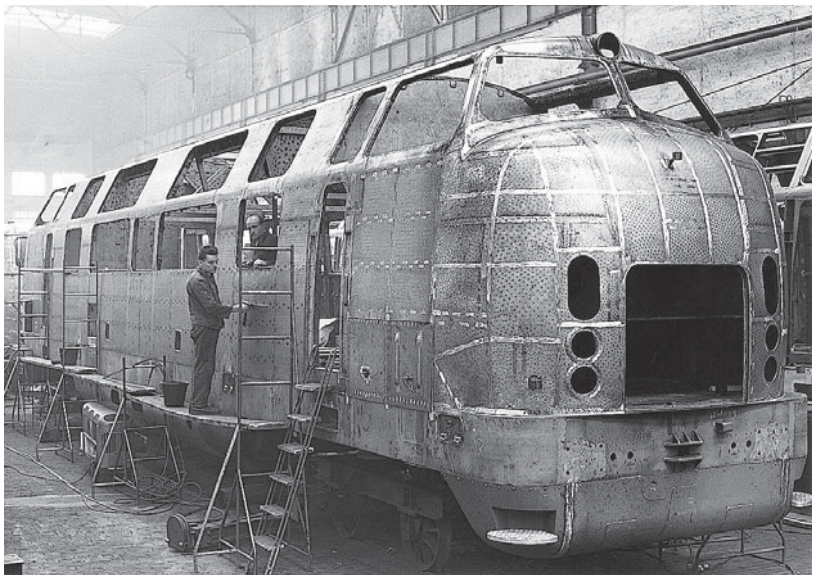
Halbschnitt von Edmund Adam durch die V 200 101. ***Abb.: Archiv Krauss-Maffei***



Da die Dieselmotoren nun ohne besondere Tragrahmen elastisch direkt im Unterrahmen der Lokomotive gelagert wurden, versteifte man die Mittelpartie des Unterrahmens zusätzlich durch gegurtete Pressblechträger. Die Drehgestelle entsprachen der in der V 200[0] verwendeten Bauart, die Drehgestellrahmen wurden wegen der erhöhten Beanspruchung aber an einigen Stellen verstärkt. In die Drehgestellmitte ragten wie schon bei der V 200[0] so genannte Drehtürme mit den unteren Abtrieben der Getriebe hinein. Zur Übertragung der Zug- und Bremskräfte waren am Drehge-

stellrahmen zylindrisch geschliffene Platten aus Hartmanganstahl oder Polyamid (2. Bauserie schon bei Ablieferung) befestigt, die kugelig ausgebildeten Gegenplatten am Drehturm. Der Abstützung des Lokomotivkastens (bzw. Unterrahmens) auf den Drehgestellen dienten zusätzlich zu den Schrauben- und Blattfedern auf dem Federbund angebrachte Gummiteller, was die Ausdrehkräfte der Drehgestelle verminderte. Die Radsätze waren wie bei der V 200^{0} über innenliegende Pendelrollenlager in den Radsatzlenkern gelagert. Um größere Durchmesser für die Innenringe der Radsatzlager zu ermöglichen, wurden die Radsatzwellen jedoch im Lagerbereich von 180 mm auf 200 mm verstärkt. Die bis in den Bereich der Radsatzgetriebe fortgesetzte Verstärkung ließ außerdem größere Innendurchmesser der Radsatzgetriebelager zu.

Eigentlich war auch eine Vergrößerung der Raddurchmesser auf 1100 mm gewünscht. Weil dies einen vergrößerten Achsstand und damit eine Neukonstruktion der Drehgestelle erfordert hätte, behielt man den im Neuzustand 950 mm (abgenutzt 870 mm) betragenden Laufkreisdurchmesser der Räder bei, bildete Steg und Radnabe aber kräftiger aus und verwendete für die Radscheiben einen Stahl höherer Festigkeit.



1962: Beblechter Lokkasten einer V 200^{1} bei Krauss-Maffei. ***Werkfoto Krauss-Maffei***

221 140 mit Anbauschneepflug in München (1974). ***Foto: W. Bügel/Eisenbahnstiftung***

Probleme führen zu Umbauten

Nachdem ab Mitte der 1960er Jahre die Radreifenprofile auf das „DB-Verschleißprofil" geändert worden waren, fielen die V 200^{1} wie auch die V 200^{0} im oberen Geschwindigkeitsbereich durch ein verschlechtertes Laufverhalten auf (was zeitweilig zur Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h zwang). Als Ursache des Problems erkannte man die mit der geänderten Rad-Schiene-Geometrie nun offenbar nicht mehr verträgliche, zu starre Koppelung von Drehgestell und Lokkasten durch die Lenkhebelkonstruktion. Daraufhin wurde die Lenkerführung Anfang der 1970er Jahre zunächst in der 221 106 sowie in der 220 052 probeweise durch stoßgedämpfte Lenker ersetzt, welche Querkräfte aufnehmen konnten. Die Auswertung von lauftechnischen Untersuchungen durch das BZA Minden führte zum als „Querentkoppelung des Lenkergestänges" bezeichneten Umbau sämtlicher Maschinen der Baureihen 220 und 221. Damit einher ging der Ersatz der Schraubenfedern zur seitlichen Kastenabstützung und der Blattfedern zur Radsatzfederung durch Metall-Gummi-Federn (MEGI).

Als problematisch erwies sich auch, dass man trotz der gegenüber der V 200^{0} erhöhten Bremsleistung die recht kleinen Raddurchmesser beibehalten hatte. Vor allem in starkem Gefälle kam es zu thermischen Problemen an den Radsätzen und folglich zu einem hohen Radreifenverschleiß. Um die Wärmeableitung aus dem Radkörper zu minimieren, rüstete man einige V 200^{1} an einem Drehgestell versuchsweise mit Speichenradsätzen aus, die eine vergrößerte Radkörperoberfläche aufwiesen. Vermutlich handelte es sich um Radsätze für 1963/64 ohnehin zu beschaffende Reservedrehgestelle. Für die Kemptener V 200 101, 104, 138 und die Villinger V 200 150 ist die zeitweilige Ausrüstung mit Speichenradsätzen belegt.

Dem Problem der hohen Reibungswärme wäre auch mit Scheibenbremsen entgegengewirkt worden, jedoch behielt man die in der V 200^{0} eingebaute Bremsanlage mit Klotzbremsen u.a. aus Gewichtsgründen bei. Allerdings wurde die Bremsleistung der einlösigen Bremse Bauart Knorr K-GPRmZ durch Luftpresser mit größerem Fördervolu-

V 200 121 bis 150 wurden mit Abgasschalldämpfern geliefert und besaßen deshalb andere Dächer. ***Werkfoto Krauss-Maffei***

Dachansicht der V 200 120 (Puttgarden, 5. Juli 1963). ***Foto: W. Hollnagel/Bildarchiv d. Eisenbahnstiftung***

men, ein verstärktes Bremsgestänge und längere Bremsklötze wesentlich verbessert. So erhöhte sich das Bremsgewicht in Stellung R von 97 t (V 200^0-Serie) auf jetzt 119 t, in Stellung P von 74 t auf 96 t. In den 1970er Jahren erfolgte der Ersatz durch die mehrlösige Westinghouse-Bremse Bauart WS-GPRmZ.

Stärkere Maschinenanlagen

In allen V 200^1 waren die von der MTU gelieferten Dieselmotoren des Typs Mercedes-Benz MB 835 Ab eingebaut. Es handelte sich um wassergekühlte, aufgeladene 12-Zylinder-Viertakt-Motoren mit in V-Form angeordneten Zylindern. Ihre Nennleistung betrug 1350 PS (993 kW) bei 1500 U/min. Ab Werk wurden in den V 200 101 bis 120 Motoren ohne Kolbenölkühlung, in den V 200 121 bis 150 solche mit Kolbenölkühlung installiert. Die Typenbezeichnung der erstgenannten Version änderte sich später in MTU MB 12 V 652 TZ 10, die der letztgenannten Version in MTU MB 12V 652 TA 10. In den Loks der zweiten Lieferserie kamen ab Werk Abgasschalldämpfer zum Einbau, die V 200 103 und 108 wurden damit nachgerüstet.

Alle Loks erhielten das Maybach-Mekydro-Getriebe K 184 U, eine verbesserte Ausführung des in der V 200^0 verwendeten Getriebes K 104. Es nahm eine erhöhte Eingangsleistung von 1280 PS (941 kW)

auf. Der um 100 mm tiefere Abtrieb des Getriebes ermöglichte günstigere Übertragungswinkel für die Gelenkwellen zu den Radsatzgetrieben.

Wegen der auf einen Innendurchmesser von 220 mm vergrößerten Radsatzgetriebelager (auf den verstärkten Radsatzwellen) kamen anstelle der in der V 200^0 verwendeten Radsatzgetriebe des Typs Maybach C 33 solche des Typs Maybach C 34 zum Einbau. Diese wurden Ende der 1970er Jahre durch für den Güterzugdienst besser geeignete und verstärkte Radsatzgetriebe der Bauart Gmeinder ersetzt.

Während die Motorleistung in der V 200^0 vom Führerstand aus noch mittels eines als Handkurbel ausgebildeten elektrischen Drehzahlverstellers in sechs Fahrstufen geregelt wurde, ließ sie sich in der V 200^1 mittels eines Handrads in 15 Fahrstufen durch Füllungs- oder Drehzahlregler steuern. Die Steuerung der vier mechanisch geschalteten Gangstufen erfolgte wie beim Getriebe K 104 vollautomatisch durch Öldruck, jeweils ausgelöst durch in Abhängigkeit von der Motordrehzahl impulsgebende Füllmagnete. Die nur im Stillstand zu betätigende Wendeschaltung für den Fahrtrichtungswechsel wurde ebenfalls hydraulisch gesteuert. Im Gegensatz zur V 200^0 besaßen die V 200^1 keine Vielfach- und Wendezugsteuerung.

Technische Daten im Vergleich

Betriebsnummern bis 1967 ab 1968	V 200 001–005 220 001–005	V 200 006–086 220 006–086	V 200 101–120 221 101–120	V 200 121–150 221 121–150
1. Baujahr	1953	1956	1962	1964
Hersteller	KM	MaK/KM	KM	KM
Achsformel	B'B'	B'B'	B'B'	B'B'
Treibraddurchmesser neu	940 mm	950 mm	950 mm	950 mm
Länge über Puffer	18530 mm	18470 mm	18440 mm	18440 mm
Drehgestellachsstand	3200 mm	3200 mm	3200 mm	3200 mm
Gesamtachsstand	14700 mm	14700 mm	14700 mm	14700 mm
Dienstgewicht (2/3 Vorräte)	70,5–73,5 t	73,5–81,0 t	78 t	79,5 t
Größte Radsatzlast	20,0 t *)	20,0 t *)	20,25 t	20,5 t
Dieselmotor Hersteller	May/MB/MTU	May/MB/MAN/MTU	MTU	MTU
Leistung	2x1100 PS **) (2x809 kW)	2x1100 PS (2x809 kW)	2x1350 PS (2x993 kW)	2x1350 PS (2x993 kW)
Kraftübertragung	hydraulisch	hydraulisch	hydraulisch	hydraulisch
Getriebetyp	May K 104 US Voith LT 306 r Voith L 306 rb	May K 104 US Voith LT 306 r Voith L 306 rb	May K 184 U	May K 184 U
Anfahrzugkraft	234 kN *)	234 kN *)	240 kN	235 kN
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h	140 km/h	140 km/h	140 km/h
Zugheizanlage	Dampf	Dampf	Dampf	Dampf
Betriebsstoffvorräte				
Dieselkraftstoff (90 %)	2700 l ***)	2700 l ***)	2700 l ***)	2700 l ***)
Heizöl	1000 l	1000 l	1000 l	1000 l
Kesselspeisewasser	3000 l	4000 l	3600 l	3600 l
Sand	300 kg	300 kg	280 kg	280 kg

Anmerkungen:

*) Angaben laut Merkbuch (DV 939c) der DB; wegen unterschiedlicher Gewichte aber als fixe Werte nicht plausibel. Angaben laut „Krauss-Maffei Informationen" (Sonderdruck aus Eisenbahntechnische Rundschau, Heft 11/1957) für Serien-V 200 wie folgt: „Achsdruck" 19 bis 21 t; größte Anfahrzugkraft: 25 bis 27 t (= 245 bis 265 kN)

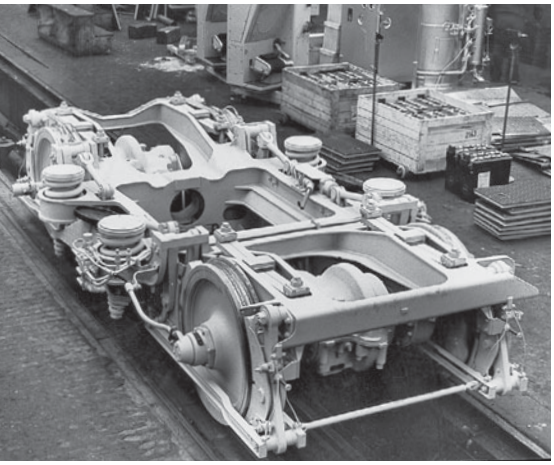
**) Motoren der V 200 001–005 anfangs auf 1000 PS (735 kW) eingestellt

***) Vorrat laut Merkbuch für Schienenfahrzeuge (DV 939c) der DB. Fassungsvermögen der Kraftstoff-Hauptbehälter insgesamt 3000 l (= 100 %); zuzüglich 300 l (bei V 200^0) bzw. 200 l (bei V 200^1) in den Hochbehältern im Maschinenraum

Neuartiges für die Sicherheit

Erstmals in DB-Diesellokomotiven kam in den V 200^1 ab Werk die elektronische Zeit-Weg-Sifa der Firma Deuta zum Einbau. Bei ihr ersetzten Elektronikschaltungen die mechanische Apparatur zur Ermittlung des zurückgelegten Fahrwegs und das Zeitrelais für die Wachsamkeitskontrolle. Auch die Indusi der Bauart I 60 von Standard Elektrik Lorenz (SEL) entsprach dem neuesten Entwicklungsstand. Analog zur Baureihe 220 wurden in den frühen 1970er Jahren zuerst die auf der Vogelfluglinie eingesetzten 221er mit Geräten für den dortigen Zugbahnfunk-Versuchsbetrieb ausgerüstet (erkennbar an den „Topfantennen" auf dem Dach). Nach und nach bekamen alle 221er die Zugbahnfunk-Geräte der Standardversion.

Um das Durchdrehen der Radsätze vulgo „Schleudern" beim Anfahren zu vermeiden, verfügten die V 200^1 über eine Schleuderschutzeinrichtung, die über am jeweils äußeren Radsatz beider Drehgestelle angebaute elektrische Spannungsgeber die Achs-



Die Drehgestelle entsprechen weitgehend denen der V 200^0. ***Werkfoto Krauss-Maffei***

Speichenräder (221 137). ***Foto: R. Wiesemeyer***

V 200^1-Drehgestell nach dem Umbau. ***Foto: E. Pempelforth***

221 105: eine von 36 Loks der Baureihe 221 in Beige-Türkis (1. Juni 1983). ***Foto: M. Krolop***

drehzahlen miteinander verglich und eine etwaige Differenz per Leuchtmelder und akustischem Signal auf dem Führerstand anzeigte. In den Loks der zweiten Bauserie wirkte die Schutzeinrichtung ab Fahrstufe 6 zusätzlich auf die Motorsteuerung und nahm gegebenenfalls für einen Moment die Motorleistung selbsttätig zurück.

Nachdem die V 200^{0} nachträglich eine Spurkranzschmierung bekommen hatten, erhielten die V 200^{1} diese Einrichtung im Hinblick auf den geplanten Einsatz auf kurvenreichen Strecken (Schwarzwaldbahn, Allgäubahn) schon ab Werk.

Leichtere Heizkesselanlage

Die erwähnte Kompensation des Mehrgewichts der Maschinenanlagen gelang vor allem durch den Einbau einer leichteren, in den Prototypen der V 160 erprobten Heizkesselanlage. Der von der Firma Hagenuk in Lizenz gefertigte ölgefeuerte Wasserrohrkessel Bauart Vapor-Heating OK 4616 mit 10,1 m^{2} Heizfläche wog in befülltem Zustand mit 1545 kg nur etwa halb so viel wie der MAN-Rauchröhrenkessel der V 200^{0}, sein Wasserinhalt betrug nur 53 l statt 800 l. Zudem waren die beiden aus Polyester gefertigten Speisewasserbehälter (mit zusammen 3600 l Inhalt) wesentlich leichter als die in der V 200^{0} verwendeten Behälter aus Stahl. Der Heizkessel konnte bei konstant 5 bar Betriebsdruck pro Stunde 840 kg Dampf liefern, was bei 0 °C für die Beheizung von 15 vierachsigen Reisezugwagen ausreichte, bei -20 °C immerhin noch für zehn Wagen.

Als sich der Einsatz der per 1. Januar 1968 in 221 101 ff. umgezeichneten Loks schließlich weitgehend auf Güterzugleistungen beschränkte, wurde im Dezember 1980 probeweise der Heizkessel der 221 145 ausgebaut und durch ein Hagenuk-Vorwärmgerät für den Kühlwasserkreislauf der Dieselmotoren ersetzt. Von 1984 bis 1987 führte man diesen Austauch bei weiteren 19 Lokomotiven durch.

36 Loks „türkis-beige“

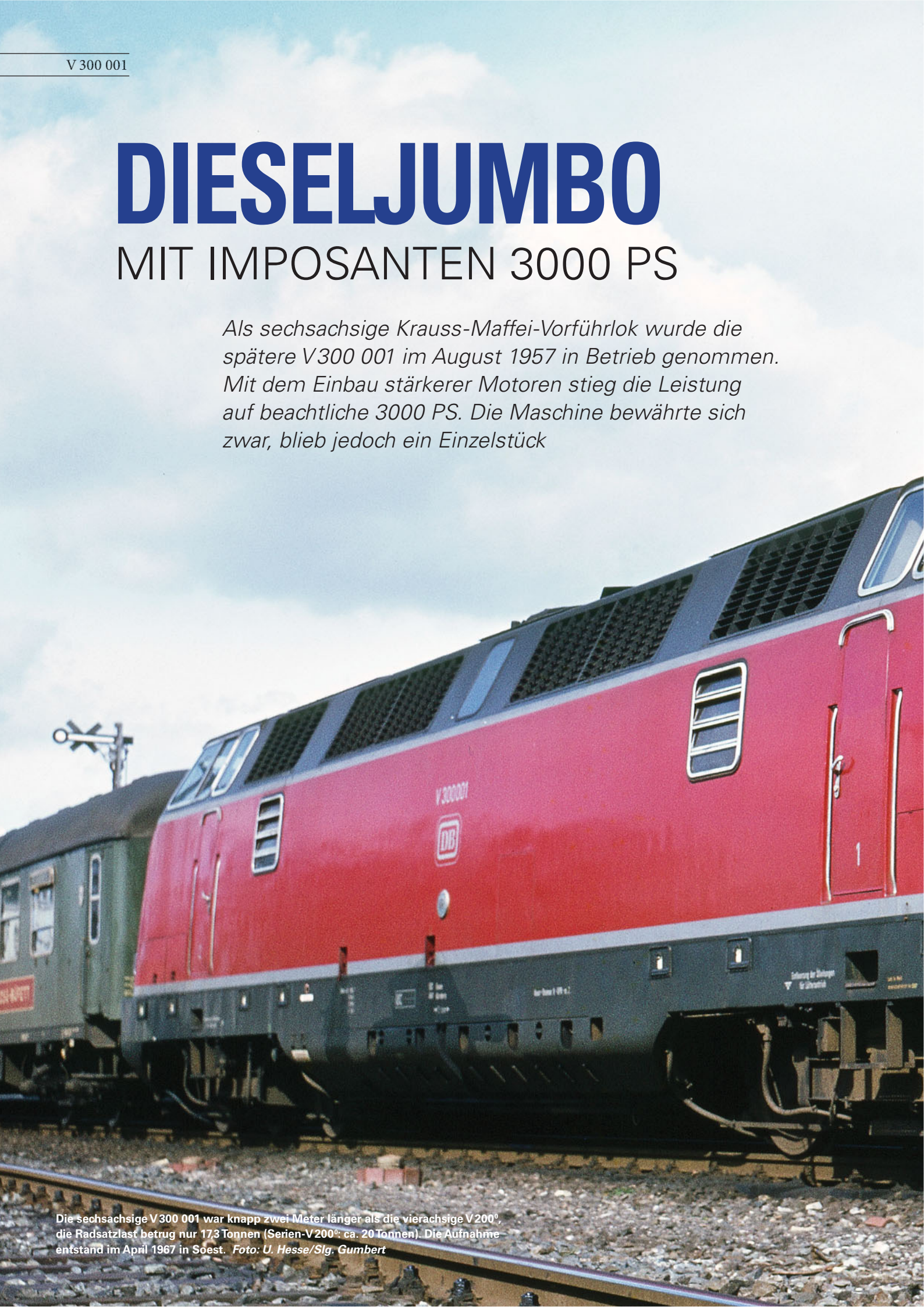
Die Chronistenpflicht gebietet noch ein paar Worte zu Farbgebung und „Zierrat“. Auch bei den V 200^{1} bzw. 221ern entfielen die umlaufenden Aluminiumleisten sukzessive zugunsten auflackierter oder aufgeklebter silbrig-weißer Trennstreifen. Die 221 137 bekam im April 1976 als erste ihrer Baureihe den von der bisherigen Farbaufteilung krass abweichenden „türkis-beigen“ Anstrich verpasst, für den die DB dann endgültig die RAL-Töne Ozeanblau und Elfenbein festlegte. Insgesamt 36 Maschinen beendeten ihren regulären Dienst bei der Bundesbahn im neuen „Outfit“ – ach nein, stimmt nicht ganz: Die erst 1987 ausgeschiedene 221 108 erhielt 1985 für die Nürnberger Jubiläumsparaden ihr ursprüngliches Aussehen zurück. Die 221 104, 106, 107, 109, 114, 122, 125, 127, 129, 131, 134, 144, 148 und 150 blieben bis zur Ausmusterung immer rot-schwarz.

Dem interessierten Betrachter fiel sicher noch eine Bauartänderung an den Pufferbohlen auf. Ebenso wie etliche 220er und Maschinen anderer Baureihen wurden auch 221er für die Aufnahme der automatischen Kupplung (AK) vorbereitet. Dies erforderte eine Ausbauchung der Pufferbohle nach unten, die Verlegung der Hauptluftleitung und dadurch bedingt die Höherlegung des Betätigungsgriffes für den Absperrhahn der Dampfheizung. In die Mitte der Pufferbohle ließ man statt der originalen Zughakenführung eine herausschraubbare Führung mit der herkömmlichen Zughakeneinrichtung ein. Der Austausch gegen eine AK ist von keiner 221 bekannt, jedoch bereitete das AW Nürnberg bei Hauptuntersuchungen mehr als die Hälfte der Loks darauf vor. ❑

DIESELJUMBO

MIT IMPOSANTEN 3000 PS

Als sechsachsige Krauss-Maffei-Vorführlok wurde die spätere V 300 001 im August 1957 in Betrieb genommen. Mit dem Einbau stärkerer Motoren stieg die Leistung auf beachtliche 3000 PS. Die Maschine bewährte sich zwar, blieb jedoch ein Einzelstück



Die sechsachsige V 300 001 war knapp zwei Meter länger als die vierachsige V 200⁰, die Radsatzlast betrug nur 17,3 Tonnen (Serien-V 200⁰: ca. 20 Tonnen). Die Aufnahme entstand im April 1967 in Soest. ***Foto: U. Hesse/Slg. Gumbert***

Wer ihre Verwandtschaft zur V 200 nicht erkannte, musste mit Blindheit geschlagen sein. Unmittelbar basierte die von der Deutschen Bundesbahn als V 300 001 übernommene Einzelgängerin auf der ML 2200 C'C', einer für die Jugoslawischen Eisenbahnen (JŽ) entwickelten sechsachsigen Exportversion der V 200 mit nur 16 t Achslast. Sie besaß größere Kühlanlagen und in die Drehgestelle integrierte Zwischengetriebe. Die Loklänge war gegenüber der serienmäßigen V 200^0 um 1800 mm angewachsen, die Höchstgeschwindigkeit zugunsten einer höheren Anfahrzugkraft auf 120 km/h beschränkt.

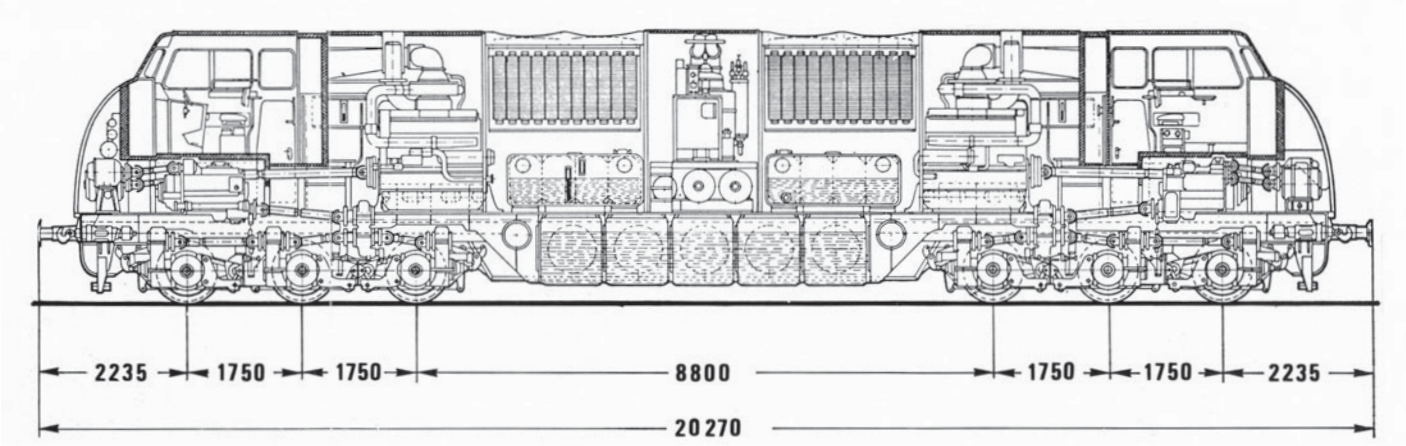
Nach den drei ML 2200 C'C' für die JŽ stellte Krauss-Maffei unter der Fabriknummer 18416 eine baugleiche Vorführlokomotive fertig, die am 15. August 1957 in Betrieb ging. Auf den Stirnseiten trug sie das Signet des Herstellers, auf den Längsseiten prangte der Schriftzug „KRAUSS-MAFFEI A.-G.", darunter die Typenbezeichnung „ML 2200 CC". Die Farbgebung entsprach mit Ausnahme der hellgrauen Laufwerke jener der JŽ-Maschinen: Rahmen schwarz, Lokkasten dunkelblau, Dachschräge und

„V-Ausschnitt“ silbergrau, Absetzleisten aus Aluminium. Auf Farbfotos ließ die Himmelsspiegelung den silbergrauen Farbton mitunter hellblau erscheinen.

Ab Ende August 1957 kam die Lok beim Bw Frankfurt-Griesheim in Umläufen der V 200 zum Einsatz. Zwischen dem 19. September und 3. Oktober 1957 absolvierte sie mit allen Zuggattungen Messfahrten auf der Semmeringstrecke in Österreich. Erstmals in der Geschichte dieser berühmten Gebirgsbahn glückte es, einen 600 t schweren Zug in einer Steigung von 25 Promille ohne Schubhilfe oder Vorspannlok in Bewegung zu setzen. Nach der Rückkehr aus Österreich gelangte die ML 2200 C’C’ zum Bw Villingen, um ab Mitte Oktober 1957 etwa vier Wochen lang Testfahrten auf der Schwarzwaldbahn zu unternehmen.

Unterdessen hatte Maybach den in der V 200 und der ML 2200 C’C’ verwendeten Motor MD 650 zum MD 655 weiterentwickelt. Dieser zunächst im DB-Fährschiff „Theodor Heuss“ eingebaute Motortyp eignete sich (wie der MD 650) gleichermaßen für Schiffs- und Lokomotivbetrieb, bei 1500 U/min betrug seine Nennleistung 993 kW (1350 PS). Es lag nahe, die Vorführlok von Krauss-Maffei stärker zu motorisieren und damit die Möglichkeiten der sechsachsigen Bauart besser auszuschöpfen.

Im Zeitraum vom 17. November 1957 bis 22. Mai 1958 wurde die ML 2200 C’C’ im Herstellerwerk umgebaut. Sie erhielt zwei Motoren MD 655, die mit Hochaufladung und Ladeluftkühlung eine Dauerleistung von je 1103 kW (1500 PS) bei 1590 U/min erreichten; die spätere MTU-Typenbezeichnung lautete MD 12 V 538 TB 10. Die Maybach-Mekydro-Getriebe des Typs K 104 MU tauschte man gegen leistungsfähigere des Typs K 184 M. Eine geänderte Übersetzung ermöglichte die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit von 120 auf

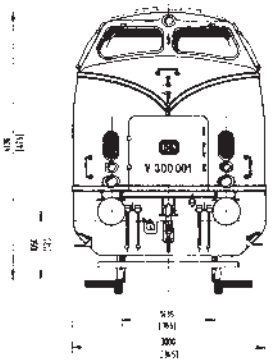


Schnittzeichnung ML 2200 C’C’. ***Abb.: Slg. Obermayer***

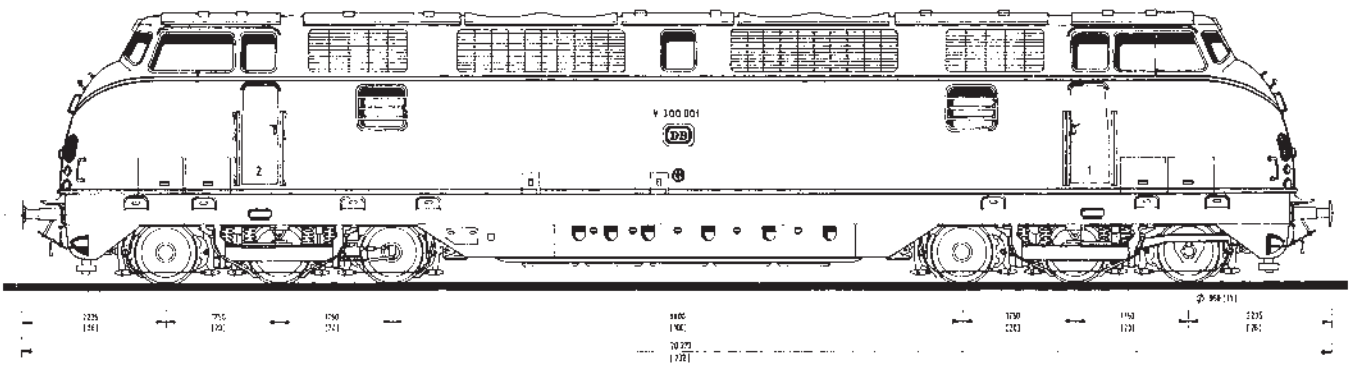
ML 2200 C’C’ auf Messfahrt im Herbst 1957.

V 200 und V 300 im Vergleich

	V 200 006 – 086	V 300 001
Achsformel	B’B’	C’C’
Länge über Puffer	18 470 mm	20 270 mm
Drehgestellachsstand	3 200 mm	3 500 mm
Gesamtachsstand	14 700 mm	15 800 mm
Dienstgewicht	73,5 – 81,0 t	104 t
Größte Radsatzlast	ca. 20 t	17,3 t
Motorleistung	2 x 1100 PS (2 x 809 kW)	2 x 1500 PS (2 x 1103 kW)
Anfahrzugkraft	234 kN	324 kN
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h	140 km/h



Übersichtszeichnung V 300 001.
Zeichnung: K.-D. Wenzel



Am 15. Juli 1957 absolvierte die noch nicht fertiglackierte ML 2200 C′C′ eine Messfahrt mit einem Güterzug von München nach Ingolstadt (Zwischenhalt in Karlsfeld).
Werkfotos Krauss-Maffei (2)

Bei den zahlreichen Messfahrten im September 1957 auf der Semmeringbahn beförderte die ML 2200 C′C′ auch Schnellzüge.
Werkfoto Krauss-Maffei/ Archiv Meinhold

Nach dem Einbau von 1500-PS-Motoren wurde sie als ML 3000 C′C′ bezeichnet. In neuer Lackierung präsentiert sie sich im Juli 1958 in Leoben (Österreich).
Foto: R. Holzinger/Slg. Hütter

140 km/h. Ferner ersetzte man die bisher sechsstufigen Fahrregler durch neue mit 15 Fahrstufen. Durch den Umbau stieg das Reibungsgewicht (= Dienstgewicht mit $^{2}/_{3}$ Vorräten) von 96 t auf 104 t, entsprechend die Achslast von 16 t auf 17,3 t.

Als ML 3000 C'C' erschien die Lokomotive im Mai 1958 wieder auf Bundesbahngleisen – nun hellrot-elfenbein lackiert, mit zwei elfenbeinfarbenen Zierstreifen und grauem Rahmen. Das „V" auf den Stirnseiten reichte jetzt weiter nach unten als bei der V 200. Die Maschine absolvierte erneut ein umfangreiches Versuchsprogramm, unter anderem wieder auf der Schwarzwaldbahn sowie im Juli 1958 abermals am Semmering. Beim Vergleich der Versuche mit jenen vor dem Umbau erwies sich die ML 3000 C'C' deutlich überlegen. Selbst mit größeren Anhängelasten erzielte sie noch beachtliche Fahrzeitgewinne, auf der Schwarzwaldbahn insbesondere auch gegenüber der V 200.

Vom 3. Oktober 1958 bis 8. Januar 1959 war die ML 3000 C'C', abgesehen von einem einmonatigen Aufenthalt bei Krauss-Maffei, dem Bw Frankfurt-Griesheim zu-

Marschbahn: 230 001 mit Schnellzug auf dem Hindenburgdamm (Juni 1972). *Foto: Hesse/Slg. Gumbert*

Mit der Anmietung der ML 3000 C'C' Anfang 1963 erfolgte die Umzeichnung in V 300 001. Das Foto zeigt die Lok mit einem D-Zug nach Berlin in Wuppertal. ***Fotos: C. Bellingrodt/Slg. Dr. Hufnagel (2)***

geteilt. Ab 9. Januar 1959 wurde die der DB leihweise überlassene Lok beim Bw Hamm P stationiert. Zu Beginn ihrer langjährigen Hammer Dienstzeit beförderte sie hauptsächlich schwere Ganzzüge in der Relation Ruhrgebiet – Salzgitter, nach lauftechnischen Verbesserungen (veränderte Lenkerführung durch Einbau vorgespannter Federtopfanschläge) vor allem schwere Schnellzüge auf der Achse Köln – Hannover – Helmstedt. Auch Versuchsfahrten standen noch auf dem Programm. Vom 15. Juli bis 27. September 1960 gab die ML 3000 C'C' ein Gastspiel bei der Ungarischen Staatsbahn, wo sie als M 61 2001 ins MÁV-Nummernsystem eingereiht war. Trotz eindrucksvoller Leistungsbeweise entschied sich die MÁV dann aber für die dieselelektrischen „NOHABs".

Umzeichnung in V 300 001

Anfang 1963 mietete die DB die jetzt als V 300 001 bezeichnete Einzelgängerin an. Vorübergehend von der ebenfalls angemieteten V 320 001 des Herstellers Henschel in

Ab 9. Januar 1959 wurde die ML 3000 C'C' von Hamm aus eingesetzt. Bei Bielefeld fährt sie mit einem langen Güterzug in Richtung Ruhrgebiet (vermutlich Mai 1959).

Begegnung im Bw Hamburg-Altona: Die beim Bw Hamm P stationierte ML 3000 C'C' trifft am 12. Mai 1961 auf die 01 1080 vom Bw Osnabrück Hbf. ***Foto: E. Schüler***

Mit einem Schnellzug nach Konstanz überquert die ML 3000 C'C' im Juni 1958 auf der Schwarzwaldbahn den Reichenbachviadukt in Hornberg. ***Werkfoto Krauss-Maffei***

Im April 1968 passiert die 230 001 auf der Fahrt nach Hannover in Hamm (Westf.) die Zeche Sachsen. ***Foto: U. Hesse/Slg. Gumbert***

den Güterzugdienst abgedrängt, kam sie im Wechsel mit dieser 1964/65 wieder vor Schnellzügen zwischen Köln und Helmstedt zum Einsatz, ab 1966 erneut meist vor Güterzügen. 1964 ging die Maschine in DB-Eigentum über, die Endabnahme erfolgte am 24. Mai 1965 im Rahmen einer Lastprobefahrt zwischen Nürnberg und Pegnitz. Erst danach erhielt die V 300 001 anlässlich einer Bedarfsausbesserung im AW Nürnberg analog zur V 200 den purpurrot-schwarzgrauen Anstrich, am 4. August 1965 wurde sie beim Bw Hamm offiziell (wieder) in Dienst gestellt.

Ab 13. Januar 1970 war die seit 1968 so heißende 230 001 in Lübeck beheimatet. Ab 7. August 1970 gehörte sie zum Bw Hamburg-Altona, welches die mit dem Spitznamen „Jumbo“ bedachte Lok meist im Schnellzugdienst auf der Marschbahn nach Westerland verwendete. Am 6. Januar 1975 verließ die 230 001 Hamburg in Richtung AW Nürnberg und blieb dort nach ihrer Ausmusterung am 26. August 1975 noch gut zwei Jahre abgestellt, ehe sie im September 1977 nach Udine in Norditalien gelangte. Wohl vor allem wegen des schlechten Zustands der Maschinenanlagen annullierte der Lokhändler Bulfone jedoch den Kaufvertrag und schickte die Lokomotive nach Deutschland zurück, wo sie 1979 durch die Firma Layritz in Penzberg verschrottet wurde. ❑

STARLOKS
DES WIRTSCHAFTSWUNDERS

Ihr Einstand war fulminant. Schon die fünf Prototypen glänzten mit hohen Laufleistungen. Die Serienloks beendeten die Hegemonie von „König Dampf“ im Fernreiseverkehr, freilich folgte recht bald ein Karriereknick

220 075 vom Bw Lübeck passiert am 27. April 1984 mit N 4425 (Cuxhaven – Stade) bei Wingst den Schrankenposten 240. ***Foto: J. Hörstel***

Die V 200 001, so ist es überliefert, absolvierte am 20. Mai 1953 auf dem Gelände des Herstellerwerks Krauss-Maffei in München-Allach ihre erste Probefahrt mit eigener Kraft. Beamte des BZA München und anderer Bundesbahn-Dienststellen sowie Vertreter der in die Entwicklung involvierten Firmen Daimler-Benz, Maybach, Voith und Brown, Boveri & Cie. wohnten der Premiere bei. Am Folgetag begann das Probefahrtenprogramm auf Strecken im Großraum München, wobei die Lok schon auf der ersten Tour nach Ingolstadt und zurück eine Geschwindigkeit von 120 km/h erreichte.

Am 2. Juni 1953 beförderte die zu diesem Zeitpunkt noch immer nicht endgültig lackierte V 200 001 erstmals einen planmäßigen Reisezug: den 312 t schweren D 35 von München nach Lindau. Als sie – nunmehr mit dem charakteristischen Farbkleid versehen – am 20. Juni 1953 ihr Debüt auf der Deutschen Verkehrsausstellung (DVA) in München gab, hatte sich ihre Laufleistung auf rund 4000 km summiert. Noch während der bis zum 11. Oktober 1953 dauernden Schau kamen weitere Kilometer hinzu. Zum einen pendelte die V 200 001 mit einem Wendezug-Steuerwagen auf dem Messegelände, zum anderen verließ sie die Münchner Theresienhöhe mehrfach zu Probe- und Demonstrationsfahrten. Wie im Beitrag zur Technik der V 200[0] bereits erwähnt, wurde auf der DVA auch die nur äußerlich fertiggestellte V 200 002 gezeigt, und zwar zusammen mit Postwagen für den Wendezugbetrieb. Die Pläne der Deutschen Bundespost, V 200 in der Mitte von an beiden Enden mit Steuerwagen versehenen Postzügen einzureihen, verschwanden jedoch in der Versenkung.

Die nach der Deutschen Verkehrsausstellung komplettierte V 200 002 sowie die V 200 003, 004 und 005 unternahmen im Zeitraum November 1953 bis Februar 1954 ihre ersten Lastprobefahrten. Die Endabnahme aller fünf Vorauslokomotiven erfolgte erst im Jahr 1954: die der V 200 005 am 23. Februar, V 200 002 am 3. März, V 200 003 am 11. März, V 200 004 am 23. März und V 200 001 am 15. Juli 1954 (Letztere war aber schon am 16. Dezember 1953 vorläufig abgenommen worden). Unmittelbar nach der Endabnahme wurden die Maschinen dem Bahnbetriebswerk Frankfurt-Griesheim übergeben, das sie sogleich intensiv hauptsächlich vor schnellen Reisezügen einsetzte. Zwei in einem gemeinsamen Dienstplan mit Dampflokomotiven der Baureihe 01 verwendeten V 200 oblag die Beförderung von F-, D- und Eilzügen zwischen Frankfurt (Main) und Bebra, Würzburg, Nürnberg,

Die Vorauslok V 200 005 rückt am 2. März 1955 aus dem Bw Frankfurt (Main) 1 aus. ***Foto: H. Oesterling/Archiv Meinhold***

Heidelberg sowie Hagen (über Köln). Probeweise liefen die V 200 aber auch schon im Personenzug- und Güterzugdienst. Trotz zeitweiliger Außerbetriebnahme für Nacharbeiten brachten es die Vorausloks 1954 bereits auf eine Monatslaufleistung von 15 000 km im Schnitt, im Einzelfall sogar auf 29 500 km.

1955 erster Fernverkehrsumlauf

Im zweiten Betriebsjahr stieg die Monatslaufleistung auf durchschnittlich 16 650 km an, wobei sich die Monatsspitzenwerte um 24 000 km bewegten. Ehe das Bw Frankfurt-Griesheim für die fünf Maschinen zum Sommerfahrplan 1955 erstmals einen viertägigen Fernverkehrsumlauf einrichtete, startete die V 200 005 am 23. April 1955 in München-Allach zu einer großen Tournee durch Südosteuropa und die Türkei. Sie dieselte via Salzburg, Zagreb, Belgrad und Thessaloniki bis Istanbul, überquerte den Bosporus und traf am 25. April in Ankara ein. Nach den am 3. Mai beendeten Vorführfahrten in der Türkei demonstrierte sie auf dem Rückweg auch in Griechenland (dort mit einem Abstecher nach Athen) und Jugoslawien ihre Leistungsfähigkeit, um für Exportaufträge an die Firma Krauss-Maffei zu werben. Am 16. Mai traf die V 200 005 wieder in München ein, einen Tag später stand sie erneut dem Heimat-Bw zur Verfügung. Insgesamt hatte sie auf ihrer Tournee zwischen dem Ausgangs- und Endpunkt München rund 10 000 km zurückgelegt.

Der ab 22. Mai 1955 gültige Umlaufplan enthielt die Langläufe vor F 34 „Gambrinus“ von Hamburg-Altona über Köln nach Frankfurt (687 km), vor F 211/212 „Italien-Skandinavien-Expreß“ zwischen

Mit dem F 34 „Gambrinus“ (Hamburg-Altona – Köln – München) trifft die V 200 001 am 23. Juni 1956 im Hamburger Hauptbahnhof ein. ***Foto: U. Montfort***

V 200 038 fährt im Juni 1957 bei Istein mit E 4854 (samt preußischem Oberlichtwagen) nach Basel. ***Foto: C. Bellingrodt/Slg. Dr. Hufnagel***

Abb.: Slg. Ponzlet

Die Bundespost hatte drei Vorausloks mitfinanziert, die Pläne für Post-Wendezüge aber nie verwirklicht (DVA München, 1953). ***Foto: Slg. Paulsen***

Frankfurt und Lübeck auf dem kürzesten Weg über Bebra – Hannover – Büchen (557 km) sowie vor dem Expreßgutzug 3049 von Köln nach Hamburg-Altona (477 km). Als weitere prominente F-Zug-Leistung war der F 21 „Rheingold“ (ein Flügelzug zum gleichnamigen Stammzug) von Frankfurt nach Köln enthalten, außerdem sah der Plan unter anderem die Bespannung des D 363 von Frankfurt bis Dortmund bzw. des D 720 in der Gegenrichtung vor. Mit dem Einsatz der V 200 auch vor recht schweren (Fern-)Schnellzügen wie dem „Italien-Skandinavien-Expreß“ oder dem D 363 wollten die Befürworter des „Dieselschienenverkehrs“ – Fachleute der DB und der einschlägigen Industrie – die Ebenbürtigkeit, wenn nicht gar Überlegenheit der neuen Großdieselloks gegenüber den in derartigen Diensten verwendeten 01, 01[10]

und 03[10] beweisen. Doch die Motorleistung von zweimal 1000 PS erwies sich als zu gering. Deshalb forderte die Bundesbahn für die im Jahr 1955 bestellten 50 Serienlokomotiven eine Leistungssteigerung auf zweimal 1100 PS und veranlasste, die Motoren der Prototypen dem anzupassen. Eingebaut werden mussten auch entsprechend leistungsfähigere Getriebe, entweder eine verbesserte Version der in den V 200 001 bis 005 verwendeten hydromechanischen Maybach-Mekydro-Getriebe oder hydraulische Voith-Dreiwandlergetriebe.

Debüt der Serie

Im Herbst 1956 trafen in den Bw Frankfurt-Griesheim, Hamburg-Altona, Hamm P und Villingen die ersten Serienloks ein. Die von Krauss-Maffei gelieferten Loks V 200 026 bis 055 standen fast alle termingerecht zu Beginn des Sommerfahrplans 1957 zur Verfügung, außerdem die V 200 006 bis 010 der Maschinenbau Kiel AG. Die Auslieferung der V 200 011 bis 025 durch die MaK zog sich wegen eines Streiks bis zum November 1957 hin. Als Letzte wurde die V 200 025 erst am 4. Januar 1958 dem Betrieb übergeben. Nunmehr beheimateten die Bw Hamburg-Altona und Frankfurt-Griesheim jeweils 18, das Bw Hamm P zwölf und das Bw Villingen sieben Maschinen. Alle 55 Exemplare der Baureihe V 200 zusammen legten jetzt monatlich rund eine Million Kilometer zurück, pro Lok im Schnitt also über 18 000 km. Hinsichtlich der höchsten laufplanmäßigen Tagesleistungen ragten die V 200 des Bw Hamm P mit 1237 km heraus, die auf der Schwarzwaldbahn eingesetzten Villinger Loks kamen hingegen nur auf 752 km.

Bei sehr niedrigen Temperaturen musste in langen Reisezügen ein Heizwagen mitgeführt werden (bei Göttingen, Januar 1963). ***Foto: D. Luckmann/Eisenbahnstiftung***

Der Bahnhof Wächtersbach war am 30. September 1961 geschmückt für den ersten elektrischen Zug nach Fulda. V 200 010 und eine P 8 rollen mit dem P 1859 an den Bahnsteig.

Im Mai 1959 legt eine V 200 mit einem Schnellzug nach Hamburg in Uelzen einen kurzen Zwischenhalt ein. ***Foto: H. Rauchhaupt/Slg. Baur***

Mit Verfügbarkeit der V 200 in großer Zahl konnten die Dampflokomotiven vor den „blauen", rein erstklassigen F-Zügen im Fahrplanjahr 1957/58 weitestgehend abgelöst werden. So erschienen die Paradepferde der aufstrebenden DB vor dem „Hanseat" und dem „Domspatz" sowie jetzt auch vor dem „Rheingold"-Stammzug. Zudem ging der mehr oder minder regelmäßig mit dem schadanfälligen VT 10 501 gefahrene „Senator" auf V 200 über (Weiteres siehe den Beitrag zum F-Zug-Einsatz). Neue Langlauf-Spitzenreiter waren F 56/55 „Blauer Enzian" zwischen Hamburg-Altona und Treuchtlingen via Bebra (688 km) und F 4/3 „Merkur" auf der Route Hamburg-Altona – Köln – Frankfurt (684 km). Zu F 4/3 sei angemerkt, dass dieses Zugpaar seit Sommer 1957 zwischen Münster und Essen nicht mehr über Hamm – Dortmund, sondern über Haltern – Gelsenkirchen fuhr,

Nord-Süd-Strecke: Eine V 200 erklimmt am 25. September 1962 mit einem D-Zug nach Hannover die 11‰-Rampe bei Mottgers.

wodurch sich der Laufweg von 702 km auf 684 km verkürzte. Noch getoppt wurden die Spitzenwerte des Fahrplanjahrs 1957/58 später allerdings mit den Durchläufen Hamburg-Altona – Stuttgart (722 km, 1958/59 mit D 484/483) und Hamburg-Altona – Ingolstadt (739 km, von 1960 bis 1962 mit D 54/53).

Schon ab 1957 drangen die V 200 in bedeutendem Umfang auch in den mittelschweren Schnellzugdienst vor, ferner übernahmen sie die Beförderung von Eilzügen und Expreßgutzügen (z.B. mit Expr 3050 Hamburg-Altona – Köln den Gegenzug zum bereits 1955 im Plan enthaltenen Expr 3049). Alle Zuggattungen berücksichtigt, betrug die durchschnittliche Anhängelast etwa 340 t. Außerdem wurde erstmals ein Güterzug planmäßig mit V 200 bespannt: Im Abschnitt Offenburg – Aachen Süd (490 km) zog eine Lok des Bw Frankfurt-Griesheim den zwischen Basel Bad Rbf und Montzen verkehrenden Sg 5545. Bereits 1956/57 hatten versuchsweise beim Bw Frankfurt (Main) 2 in Plänen der Dampflokbaureihe 50 eingesetzte V 200 bewiesen, dass sie sich prinzipiell auch für schwere Durchgangsgüterzüge eigneten und hierbei der 50er überlegen waren.

Eine Sonderstellung unter den mit V 200 bedachten Bahnbetriebswerken nahm das Bw Villingen ein. Dessen Maschinen befuhren hauptsächlich die steigungs- und krümmungsreiche Schwarzwaldbahn zwischen Offenburg und Konstanz, auf der Bodenseegürtelbahn kamen sie bis Lindau. Im Sommer 1958 weitete sich ihr Einsatzgebiet auf die Gäubahn nach Stuttgart und die Hochrheinstrecke zwischen Singen und Basel Bad Bf aus. Die versuchsweise auf zweimal 1200 PS Leistung gesteigerten V 200 054 und 055 beförderten im Winter 1957/58 probehalber Güterzüge auf der Schwarzwaldbahn. Erwartungsgemäß oder besser gesagt: aus Sicht der Diesellok-

Bahnübergang in Bingen mit Rollschranke: Die V 200 040 ist am 5. Oktober 1958 mit dem D 266 (Hagen – Basel) rheinaufwärts unterwegs. ***Fotos: Dr. Brüning (3)***

Lobby wunschgemäß zeigten sie sich dabei den Dampflokomotiven der Baureihe 44 überlegen – die zwar eine höhere Reibungslast besaßen, aber mit dem schweren Tender eben „viel Totgewicht“ schleppen mussten, was im bis zu 20 Promille steilen Abschnitt Hausach – Sommerau durchaus ein gravierender Nachteil war. Ab Sommer 1958 lösten die Dieselloks die 44er auf der Schwarzwaldbahn ab. Die V 200 mit 1100-PS-Motoren vermochten hier wohl 550 t zu schleppen, also 50 t mehr als die 44er, jedoch legte man die Grenzlast für Güterzüge nach häufig aufgetretenen Getriebeschäden auf 485 t fest.

Bestandszuwachs 1959

Allgemein herrschte Euphorie über den „Anbruch eines neuen technischen Zeitalters auf Schienen“. 1958 repräsentierte die V 200 049 auf der Weltausstellung in Brüssel die moderne Deutsche Bundesbahn. Wie keine andere Lokomotive wurde die V 200 zum Inbegriff des Strukturwandels bei der DB – als „Wirtschaftswunderlok“ ging sie in die Annalen ein. Dass sich die Zugförderung mit Langläufen und kurzen Wendezeiten, ergo einem sehr kilometerintensiven Einsatz wesentlich rationalisieren ließ, mussten auch die Freunde der Dampflokomotive anerkennen. (Zwar erzielten die ölgefeuerten 01[10] ähnlich hohe Laufleistungen, aber das waren für die Dampftraktion ungewöhnliche Spitzenwerte.) Obendrein glänzten die V 200 zunächst alles in allem mit sehr hoher Zuverlässigkeit.

Als besonderen Vorteil priesen DB und Industrie die Ausrüstung mit zwei Motoren, konnte doch notfalls mit nur einer Maschinenanlage weitergefahren oder – wenn man die volle Leistung nicht benötigte – ein Motor zur Treibstoffersparnis abgeschaltet werden. So erhielt Krauss-Maffei den Auftrag, nochmals 31 Lokomotiven zu liefern. Im Jahr 1959 ergänzten die V 200 056 bis 086 die Bestände der schon mit V 200 bestückten Bahnbetriebswerke. Nach ersten Umbeheimatungen ergab sich Ende 1959 folgende Verteilung: Frankfurt-Griesheim (15 Stück), Hamburg-Altona (19), Hamm P (32) und Villingen (20). Die große Instandhaltung oblag dem AW Nürnberg.

Die Laufpläne der Griesheimer und Altonaer V 200 umfassten, bei einem Tagespensum von teils über 1200 km, vor allem

V 200 026 und eine Schwesterlok mit D 469 (Konstanz – Hannover) in Triberg (25.6.1961). ***Foto: H. G. Knapp***

Mit einem Sonderzug kehrte das Team von Eintracht Frankfurt vom Endspiel in Berlin am 28. Juni 1959 gegen Kickers Offenbach in die Mainmetropole zurück. ***Foto: R. Palm***

F- und D-Züge auf der Nord-Süd-Strecke. Zu den Starleistungen auf dieser Magistrale zählte nach wie vor der „Blaue Enzian“, leider schon auf dem Abstellgleis stand seit April 1959 die für ihn verwendete Wagengarnitur des legendären Henschel-Wegmann-Zuges. Das Bw Hamburg-Altona setzte die V 200 ab 31. Mai 1959 auch im Wendezugdienst zwischen Hamburg und Lübeck ein. Dabei bildeten sechs ym-Mitteleinstiegswagen den „Zugstamm“, der stets Richtung Lübeck geschoben wurde. In den Hauptverkehrszeiten (HVZ) verstärkte man den Zugstamm um eine zweiteilige Doppelstock-Einheit der ehemaligen Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE), die ab Herbst 1959 in Richtung Hamburg stets vor der sonst an der Spitze befindlichen V 200 lief. Die Lok war also inmitten des Zuges eingereiht und wurde in beiden Richtungen von einem Steuerabteil aus gesteuert. Später kuppelte man dem „Doppeldecker“ noch bis zu zwei zusätzliche Mitteleinstiegswagen vor, in der HVZ befanden sich nun an beiden Zugenden einstöckige ym-Wagen mit Steuerabteilen. (Derartige Verstärkungseinheiten

Mit dem F 33 „Gambrinus“ nach Hamburg jagt die V 200 074 im September 1965 beim Lengericher Tunnel Richtung Osnabrück. ***Foto: U. Hesse/Slg. Gumbert***

V 200 005 in Marburg (12. Oktober 1961). ***Foto: Dr. Brüning***

Die V 200 065 vom Bw Villingen hat am 2. April 1961 mit dem E 735 (Lindau – Basel – Freiburg/Breisgau) Schaffhausen erreicht. ***Foto: U. Montfort***

Schwarzwaldbahn: V 200 038 mit D 370 (Dortmund – Konstanz) auf Bergfahrt oberhalb von Niederwasser, aufgenommen am 17. September 1963.

verkehrten tagsüber auch eigenständig als Kurz-Wendezüge.) Anzumerken ist, dass die Wendezugleistungen um 1962/63 auf V 160 (anfangs nur „Lollos“ der Vorserie) übergingen und erst 1969 wieder von V 200 (jetzt 220) übernommen wurden.

Die Hammer V 200 hatten infolge Elektrifizierung der linken Rheinstrecke zwischen Mainz und Köln im Jahr 1959 zwar den spektakulären Langlauf Frankfurt – Köln – Hamburg eingebüßt, wurden aber weiterhin sehr kilometerintensiv hauptsächlich auf den Rollbahnen vom Rhein-Ruhr-Gebiet nach Hamburg sowie Hannover eingesetzt. Darüber hinaus erreichten sie Kiel, Braunschweig, Helmstedt und Oebisfelde. Von 1962 bis 1966 erfüllten sie die ehrenvolle Aufgabe, zwischen Duisburg und dem niederländischen Arnheim den neuen „Rheingold“ (F bzw. TEE 9/10) befördern zu dürfen. Ab Sommer 1962 erschienen in den Laufplänen auch wieder die bereits 1957/58 mit V 200, zwischenzeitlich aber mit Schnelltriebwagen gefahrenen F 13/14 „Dompfeil“, F 15/16 „Sachsenroß“ und F 17/18 „Germania“ zwischen Köln bzw. Bonn und Hannover. Am Laufplantag 21, der unter anderem das Zugpaar F 1/2 „Hanseat“ von Hamm über Bremen nach Kiel und zurück enthielt, mussten die Loks im Sommer 1962 beachtliche 1410 km bewältigen!

Während des Sommerabschnitts 1960 wurden V 200 des Bw Hamm in einem fünftägigen Umlaufplan versuchsweise einmännig gefahren. Bisher war offenbar noch zweimännige Besetzung üblich, in den Heizperioden war sie wegen der Überwachung des Heizkessels durch einen Beimann jedenfalls bei längeren Fahrzeiten obligatorisch. Nach Einbau fernbedienter Abschlammvorrichtungen ging die DB generell auch im Winter zur Einmannbesetzung über, was die betriebswirtschaftlichen Vorteile der Dieseltraktion gegenüber der Dampfzugförderung weiter vergrößerte.

Nach der Euphorie die Krise

Andererseits forderte die häufige Dauerbeanspruchung der V 200 unter Volllast nun ihren Tribut. Die Langläufe auch vor schweren Zügen bei gestrafften Fahrzeiten und der angestrengte Dienst auf Mittelgebirgsstrecken, insbesondere der Schwarzwaldbahn, hatten den dafür nicht konzipierten Lokomotiven einfach zu viel abverlangt. An den Getrieben traten schwere Schäden auf. Im Sommer 1961 brach die Schnellzugförderung mit der V 200 regelrecht zusammen. 42 von 86 Maschinen waren außer Gefecht gesetzt. Die „V 200-Krise“ verlängerte etlichen Schnellzug-Dampflokomotiven das Leben. Auf der seit 1959 offiziell „voll verdieselten“ Schwarzwaldbahn sprangen Villinger P 10 in die Bresche.

Erst 1963/64 normalisierte sich der Einsatz der V 200 wieder. Freilich gab es nun keine Langläufe zwischen Norddeutschland und Bayern mehr. Die Nord-Süd-Strecke Hannover – Würzburg war seit Mai 1963 komplett elektrifiziert. Im Dezember 1964 erreichte der Fahrdraht Bremen, im April 1965 Hamburg. Ab September 1968 ging es auch zwischen Osnabrück und Hamburg sowie Hamm und Hannover mit elektrischer Kraft voran. Zumeist auf Nebenfernstrecken fand die DB für die Starloks der Wirtschaftswunderjahre ein neues Betätigungsfeld.

Abb.: Slg. Ponzlet

Auf der langen 20‰-Steigung der Schwarzwaldbahn muss sich die V 200 038 mit dem D 370 nach Konstanz am 18. Mai 1959 gehörig anstrengen (bei Niederwasser). UNTEN: Mit dem aus sechs Wagen gebildeten E 678 (Offenburg–Konstanz) hat die V 200 055 am 18. September 1963 bei Gutach weniger Mühe. ***Fotos: Dr. Brüning (3)***

VON DEN GROSSEN MAGISTRALEN VERDRÄNGT

Rund acht Jahre nach Erstzuteilung der Vorauslokomotiven musste sich das Bw Frankfurt-Griesheim von seinen V 200 trennen. Ausschlaggebend für diesen Schritt war die am 1. Oktober 1961 erfolgte Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Hanau und Fulda. Zwar konnten neun Griesheimer V 200 auch im Winter 1961/62 nochmals laufplanmäßig beschäftigt werden. Es überwogen aber die an sechs Plantagen von Würzburg aus erbrachten Leistungen u.a. nach Heidelberg, Heilbronn, Bamberg, Treuchtlingen und München (über Ingolstadt). Im Mai 1962 gab das Bw Frankfurt-Griesheim elf V 200, darunter die fünf Vorauslokomotiven, nach Würzburg ab. Das als Personaleinsatz-Stützpunkt längst mit dieser Baureihe vertraute fränkische Bahnbetriebswerk setzte die V 200 weiterhin auf den Strecken nach Heidelberg, Heilbronn und Bamberg ein, außerdem anfangs noch auf der Nord-Süd-Strecke und bis 1965 nach Treuchtlingen. Heimisch blieb die Baureihe V 200 respektive 220 in Würzburg bis zum Sommer 1975, wobei sich am längsten die am 24. Juli 1975 nach Oldenburg abgegebene 220 001 hielt.

Die V 200 061 übersiedelte im Mai 1962 vom Bw Frankfurt-Griesheim zum Bw Kempten, wohin im gleichen Monat auch die V 200 014 und 015 vom Bw Hamm P gelangten. Die drei Loks und die im Oktober 1962 aus Hamburg-Altona hinzugekommene V 200 019 übernahmen vor allem Schnellzugleistungen auf der Allgäustrecke München – Lindau, sie läuteten das Ende

Hindenburgdamm: 012 mit Schnellzug nach Hamburg samt V 200 am Zugschluss (Juni 1969). ***Foto: U. Hesse/Slg. Gumbert***
LINKE SEITE OBEN: Spiegelbild: Eine Würzburger V 200 und eine Neubaudampflok der Baureihe 23 wurden am 31. Dezember 1972 mit E 1556 bei Bad Friedrichshall-Jagstfeld auf Film gebannt. ***Foto: H. G. Knapp***
LINKS: V 200 017 im Bw Helmstedt (30. April 1966). ***Foto: Dr. Engstfeld***

der umgebauten S 3/6 alias 18[6] ein. Nach Zuteilung fabrikneuer V 200[1] konnte das Bw Kempten jedoch schon im Sommer 1965 auf die V 200[0] verzichten.

Ebenfalls nur kurz währte die Beheimatung der V 200 in Limburg (Lahn). Als Erste traf dort im Mai 1964 die V 200 016 aus Villingen ein, im Frühjahr und Frühsommer 1965 folgten weitere sieben bisher in Villingen oder Kempten beheimatete Maschinen. Das Bw Limburg (Lahn) setzte sie u.a. vor D-Zügen zwischen Frankfurt (Main) und Kaiserslautern sowie vor D 41/42 und F 43/44 zwischen Frankfurt (Main) und Kassel ein. Die Zuweisung neuer V 160, indirekt auch die Elektrifizierung der Main-Weser-Bahn, machte die V 200 im Sommer 1967 in Limburg (Lahn) entbehrlich.

Der acht Loks umfassende Limburger Bestand wechselte geschlossen zum Bw Kaiserslautern. Der dort aufgestellte Umlaufplan enthielt überwiegend Eilzug- und Schnellzugleistungen auf den Strecken Bingerbrück – Kirn – Saarbrücken, Bingerbrück – Kaiserslautern – Karlsruhe und Frankfurt – Kaiserslautern. Dabei blieb es im Wesentlichen bis zur Ablösung durch 218er Ende Mai 1973.

Neuer Höchstbestand in Hamm

Bei den „klassischen" Heimatdienststellen in West- und Norddeutschland, Bw Hamm P und Bw Hamburg-Altona, glänzten die V 200 bis über die Mitte der 1960er Jahre hinaus mit sehr hohen Laufleistungen (Ta-

Besuch im Bw Hamm P im Mai 1964

Reinigung der Frontscheiben (Bw Hamm P, 1964). ***Foto: R. Reuschel***

1964 war uns sechzehnjährigen Eisenbahnfreunden bereits klar, dass wir die nächsten paar Jahre nutzen müssten, um Dampflokomotiven im alltäglichen Plandienst zu erleben, und bereisten deshalb in den Schulferien etliche Strecken und Bahnbetriebswerke unserer westfälischen Heimat. Was uns nicht daran hinderte, als ersten Besuch eines großen Bahnbetriebswerkes das Bw Hamm P auszuwählen, das damals wohl interessanteste Heimat-Bw von Diesellokomotiven der DB – und seit 1958/59 absolut dampffrei. Neben der Beheimatung von meist mehr als 30 V 200 wurden hier auch Prototypen im Planstreckenbetrieb getestet, so die V 300 001, V 320 001 und die dieselelektrische DE 2000.

Als wir, Schüler des Ostendorf-Gymnasiums Lippstadt/Westf., das Bw Hamm P besuchten, fuhren wir zunächst auf der damaligen Kursbuchstrecke 232 mit dem E 4620 Paderborn – Lippstadt – Soest – Hamm (Westf.) – Dortmund, Abfahrt Lippstadt ca. 9 Uhr früh, nach Hamm. Den Zug führte planmäßig eine 78er vom Bw Paderborn. Von Hamm Hbf bis zum Bw Hamm P kamen wir mit einem VT 95, der hier exklusiv für Lokpersonal pendelte. Gleich mal ein großes Lob „posthum" an die Verwaltungen und Personale der Bw Hamm – gleichgültig ob P oder G: Wir haben nie wieder derart großes Entgegenkommen von Eisenbahnern erfahren wie hier in Hamm (Westf.)!

Der Rechteckschuppen des Bw Hamm P war damals ausgestattet zur Bevorratung und Reparatur der V 200, der Dieseltriebwagen VT 95 und VT 98 sowie der komfortablen elektrisch betriebenen Akkumulatoren-Triebwagen der Baureihe ETA 150 – mein bis heute favorisiertes Nahverkehrs-Schienenfahrzeug.

Ein freundlicher Begleiter in anthrazitschwarzem, sauberem Dienstkittel kann uns an diesem Tag im Mai drei Diesellokomotiven zeigen und sachverständig erklären. Ich will hier versuchen, unser Gespräch von vor 54 Jahren ausschnittweise möglichst echt wiederzugeben: „Wie ihr seht, sind bis auf die V 200 036 alle ausgeflogen. Und auch diese Maschine wird nach ihrer Wäsche und einer kurzen Funktionsprüfung wieder starten. Unsere V 200 sind sehr zuverlässige Loks mit seltenen Ausfällen." Ich frage: „Das für die V 200 zuständige AW Nürnberg ist weit entfernt. Was können Sie selbst reparieren?" – „Wir schicken sie nur zu großen Fristarbeiten, Reparaturen oder nach Unfällen nach Nürnberg. Ihr seht dort zahlreiche komplette V 200-Drehgestelle mit den häufigsten Verschleißteilen, die wir gleich hier komplett wechseln und so eine Menge Zeit und Kosten sparen können. Die an den beweglichen Teilen verschlissenen Drehgestelle werden dann nach Nürnberg verfrachtet und dort überholt."

Wir besteigen die frisch gewaschene V 200 036. Der hoch liegende Führerstand ist aufgrund seiner exponierten Lage fast schon eine Lokführer-Kanzel. Unser Begleiter zeigt uns beim Gang durch den Maschinenraum die beiden 1100-PS-Motoren und alle Aggregate. Was damalige Dieselloks mit den Dampflokomotiven eint, ist die Dampferzeugung für die Heizung. Was die Dampflok als Nebenprodukt liefert, muss die V 200 eigens mit einem schwergewichtigen Zusatzkessel erzeugen.

Ich will es einfach wissen: „Vor der V 200 hatten Sie hier die drei 05-Dampfloks. Wie waren die im Alltag?" Unser Begleiter schaut uns eindeutig triumphierend an: „Naja. Die drei Sonderlinge waren keine Serienloks, also im Umgang schwierig und störanfällig. Einzelne Bauteile waren extrem kostspielig; zum Beispiel sind Treibräder mit 2300 mm Durchmesser für 140 km/h Höchstgeschwindigkeit blanker Unsinn. Die V 200 kommt mit weniger als einem Meter Treibraddurchmesser aus. Allein daran sieht man, dass die Bauprinzipien der Dampflokzeit heute keinen Bestand mehr haben können." Mein Freund kontert: „Aber die 01[10] kann heute noch bestehen." – „Sie ist in der Tat leistungsfähiger als die V 200, außer man würde sie auf der Schwarzwald- oder Allgäubahn gegen die V 200[1] antreten lassen", bescheinigt unser Begleiter.

Von der V 200 geht es hinüber zur V 300 001. Auf den ersten Blick sind äußerlich, abgesehen vom Größenunterschied, kaum Unterschiede festzustellen. Nur dass die Farbgebung der V 200 gelungener ist: insgesamt kontrastreicher als die helleren, leicht verwaschen wirkenden Rot- und Beigetöne der V 300. Nach Erklettern des Führerstandes eine herbe Enttäuschung: Wir können hier mit etwas mehr als 185 cm Körperlänge nicht aufrecht stehen! „Das größere Getriebe unter den Führerständen nimmt ordentlich Platz weg", erklärt unser Begleiter.

Anschließend nähern wir uns der DE 2000, einem Prototyp von Henschel und Siemens mit dieselelektrischem Antrieb. Die äußere Form mit den stürzenden Frontflächen ist gewöhnungsbedürftig. Unser Fachmann aber weiß: „Der Luftwiderstandswert ist nicht schlechter als bei der V 200. Und die stürzenden Glasflächen halten Sonneneinstrahlung und Aufwärmung weit besser fern als die schräg nach oben stehenden Fenster der V 200." Uns gefällt am meisten die angenehme Geräumigkeit des Lokführerplatzes: Hier gibt es keinen Getriebekasten unter dem Fußboden, und die Decke wölbt sich hoch über unsere Köpfe. Das Bedienpult wirkt aufgeräumt, logisch-übersichtlich und im besten Sinne modern – weit besser als bei jeder Diesel- oder Elektrolok jener Zeit.

Am Ende zeigt unser Begleiter noch die Ladestation für den ETA 150. Dass es diese schönen Akkutriebwagen damals schon auf rund 300 km Tageslaufleistung brachten, sollte heutigen Elektroauto-Freunden zu denken geben: Alles geht, wenn man es nur will! Und ich wünsche mir bald wieder Akku- statt Dieseltriebwagen!

Mit dem Bw-eigenen Schienenbus der Baureihe VT 95 wieder in Hamm Hbf angekommen, erwartet uns die Altkessel-41 027 vom Bw Hamm G vor dem Personenzug Hamm – Soest – Lippstadt – Paderborn mit vier Umbau-Vierachsern. Besonders beeindruckt hat mich die Zuverlässigkeit der V 200 im Betrieb, so dass wir sie an jenem Tag im Mai 1964 im Bw Hamm P kaum zu Gesicht bekamen, weil sie alle unterwegs waren.

TEXT: REINHART REUSCHEL

gesspitzen von über 1000 km). In Hamm erreichte der Bestand im Mai 1965 mit 35 Maschinen sogar einen neuen Höchstwert. Dabei war das Einsatzgebiet infolge Elektrifizierung der Strecken von Köln/Düsseldorf über Wuppertal und Hagen nach Dortmund bzw. Hamm (1963/64) schon etwas geschrumpft. Nach Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Hamm/Haltern und Osnabrück im Jahr 1966 ging der Bestand nur geringfügig auf 33 Loks zurück. Noch immer gab es für sie auf der Achse Hamm – Hannover – Helmstedt/Oebisfelde und auf der Rollbahn zwischen Osnabrück und Hamburg genug Beschäftigung. Bloß eine organisatorische Maßnahme war übrigens die am 1. September 1966 erfolgte Vereinigung der bisher selbstständigen Bw Hamm G und P zum Bahnbetriebswerk Hamm (Westfalen). Die Mitte September 1966 von Villingen nach Hamm umbeheimatete V 200 038 mit automatischer Mittelpufferkupplung wurde in einem eigenen Plantag vor dem „Heckeneilzugpaar" E 739/740 zwischen Paderborn und Hamburg auf der Route über Altenbeken, Herford, Nienburg (Weser) und Verden (Aller) eingesetzt; auch nach im Oktober 1968 erfolgter Umbeheimatung der nunmehrigen 220 038 zum Bw Hamburg-Altona blieb dieser Umlauf erhalten.

Das Bw Hamburg-Altona betraute die V 200 ab 1963/64 vermehrt mit dem Eil-

OBEN: Staatsbesuch der Queen in Deutschland im Jahr 1965: Kurzer Zwischenstopp in Soest am 26. Mai. Den Sonderzug zogen zwei V 200⁰, die Presse fuhr mit einem VT 12.5. ***Foto: K. Gerke/Slg. von Neumann***

Die Hamburger V 200 020 wartet im Frühjahr 1963 in Treuchtlingen auf eine Rückleistung Richtung Norden, die E 18 34 hat einen F-Zug am Haken. ***Foto: G. Stoffl***

Mit dem Eilzug 342 von Kassel nach Düren trifft die V 200 066 am 6. Januar 1968 in Bestwig ein. ***Foto: Dr. Engstfeld***
Von 1962 bis 1965 waren V 200⁰ in Kempten stationiert: D-Zug Genf – München bei Röthenbach (Januar 1963). ***Foto: W. Doh/Slg. Wollny***

V 200 065 und 01 149 mit E 572 bei Stuttgart-Bad Cannstatt (1965). ***Foto: U. Montfort***

220 057 mit E 1656 (Bayreuth – Konstanz) in Stuttgart Hbf (1973). ***Foto: K. Koschinski***

und Schnellzugdienst nach Flensburg und Kiel sowie auf der Marschbahn nach Westerland (wo jedoch 1967/68 mit der Baureihe 01[10] Öl wieder Dampfloks die Vorherrschaft erlangten). Als spezielles Aufgabengebiet kam die Bespannung der Autotransportzüge über den Hindenburgdamm zwischen Niebüll und Westerland hinzu; allein dafür wurden in der Hauptsaison bis zu vier Lokomotiven benötigt. Auf der Vogelfluglinie nach Puttgarden teilten sich die V 200[0] die Zugförderung mit neu dem Bw Lübeck zugewiesenen V 200[1], wozu (wie auf anderen Strecken in Schleswig-Holstein) auch Güterzüge gehörten.

Von 1963 bis 1965 beförderten Altonaer V 200 die zuvor von VT 08.5 (als Ft) gefahrenen Zugpaare D 42/41 „Senator" zwischen Hamburg und Kassel sowie F 44/43 „Roland" zwischen Bremen und Kassel; im Abschnitt Kassel – Frankfurt wurden F 44/43 zeitweilig mit V 200, ansonsten noch mit 01[10] bespannt. Des Weiteren enthielten die Laufpläne F-Züge auf der Rollbahn ins Ruhrgebiet. Allerdings mussten die V 200[0] hier die Zugpaare F 2/1 „Hanseat" und F 4/3 „Merkur" an im Jahr 1965 dem Bw Hamburg-Altona zugeteilte V 200[1] abtreten. Bis September 1968 verblieb ihnen jedoch zwischen Hamburg und Dortmund das ebenfalls rein erstklassige Zugpaar F 34/33 „Gambrinus". Ab 1966 kamen die V 200[0] über Osnabrück auch ins niederländische Oldenzaal (D 196/195).

Die ab 1. Januar 1968 als Baureihe 220 geführten V 200[0] verteilten sich am Stichtag der Umzeichnung wie folgt: Hamm (33 Stück), Hamburg-Altona (17), Villingen (15), Würzburg (13), Kaiserslautern (8).

Mit der Umbeheimatung von elf Maschinen zum Bw Hannover begann beim Bw Hamm im Mai 1968 der große Aderlass. Infolge Elektrifizierung der Strecken Hamm – Hannover und Osnabrück – Hamburg löste das westfälische Bahnbetriebswerk seinen 220-Bestand 1968/69 fast völlig auf. Die meisten Loks wechselten wiederum zum Bw Hannover, einige zum Bw Würzburg und die 220 038 mit Mittelpufferkupplung zum Bw Hamburg-Altona. Lediglich die 220 078 wurde erst im Oktober 1970 nach Hannover abgegeben. Übrigens handelte es sich bei der 220 078 praktisch um eine neu aufgebaute Maschine. Als Zuglok des E 767 Oberhausen – Arnheim (NL) war die damalige V 200 078 am 31. August 1964 bei Westervoort frontal mit einem entgegenkommenden Dieseltriebzug der NS zusammengestoßen. Die bis zum Dezember 1965 dauernde Wiederinstandsetzung unter Verwendung eines neuen Rahmens

Abb.: Slg. Ponzlet

Schnellzuglok-Parade im Würzburger Hauptbahnhof am 3. Mai 1973: 220 084 mit D-Zug nach Heidelberg, 110 339 sowie eine weitere 110. ***Foto: W. Löckel***

Mai 1975: 220 030 mit Wendezug und 221 109 mit D-Zug aus Lübeck begegnen sich in Hamburg. ***Foto: H. Oesterling/Archiv Meinhold***

220 024 mit Autoreisezug nach Westerland bei Hochdonn (um 1971). ***Foto: E. Landes/Sammlung Eisenbahnfreunde Hannover***

und eines neuen Lokkastens von Krauss-Maffei kostete rund 655 000 DM. Und noch eine Notiz sei eingefügt: Die seit langem dem Bw Hamm P zugeteilte sechsachsige „V 200-Version", die V 300 001 bzw. 230 001, rollte im Januar 1970 zum Bw Lübeck und wurde von dort einige Monate später an das Bw Hamburg-Altona weitergereicht (siehe Kapitel ab Seite 40).

Die Hannoveraner 220 waren überwiegend auf den Strecken nach Helmstedt und Oebisfelde eingesetzt, fuhren aber auch von Hameln über Paderborn nach Hagen sowie über Osnabrück nach Bentheim. Nach Abgabe einiger Lokomotiven nach Hamburg-Altona pendelte sich der 220-Bestand des Bw Hannover ab Sommer 1969 bei 17 bzw. 18 Maschinen ein, stieg durch Zugänge aber 1973 nochmals auf 22 Stück an.

Letzte Bastionen im Norden

Der 220-Bestand des Bw Hamburg-Altona erreichte im September 1969 die Höchstmarke von 27 Lokomotiven. Doch im Zuge einer von der DB-Hauptverwaltung veran-

Bei der Eröffnung der Containerbrücke am Burchardkai im Hamburger Hafen war 1967 die V 200 051 zugegen. ***Foto: Slg. Kobschätzky***

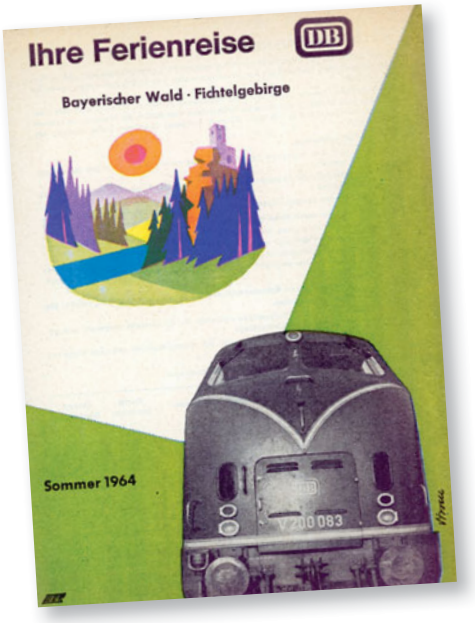
Eine Oldenburger 220 überquert im September 1977 in Bremen die Weser (rechts das Schulschiff Deutschland). ***Foto: U. Hesse/Slg. Gumbert***

lassten Typenkonzentration entwickelte sich ab 1972 das Bw Lübeck zur wichtigsten Heimatdienststelle für die Baureihe 220. Dorthin gelangten in zwei Schüben im Februar und April 1972 sämtliche Altonaer Maschinen. An den Einsätzen in Schleswig-Holstein und im Großraum Hamburg änderte sich dadurch wenig. Beibehalten wurde auch der 1969 wieder auf die Baureihe 220 übergegangene und 1970 über Lübeck hinaus bis Travemünde erweiterte Wendezugdienst. Später praktizierte man bei den Langzügen des Hamburg-Lübecker Berufspendelverkehrs häufig eine Zugtrennung in Lübeck: Die Zugstämme mit der schiebenden 220 fuhren bis Travemünde oder Kiel weiter, die je einen „LBE-Doppeldecker" enthaltenden Verstärkungseinheiten bekamen eine 212 vorgespannt und liefen z.B. weiter bis Neustadt (Holstein) oder sogar Puttgarden. Gelegentlich gab es auch zusammengestellte Verstärkungsgruppen mit zwei Doppelstock-Einheiten zu sehen. Nach Zugang weiterer 220 aus Kaiserslautern (1973) sowie aus Würzburg und Villingen (1974/75) erhöhte sich der Lübecker Bestand im Juni 1975 auf 36 Loks. Ihr reguläres Einsatzgebiet reichte jetzt von Kiel, Oldenburg (Holstein) und Lübeck-Travemünde im Norden bis Bad Harzburg und Kreiensen im Süden, im Westen erstreckte es sich bis Cuxhaven und Bremerhaven.

Das Einsatzgebiet der Oldenburger 220 reichte bis zum Harz. Mit einem Eilzug nach Bad Harzburg passiert die 220 055 am 16. Mai 1981 den Bahnübergang an der Ausfahrt in Goslar. ***Foto: R. Wiesemeyer***
UNTEN: Die 220 061 wurde am 14. April 1980 auf der Strecke Bassum – Bünde nördlich von Rahden mit dem „Heckeneilzug" E 3675 (Wilhelmshaven – Bremen – Bielefeld – Paderborn) im Bild festgehalten. Am Zugschluss ist ein Vorkriegseilzugwagen zu erkennen. ***Foto: W.-D. Loos***

Ausgesprochen großräumig eingesetzt waren Anfang der 1970er Jahre auch noch die 220 des Bw Villingen. Neben der Schwarzwaldbahn, der Bodenseegürtelbahn und der Gäubahn befuhren sie die Strecken von Stuttgart nach Nürnberg (sowohl über Aalen als auch über Backnang), ferner erreichten sie Amberg, Bayreuth, Hof und Schirnding. Das Terrain in Nordbayern eroberten dann jedoch die stärkeren 221.

Bereits drei Monate vor Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Schwarzwaldbahn im Abschnitt Offenburg – Villingen gab das Bw Villingen die letzten 220 Ende Mai 1975 an das Bw Oldenburg ab. Dorthin gelangten, nach einem kurzlebigen Intermezzo beim Bw Braunschweig (1975/76), zum Sommerfahrplan 1976 auch die Hannoveraner Maschinen. Somit war die Konzentration der Baureihe 220 auf die beiden



Faltblatt von 1964. Abb.*: Slg. Ponzlet*
RECHTS: Die 220 022 vom Bw Oldenburg trifft am 24. Januar 1981 mit E 2872 in Oker am Nordrand des Harzes ein. Nach einem kurzen Zwischenhalt geht es weiter nach Goslar. *Foto: W.-D. Loos*

norddeutschen Bahnbetriebswerke Oldenburg (48) und Lübeck (36) abgeschlossen. Die 220 012, 023 und 060 trugen seit 1975 den ozeanblau-beigen Anstrich ohne das charakteristische „V“, weiteren 220 blieb dieses unpassende Farbkleid erspart. Zwei Loks hatte die DB inzwischen unfallbedingt ausgemustert: am 12. Oktober 1973 die Villinger 220 086 und am 22. Februar 1975 die Lübecker 220 008.

Die Oldenburger 220 kamen in ganz Niedersachsen herum, im Osten bis Wolfsburg, im Süden bis Kreiensen, im Nordwesten bis Norddeich Mole. Außerdem wendeten sie im nordrhein-westfälischen Oberhausen. Auf der Emslandstrecke hatten die 220 schon 1975 die letzten Schnellzug-Dampflokomotiven der Baureihe 012 ersetzt. Zwischen Rheine und Emden beförderten sie auch Güterzüge, die Ablösung der Baureihe 043 vor den 4000-t-Erzzügen

Die Oldenburger 220 034 bringt am 18. April 1977 bei Wolfsburg den D 446 (Dresden – Köln) nach Hannover. *Foto: Ch. Ernst*

„Zu frohen Stunden" lautet der Titel des Prospekts mit Tipps für vergünstigte Ausflugsfahrkarten, den der Reisedienst der BD Hamburg 1969 herausgegeben hat. ***Abb.: Slg. Ponzlet***

blieb 1976/77 aber nach Oldenburg umbeheimateten 221 vorbehalten.

Ab 1978 musterte die DB die Baureihe 220 systematisch aus, darunter schon 1978 die 220 002 und 003 sowie mit den 220 001, 004 und 005 im Jahr 1980 auch die übrigen Vorserienlokomotiven. Etliche Maschinen wurden ins Ausland verkauft. So erwarb die Firma Heitkamp sieben Exemplare für den Bauzugdienst in Saudi-Arabien, vier gelangten über die französische Firma DEHE Montcocol in den Bauzugdienst nach Algerien und 13 wanderten nach Italien aus, wo sie bei Gleisbaufirmen und Privatbahnen Verwendung fanden.

Im Dienst der Bundesbahn standen 220er ab Sommerfahrplan 1983 nur noch beim Bw Lübeck. Dieses setzte sie bis zum 2. Juni 1984 planmäßig ein. Die letzten vier der kurz danach abgestellten Maschinen – 220 007, 014, 018 und 041 – wurden per 31. Dezember 1984 ausgemustert. Sieben Maschinen kamen nach Ankauf durch die Schweizerischen Bundesbahnen als Am 4/4 wieder in Fahrt, wovon sechs nach ihrem Ausscheiden bei den SBB erneut in deutschen Besitz gelangten (siehe Kapitel zu den Auslandsverkäufen ab Seite 90).

Die am 15. Juni 1978 z-gestellte und am 11. November 1978 aus dem regulären Bestand gestrichene 220 002 war im AW Nürnberg aufbewahrt worden. 1983/84 im Rahmen einer Hauptuntersuchung U 3 weitgehend in den Ablieferungszustand versetzt, nahm sie 1985 an den Jubiläumsparaden zum 150. Geburtstag der deutschen Eisenbahnen teil. Wie auch die ebenfalls in den DB-Museumsbestand übernommene V 200 007 beförderte sie noch viele Jahre lang Sonderzüge. Am 17./18. Oktober 2005 brannte die V 200 002 bei der Feuersbrunst im Bw Nürnberg Hbf (Gostenhof) aus, die Verschrottung im Juli 2006 besiegelte endgültig ihr Schicksal.

Mindestens 20 Exemplare der Baureihe V 200^0 sind bis heute (Stand Anfang 2018) erhalten, davon zwölf in Deutschland und bekanntermaßen noch acht in Italien. Aufschluss über die in Deutschland vorhandenen Maschinen gibt die Tabelle auf Seite 102. Über die Lokomotiven in Italien informiert das Auslandskapitel. Dort sind auch fünf weitere möglicherweise noch existente V 200^0 (drei in Italien, je eine in Algerien und Spanien) erwähnt. Unklar ist außerdem der aktuelle Verbleib der im Jahr 2000 von der Eisenbahn-Betriebsgesellschaft (EBG), Altenbeken, zur Aufarbeitung ins ZOS-Werk Nymburk (Tschechien) geschickten 220 013; bekannt ist ihr Verkauf im Jahr 2004 an die britische Railconsulting Ltd. Einen Gesamtüberblick gibt die Liefer- und Verbleibsliste auf de Seite 110. ❑

Hamburg Hbf, 1976: 220 020 steht mit einem Eilzug nach Cuxhaven zur Abfahrt bereit, 220 010 mit einem Wendezug nach Ahrensburg. ***Foto: K. Koschinski***

Die vielbeschäftigte V 200 033 der Museumseisenbahn Hamm wird deutschlandweit eingesetzt. Ein Blick durch die typischen großen Maschinenraumfenster fasziniert (Juli 2015). *Foto: H. Bloem*

220 053 und 220 031 mit DSB-Zug 957 bei Tinglev (Juli 1981). ***Foto: A. Dumjahn***
UNTEN: Die Heizöltanks einzelner Stellwerke sind nur auf dem Schienenweg erreichbar. Am 15. Dezember 2016 wurde zunächst das Stellwerk in Duisburg-Hamborn mit Heizöl versorgt, anschließend fuhr die V 200 033 weiter nach Duisburg-Walsum. ***Foto: B. Piplack***

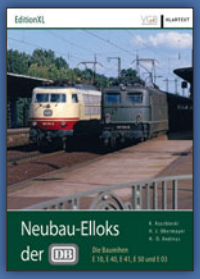
Mietloks in Dänemark

Besondere Erwähnung verdient der Einsatz von Lokomotiven der Baureihe 220 bei den Dänischen Staatsbahnen (DSB). Diese hatten bei Thyssen-Henschel Dieselloks der Reihe ME bestellt, die nicht termingerecht zum Sommerfahrplan 1981 geliefert werden konnten. Um den vertraglichen Verpflichtungen nachzukommen, mietete Thyssen-Henschel von der DB neun 220er an. Am 24. Mai 1981 wurden die Oldenburger 220 022, 031, 037, 051, 053, 075 und 076 sowie die Lübecker 220 013 und 014 über Flensburg nach Dänemark überführt. Das Bw Aarhus bespannte mit den Loks stets in Doppeltraktion Reise- und Güterzüge in Jütland und auf Fünen. Anlässlich fälliger Fristarbeiten kam es zum Austausch der Maschinen, so dass auch die Lübecker 220 010, 012, 015, 026, 039, 048, 060 und 074 zeitweilig in Dänemark Dienst verrichteten. Nach Beendigung des Mietvertrags am 28. September 1981 kehrten alle Loks nach Deutschland zurück.

Die Bundesbahn im XL-Format

Weitere Bände aus der Edition XL

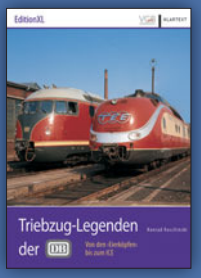
Die DB in den 1950ern, 1960ern und 1970ern
Best.-Nr. 601501



Neubau-Elloks der DB
Best.-Nr. 601502

Erz, Stahl und Eisenbahn
Best.-Nr. 601503

Legendäre Züge
Best.-Nr. 601602

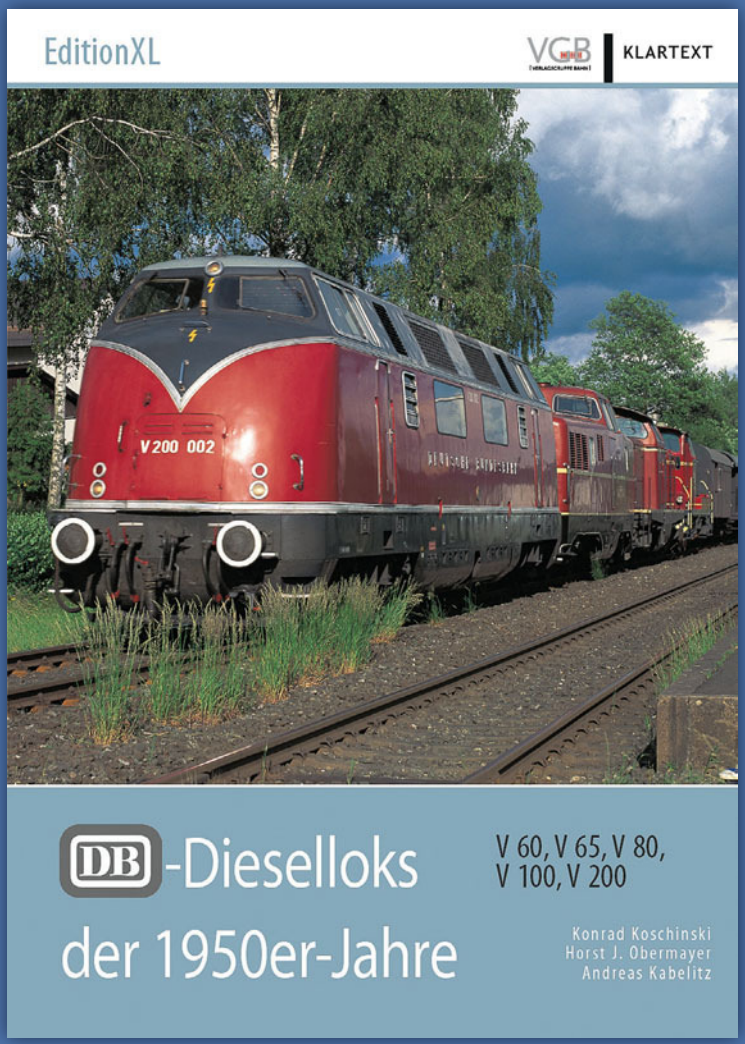


Triebzug-Legenden der DB
Best.-Nr. 601603

Die letzten Dampf-Paradiese
Best.-Nr. 601702

NEU

Kult-Dieselloks der Deutschen Reichsbahn (DR)
Best.-Nr. 601801



Dieser reich bebilderte Sammelband, entstanden aus den renommierten Sonderausgaben des „Eisenbahn-Journals", bietet ein erschöpfendes Porträt der beliebten DB-Diesellok-Klassiker der 1950er-Jahre. V 60, V 65, V 80, V 100 und V 200 – was seinerzeit für Innovation und Strukturwandel, für Kraft und Eleganz stand, zählt heute zu den Kultlokomotiven aller Eisenbahnfans. Rund 450 Bilder auf 240 Seiten im DIN-A4-Format – ein ebenso fundiertes wie kompaktes Nachschlagewerk.

Best.-Nr. 601701 | € 19,95

Das ist die Edition XL: DIN-A4-Großformat · 240 Seiten · Softcover-Einband · über 400 Fotos

je nur € 19,95

www.facebook.com/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

GAMBRINUS

HANSEAT, MERKUR & CO.

Für den Einsatz vor leichten Fernschnellzügen waren die neuen V200⁰ prädestiniert. Sie beförderten 1957 ein Dutzend dieser Züge mit klangvollem Namen. Trotz der rasch fortschreitenden Elektrifizierung des Hauptstreckennetzes waren ab 1963 auch V200¹ im „blauen F-Zug-Netz“ anzutreffen

Gemeinschaftsplakat von Bundespost und Bundesbahn von 1961. ***Abb.: Slg. Ritz***

Zum Fahrplanwechsel am 20. Mai 1951 wartete die Bundesbahn mit einem völlig neu konzipierten „Netz der leichten Fernschnellzüge“ auf, die im damaligen Drei-Klassen-System nur die 2. Wagenklasse führten und die wichtigsten Großstädte Nord-, West- und Süddeutschlands miteinander verbanden. In diesem Zusammenhang wurde die Zuggattung FD in F umgewandelt; bei von Triebwagen erbrachten Leistungen änderte sie sich von FDt in FT (später Ft, in den Kursbuchtabellen als F mit dem Triebwagensymbol gekennzeichnet). Außerdem qualifizierte die Deutsche Bundesbahn auch noch bisherige FD des internationalen Verkehrs als F-Züge, obwohl diese in der Regel alle drei Wagenklassen führten.

Möglichst viele „leichte Fernschnellzüge“ 2. Klasse sollten mit Schnelltriebwagen gefahren werden, anfangs durchweg mit Vorkriegs-SVT, ab 1952 auch mit den neuen VT 08.5. Allerdings kamen in bereits als FT ausgewiesenen Kursen, sofern sie nicht völlig ausfielen, zunächst ersatzweise lokbespannte Garnituren zum Einsatz. Nach Indienststellung aller 13 VT 08.5-Einheiten der ersten Bauserie konnten die zwölf im Sommerfahrplan 1953 angebotenen FT-Paare des neuartigen F-Zug-Netzes tatsächlich als solche verkehren. Dazu gehörten neben rein innerdeutschen Verbindungen auch die FT 78/77 „Helvetia-Expreß“ zwischen Frankfurt (Main) und Zürich sowie FT 231/232 „Montan-Expreß“ zwischen Frankfurt (Main) und Luxemburg. Einen Sonderfall stellte das mit SNCF-Triebwagen 1./2. Klasse gefahrene namenlose Zugpaar FT 1101/1124 Bar-le-Duc – Frankfurt bzw. Frankfurt – Metz (mit Anschluss von/nach Paris) dar. Ein ebenfalls als FT qualifiziertes Zugpaar 2./3. Klasse in der Relation Berlin – Hamburg zählte zum „Interzonenverkehr“, den Triebwagen hierfür stellte die Deutsche Reichsbahn in der DDR.

Acht F-Zug-Paare 2. Klasse fuhren im Sommer 1953 regulär lokbespannt, außer-

Eine V 200⁰ eilt im Jahr 1960 nördlich von Leverkusen mit einem F-Zug nach Köln. ***Foto: H. Säuberlich***

dem die bei der DB ins „Netz der leichten Fernschnellzüge“ integrierten, auch die 1. Klasse führenden F 10/9 und F 22/21 „Rheingold-Expreß“ zwischen Hoek van Holland und Basel bzw. Dortmund und München. Lokbespannt bedeutete damals auf nicht elektrifizierten Strecken generell Dampftraktion.

Im Jahr 1954 tauchten dann sich in Laufpläne der Baureihe 01 mischende Vorserien-V 200 des Bw Frankfurt-Griesheim erstmals vor F-Zügen auf. Mit dem ab 22. Mai 1955 für die neuen Großdiesellokomotiven gültigen eigenen Dienstplan übernahmen sie auf dem Streckenabschnitt Frankfurt – Köln den F 21 „Rheingold“ und im Durchlauf über eine Distanz von 687 km den F 34 „Gambrinus“ auf der Route Hamburg – Köln – Frankfurt. Ferner liefen die V 200 nun mit dem dreiklassigen F 211/212 „Italien-Skandinavien-“ bzw. „Skandinavien-Italien-Expreß“ auf dem 557 km langen Weg zwischen Frankfurt und Lübeck über Bebra – Hannover – Büchen durch.

Die im November 1957 abgeschlossene Auslieferung von zunächst 50 Serien-V 200 ermöglichte es, die meisten lokbespannten Züge im leichten F-Zug-Verkehr auf nicht elektrifizierten Strecken zu „verdieseln“. Übrigens überwogen im Netz der seit Sommer 1956 rein erstklassigen F-Züge nach der am 2. Juni 1957 erfolgten Umwandlung von vier Ft-Paaren in TEE-Kurse schon die lokbespannten Garnituren. Umso mehr bürgerte sich in Anspielung auf die blauen Wagen der Begriff „blaues F-Zug-Netz“ ein.

V 200 023 passiert mit einem F-Zug das Bw Bielefeld (27. Mai 1958). ***Foto: W. Illenseer***

Nachstehend im Fahrplanjahr 1957/58 bekanntermaßen mit V 200 beförderte F-Züge 1. Klasse im Überblick:

F 2/1 *Hanseat*
Hamburg-Altona – Köln

F 4/3 *Merkur*
Hamburg-Altona – Köln – Frankfurt (M)

F 10/9 *Rheingold*
Köln – Mannheim – Basel

F 14/13 *Dompfeil*
Hannover – Wuppertal – Köln

F 16/15 *Sachsenroß*
Hannover – Wuppertal – Köln

F 18/17 *Germania*
Hannover – Wuppertal – Bonn

F 22/21 *Rheingold*
Köln – Frankfurt (M) – München

F 24/23 *Schwabenpfeil*
Dortmund – Köln – Ludwigshafen

F 34/33 *Gambrinus*
Hamburg-Altona – Köln – Treuchtlingen

F 42/41 *Senator*
Hamburg-Altona – Frankfurt (M)

F 54/53 *Domspatz*
Hamburg-Altona – Würzburg

F 56/55 *Blauer Enzian*
Hamburg-Altona – Treuchtlingen

Angegeben sind die mit V 200 zurückgelegten Laufwege, wobei vor F 10/9 (in Mannheim), F 22/21 (in Frankfurt), F 34/33 (in Frankfurt) und F 42/41 (in Kassel) ein Lokwechsel erfolgte. Langläufe über mehr

Die V 200 001 verlässt am 31. August 1955 mit F 34 „Gambrinus“ (Hamburg–Köln–München) den Hauptbahnhof Bremen.
LINKE SEITE OBEN: Mit dem F 21 „Rheingold“ aus München rollt die V 200 027 am 9. Oktober 1957 beim Block Eisenwerk die Spessartrampe hinunter.
LINKS: Am 23. März 1958 bestand der F 34 „Gambrinus“ (Hamburg–München) aus sechs Wagen. Als Zuglok war die V 200 013 eingeteilt, aufgenommen in Wuppertal-Elberfeld.
Fotos: C. Bellingrodt/Slg. Dr. Hufnagel (3)

als 500 km waren nun mit F 4/3 (684 km), F 56/55 (688 km) und F 54/53 (541 km) zu absolvieren. Das Zugpaar F 42/41 „Senator“ sollte eigentlich noch als Ft gefahren werden. Jedoch war der seit 1954 dafür verwendete Leichtmetall-Gliederzug VT 10 501 schon Ende 1956 aus dem Plandienst ausgeschieden. Deshalb verkehrte der „Senator“ entweder als Ft mit VT 08.5 oder lokbespannt mit V 200, ehe er zum Sommerfahrplan 1959 zuverlässig auf VT 08.5 überging. Noch kürzer währte die erste Einsatzperiode der V 200 vor F 14/13, F 16/15 und F 18/17: Vor diesen Zügen lösten die dem Bw Hamm zugeteilten Diesellokomotiven unter anderem die Dampflokgiganten der Baureihe 05 ab. Doch bereits 1958 übernahmen in der „Rheinblitz“-Gruppe durch VT 08.5 ersetzte VT 06 (ehemals SVT 137 Bauart Köln) die in der sogenannten „Germania“-Gruppe zusammengefassten Leistungen zwischen Hannover und Köln bzw. Bonn. Im August 1959 traten dann auch hier VT 08.5 die Nachfolge der Vorkriegs-Triebwagen an.

Aufgrund der Umstellung der „Germania“-Gruppe auf VT 06 und des F 54/53 „Domspatz“ auf VT 08.5 hatten im rein erstklassigen F-Zug-Netz 1958/59 vorübergehend wieder die Triebwagenkurse überwogen. Dies änderte sich aber bereits zum Sommerfahrplan 1959. So wurde nach Schließen der letzten Fahrdrahtlücke zwischen Süddeutschland und dem Ruhrgebiet die Schnelltriebwagengruppe „Rheinblitz“ aufgelöst. Freilich bedeutete die vollständige Elektrifizierung der linken Rheinstrecke auch, dass die V 200 hier F-Züge an E 10 abgeben mussten. Im Übrigen waren der „Rheingold“ auch im Abschnitt Mannheim – Basel und sein seit 1. Juni 1958 als „Rheinpfeil“ bezeichneter Flügelzug F 22/21 im Abschnitt Frankfurt – Würzburg mittlerweile von V 200 auf Elektrotraktion umgestellt worden.

Ab 29. Mai 1960 übernahmen VT 08.5 den schon 1953/54 und nur kurzzeitig auch im Sommer 1959 mit ihnen gefahrenen „Hanseat“ zwischen Kiel und Köln. Im Sommerkursbuch 1961 fehlt bei diesem Zug zwar das Triebwagensymbol, die von Gustav Röhr herausgegebene Bespannungsübersicht für den Sommer 1961 weist ihn aber immer noch als VT 08.5-Leistung aus; der „Hanseat“ wurde wohl erst zum Sommerfahrplan 1962 zeitgleich mit Auflösung der Schnelltriebwagengruppe „Germania“ wieder den V 200 übertragen.

V 200 004 mit F 34 nach München im Mai 1956 vor Andernach. ***Foto: C. Bellingrodt/Slg. Bittner***

Laut Röhr verkehrten im Sommer 1961 folgende rein erstklassige F-Züge abschnittsweise mit V 200:

F 4/3 *Merkur*
Hamburg-Altona – Köln
F 22/21 *Rheinpfeil*
Würzburg – Ingolstadt – München
F 34/33 *Gambrinus*
Hamburg-Altona – Köln
F 50/49 *Komet* (Nachtzug)
Hamburg-Altona – Kassel
F 56/55 *Blauer Enzian*
Hamburg-Altona – Treuchtlingen

Außerdem bespannten V 200 die beide Wagenklassen führenden internationalen Züge F 212/211 „Italia-Express" zwischen Großenbrode Kai und Frankfurt (mit Lokwechsel in Hamburg Hbf) sowie F 108/107 „Holland-Italien-" bzw. Italien-Holland-Express" im Abschnitt Arnheim – Oberhausen. Hingegen fuhr der berühmte „Rheingold" im Abschnitt Venlo – Köln immer noch mit Dampflokomotiven der Baureihe 23! Erst nach Ausstattung mit neuen Komfortwagen verkehrte das Zugpaar F 10/9 ab 27. Mai 1962 auf einem Teilstück wieder mit V 200: nun zwischen Arnheim und Duisburg, im letzten Fahrplanjahr bis zur Umstellung auf Elektrotraktion am 22. Mai 1966 schon als TEE 10/9. Die Bespannung des Schwesterzugs „Rheinpfeil" mit V 200 auf dem Abschnitt Würzburg – München war übrigens seit Ende des Winterfahrplans 1961/62 passé, da die DB dessen Laufweg auf die komplett elektrifizierte Route via Nürnberg verlagert hatte.

Nachdem zum Sommerfahrplan 1963 auf der Nord-Süd-Strecke Hannover – Bebra – Würzburg durchgehend der elektrische Betrieb aufgenommen werden konnte, entfiel für die Altonaer V 200 der Langlauf vor F 56/55 „Blauer Enzian" zwischen Hamburg und Treuchtlingen. Da der Streckenabschnitt Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen noch nicht elektrifiziert war, man aber nicht mehr in Treuchtlingen umspannen wollte, übernahmen Kemptener V 200[1] die Beförderung des Zugpaars im Durchlauf Würzburg – Augsburg – München (137 km von 278 km unter Draht). Nach Eröffnung des elektrischen Betriebs zwischen Treuchtlingen und Würzburg im März 1965 und sowie im April 1965 auch zwischen Hannover und Hamburg verkehrte der „Blaue Enzian" auf seinem gesamten, 820 km langen Laufweg mit Elloks.

Einerseits wurde das Einsatzgebiet der V 200 durch die fortschreitende Streckenelektrifizierung immer mehr beschnitten, andererseits bescherte ihnen der allmähliche Rückzug der VT 08.5 aus dem F-Zug-Dienst neue Leistungen im „blauen Netz". Zum Sommerfahrplan 1962 übernahmen die V 200 erneut die Züge der „Germania"-Gruppe zwischen Hannover und Köln/Bonn sowie den „Hanseat" im Abschnitt Kiel – Hamm (mit 433 km von 1964 bis 1966 der längste V 200-Durchlauf), zum Sommerfahrplan 1963 für zwei Jahre auch F 44/43 „Roland" zwischen Bremen und Kassel (– Frankfurt/M).

Im Sommerfahrplan 1967 beförderten V 200[0] oder V 200[1] auf den ihnen verbliebenen Teilstrecken noch sechs von insgesamt elf rein erstklassigen F-Zug-Paaren:
Es verkehrten mit V 200[0]:

F 14/13 *Dompfeil*
Hannover – Hamm
F 16/15 *Sachsenroß*
Hannover – Hamm
F 18/17 *Germania*
Hannover – Hamm
F 34/33 *Gambrinus*
Hamburg-Altona – Dortmund

Mit V 200[1] waren bespannt:

F 30/29 *Hanseat*
Kiel – Osnabrück
F 32/31 *Merkur*
Hamburg-Altona – Osnabrück

V 200 043 mit F 55 „Blauer Enzian“ bei Elm (17. August 1958). ***Foto: Dr. Brüning***

Auf der Vogelfluglinie Hamburg – Lübeck – Puttgarden bespannten V 200[1] die internationalen F 4/3 „Italia-Express“ und F 391/392 „Holland-Skandinavien-“ bzw. „Skandinavien-Holland-Express“. Die Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Rollbahn zwischen Osnabrück und Hamburg sowie auf der Strecke Hamm – Hannover zum Winterfahrplan 1968/69 bedeutete für den F-Zug-Einsatz der V 200[0] (220) das Aus. Den V 200[1] (221) verblieben die F 4/3 und F 391/392 auf der Vogelfluglinie, die wie alle internationalen F-Züge mit 1. und 2. Klasse am 28. September 1969 zu D-Zügen herabgestuft wurden. Aber war nicht auch noch der „Hanseat“ zwischen Hamburg und Kiel zu bespannen? Nun, schon im Sommer 1968 lief der „Hanseat“ nicht mehr komplett über Hamburg Hbf bis und ab Kiel durch. Vielmehr endete und begann der Stammzug in Hamburg-Altona. Die noch bis 30. Mai 1970 nach Kiel durchlaufenden 1.-Klasse-Wagen wurden als F-Zug-Teil im D 329 befördert, in der Gegenrichtung im D 330. Der F 29/D 329 dampfte bemerkenswerterweise noch 1968 mit 01[10] Öl (012) von Hamburg-Altona nach Kiel.

Es hat zwar nichts mehr mit der Einsatzgeschichte der V 200 zu tun, doch sei es abschließend erwähnt: Mit Einführung des Intercity-Systems ging die Ära des „blauen F-Zug-Netzes“ am 26. September 1971 zu Ende. ❑

V 200 134 hat mit F 4 „Merkur“ aus Hamburg die Ruhrmetropole Essen erreicht (Mai 1965). ***Foto: H. D. Kremer/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung***

F 56 „Blauer Enzian“: V 200 019 mit Henschel-Wegmann-Garnitur (Vollmerz, 1958). ***Foto: C. Bellingrodt/Archiv Claus***

VOM PARADEPFERD ZUM ARBEITSTIER

In ihrer Blütezeit beförderten die V 200[1] alias 221 prominente Züge, so auf der Allgäubahn den „Bavaria", auf der Vogelfluglinie „Nord-Express" und „Merkur". Besonders auf der Schwarzwaldbahn stachen sie ihre älteren Schwesterloks aus. Schließlich schleppten sie schwere Frachten im Emsland und im Ruhrgebiet

Die zwanzig V 200[1] des ersten Bauloses waren vorrangig für die Beförderung schneller Reisezüge in der Relation München/Augsburg – Lindau sowie auf der neuen Vogelfluglinie zwischen Hamburg und Puttgarden bestimmt. Das Bw Kempten erhielt die am 27. November 1962 als erste abgenommene V 200 101 sowie die ihr im Januar und Februar 1963 folgenden V 200 102 bis 108. Die im Frühjahr 1963 abgenommenen V 200 109 bis 120 traten ihren Dienst beim Bw Lübeck an.

Mit den ersten sieben Loks des zweiten Bauloses, die von Dezember 1964 bis Februar 1965 direkt zum Bw Villingen kamen, begann der Einsatz der V 200[1] auf der Schwarzwaldbahn. Die 23 weiteren bis September 1965 abgenommenen Maschinen verstärkten zumeist die Kemptener, Lübecker und Villinger Bestände; vier gelangten fabrikneu zum Bw Hamburg-Altona. Die buchmäßig zunächst beim Bw Kempten geführte V 200 139 gastierte im Sommer 1965 auf der Internationalen Verkehrsausstellung in München und kam anschließend zum Bw Villingen. Somit ergab sich im Oktober 1965 folgende Verteilung: Kempten (16 Stück), Lübeck (15), Villingen (13), Hamburg-Altona (6). Die Stationierung in Altona war nur ein Zwischenspiel. In den drei anderen Erstzuteilungs-Betriebswerken blieb die Baureihe V 200[1] (ab 1968: 221) jeweils mehr als zwölf Jahre lang heimisch – und auf ihren Ersteinsatzstrecken bis hinunter zum Bodensee und hinauf zum Fehmarnbelt präsent.

Erste Heimat Allgäu

Die dem Bw Kempten zugewiesenen V 200[1] ersetzten neben Dampflokomotiven der Baureihen 18[6] und 39 auch die wenigen schon 1962 ins Allgäu beorderten V 200[0]. Mit den stärkeren V 200[1] konnten die nach und von Genf verkehrenden Zugpaare D 92/93 „Bavaria", D 96/97 „Isar-Rhône" bzw. „Rhône-Isar" und D 98/91 im Abschnitt München – Lindau abermals beschleunigt werden. Der D 92 beispielsweise benötigte für die 221 km über Kempten-Hegge im Sommerfahrplan 1966 nur noch zwei Stunden 41 Minuten, das waren 18 Minuten weniger als 1962/63 mit V 200[0] und 34 Minuten weniger als einst mit Lindauer 18[6] (welche allerdings unterwegs Wasser fassen mussten). Ab Sommerfahrplan 1963 erreichten die V 200[1] von München aus über Augsburg, Treuchtlingen und Ansbach täglich Würzburg. Die Starleistung auf dieser Route war F 55/56 „Blauer Enzian", bis zur Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Treuchtlingen und Würzburg am 19. März 1965 beförderten die mit Würzburger Lokführern besetzten Dieselloks hier auch D-Züge.

Einsatzschwerpunkt blieb die Allgäubahn München – Kempten – Lindau. Ansonsten liefen die V 200[1] meist vor Schnell- oder Eilzügen auf den Strecken Augsburg – Memmingen – Hergatz (– Lindau), Ulm – Memmingen – Kempten und Immenstadt – Oberstdorf. Auch auf der Württembergischen Südbahn Ulm – Friedrichshafen und ihrer Fortsetzung nach Lindau konnte man sie regelmäßig antreffen. Auf der Route München – Memmingen – Kißlegg – Aulendorf bespannten von Lindauer Personal gefahrene V 200[1] den legendären Eilzug München – Freiburg. Im Abschnitt Aulendorf – Donaueschingen – Neustadt (Schwarzwald) kamen vor dem später als „Kleber-Express" bekannt gewordenen Eilzug jedoch V 100 bzw. 211/212 zum Einsatz, dann ab Sommer 1972 Maschinen der Baureihe 215 und ein Jahr nach dem Abzug der 221er aus Kempten ab Sommer 1976 von/bis München durchlaufende 218er.

Drei fast noch fabrikneue Loks standen vom 21. bis 24. Mai 1965 im Dienste Ihrer Majestät, Königin Elisabeth II. von England. So brachten die V 200 137 und 135 am 22. Mai gemeinsam den 16-Wagen-Sonderzug der Queen von Leutkirch nach Salem. Die V 200 136 bespannte den vorausfahrenden Sicherungszug.

1970/71 mussten die mittlerweile als 221 bezeichneten Maschinen einige hochwertige Leistungen auf der Allgäubahn – insbesondere nur noch elektrisch beheizbare Schweizer Schnellzüge – an die neu dem Bw Kempten zugeteilten 210 001 bis 008 mit Gasturbine abgeben. Ab Herbst 1972 machte sich im schwäbisch-bayerischen

221 113 mit TEE „Merkur“ aus Kopenhagen auf der Fehmarnsundbrücke (1974).
Foto: C. von Natzmer

Eine Lokomotive der Baureihe 221 des Bw Villingen hat am 22. Juni 1975 in Singen (Hohentwiel) den D 380 aus Mailand übernommen und bringt ihn nach Stuttgart. Die Aufnahme ist in Engen entstanden. ***Foto: H. G. Knapp***

Raum die Baureihe 218 breit. Trotzdem konnten sich zwölf 221 über das Jahr 1974 hinaus in Kempten behaupten, von März bis Juni 1975 wechselten sie wie die zuvor abgegebenen Maschinen zum Bw Villingen (ausgenommen die nach Lübeck umstationierte 221 135).

Quer durch den Süden

Die im Winter 1964/65 fabrikneu dem Bw Villingen zugeteilten V 200 121 bis 127 waren anfangs in Plänen der V 200^{0} eingesetzt. Der im Sommer 1965 aufgestellte viertägige Laufplan für die V 200^{1} enthielt Leistungen auf der südlichen Schwarzwaldbahn zwischen Villingen und Konstanz sowie auf der Hochrheinstrecke Singen – Basel Badischer Bahnhof. Nach Aufstockung des Bestands auf 13 Maschinen weitete sich der Einsatz auf die Gäubahn nach Stuttgart und auf die nördliche Schwarzwaldbahn bis Offenburg aus, wobei auch Güterzüge zu befördern waren. Auf dem Abschnitt Hausach – Sommerau traute man den V 200^{1} eine Grenzlast von 610 t zu, somit 125 t mehr als zuletzt der hier arg strapazierten V 200^{0}. Ab Sommer 1968 erreichten die nunmehrigen 221 von Stuttgart aus mit Eil- und Schnellzügen planmäßig Nürnberg. In dieser Relation übernahmen sie das letzte bisher mit Hofer 01 bespannte Zugpaar D 147/148. Die Fahrzeit des 350 t schweren D 148 zwischen Nürnberg und Stuttgart verkürzte sich von drei Stunden 14 Minuten auf nur noch zwei Stunden 32 Minuten.

Nach Zuteilung von Maschinen aus Kempten erweiterte sich das Einsatzgebiet ab Sommer 1972 über Nürnberg hinaus bis Bayreuth und Schirnding, ein Jahr später

Die 221 127 (Bw Villingen) wurde im März 1971 bei Sulzdorf (östlich von Schwäbisch Hall) mit einem D-Zug nach Nürnberg abgelichtet. ***Foto: B. Wollny***

Schemmerberg an der württembergischen Südbahn: Die 221 136 vom Bw Kempten hat am 18. April 1968 den E 695 (Lindau – Ulm) am Haken. ***Foto: C. von Natzmer***

auch über Marktredwitz bis Hof. Mit dem Zugpaar D 751/750 absolvierten die Diesellokomotiven nun zwischen Stuttgart und Hof jene Langläufe, die einst Hofer 01 erbracht hatten: 356 km mit D 751 über Backnang, 369 km mit D 750 über Aalen. Die großräumig eingesetzten 221 erzielten durchschnittliche Tageslaufleistungen von über 700 km, die Spitzen lagen bei 1000 km. Zu erwähnen ist leider auch der schwere Unfall vom 9. Mai 1974: Am Einfahrsignal des Bahnhofs Villingen stieß die Lz Richtung Schwenningen fahrende 221 148 frontal mit der vor einen Leergüterzug gespannten 052 839 zusammen. Die beiden Lokführer erlitten schwere Verletzungen, der Heizer der Dampflok starb später an den Unfallfolgen; die 221 148 wurde als Erste ihrer Baureihe per 1. Oktober 1974 ausgemustert.

Nach Zugang fast aller Maschinen aus Kempten erhöhte sich der 221-Bestand des Bw Villingen Ende Juni 1975 auf 27 Loks (die übrigen 22 waren in Lübeck stationiert). Laut 22-tägigem Umlaufplan vom Sommer 1975 wendeten die 221 nun u.a. auch in Heilbronn, Bamberg, Lichtenfels und Neuenmarkt-Wirsberg. Neben klassischen D-Zügen waren in den Relatio-

Die Bespannung des F 55 „Blauer Enzian" im Abschnitt München–Würzburg war im September 1964 eine Planleistung der V 200[1] des Bw Kempten (bei Ansbach). ***Foto: Dr. Brüning***

221 121 hat im Mai 1970 mit einem D-Zug aus Stuttgart Horb erreicht. ***Foto: J. Nelkenbrecher***

nen Stuttgart – Schaffhausen und Stuttgart – Nürnberg die das IC-Netz ergänzenden DC-Züge zu befördern. Während die letzten 220er das Bw Villingen bereits Ende Mai 1975 verlassen hatten, blieb der 221-Bestand sogar nach Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Schwarzwaldbahn zwischen Offenburg und Villingen am 28. August 1975 unangetastet. Erst ab Herbst 1976 wurde er deutlich reduziert. Mit Ablauf des Winterfahrplans 1976/77 endete der 221-Einsatz nordöstlich von Stuttgart, andererseits enthielt der Umlaufplan des Sommers 1977 nochmals Leistungen auch zwischen Ulm und Friedrichshafen. Nachdem am 20. September der elektrische Betrieb auf der südlichen Schwarzwaldbahn und auf der Gäubahn über Horb hinaus bis Hattingen (Baden) eröffnet worden war, gab das Bw Villingen die 15 verbliebenen 221er am 25. September 1977 an die Bw Oldenburg und Gelsenkirchen-Bismarck ab; eine Woche später verlor es seinen Status als eigenständiges Bahnbetriebswerk.

Hoch im Norden

Noch länger als bei ihren süddeutschen Heimat-Bw waren die V 200[1] bzw. 221 beim Bw Lübeck im hohen Norden der Republik stationiert. Von 1963 bis 1978 beherrschten sie den Zugdienst auf dem Abschnitt Hamburg – Puttgarden der mittels Eisenbahnfähren den Fehmarnbelt überquerenden Vogelfluglinie nach Skandinavien. Nachdem bereits am 30. April 1963 die imposante Fehmarnsundbrücke eingeweiht worden war, ging die Vogelfluglinie am 14. Mai 1963 mit Aufnahme des Fährverkehrs offiziell in Betrieb. Den Eröffnungszug nach Puttgarden zog die festlich geschmückte V 200 113.

Die zwölf fabrikneu beim Bw Lübeck eingetroffenen V 200[1] des ersten Bauloses übernahmen in erster Linie den hochwertigen Reisezugverkehr in den Relationen Hamburg – Lübeck – Puttgarden und Hannover – Lüneburg – Lübeck – Puttgarden, liefen bis zur Elektrifizierung im April 1965 aber auch auf der Strecke Hamburg – Hannover. Außerdem erreichten die V 200[1] Puttgar-

Eine V 200[1] vom Bw Lübeck überquert mit dem aus drei geschlossenen Autotransportwagen, einem Liege- und einem Schlafwagen bestehenden D 281 (München Ost–Puttgarden) am 15. Juli 1965 den Fehmarnbelt. ***Foto: H. G. Knapp***

Am 3. September 1964 wurde zum D 91 (Genf–München) ab Lindau ein aus drei Wagen gebildeter Vorzug nach München eingesetzt. Die V 200 105 hatte auf der Steigung nach Oberstaufen leichtes Spiel (bei Harbatshofen). ***Foto: Dr. Brüning***

den mit Güterzügen: Diese leitete die DB lange Zeit von Hamburg-Eidelstedt über Neumünster, Ascheberg und Eutin, um die eingleisige „Bäderstrecke“ zwischen Bad Schwartau und Neustadt (Holstein) zu entlasten.

Im Februar 1965 bekam das Bw Lübeck die fabrikneuen V 200 129 und 130, gab sie aber schon zum Sommerfahrplan 1965 an das Bw Hamburg-Altona ab. Von dort wurden sie zusammen mit den im März/April 1965 fabrikneu zugewiesenen V 200 131 bis 134 hauptsächlich auf der Rollbahn ins Ruhrgebiet und auf der Strecke nach Flensburg eingesetzt. Heraus ragten die bisher von V 200[0] bestrittenen Langläufe vor F 2/1 „Hanseat“ zwischen Kiel und Hamm

August 1965: Die 18 622 verlässt Lindau mit einem D-Zug nach München, die V 200 107 steht vor einer abgestellten Zuggarnitur. ***Foto: H. Oesterling/Archiv Meinhold***

Begegnung bei Hamburg-Rahlstedt: 221 116 mit D 491 und 220 026 mit geschobenem Eilzug nach Lübeck (August 1977). ***Foto: R. Gumbert***

221 119 mit Güterzug aus Berlin in Aumühle (Strecke Hamburg–Büchen). ***Foto: D. Junker/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung***

(433 km) sowie F 4/3 „Merkur“ zwischen Hamburg-Altona und Essen (378 km). Allerdings reduzierten sich diese und andere Leistungen auf der Rollbahn wegen der vom Ruhrgebiet aus fortgeschrittenen Elektrifizierung ab Winterfahrplan 1966/67 auf den Abschnitt bis Osnabrück. Trotzdem erhielt das Bw Hamburg-Altona zum 25. September 1966 mit der V 200 128 aus Lübeck noch eine siebte V 200[1]. Infolge der Umbeheimatung ölgefeuerter 01[10] von Kassel nach Hamburg-Altona konzentrierte die DB die norddeutschen V 200[1] aber zum Sommerfahrplan 1967 wieder in Lübeck. (Als „Nachzüglerin“ wechselte dorthin am 12. September die V 200 129.)

Einschließlich der im Sommer 1965 neu gelieferten V 200 146 und 147 verfügte das Lübecker Bahnbetriebswerk nun über 21 Maschinen der Baureihe V 200[1]. Der entsprechend erweiterte Laufplan enthielt zunächst auch noch Leistungen auf der Rollbahn bis Osnabrück sowie auf der Marschbahn Hamburg – Westerland. Nach vollständiger Elektrifizierung der Rollbahn im September 1968 entfielen nicht nur die Einsätze auf dieser Strecke, sondern auch auf der Marschbahn. Der schwere Schnellzugdienst nach Westerland ging auf Altonaer 012 (01[10] Öl) über!

Von der Baureihe 218 verdrängt

Das Einsatzgebiet der Lübecker 221 war fortan im Wesentlichen durch die Wendebahnhöfe Flensburg, Kiel, Puttgarden, Hamburg Hbf, Hamburg-Altona und Lüneburg abgesteckt. Ferner beförderten die Loks Güterzüge zwischen Hamburg-Ro-

Auf der „Vogelfluglinie“ Hamburg–Lübeck–Puttgarden waren die Lokomotiven der Baureihe 221 des Bw Lübeck regelmäßig im Güterzugdienst anzutreffen (221 132 nördlich von Neustadt/Holstein, 5. Juli 1977). ***Foto: Dr. Brüning***

221 130 und 221 124 mit dem 4000-t-Erzzug Dg 52916 aus Emden bei Meppen (27. September 1980). ***Foto: J. Ebel***

thenburgsort und Büchen, ab 1974 wurde Büchen von Hamburg aus auch mit Schnellzügen des Berlin-Verkehrs erreicht. Nach Erscheinen der Baureihe 218 endeten 1972 die Leistungen nach Flensburg und Kiel. Die Vogelfluglinie jedoch blieb einstweilen eine Domäne der mit Dampfheizkessel bestückten 221, da der Heizgenerator der 218 die Fahrstraßenfernsteuerung im Abschnitt Bad Schwartau – Puttgarden störte. So übernahmen die 221 auf der Vogelfluglinie zum Sommerfahrplan 1974 auch das neu eingeführte TEE-Zugpaar 34/35 „Merkur" (Kopenhagen – Hamburg – Köln – Stuttgart). Schließlich bekam man das Problem mit den Störströmen in den Griff. Abgesehen von einem kurzzeitigen Wiederaufflackern im August/September 1978, ging der 221-Plandienst beim Bw Lübeck im Mai 1978 zu Ende. Die meisten 221 wechselten zu den Bw Oldenburg und Gelsenkirchen-Bismarck. Bis Mai 1980 hielt das Bw Lübeck noch acht Maschinen für Sonderdienste vor, dann fanden sie ebenfalls eine neue Bleibe im „Kohlenpott".

Zu den bereits 1978 nach Gelsenkirchen abgewanderten Exemplaren zählte die 221 112. Explizit erwähnt sei sie hier wegen ihrer Mitwirkung im Tatort-Krimi „Kressin stoppt den Nord-Express" von 1971. Der immer wieder mal ausgestrahlte Film hat bei Fans der V 200 wie des „Tatort" längst Kultstatus erlangt: tolle Szenen von der auf der Vogelfluglinie röhrend dahinjagenden Maschine, Kidnapper auf dem Führerstand, im Zug der Kette rauchende Macho Kressin – politisch heute nicht mehr korrekt, aber eben auch Zeitdokument aus einer versunkenen Eisenbahnepoche.

Intermezzo im Emsland

Wohl rein zufällig ergab es sich, dass beim Bw Oldenburg die Letzte die Erste war: Mit der 221 150 aus Villingen traf dort am 30. Mai 1976 die letztgelieferte V 200.1 ein. Ihr folgten von August 1976 bis Januar 1977 zehn weitere Maschinen aus dem Schwarzwald. Sie übernahmen Güterzugleistungen auf der Emslandstrecke, darunter die bisher von zwei Dampflokomotiven der Baureihe 043 oder 042 + 043 gezogenen 4000-t-Erzzüge von Emden nach Rheine. Zunächst bespannte generell eine 221 zusammen mit einer Dampflok diese Züge, wobei die Diesellok normalerweise an der Spitze lief. Am 22. Dezember 1976 beförderten erstmals zwei 221er (die 221 150 und 149) einen „Viertausender". Aber noch bis September 1977 war öfters auch das gemischte Doppel 221 + 043 zu beobachten, von Fotografen

221 150 und 220 029 befördern am 12. Juli 1976 auf der Emslandstrecke bei Lathen den D 714 (München – Norddeich). ***Foto: P. Schiffer/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung***

meist ignoriert. Wenige Wochen vor dem Ende des Dampfbetriebs im Emsland, und damit bei der DB überhaupt, erhielt das Bw Oldenburg am 25. September 1977 nochmals elf Loks aus Villingen.

Durch Zugänge aus Lübeck erhöhte sich der Oldenburger 221-Bestand rund ein Jahr später auf 28 Maschinen. Das nun auch mit Reisezügen bediente Einsatzgebiet erweiterte sich um die Strecken Leer – Oldenburg – Bremen, Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück und Delmenhorst – Osnabrück. Mit den Schwesterloks der Baureihe 220 teilten sich die 221er den Schnellzugdienst nach Norddeich Mole. Infolge Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Emslandstrecke und zwischen Bremen und Oldenburg am 28. September 1980 wurde die Baureihe 221 beim Bw Oldenburg entbehrlich. Ausgenommen die am 24. Mai 1980 schwer verunglückte 221 150, kamen alle Loks zum Bw Gelsenkirchen-Bismarck.

Finale „tief im Westen“

Ab 29. September 1980 war die gesamte, noch 48 Maschinen umfassende 221-Flotte im Ruhrgebiet stationiert. Als Vorhut hatte das Gelsenkirchener Bahnbetriebswerk bereits im September 1977, vier Monate nach dem Ende des 044-Einsatzes, die 221 101, 103, 104 und 105 aus Villingen sowie die nur kurzzeitig in Oldenburg beheimatete 221 102 erhalten. Die starken Zweimotorer wurden im Revier dringend benötigt, denn die Lokomotiven der Baureihe 216 konnten die kohlegefeuerten „Jumbos“ nicht adäquat ersetzen. Hauptaufgabe der 221 war der so genannte Programmverkehr mit schweren Kohle-, Erz-, Stahl- und Kalkzügen. Dieser umfasste vielfältige Leistungen auch außerhalb des Ruhrgebiets, beispielsweise Kalktransporte aus Menden im Sauerland, Stahltransporte nach Andernach und Siegen sowie Kohle- und Kalkverkehre nach Moers, Neuss und Düsseldorf Hafen. Größter Beliebtheit bei Eisenbahnfotografen erfreute sich die von zahlreichen Güterzügen

Silbach: Die 221 118 bringt am 2. Februar 1986 mit dem Sonderzug „Klingender Sauerländer“ aus Rheine Wintersportler nach Winterberg. ***Foto: R. Händeler***

Bahnübergang in Gelsenkirchen-Buer Süd: Wegen des Ng 63643 von Dorsten nach Wanne-Eickel müssen sich die Autofahrer und die Fahrgäste in der Straßenbahn etwas gedulden, bis es weitergeht (13. Mai 1982). ***Foto: W.-D. Loos***

Gelsenkirchen-Hugo: Die 221 112 hat am 14. Mai 1988 mit dem schweren Gdg 58054 nach Oberhausen West auf der Steigung kurz nach der Bahnhofsausfahrt Mühe. ***Foto: M. Hafenrichter***

Der rote Elch

Im Fleischmann-Katalog war die V 200[1] viele Jahre lang als „Der rote Elch" zu finden. Eine Namensgebung von Fleischmann? Oder griff der Hersteller wie auch beim „Steppenpferd" oder „Bubikopf" einen in Eisenbahnerkreisen entstandenen Spitznamen auf?
In Modellbahner-Foren kursieren unterschiedliche Erklärungen. Einer zufolge wurde die V 200[1] respektive 221 „Roter Elch" genannt, weil die erste Lieferserie bis zur V 200 120 noch keine Schalldämpfer hatte und daher brüllte wie ein Elch während der Brunft.
Andere führen den Spitznamen auf die im Winterhalbjahr vor den Frontfenstern angebrachten Schutzstangen gegen Eiszapfen in Tunneln zurück. Doch bekannt ist diese wie ein Geweih anmutende Vorrichtung nur von einigen Villinger Loks der Baureihe V 200[0]. Na ja, vielleicht hat Fleischmann den Spitznamen halt großzügig auf die V 200[1] übertragen.
Wie dem auch sei: Eine unter Volllast arbeitende V 200[1] erzeugte in der Ausführung ohne Schalldämpfer einen Lärmpegel von mehr als 120 dB(A) an der Auspuffmündung. Die V 200[0] waren zwar ebenfalls laut, aber die bei ihnen überwiegend eingebauten Maybach-Motoren klangen weniger „aggressiv" als die Mercedes-Benz-Motoren der V 200[1].
Wie sich Lokführer erinnern, war der Unterschied zwischen den gedämpften und ungedämpften V 200[1] übrigens sehr deutlich zu hören. Vor allem wenn man mit Letzteren in einen Tunnel fuhr, sollen die Fledermäuse in Panik geflüchtet sein ...

Hervest-Dorsten (hoch), 13. Mai 1987: 221 102 und 221 130 am Zugschluss beförderten Bergematerial aus mehreren Zechen zu Baustellen der A31. ***Foto: M. Hafenrichter***

Nach einer Untersuchung im AW Nürnberg absolvierte die 221 137 am 7. September 1981 eine Probefahrt mit Heizwagen nach Lichtenfels. ***Foto: B. Schmitt***

befahrene Angertalbahn Abzweig Tiefenbroich – Flandersbach – Wülfrath.

Mit Umwandlung des Bahnbetriebswerks Gelsenkirchen-Bismarck in eine Außenstelle des Bw Oberhausen 1 (vormals Oberhausen-Osterfeld Süd) wurden die 221 buchmäßig ab 1. Januar 1982 auch dort beheimatet, was an ihren Einsätzen nichts änderte. Planmäßige Reisezugleistungen gab es nur als Vorspann vor 515/815-Garnituren, zum Beispiel auf den Strecken Bocholt – Wesel und Coesfeld – Oberhausen. Von 1980/81 bis 1986/87 setzte man die 221 aber häufig vor Wintersportsonderzügen nach Winterberg im Sauerland ein, da sie gegenüber den Lokomotiven der Baureihe 218 den Vorteil eines Dampfheizkessels boten; damit konnten sie die im Endbahnhof abgestellten Zuggarnituren ohne ständig laufende Motoren warmhalten. Die 221 149 gab vom 10. bis 13. September 1984 ein Gastspiel bei der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn in der Schweiz. Anlässlich der Sanierung des Umspannwerks Wimmis erwog die BLS damals, eine größere Anzahl 221er anzumieten, die bei Ausfall der zweiten Bahnstrom-Umformeranlage für Elektrolokomotiven einspringen sollten. Dies hätte vor Güterzügen auf der Lötschbergbahn wohl Dreifachtraktion erfordert. Das zweite Umspannwerk fiel jedoch nicht aus und die Anmietung von Lokomotiven der Baureihe 221 erübrigte sich.

Nach 1984 erhielt die Baureihe 221 nur noch Auslaufuntersuchungen. Wegen des rückläufigen Programmverkehrs wurden Ende Mai 1987 auf einen Schlag 14 Loks abgestellt. Ende Oktober 1987 zählten noch 21 Maschinen zum Betriebspark. Diese schieden alle im Mai 1988 aus dem Dienst und per 30. Juni 1988 auch aus dem Bestand. Nachdem die bereits zur 150-Jahr-Feier 1985 von Ozeanblau-Elfenbein wieder in Rot-Schwarz umlackierte 221 108 im Dezember 1987 aufgrund eines Unfallschadens ausgemustert worden war, avancierte die 221 116 zur DB-Museumslok. Ihr ursprüngliches Farbkleid erhielt die von der BSW-Gruppe Oberhausen betreute Maschine aber erst im Juni 1993 zurück.

Für etliche der zuletzt oder schon 1987 ausgemusterten Lokomotiven fanden sich Käufer im Ausland: 20 gelangten zu den Griechischen Staatsbahnen (OSE), fünf zu den Albanischen Eisenbahnen (HSH); vier entgingen dem Schneidbrenner zunächst durch den Export nach Italien, fanden dort aber keine Verwendung.

Die schon an die bekannte Firma Layritz in Penzberg verkaufte 221 135 wurde 1993 von der Lokführerin Barbara Birgit Pirch erworben und von Eisenbahnern der Krefelder BSW-Gruppe „V 200“ im Rahmen einer zunächst äußerlichen Restaurierung wieder rot-schwarz lackiert. Nach Einbau von zuletzt in den 211 088 und 207 installierten Motoren ging die 221 135 im März 1995 wieder in Betrieb. Nach einer im April 2004 vollzogenen Hauptuntersuchung war die Maschine an die Eisenbahn-Betriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb GmbH (NeSa) vermietet. Anfang 2008 übergab sie Frau Pirch im Arriva-Werk Neustrelitz der Bocholter Eisenbahngesellschaft (BEG). Die Lok bekam den orange/grauen BEG-Anstrich, behielt aber das charakteristische V. Im Jahr 2017 wurde die 221 135 von der in Dresden ansässigen Bahnlogistik24 GmbH (BLC) übernommen.

Die 2003 aus Italien zurückgekehrten 221 101 und 120 gehören heute dem Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn. Für Aufsehen sorgte 2002 der Reimport der 20 Loks aus Griechenland durch die Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG). Davon sind zehn bis zum Jahr 2011 aufgearbeitet worden und bei verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen respektive Bauzugdienstleistern wieder im Einsatz (siehe Kapitel ab Seite 96). ❑

221 129 läuft am 26. Oktober 1985 mit dem Sonderzug E 28368 nach Altenahr in den Bahnhof Mayschoß ein. Im Herbst locken im Ahrtal nicht nur die Wanderwege zahlreiche Besucher an, sondern auch die Weinfeste. ***Foto: J. Bügel/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung***

Im September 1984 wurden auf der Nordrampe der Lötschbergbahn Versuchsfahrten mit der 221 149 durchgeführt. Es wurde damals überprüft, ob bei Ausfall eines Umspannwerks der BLS Dieselloks der DB-Baureihe 221 angemietet werden sollen. ***Foto (bei Frutigen): BLS/Slg. Ritz***

DIENST
IN DER FREMDE

Deutsche Privatbahnen hatten an ausgemusterten V 200 kein Interesse, umso besser klappte der Export. Einige Loks verdienten sich im Bauzugdienst ihr Gnadenbrot, manche erlebten sogar bei Staatsbahnen eine zweite Karriere

Die Bundesbahn konnte eine stattliche Anzahl V 200^{0} und V 200^{1} verkaufen. Meist über Zwischenhändler gelangten 31 Maschinen der Baureihe 220 an im Ausland tätige Baufirmen, ausländische Gleisbau- und Eisenbahnunternehmen oder zunächst auch private Lokomotivwerkstätten. Der Exodus begann 1977, als die ersten beiden Loks nach Saudi-Arabien verschifft, ergo buchstäblich „in die Wüste geschickt" wurden. 1982 reisten die ersten 220er nach Italien aus. Transaktionen nach Algerien, Spanien und in die Schweiz folgten. Ebenfalls über Zwischenhändler kam der Verkauf von summa summarum 29 Loks der Baureihe 221 nach Griechenland, Albanien und Italien zustande. Nachstehend ein nach Ländern geordneter Überblick.

Saudi-Arabien

Im Mai 1977 bekam die deutsche Baufirma Heitkamp von der Saudi Government Railroad Organisation (SGRRO) den Auftrag, 105 Streckenkilometer der insgesamt 565 km langen Bahnlinie von Dharan am Persischen Golf nach Riad zu erneuern. Daraufhin erwarb Heitkamp von der DB die 220 021 und 220 054 als Bauzuglokomotiven. Ende August 1977 traten die beiden im Bw Oldenburg hergerichteten Maschinen, bezeichnet als Heitkamp 1 und 2, ihre Schiffsreise nach Saudi-Arabien an. Da sich bald ein erhöhter Lokbedarf ergab, beschaffte Heitkamp im Januar 1978 außerdem die 220 024, 046 und 069. Diese wurden im AW Nürnberg wüstentauglich gemacht. Unter anderem erhielten sie zusätzliche Lüfter zur Kühlung der Maschinenanlagen, spezielle Luftfilter zum Schutz vor eindringendem Sand, riesige Suchscheinwerfer und in den Führerständen Klimaanlagen. Im April 1978 erreichten die nun als Heitkamp 3, 4 und 5 bezeichneten Fahrzeuge auf dem Seeweg Saudi-Arabien. Die Lokomotiven 1 und 2 wurden von DB-Fachpersonal vor Ort ebenfalls für den Wüsteneinsatz umgerüstet. Als im August 1978 zeitweilig alle fünf Lokomotiven trotz nochmals verbesserter Luftfilter mit Motorschäden ausgefallen waren, erwarb Heitkamp die 220 006 und 035. Das AW Nürnberg baute aus den nunmehrigen Loks Heitkamp 6 und 7 die Motoren aus, um sie als Tauschteile per Lkw in den Wüstenstaat zu schicken. Die Lokomotiven blieben in Nürnberg.

Am 21. Oktober 1978 stießen die in Doppeltraktion vor einen Schotterzug gespannten Loks 2 und 5 mit einem Güterzug

Die 1987 bis 1991 von DEHE in Algerien beschäftigten V 200 leisteten anschließend in Frankreich Dienst (ex 220 075). ***Foto: D. Haydock***

Die Heitkamp-Lok 2 (220 054) gelangte im August 1977 per Schiff nach Saudi-Arabien und wurde schon 1978 ausgemustert. ***Foto: Heitkamp***

Güterzug in Sandwich-Bespannung mit den FER-Lokomotiven 220 011 und 220 060 (Guastallo, 9. Juli 2009).

Im Juli 1987 wurde die 220 048 nach Algerien verschifft. Der umlaufende Zierstreifen fehlt hier noch. *Foto (1986): Ch. Völk*

Zurück aus Algerien: die frühere 220 030, von DEHE-Montcocol bezeichnet als V2204 (0301), 1993 in Creil (Frankreich). *Fotos: Dr. Timmermann (2)*

Über Italien gelangte die 220 039 im Jahr 1988 nach Spanien zu COMSA. ***Foto (2010): M. Karell***

zusammen. Daraufhin wurde die schwer beschädigte Lok 2 (220 054) endgültig abgestellt, die Lok 5 (220 069) jedoch wieder repariert. Nach Abwicklung des SGRRO-Auftrags übergab Heitkamp die Loks 1, 3, 4 und 5 (220 021, 024, 046 und 069) im Februar 1979 an die griechische Baufirma Archirodon, die sie weiterhin in Saudi-Arabien einsetzte. Als Ersatzteilspender kam auch die 220 054 zur Firma Archirodon, ihr Ende ist unbekannt. Die anderen Loks wurden wohl erst nach 1999 verschrottet. Die in Nürnberg verbliebene 220 006 kam nach Wiedereinbau von Motoren 1982 zur italienischen Privatbahn FSF, die 220 035 wurde im AW Nürnberg zerlegt.

Einzelstück: Die 220 006 der FSF erhielt 1999 Motoren von Isotta-Fraschini und eine grüne Farbgebung (Sermide, 5. Mai 2001). ***Foto: M. Hornung/ Slg. Pfister***

Algerien und Frankreich

Die französische Firma DEHE-Montcocol erwarb vier V 200^{0} für den Bauzugdienst in Algerien. Nach Aufarbeitung im AW Nürnberg gelangten die vorwiegend gelb lackierten 220 030, 037, 068 und 075 in den Jahren 1985 und 1986 nach Frankreich. Da sich die Bauarbeiten an der algerischen Neubaustrecke Djidjelli – Ramdane Djamal verzögerten, leisteten die (sinnigerweise unter Integration der bisherigen EDV-Kontrollziffer) als V2204 0301, V2203 0376, V2201 0681 und V2202 0756 bezeichneten Loks zunächst Arbeitszugdienste in Frank-

Mutige Lackierung der Ferrovie Emilia Romagna (FER): 220 011 und 074 (Mai 2007). ***Foto: P. Pfister***

Die italienische Gleisbaufirma Cosfer erwarb 1982 von der DB die 220 038 (Colleferro, September 1990). ***Foto: M. Ulbricht***

reich und auch in Belgien. Erst im März 1987 kamen sie per Schiff nach Algerien. Von dort kehrten sie 1991 nach Frankreich zurück, um durch die Firma Cogifer beim Bau neuer TGV-Strecken eingesetzt zu werden. Schließlich ereilte auch sie der „Tod" durch den Schneidbrenner.

Außerdem half in Algerien die 220 048 beim Bahnbau. Sie war gemeinsam mit sechs Schwestermaschinen über den Schrotthandel Zink an die Regentalbahn AG veräußert worden. Die RAG wiederum fand mit der Baufirma Heitkamp (Mitglied des Konsortiums Groupement d'Entreprise Autrichien, GEA) einen Käufer für die 220 048. Nach ihrer Aufarbeitung in der RAG-Werkstatt Viechtach erreichte die dunkelblau mit weißem „V" lackierte Maschine im Juli 1987 auf dem Seeweg Algerien. Eingesetzt wurde sie beim Ausbau der Strecke El Harrach – Thénia. 1992 soll sie in den Besitz der Algerischen Staatsbahn (SNTF) gelangt sein. Letzter bekannter Abstellort ist das SNTF-Depot in Constantine.

Italien und Spanien

Einschließlich der zunächst an Heitkamp verkauften 220 006 gelangten 13 Lokomotiven der DB-Baureihe 220 teils über Zwischenhändler zu italienischen Privatbahnen und Gleisbaufirmen sowie – im Fall der 220 065 – wohl ohne weitere Verwendung zu einer Lokomotivwerkstatt:

220 006	ab 1982 Ferrovia Suzzara-Ferrara (FSF)
220 011	ab 1982 FSF
220 028	ab 1982 Cosfer (Gleisbaufirma)
220 029	ab 1984 Impresa Veltri (Gleisbau)
220 031	ab 1984 Cosfer
220 039	ab 1984 Cosfer
220 041	ab 1984 Cosfer
220 045	ab 1984 Ferrovie Padane (FP)
220 049	ab 1982 FSF
220 051	ab 1990 Ferrovie Nord Brescia
220 060	ab 1986 Impresa Valditerra (Gleisbau)
220 065	ab 1985 IPE Locomotori (Lokwerkst.)
220 074	ab 1984 Ferrovie Padane (FP)

Zum Teil wechselten die Maschinen mehrfach den Besitzer. Zehn übernahmen die ab 2000 durch Firmenfusion entstandenen Ferrovie Emilia Romagna (FER): 220 006, 011, 028, 029, 041, 045, 049, 051, 060 und 074. Die FER-Güterverkehrssparte Dinazzano Po

Beige-türkis: 220 074 der Ferrovie Padane (FP) in Ferrara (Juli 1987).

220 060 von Impresa Valditerra (Klausen, 1986). ***Foto: St. Lauscher***

Die 220 051 war bis 1995 auf der Strecke Brescia – Edolo im Einsatz.

Seit 1984 bei Cosfer: 220 041 (1992). ***Fotos: Dr. Timmermann (3)***

Die 419 der OSE (221 124) rollt am 8. August 1994 mit dem Schnellzug 603 aus Dikaia durch Athen. ***Foto: Dr. Timmermann***

S.p.A. (DP) schrieb im Juni 2014 neun Loks – ohne die ausgeschlachtete 220 006 – zum Verkauf aus. Hiervon erwarben im Jahr 2015 die Generale Costruzioni Ferroviarie S.p.A. (GCF) die 220 028 und 029 sowie die Rail Traction Company (RTC) die 220 011 und 049. Nach einer von Peter Pfister mitgeteilten Übersicht im Magazin *Today's Railways* mit Stand vom November 2017 gehören die 220 041, 051, 060 und 074 noch immer Dinazzano Po, nicht mehr aufgeführt sind die 220 006 und die 220 045.

Die 220 031 und 039 wurden im Jahr 1988 von Cosfer an die spanische Gleisbaufirma COMSA weiterverkauft. Wahlweise mit Normal- oder Breitspurdrehgestellen versehen, leisteten sie in Spanien Bauzugdienste. Die 220 031 kehrte 1999 nach Italien zurück und gelangte als T 5614 zur Gleisbaufirma Salcef. Hingegen blieb die 220 039 als COMSA-Lok 2904 unter anderem beim Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid – Barcelona in Spanien im Einsatz. 2009/10 stand sie zum Verkauf, ihr weiterer Verbleib ist unbekannt. Zur 220 031 liegen ebenfalls keine neueren Angaben vor. Die über die Firma Layritz an IPE Locomotori gelangte 220 065 soll dort zwar hauptuntersucht worden sein, wurde aber mittlerweile verschrottet.

Durch Transaktionen des Lokverwerters Layritz verschlug es 1991/92 auch drei Exemplare der Baureihe 221 nach Italien: die 221 101 und 120 zum privaten Ausbesserungswerk Officine di Cittadella, die unfallbeschädigte (ursprünglich als DB-Museumslok vorgesehene) 221 108 zum Lokhändler Bulfone in Udine. Zur Reaktivierung in Italien kam es nicht. Die 221 101 und 120 kehrten im Jahr 2003 ins Heimatland zurück, sie befinden sich im Süddeutschen Eisenbahnmuseum Heilbronn. Die 221 108 wurde Ende 2000 zerlegt. Außerdem verkaufte Layritz 1994 die 221 130 an die Firma FERVET in Castelfranco, die sie jedoch umgehend verschrotten ließ.

Schweiz

Mitte der 1980er Jahre suchten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) nach preiswert zu beschaffenden fahrdrahtunabhängigen Lokomotiven für den Bauzugdienst, außerdem für die Beförderung planmäßiger Züge in während der Bauarbeiten stromlos geschalteten Gleisabschnitten. Unter Vermittlung der Liechtensteiner Firma Jelka-Establishment kam es im Oktober 1986 zum Ankauf der 220 013 bis 017, 053 und 077 durch die SBB. Jelka beauftragte die Werkstatt der Regentalbahn in Viechtach, die sieben Loks entsprechend den Vorgaben der SBB zu sanieren und insbesondere die Lärmemission zu vermindern. Nach in der SBB-Hauptwerkstätte Biel durchgeführten Anpassungen an Schweizer Betriebsvorschriften traten die im aktuellen SBB-Rot lackierten Maschinen als Am 4/4 18461 bis 18467 zwischen Herbst 1987 und Ende 1989 ihren Dienst in der Schweiz an.

Außer vor Bauzügen kamen die Am 4/4 auch im Regelverkehr zum Einsatz, so von Februar bis Mai 1988 vor Nachtschnellzügen auf der Simplon-Südrampe. Jedoch bereiteten die Loks immer wieder Probleme, so dass sich die SBB nach wenigen Jahren von ihnen trennten. Die Am 4/4 18462 (ex 220 014) wurde schon im Februar 1994 ausgemustert und später zerlegt. Die anderen sechs Am 4/4 rollten bis November 1996 aufs Abstellgleis und kehrten im Dezember 1997 nach Deutschland zurück (siehe Kapitel ab Seite 96).

Griechenland

Bereits 1983 und dann erneut 1987 bekundeten die Griechischen Staatsbahnen (OSE) Interesse an DB-Maschinen der Baureihe 221. Im Frühjahr 1988 absolvierte die 221 133 Testfahrten auf den Strecken von Athen nach Chalkis und Thessaloniki. Über die Firma Layritz kam ein Jahr später der Kaufvertrag mit den OSE zustande. Dieser umfasste folgende 20 entsprechend der genannten Reihenfolge von den OSE als A 411 bis 430 eingereihten Fahrzeuge: 221 105, 106, 133, 129 ,117, 147, 136, 134, 124, 122, 112, 119, 145, 107, 126, 127, 121, 138, 146 und 137. Nach Überholung der Motoren im AW Bremen und der

1986 erwarben die SBB sieben V 200. Die Am 4/4 18462 (220 014) wurde 1988 in Brig abgelichtet. ***Foto: Ch. Zellweger***

Getriebe im AW Nürnberg wurden die Loks bei FERVET in Castelfranco/Italien aufgearbeitet und gemäß dem Anstrichschema der DB-Baureihe 218 ozeanblau/beige lackiert.

Ab 1989/90 beim Depot Agios Ioannis in Athen stationiert, bespannten die Lokomotiven vorwiegend Reise- und Güterzüge auf der Strecke nach Thessaloniki. Die starken Steigungen und engen Krümmungen sowie die klimatischen Verhältnisse machten den Maschinen freilich sehr zu schaffen, oft waren sie größtenteils schadhaft abgestellt. Der Einsatz der ehemaligen 221 durch die OSE endete am 29. Juli 1997, als die A 414 (ex 221 129) letztmals einen Personenzug von Volos nach Athen brachte. Die A 430 (ex 221 137) wurde wohl schon 1992 an die italienische Firma FERVET verkauft. Jedenfalls traten aber alle 20 Lokomotiven Ende Mai 2002 die Schiffsreise zurück nach Deutschland an, nunmehr erworben von der Prignitzer Eisenbahn GmbH.

Albanien

Fünf 221 wurden über die Firma Krupp Industriehandel an die Albanischen Eisenbahnen (HSH) veräußert. Zuvor in Viechtach aufgearbeitet und mit neuem roten Anstrich versehen, erreichten sie um die Jahreswende 1989/90 das kleine Balkanland. Die HSH setzten die (in der genannten Reihenfolge) mit den neuen Betriebsnummern 2001 bis 2005 gekennzeichneten 221 118, 140, 125, 131 und 109 nur kurzzeitig ein. Bekannt sind Reisezugleistungen zwischen Tirana und Vlorë, Durrës sowie Shkodër. Beispielsweise standen alle Maschinen im Mai 1992 wegen Schmierölmangel im Depot Shkozet herum. Im Oktober 1993 fuhr wegen der insgesamt desolaten Lage nur noch die Lok 2003 (ex 221 125). Sie wurde im einsam gelegenen Bahnhof Prrenjas abgestellt. Nach letzten Informationen ist sie von dort anlässlich des Abbaus der Strecke im Frühjahr 2017 entfernt und dann vermutlich verschrottet worden. Die anderen vier Lokomotiven rotteten jahrelang im Betriebsbahnhof Memelisht bei Pogradec vor sich hin, ehe man sie Anfang 2004 an Ort und Stelle zerschnitt. ❑

Lastprobefahrt der Loks 2004 und 2005 der Albanischen Staatsbahn HSH nördlich von Viechtach (12. Februar 1990). ***Foto: M. Kantel/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung***

IM HEIMATLAND
WEITERHIN AKTIV

Insgesamt 27 Maschinen beider V 200-Spielarten sind in Deutschland erhalten. Einige der im Juni 2002 aus Griechenland zurückgeholten V 200[1], die bei ihrer Aufarbeitung teils sogar neue Motoren erhielten, werden immer noch regelmäßig vor Güterzügen eingesetzt

Die Schweizerischen Bundesbahnen konnten nach Indienststellung neuer dieselelektrischer Am 841 auf die als Am 4/4 eingereihten V 200 verzichten. Daher boten sie die sechs noch vorhandenen Exemplare im Jahr 1997 privaten Interessenten zum Kauf an. Abnehmer fanden sich rasch, Mitte Dezember 1997 gelangten die sechs Loks wieder nach Deutschland.

Die zunächst von der Historische Schienenverkehr GmbH gekauften Am 4/4 18465 (ex 220 017) und 18467 (ex 220 077) wurden im Jahr 2000 von Classic Train Tours übernommen und ins tschechische Ausbesserungswerk (ZOS) Nymburk gebracht. 2005 rollten die nun einem Privatmann gehörenden Maschinen zur Westfälischen Lokomotivfabrik Reuschling (WLH) in Hattingen/Ruhr. Die WLH führte die in Nymburk begonnenen Arbeiten an der 220 017 fort und baute neue CAT-Motoren ein. Ab 2007 dieselte die im klassischen DB-Outfit lackierte Lok als V 200 017 meist vor Sonderzügen der Internationalen Gesellschaft für Eisenbahnverkehr (IGE) durch die Lande, ein Getriebeschaden setzte sie im Jahr 2009 außer Gefecht.

Die Am 4/4 18461 (ex 220 013), 18463 (ex 220 015), 18464 (ex 220 016) und 18466 (ex 220 053) wurden vom Förderverein Königlich Württembergische Staatseisenbahn – Eisenbahnmuseum Kornwestheim e.V. bzw. der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen (GES) erworben. Eine oder zwei Loks sollten für die Eisenbahnbetriebe Mittlerer Neckar GmbH (EMN) wieder in Fahrt kommen. Zwar übernahm die EMN die 220 015 und 016, ließ sie aber nicht reaktivieren. Die 220 013 wurde im Jahr 2000 an die Eisenbahn-Betriebsgesellschaft (EBG) in Altenbeken veräußert; die EBG schickte die Lok zur Aufarbeitung nach Nymburk, ihr weiteres Schicksal ist unklar.

Die 220 053 wechselte 1999 zur Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB), erhielt bei Gmeinder neue CAT-Motoren und beförderte ab Januar 2000 als SBB-rote V 288, dann ab Herbst 2002 im weiß-roten EVB-Farbkleid als 417 01 Güterzüge im norddeutschen Raum. 2006 verkaufte die EVB die Maschine an die Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebsgesellschaft mbH (BSB). Die BSB setzte die nun als D 9 bezeichnete, Ende 2007 grün lackierte 220 053 vor dem Aluminiumzug Spellen – Koblenz ein. Im Dezember 2015

Die 221.134 und 221.105 von Rail Transport Service wurden am 8. Juli 2010 mit einem Gleisbauzug in Bremerhaven-Wulsdorf im Bild festgehalten. ***Foto: Dr. Timmermann***

Die D 9 der Brohltal-Eisenbahn GmbH (ex 220 053) ist am 24. April 2010 bei Duisburg-Walsum nach Koblenz unterwegs. ***Foto: M. Werning***

V 270.10 der SGL (Schienen-Güter-Logistik GmbH) mit Gleisjochen bei Remscheid (Juli 2013).
UNTEN: V 270.09 von SGL hat in Krummenerl Schotter abgeholt (bei Scherl, 2011). ***Fotos: R. Händeler (2)***

wurde die wegen eines Rahmenschadens nicht mehr betriebsfähige Lok an die Deutsche Privatbahn GmbH (Ludger Guttwein, Altenbeken) abgegeben. Schon im Juli 2015 veräußerte die BSB die von ihr seit 2010 als Ersatzteilspender genutzte 220 015 an die Hammer Eisenbahnfreunde.

Eine sensationelle Nachricht begeisterte im Sommer 2002 die „Dieselfans“: Alle 20 einst an die Griechischen Staatsbahnen (OSE) verkauften Lokomotiven der DB-Baureihe 221 sind zurück in Deutschland, erworben für zusammen 245 420 Euro von der Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG). Mit der Aufarbeitung wurde das zur PEG-Gruppe gehörende Ostmecklenburgische Bahnwerk (OMB) in Neustrelitz betraut.

Vier Exemplare kamen bereits 2003/2004 wieder in Fahrt:

• die an die EfW-Verkehrsgesellschaft übergebenen 221 122 (Juli 2003) und 221 117 (Dezember 2003); beide wieder klassisch rot/schwarz lackiert

• die vom konzerneigenen Lokpool Imo-Trans vermarktete 221 136; ab April 2004 an die Osthavelländische Eisenbahn (OHE) und ab Oktober 2004 an die in Würzburg

Mit einem Leergüterzug fährt die 221 135 der Bocholter Eisenbahngesellschaft am 29. Dezember 2014 durch Berlin-Moabit. ***Foto: M. Krolop***

Die V 270.06 (ex 221 106) wechselte 2010 von EBW-Cargo zur Eisenbahngesellschaft Potsdam. Aufnahme vom 8. Juni 2006 in Ebersdorf (b. Coburg). ***Foto: B. Schmitt***

In Wiesbaden-Biebrich hat die 221 145 (Netinera) am 8. April 2015 die Diesellok 1604 und den Triebwagen RZ 1011 aus Luxemburg im Schlepp. ***Foto: A. Dumjahn***

ansässige Eisenbahnbewachungs-GmbH (EBW Cargo) vermietet; seit Spätsommer 2006 Eigentum der Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP); in traditioneller Farbaufteilung dunkelblau/schwarz gestrichen

• die an EBW Cargo als V 270.06 ausgelieferte frühere 221 106; ab Oktober 2004 im Bauzugdienst eingesetzt, 2010 zur EGP gewechselt; im ursprünglichen Rot-Bereich gelb lackiert.

Im Gegensatz zu den anderen drei Lokomotiven wurde die 221 106 alias V 270.06 nicht nur aufgearbeitet und den aktuellen DB-Betriebsvorschriften angepasst, sondern auch modernisiert und dabei mit zwei neuen Deutz-Motoren bestückt.

Nach Übernahme der PEG-Gruppe durch den Arriva-Konzern firmierte das Ostmecklenburgische Bahnwerk im Mai 2007 in Arriva Werke Nord GmbH um, schließlich im Jahr 2011 als Unternehmen eines von Trenitalia angeführten Konsortiums in Netinera Werke GmbH. Bis zum Jahr 2011 wurden in Neustrelitz sechs weitere ehemalige 221er aufgearbeitet, remotorisiert und modernisiert:

• die im Juli 2007 der EBW-Cargo übergebene V 270.07 (ex 221 134); seit April 2010

Am 6. Februar 2018 hat die 221 136 der EGP den Trailerzug aus Bratislava von Beddingen nach Braunschweig Hafen gebracht. ***Foto: Ch. Ernst***

Die 221 122 zählt seit Juli 2003 zum Bestand der EfW-Verkehrsgesellschaft (2014). ***Foto: M. Werning***

221 106 der EGP fährt mit EK 53133 nach Wittenberge (Heiligengrabe, 23. Februar 2018). *Foto: K. Koschinski*

Güterzüge mit privaten V 200[1]

Generell sind die V 200[1] privater Bahnunternehmen großräumig im Güterverkehr unterwegs. Es gibt aber „Stammreviere", mittlerweile langjährig zum Beispiel in der Grafschaft Bentheim und dem benachbarten Münsterland sowie in der Prignitz. Jüngst hinzugekommen sind planmäßige Leistungen im Raum Braunschweig/Salzgitter.

Die Bentheimer Eisenbahn setzt ihre D 20 (ehemals 221 147) auf der BE-Stammstrecke via Nordhorn nach Coeverden/Niederlande hauptsächlich vor bis zu 2700 Tonnen schweren Ganzzügen ein, die Kies, Getreide, Futtermittel oder Holz transportieren. Auf DB-Strecken bespannt die Lok von der BE gefahrene Güterzüge der Relationen Barnstorf – Lingen-Holthausen (Ölraffinerie) und Hamm – Gronau. Gelegentlich überführt sie Windhoff-Fahrzeuge von Rheine nach Cuxhaven und Basel Bad. Rbf. Wenn die 221 wie erwartet die Zulassung für den Einsatz in den Niederlanden bekommen hat, kann sie auch dort BE-Leistungen übernehmen, so Containerzüge zwischen Coeverden und Rotterdam.

Die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) beschäftigt ihre 221 106 und 136 unter anderem auf Strecken in der Prignitz. Oft mit einer 221 fährt das montags, mittwochs und freitags verkehrende Güterzugpaar EK 53132/53133 Wittenberge – Pritzwalk – Wittstock und zurück. Für Fracht sorgt vor allem die Firma Kronotex Holzverarbeitung in Heiligengrabe-Liebenthal (zwischen Pritzwalk und Wittstock). Einigermaßen verlässlich sind die Abfahrtzeiten in Pritzwalk: EK 53132 nach Wittstock ca. 7.30 Uhr, EK 53133 nach Wittenberge gegen 11.45 Uhr (Winter 2017/18). Statt der 221 kommen vor den Zügen auch 212er oder 225er der EGP zum Einsatz.

Seit Juli 2017 befördern EGP-Lokomotiven abschnittsweise den Trailerzug Braunschweig – Bratislava der RailRunner Europe GmbH. Die Traktion zwischen Braunschweig Hafen und Salzgitter-Beddingen hat im Winterfahrplan 2017/18 regulär die 221 136 übernommen. Der Zug aus Bratislava kommt planmäßig dienstags, donnerstags und samstags gegen 12.00 Uhr in Braunschweig Hafen an. Der Zug nach Bratislava fährt dort an den gleichen Tagen gegen 19.00 Uhr ab.

D 20 der Bentheimer Eisenbahn mit Holzzug von Coeverden nach Bad Bentheim (– Niedergörne) in Veldhausen, aufgenommen am 12. Mai 2009. *Foto: L. Kenning*

Die V 200 017 befindet sich seit 2017 im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen.

220 058 des Technikmuseums Speyer mit neuer Lackierung in Beige/Türkis (2014).

220 071 im Freigelände des Technikmuseums Speyer (März 2014). ***Fotos: M. Werning (3)***

Erhaltene V 200 in Deutschland *(Stand März 2018)*

Betriebsnummer ab Werk	Betriebsnummer aktuell	Verbleib bzw. Betreiber
V 200 001		Fränkische Museumseisenbahn (FME), Nürnberg; in Aufarbeitung
V 200 007	V 200 007	DB Museum, HEL/BSW-Gruppe V 200 007, Lübeck, betriebsfähig, Fristablauf Ende Mai 2018, erneute HU angestrebt
V 200 009		Eisenbahnmuseum Prora (Rügen)
V 200 015		Hammer Eisenbahnfreunde/Museumseisenbahn Hamm
V 200 016		Eisenbahnbetriebe Mittlerer Neckar (EMN)
V 200 017	V 200 017	WLH Reuschling, Hattingen/Ruhr; 2017 Leihgabe an Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen
V 200 018		Deutsches Technik Museum (DTM), Berlin
V 200 033	V 200 033	Hammer Eisenbahnfreunde/Museumseisenbahn Hamm, betriebsfähig
V 200 053	D 9	Deutsche Privatbahn GmbH, Altenbeken
V 200 058		Technikmuseum Speyer (als 220 058, umlackiert in Ozeanblau-Beige)
V 200 071		Technikmuseum Speyer
V 200 077		WLH Reuschling, Hattingen/Ruhr; desolater Zustand
V 200 101		Süddeutsches Eisenbahnmuseum Heilbronn
V 200 105	221.105	Rail Transport Service GmbH (RTS), bis April 2010: V 270.08 EBW-Cargo
V 200 106	221 106-8	Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP), bis 2010 EBW-Cargo
V 200 112		Netinera-Werke Neustrelitz, abgestellt
V 200 116		DB Museum, Leihgabe an Dampflok-Tradition Oberhausen (Verein 2017 aufgelöst)
V 200 117	221 117-5	EfW Verkehrsgesellschaft, Frechen
V 200 120		Süddeutsches Eisenbahnmuseum Heilbronn
V 200 121	V 270.09	Schienen-Güter-Logistik GmbH (SGL)
V 200 122	221 122-5	EfW Verkehrsgesellschaft
V 200 124	V 270.10	Schienen-Güter-Logistik GmbH (SGL)
V 200 134	221.134	Rail Transport Service GmbH (RTS), bis April 2010: V 270.07 EBW-Cargo
V 200 135	221 135-7	Bahnlogistik24 GmbH (BLC), bis 2017: Bocholter Eisenbahngesellschaft (BEG)
V 200 136	221 136-5	Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP)
V 200 145	221 145-6	Netinera Neustrelitz, eingesetzt für Unternehmen des Netinera-Verbunds
V 200 147	D 20	Bentheimer Eisenbahn AG (BE)

Anmerkung
Ausdrücklich auf die Betriebsfähigkeit ist nur bei Museumsloks hingewiesen.

als 221.134 bei der Rail Transport Service GmbH (RTS)

- die Anfang September 2007 ebenfalls an EBW-Cargo gelieferte V 270.08 (ex 221 105); auch sie im April 2010 von der RTS übernommen und entsprechend in 221.105 umgenummert, wie 221.134 orange/grau
- die Ende Juli 2008 zur Bentheimer Eisenbahn (BE) überführte D 20 (ex 221 147); Lokkasten ähnlich den V 270 für EBW-Cargo gelb/schwarz mit schwarzem V-Ausschnitt, jedoch in einem Teilbereich oberhalb des Rahmens und auf den Fronttüren spitz nach oben zulaufend hellrot
- die ab Oktober 2009 von der Schienen-Güter-Logistik GmbH (SGL) angemietete V 270.09 (ex 221 121); grau/schwarz in traditioneller Farbaufteilung
- die im Frühjahr 2010 ebenfalls auf Mietbasis der SGL überlassene V 270.10 (ex 221 124), klassisch rot/schwarz
- die ab 2012 von Eisenbahnverkehrsunternehmen des Netinera-Verbunds eingesetzte 221 145, auch sie klassisch rot/schwarz.

Die 221 107, 119, 126, 127, 129, 133, 137, 138 und 146 wurden im Jahr 2012 in Neustrelitz zerlegt, noch erhalten geblieben ist die 221 112. ❑

NEU!

DIE FÜNFZIGER JAHRE

DIE BLÜTEZEIT DER BUNDESBAHN

Das deutsche Wirtschaftswunder war eng mit der rasanten Entwicklung der Eisenbahn verbunden. Dabei waren die Fünfziger eine besonders aufregende Zeit. Im Spannungsfeld von Tradition und Moderne zeigte sich die junge Bundesbahn in einer geradezu verblüffenden Vielfalt. Die Eisenbahn erreichte ein niemals wiederkehrendes Nebeneinander von Dampf-, Diesel- und Elektrotraktion, einen Zustand der überbordenden Mannigfaltigkeit. Ein jeder Liebhaber historischer Eisenbahnfotos wie auch jene, die sich für die Nachkriegsgeschichte im Allgemeinen interessieren, werden entzückt und verblüfft zugleich sein – über die Fülle der Motive. Bilder, die ein Feuerwerk der Emotionen entfachen.

176 Seiten, Großformat 28,0 x 29,5 cm,
Hardcover-Einband mit Schutzumschlag,
208 Schwarzweiß- und 28 Farbabbildungen

Best.-Nr. 581736 | € 39,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 oder per Fax 08141/53481100 oder online unter www.vgbahn.info

www.facebook.de/vgbahn

Diesellok-Legenden der Bundesbahn

Filmedition XXL – 4 DVDs in Exklusivbox

€ 29,95
Best.-Nr. 5104

Nach dem Zweiten Weltkrieg begann bei der jungen Deutschen Bundesbahn schon zu Beginn des Wirtschaftswunders der Trend zur Verdieselung des Zugverkehrs auf Neben- und nicht elektrifizierten Hauptstrecken. Eine erste Ikone jener Zeit wurde die V 200, es folgte die „halbe" Variante V 100 und dann die Lokfamilie 216, 215, 217 und 218. Die 218 steht heute noch in Diensten der Deutschen Bahn AG. Diese faszinierende DVD-Box stellt all diese markanten Lokomotivtypen in exzellenten Filmporträts vor.

Gesamtlaufzeit 185 Minuten

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Bestell-Hotline 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de

www.facebook.de/vgbahn

ABKÖMMLINGE
FÜR DEN EXPORT

In mehreren Dieselloktypen steckt V 200-Technik. Einigen sieht man die Verwandtschaft auf den ersten Blick an, bei anderen hingegen käme man auch bei näherer Betrachtung kaum auf die Idee, die V 200 hätte bei der Konstruktion Pate gestanden

Mit ihrer für eine Diesellok der 2000-PS-Klasse revolutionären Antriebstechnik stieß die V 200 international auf großes Interesse. Auf Anregung der Türkischen Staatsbahnen (TCDD) entschloss sich Krauss-Maffei, eine V 200 in die Türkei zu entsenden und sie auf der Tour durch Südosteuropa auch in Griechenland und Jugoslawien vorzuführen. Obwohl die V 200 005 im April/Mai 1955 in allen drei Ländern erfolgreich Probefahrten absolvierte, kamen die Münchner daraufhin nur mit den Jugoslawischen Eisenbahnen (JŽ) ins Geschäft. Die drei 1957 für die JŽ gefertigten ML 2200 C'C' lehnten sich konstruktiv wie äußerlich eng an die V 200^0 an, desgleichen die aus der JŽ-Version abgeleitete Vorführlokomotive ML 3000 C'C'.

Unverkennbar Abkömmlinge der V 200^0 waren ferner die 71 ab 1958 in KM-Lizenz für die Britischen Eisenbahnen (BR) gebauten Loks der „Warship-Class". Stark der V 200^1 ähnelten die 32 an die Spanischen Staatsbahnen (RENFE) gelieferten ML 4000 B'B'.

ML 2200 C'C' für Jugoslawien

Da eine Begrenzung der Achslast auf 16 t gefordert war, entwickelte Krauss-Maffei für die JŽ die sechsachsige ML 2200 C'C', die sich von der V 200^0 hauptsächlich durch die dreiachsigen Drehgestelle und den längeren Lokkasten unterschied. Außerdem erhielt die ML 2200 C'C' größere Kühlanlagen und in die Drehgestelle integrierte Verteilerge-

triebe. Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 120 km/h beschränkt, die Anfahrzugkraft jedoch auf 319 kN gesteigert.

Die JŽ reihten die drei ihr am 27. Mai 1957, pünktlich zu Titos 65. Geburtstag übergebenen Lokomotiven als D 66-001 „Dinara", D 66-002 „Kozara" und D 66-003 „Sutjeska" ein. Die vorgesehene Lieferung von weiteren 93 Loks kam nicht zustande. Jugoslawien konnte den Kauf nicht finanzieren. Die Bundesrepublik Deutschland lehnte, nachdem Jugoslawien 1957 die DDR völkerrechtlich anerkannt hatte, eine Finanzierung ab.

Lange Zeit wurden die dunkelblau-silbergrau lackierten D 66 vom Depot Belgrad-Topčider vor allem für Regierungssonderzüge verwendet. Später setzte das nahe der ungarischen Grenze gelegene Depot Subotica die zuletzt als 761 001 bis 003 bezeichneten Loks im Plandienst ein. Nach dem 1991 beendeten Einsatz blieben sie jahrelang in Subotica abgestellt. Schließlich gelangten sie in desolatem Zustand wieder nach Belgrad-Topčider. Dort stehen die drei Maschinen noch heute (Anfang 2018) hinter der Remise des „Blauen Zuges" („Plavi vlak") von Marschall Tito.

Eine vierte ML 2200 C'C' fertigte Krauss-Maffei 1957 auf eigenes Risiko. Diese Maschine mutierte 1958 zur ML 3000 C'C' und kam später als V 300 001 zur Deutschen Bundesbahn (siehe Kapitel ab Seite 40).

Die fünf Loks des Typs ML 3000 TALGO von 1968/69 waren 3000 PS stark und 180 km/h schnell (353-001 mit Talgo nach Cerbère in Murcia del Carmen; 1985). ***Foto: A. Ritz***
GANZ OBEN: 4000 PS stark waren die zehn 1966/67 nach Spanien gelieferten ML 4000 B'B', weitere 22 Exemplare wurden in Spanien gefertigt. ***Werkfoto Krauss-Maffei***
UNTEN: Die zehn ML 2400 TALGO (2400 PS) von 1964/65 besaßen nur einen Endführerstand (352-008 mit Talgo Cartagena – Madrid vor Murcia; August 1996). ***Foto: O. Förster***

Die acht ML 4000 TALGO (Leistung: 4176 PS) wurden 1982/83 in Dienst gestellt: 354 001 mit Talgo Cartagena – Madrid vor Murcia del Carmen (23.12.2000). ***Foto: O. Förster***

ML 4000 B'B' für Spanien

Im Jahr 1964 schrieb die RENFE 32 für den schweren Reise- und Güterzugdienst bestimmte Dieselloks aus. Der Auftrag ging an die in der „Lokomotiv-Export-Union" (LEU) vereinten Anbieter Krauss-Maffei und Krupp mit deren spanischem Lizenznehmer Babcock & Wilcox. Für die RENFE entwickelte Krauss-Maffei auf Basis der V 200[1] die leistungsgesteigerte ML 4000 B'B', bestückt mit zwei 16-zylindrigen 2000-PS-Dieselmotoren von Maybach und verstärkten Maybach-Mekydro-Getrieben. Von der V 200[1] unterschieden sie sich auch durch geänderte Seitenwände, die größere Baulänge, den fehlenden Heizkessel, die leistungsfähigere Kühlanlage, die auf 130 km/h begrenzte Höchstgeschwindigkeit und durch die Spurweite von 1668 mm.

Um die Jahreswende 1966/67 lieferte Krauss-Maffei die zehn, von der RENFE als 4001 bis 4010 eingereihten Maschinen. Ab Juni 1967 folgten die bei Babcock & Wilcox in Spanien gefertigten 4011 bis 4032. Die später als Baureihe 340 geführten ML 4000 B'B' bewährten sich u.a. auf der gebirgigen Strecke Madrid – Zaragoza – Mora la Nova (– Barcelona), gegen Ende der 1980er Jahre schieden sie aus dem Dienst. Die 4020 ist im nationalen Eisenbahnmuseum Madrid erhalten.

Die Jugoslawischen Eisenbahnen kauften 1957 drei ML 2200 C'C' von Krauss-Maffei. Im Jahr 1970 kam die 761-001 mit dem Regierungszug von Tito nach Pula. ***Foto: D. Marušić***

Britische »Warship-Class«

Im Rahmen eines Lizenzabkommens mit der Firma Krauss-Maffei fertigten die staatlichen Werkstätten der Western Region in Swindon/Großbritannien von 1958 bis 1961 die der Class 42 zugeordneten Lokomotiven D 800 bis 832 und D 866 bis 870 für British Railways (BR); sie wurden serienmäßig mit Maybach-Motoren und Maybach-Mekydro-Getrieben ausgerüstet. Bei der North-British Locomotive Company in Glasgow entstanden von 1960 bis 1962 die mit MAN-Motoren und Voith-Getrieben bestückten D 833 bis 865 der Class 43. Wegen ihrer oft an Kriegsschiffe erinnernden Namensschilder verpasste man der gesamten Reihe D 800 den Beinamen „Warship Class". Vom Vorbild V 200[0] unterschied sie sich signifikant durch die um 250 mm verringerte Bauhö-

he und die um 400 mm reduzierte Breite. Ihr regulärer Einsatz währte nur bis 1972. Zwei „Warships“ haben bis heute überlebt und waren 2010 noch betriebsfähig: die D 821 bei der Severn Valley Railway und die D 832 bei der West Somerset Railway.

Weitere Ableger der V 200

Hinsichtlich der grundlegenden konstruktiven Merkmale – hydraulische Kraftübertragung und zwei Maschinenanlagen – lehnten sich noch weitere von Krauss-Maffei entwickelte Loks an die V 200 an. Das gilt für die vierachsigen ML 2400, ML 3000 und ML 4000 der Bauart „TALGO“ für Spanien (RENFE-Baureihen 352, 353 und 354) ebenso wie für die sechsachsigen D 1000 für Großbritannien, ML 2700 für die Türkei, ML 4000 für die USA und ML 4000 (Meterspur) für Brasilien. Die Formgebung all dieser Loks ließ jedoch eine Verwandtschaft zur V 200 nicht erkennen.

Bundesdeutsche Konkurrenten

Auch andere bundesdeutsche Hersteller boten mit Blick auf den ausländischen Markt zweimotorige dieselhydraulische Loko-

In Großbritannien wurden von 1958 bis 1962 insgesamt 71 Loks der Reihe D 800 in Lizenz gebaut (D 844 im Londoner Bahnhof Paddington, Juni 1965). ***Foto: R. Bastin***

1961 lieferte Krauss-Maffei drei ML 4000 C'C' in die USA an die Denver and Rio Grande Western (hier mit DB-Messwagen) und drei an die Southern Pacific. ***Foto: Krauss-Maffei***

Die ab 1961 in Großbritannien gefertigten 74 Loks der Reihe D 1000 (2700 PS) besaßen dreiachsige Drehgestelle (D 1048 am Harbury-Tunnel, Juni 1976). ***Foto: R. Bastin***

Technische Daten im Vergleich

	ML 2200 C'C'	ML 3000 C'C'	ML 4000 B'B'	Class 42	Class 43
geliefert an	JŽ	DB [1]	RENFE	BR	BR
eingereiht als	D 66-001 bis 003	V 300 001 (230 001)	4001 – 4032	D 800 – 832, 866 – 870	D 833 – 865
Baujahre	1957	1957 (Umbau 1958)	1966 – 1968	1958 – 1961	1960 – 1962
Stückzahl	3	1	32 [2]	38 [3]	33 [3]
Achsformel	C'C'	C'C'	B'B' (Breitspur)	B'B'	B'B'
Länge über Puffer	20 270 mm	20 270 mm	20 350 mm	18 288 mm	18 288 mm
Dienstgewicht	96 t	104 t	88 t	79,3 t	80,8 t
Größte Radsatzlast	16 t	17,3 t	22 t	ca. 20 t	ca. 20 t
Dieselmotor Typ	Maybach MD 650	Maybach MD 655	Maybach MD 870	Maybach MD 650 [4]	MAN L 12V 18/21B
Leistung	2 x 1100 PS (2 x 809 kW)	2 x 1500 PS (2 x 1103 kW)	2 x 2000 PS (2 x 1470 kW)	2 x 1150 PS [4] (2 x 846 kW)	2 x 1115 PS (2 x 820 kW)
Getriebetyp	Maybach-Mekydro K 104 MU	Maybach-Mekydro K 184 M	Maybach-Mekydro K 184 BT	Maybach-Mekydro K 104 U	Voith LT 306 r
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	140 km/h	130 km/h	145 km/h	145 km/h

Anmerkungen:
[1]) 1964 an DB verkauft
[2]) 10 Loks von Krauss-Maffei gebaut, 22 weitere von Babcock & Wilcox in Spanien
[3]) 38 Loks Class 42 von Swindon/GB gebaut, 33 Loks Class 43 von der North-British Locomotive Company/Glasgow
[4]) D 800 – 802: 2 x 1050 PS (2 x 772 kW); D 830 mit Paxman-Motoren: 2 x 1210 PS (2 x 890 kW)

DG 2000 CC: Das sechsachsige „Konkurrenzprodukt" von KHD (Baujahr 1957) war ab 1961 bei der Regentalbahn im Einsatz. ***Foto: J. Nelkenbrecher***

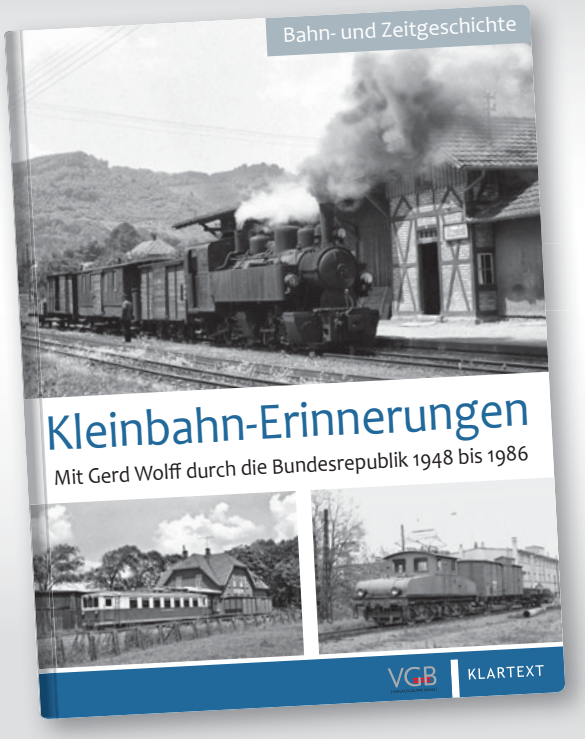
Für die 1954 von der Maschinenbau Kiel AG gefertigte 1600 001 fand sich auch nach der Leistungserhöhung auf 2000 PS kein Käufer. ***Werkfoto MaK***

motiven an. So fertigte die Maschinenbau Kiel AG (MaK) 1954 die wie eine überlange V 80 wirkende 1600 001. Nach Erhöhung der Motorleistung von zweimal 800 PS auf zweimal 1000 PS erfolgte die Umzeichnung in 2000 001. Einen Abnehmer für diesen Loktyp fand MaK nicht: Nach Erprobung u.a. bei der DB und (mit dreiachsigen Tausch-Drehgestellen) auch in Norwegen und Finnland wurde die 2000 001 letzten Endes 1961 verschrottet.

Außerdem entwarf MaK die G 2400 C'C' und die G 3000 C'C', die weitgehend der ML 2200 C'C' von Krauss-Maffei gleichen sollten. Es blieb indes bei Entwürfen, ein 1958 erteilter Auftrag der Bulgarischen Staatsbahnen (BDZ) zum Bau von 25 Lokomotiven des Typs G 2400 C'C' wurde storniert.

Weitere „Konkurrenzprodukte" zur V 200 entstanden bei Klöckner-Humboldt-Deutz (KHD). Assoziationen an die V 200 weckte die 1957 fertiggestellte sechsachsige DG 2000 CCE mit Endführerständen. Sie kam nach kurzer Erprobung bei der DB von Dezember 1957 bis April 1960 bei der Norwegischen Staatsbahn zum Einsatz und bewährte sich auch im harten Winterbetrieb auf der Strecke Oslo – Bergen, deren Scheitelpunkt damals auf 1301 m über dem Meeresspiegel lag. Ab Januar 1961 stand sie 19 Jahre lang in Diensten der Regentalbahn AG. Nach einem Intermezzo bei der Teutoburger Wald-Eisenbahn von 1980 bis 1982 gelangte sie nach Frankreich. ❑

Neues für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK



Mit Gerd Wolff durch die Bundesrepublik

Kleinbahnen – es gibt kaum einen Heimat- und Eisenbahnfreund, über dessen Gesicht beim Hören dieses Wortes kein verzücktes Lächeln huscht! An unserem heutigen Wissen über Kleinbahnen in Westdeutschland hat ein Mann ganz maßgeblichen Anteil: Gerd Wolff. Der 1935 in Wuppertal geborene Eisenbahner und Eisenbahnfreund erforscht seit mehr als sechs Jahrzehnten die deutschen Klein- und Privatbahnen. Vorliegendes Buch stellt nun erstmals sowohl seine Person als auch Geschichten um seine Kleinbahnbesuche vor. Lernen Sie Gerd Wolff von einer ganz neuen Seite kennen! Für die Verlagsgruppe Bahn beschrieb er seine ganz persönlichen Erlebnisse bei 17 Strecken zwischen Nordsee und Südschwarzwald. Dabei erinnert er sowohl an schmalspurige als auch an regelspurige Kleinbahnbetriebe. Die vom Negativ angefertigten Scans kommen erstmals unbeschnitten und endlich einmal großformatig zum Abdruck. Die fachkundigen und ausführlichen Bildbeschreibungen erstellte der bekannte Kleinbahnkenner und Autor Andre Marks in enger Zusammenarbeit mit Gerd Wolff. Dadurch garantiert vorliegendes Buch nicht nur Lesegenuss pur, sondern auch einen wahren Augenschmaus!

256 Seiten, gebunden mit Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm,
430 historische Schwarzweißfotos und Faksimile
Best.-Nr. 581804 | € 34,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de

www.facebook.de/vgbahn

RAMPENSTRECKE IM WANDEL

Die 1885 eröffnete Strecke über den Frankenwald entwickelte sich rasch zur wichtigsten Verbindung zwischen München und Berlin. Und das, obwohl zu beiden Seiten des in knapp 600 m Höhe gelegenen Scheitelpunkts lange Steilrampen mit einer Steigung von 26 Promille zu überwinden sind. Durch den Einsatz der legendären Malletloks der Baureihe 96 im Schiebedienst konnte der Betrieb 1914 erheblich vereinfacht und die Fahrzeiten spürbar verkürzt werden. Von 1945 bis 1989 war Probstzella Grenzbahnhof an der innerdeutschen Grenze, das Verkehrsaufkommen ging stark zurück. Seit Dezember 2017 verkehren die hochwertigen Reisezüge über die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt, aber für den umfangreichen Güterverkehr ist die Frankenwaldbahn weiterhin von großer Bedeutung.

92 Seiten im DIN-A4-Format,
Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen

Best.-Nr. 541801 | € 12,50

www.facebook.com/vgbahn

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

Liefer- und Verbleibsliste • Baureihe V 200⁰ (ab 1968: 220) Stand März 2018

Hersteller, Baujahre und Fabriknummern

V 200 001 bis 005	Krauss-Maffei	1953	Fabriknummern 17 900 bis 17 904
V 200 006 und 007	MaK	1956	Fabriknummern 2000 006 und 2000 007
V 200 008 bis 025	MaK	1957	Fabriknummern 2000 008 bis 2000 025
V 200 026 bis 050	Krauss-Maffei	1956	Fabriknummern 18 270 bis 18 294
V 200 051 bis 055	Krauss-Maffei	1957	Fabriknummern 18 295 bis 18 299
V 200 056 bis 085	Krauss-Maffei	1959	Fabriknummern 18 565 bis 18 594
V 200 086	Krauss-Maffei	1959	Fabriknummer 18 598

Lok-nummer	Ab-nahme	erstes Bw	letztes Bw	ausge-mustert	Zerlegung (++) bzw. Verbleib
V 200 001	15.07.54	Ffm-Griesh.	Oldenburg	21.10.80	Fränkische Museumseisenbahn (FME)
V 200 002	03.03.54	Ffm-Griesh.	Oldenburg	11.11.78	++ 2006 Nürnberg nach Brand 10/2005
V 200 003	11.03.54	Ffm-Griesh.	Oldenburg	11.11.78	++ 1982 AW Trier
V 200 004	23.03.54	Ffm-Griesh.	Oldenburg	25.06.80	++ 1982 AW Trier
V 200 005	23.02.54	Ffm-Griesh.	Oldenburg	24.08.80	++ 1982 AW Trier
V 200 006	18.09.56	HH-Altona	Lübeck	11.11.78	Heitkamp 6; 1982 FSF, 2002 FER (Italien) **)
V 200 007	31.10.56	HH-Altona	Lübeck	31.12.84	DB Museum, HEL/BSW-Gruppe Lübeck
V 200 008	16.04.57	Hamm P	Lübeck	22.02.75	++ 1975 AW Nürnberg
V 200 009	13.05.57	Würzburg	Lübeck	31.07.84	Eisenbahnmuseum Prora (Rügen)
V 200 010	20.05.57	Ffm-Griesh.	Lübeck	30.04.84	++ 1989 Layritz, Penzberg
V 200 011	04.06.57	Ffm-Griesh.	Lübeck	11.06.81	1982 FSF, 2002 FER (Italien) **)
V 200 012	24.06.57	HH-Altona	Lübeck	30.11.83	++ 1996–99 Friedl, Plattling
V 200 013	09.07.57	Ffm-Griesh.	Lübeck	31.10.84	SBB Am 4/4 18461, 1999 an EBG *)
V 200 014	18.07.57	Ffm-Griesh.	Lübeck	31.12.84	SBB Am 4/4 18462, ++ 1996 SBB
V 200 015	31.07.57	Ffm-Griesh.	Lübeck	31.10.84	SBB Am 4/4 18463, 2010 an BSB, 2015 MEH
V 200 016	15.08.57	Ffm-Griesh.	Lübeck	30.12.82	SBB Am 4/4 18464, 1997 an GES/EMN
V 200 017	11.09.57	HH-Altona	Lübeck	31.03.83	SBB Am 4/4 18465, 2005 an WLH, 2017 EMB
V 200 018	27.08.57	HH-Altona	Lübeck	31.12.84	Deutsches Technikmuseum Berlin
V 200 019	25.09.57	HH-Altona	Lübeck	11.06.81	++ 1983 AW Nürnberg
V 200 020	16.10.57	HH-Altona	Oldenburg	30.12.82	++ 1986 Layritz, Penzberg
V 200 021	09.10.57	Hamm P	Lübeck	12.08.77	Heitkamp 1, 1979 Arch., ++ Saudi-Arabien
V 200 022	17.10.57	Hamm P	Oldenburg	30.12.82	++ 1984 AW Nürnberg
V 200 023	29.10.57	Hamm P	Lübeck	30.11.83	++ 1999 Friedl, Plattling
V 200 024	13.11.57	HH-Altona	Lübeck	01.04.78	Heitkamp 3, 1979 Arch., ++ Saudi-Arabien
V 200 025	13.11.57	HH-Altona	Lübeck	31.10.84	++ 1986 Layritz, Penzberg
V 200 026	10.09.56	Ffm-Griesh.	Lübeck	30.11.83	++ 1986 Layritz, Penzberg
V 200 027	29.11.56	Ffm-Griesh.	Lübeck	30.12.82	++ 1983 AW Nürnberg
V 200 028	28.09.56	Ffm-Griesh.	Oldenburg	29.10.81	1982 Cosfer, 2003 FER (Italien) **)
V 200 029	10.10.56	Hamm P	Lübeck	31.10.84	1984 Impresa Veltri, 2003 FER (Italien) **)
V 200 030	27.10.56	Villingen	Lübeck	30.04.84	1985 DEHE f. Algerien, ++ 1999 Frankreich
V 200 031	31.10.56	Villingen	Lübeck	31.10.84	1984 Cosfer, 1999 Salcef (Italien)
V 200 032	14.11.56	Ffm-Griesh.	Oldenburg	25.07.79	++ 1980 AW Nürnberg
V 200 033	14.11.56	Ffm-Griesh.	Lübeck	31.07.84	Hammer Eisenbahnfreunde (MEH)
V 200 034	27.11.56	Hamm P	Oldenburg	25.07.79	++ 1980 AW Nürnberg
V 200 035	23.11.56	Hamm P	Lübeck	24.09.78	Heitkamp 7, ++ 1982 AW Nürnberg
V 200 036	30.11.56	Hamm P	Lübeck	30.04.84	++ 1986 Layritz, Penzberg
V 200 037	06.12.56	Ffm-Griesh.	Lübeck	30.04.84	1985 DEHE f. Algerien, ++ 1999 Frankreich
V 200 038	14.12.56	Ffm-Griesh.	Oldenburg	21.10.80	++ 1981 AW Bremen
V 200 039	20.12.56	Ffm-Griesh.	Lübeck	31.10.84	1984 Cosfer (Ital.), 1988 COMSA (Spanien)
V 200 040	08.01.57	Hamm P	Lübeck	30.11.83	++ 1984 Bw Lübeck
V 200 041	03.01.57	Hamm P	Lübeck	31.12.84	1984 Cosfer, 1993 FP, 2002 FER (Italien) **)
V 200 042	25.01.57	HH-Altona	Lübeck	23.10.76	++ 1976 AW Nürnberg
V 200 043	30.01.57	HH-Altona	Lübeck	30.11.83	++ 1987 Layritz, Penzberg
V 200 044	05.02.57	HH-Altona	Lübeck	21.10.80	++ 1981 AW Trier
V 200 045	29.01.57	HH-Altona	Lübeck	29.09.82	1984 FP, 2002 FER (Italien) **)
V 200 046	12.02.57	HH-Altona	Lübeck	01.04.78	Heitkamp 4, 1979 Arch., ++ Saudi-Arabien
V 200 047	20.02.57	HH-Altona	Lübeck	21.03.81	++ 1983 AW Nürnberg
V 200 048	06.03.57	HH-Altona	Lübeck	30.04.84	1987 GEA, dann SNTF, Verbleib Algerien?
V 200 049	26.03.57	HH-Altona	Lübeck	30.11.78	1982 FSF, 2002 FER (Italien) **)
V 200 050	24.03.57	HH-Altona	Lübeck	29.07.82	++ 1986 Layritz, Penzberg
V 200 051	11.04.57	HH-Altona	Lübeck	30.04.84	1990 FNME, 1998 FSF, 2002 FER (Italien) **)
V 200 052	30.04.57	Ffm-Griesh.	Oldenburg	27.05.79	++ 1979 AW Nürnberg
V 200 053	03.06.57	Villingen	Oldenburg	27.01.83	SBB Am 4/4 18466, 1999 EVB, 2006 BSB ***)
V 200 054	27.06.57	Villingen	Oldenburg	05.10.77	Heitkamp 2, in Saudi-Arabien 1978 ++?
V 200 055	16.07.57	Villingen	Oldenburg	30.12.82	++ 1986 Layritz, Penzberg
V 200 056	07.04.59	Ffm-Griesh.	Oldenburg	21.12.79	++ 1982 AW Trier
V 200 057	05.02.59	Ffm-Griesh.	Oldenburg	14.03.78	++ 1978 AW Nürnberg
V 200 058	06.03.59	Hamm P	Lübeck	30.04.84	Technik-Museum Speyer
V 200 059	11.03.59	Hamm P	Oldenburg	22.08.79	++ 1983 AW Nürnberg
V 200 060	24.02.59	Ffm-Griesh.	Lübeck	30.11.83	1986 Impresa Valditerra, 2003 FER (Italien) **)
V 200 061	27.02.59	Ffm-Griesh.	Oldenburg	31.03.83	++ 1986 Layritz, Penzberg
V 200 062	13.03.59	Villingen	Lübeck	31.10.84	++ 1986 Layritz, Penzberg
V 200 063	16.03.59	Villingen	Lübeck	30.04.84	++ 1984 Layritz, Penzberg
V 200 064	25.03.59	Villingen	Oldenburg	26.03.80	++ 1982 AW Trier
V 200 065	24.03.59	Villingen	Lübeck	31.12.84	1985 IPE Locomotori (Italien), ++ Italien
V 200 066	02.04.59	Villingen	Oldenburg	11.11.78	++ 1986 DEUMU, Nürnberg
V 200 067	09.04.59	Villingen	Oldenburg	18.03.79	++ 1986 DEUMU, Nürnberg
V 200 068	14.04.59	Hamm P	Lübeck	31.10.84	1985 DEHE f. Algerien, ++ 1998 Frankreich
V 200 069	24.04.59	Hamm P	Oldenburg	01.04.78	Heitkamp 5, 1979 Arch., ++ Saudi-Arabien
V 200 070	06.05.59	Hamm P	Oldenburg	21.10.80	++ 1981 AW Trier
V 200 071	11.05.59	Hamm P	Lübeck	30.04.84	Technik-Museum Speyer
V 200 072	21.05.59	Hamm P	Oldenburg	22.08.79	++ 1982 AW Trier
V 200 073	15.05.59	Hamm P	Oldenburg	18.03.79	++ 1982 AW Trier
V 200 074	25.05.59	Hamm P	Lübeck	30.12.82	1984 FP, 2002 FER (Italien) **)
V 200 075	29.05.59	Hamm P	Lübeck	31.10.84	1986 DEHE f. Algerien, ++ 1999 Frankreich
V 200 076	05.06.59	Hamm P	Oldenburg	31.03.83	++ 1986 DEUMU, Nürnberg
V 200 077	12.06.59	Hamm P	Oldenburg	21.12.80	SBB Am 4/4 18467, ab 2005 WLH
V 200 078	16.06.59	Hamm P	Oldenburg	24.08.80	++ 1981 AW Trier
V 200 079	24.06.59	Hamm P	Oldenburg	21.12.80	++ 1986 Layritz, Penzberg
V 200 080	02.07.59	Hamm P	Oldenburg	21.05.80	++ 1982 AW Trier
V 200 081	08.07.59	Hamm P	Oldenburg	24.08.80	++ 1982 AW Trier
V 200 082	14.07.59	Hamm P	Oldenburg	21.10.80	++ 1981 AW Trier
V 200 083	24.07.59	Hamm P	Oldenburg	21.12.80	++ 1986 DEUMU, Nürnberg
V 200 084	29.07.59	Hamm P	Oldenburg	21.03.81	++ 1986 DEUMU, Nürnberg
V 200 085	05.08.59	Villingen	Oldenburg	25.07.79	++ 1982 AW Trier
V 200 086	18.08.59	Villingen	Villingen	12.10.73	++ 1974 AW Nürnberg

Anmerkungen:
Bei Verkäufen sind Zwischenhändler nicht genannt und Eigentümerwechsel vor dem jetzigen Verbleib nur teilweise aufgeführt.
*) V 200 013 im Jahr 2004 verkauft an Rail Consulting Ltd., London; letzter bekannter Standort ZOS Nymburk/CZ
**) ehemalige V 200 006, 011, 028, 029, 041, 045, 049, 051, 060 und 074 im Juni 2012 an FER-Güterverkehrssparte Dinazzano Po S.p.A., außer der ausgeschlachteten V 200 006 im Juni 2014 zum Verkauf ausgeschrieben; 2015 verkauft: V 200 028 und 029 an Generale Costruzioni Ferroviarie S.p.A. (GCF), Taranto; V 200 011 und 049 an Rail Traction Company (RTC), Bozen
***) V 200 053 Ende 2015 an Deutsche Privatbahn GmbH, Altenbeken

Abkürzungen:

Arch.	Baufirma Archirodon
BSB	Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebsgesellschaft mbH
DEUMU	Deutsche Erz- und Metallunion GmbH
EMB	Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen
EMN	Eisenbahnbetriebe Mittlerer Neckar
EBG	Eisenbahn-Betriebsgesellschaft, Altenbeken
EVB	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser
FER	Ferrovie Emilia Romagna
FP	Ferrovie Padane
FSF	Ferrovia Suzzara-Ferrara
FNME	Ferrovie Nord Milano Esercizio (Brescia – Edolo)
GES	Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen
HEL	Historische Eisenbahnfahrzeuge Lübeck
MEH	Museumseisenbahn Hamm
SNTF	Société Nationale des Transports Ferroviaires Algériens
WLH	Westfälische Lokomotivfabrik Hattingen/Ruhr (Firma Reuschling)

Bekanntermaßen erhaltene Lokomotiven sind in roter Schrift dargestellt.
Möglicherweise erhalten sind auch noch V 200 006 (ausgeschlachtet), 031 und 045 in Italien, V 200 013 (letzter bekannter Standort Nymburk/Tschechien), V 200 039 in Spanien (von COMSA 2009 zum Verkauf ausgeschrieben) sowie V 200 048 in Algerien (letzter bekannter Standort SNTF-Depot Constantine).

Bestandsentwicklung • Baureihe V 200⁰ (ab 1968: 220)

jeweils am Jahresende	1959	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Frankfurt-Griesheim	15	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Hamburg-Altona	19	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Hamm P	32	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Kaiserslautern	–	8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Villingen	20	18	17	15	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Würzburg	–	15	15	15	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Hannover	–	18	22	22	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Braunschweig	–	–	–	–	22	–	–	–	–	–	–	–	–
Oldenburg	–	–	–	–	26	48	47	44	35	16	14	11	–
Lübeck	–	27	31	33	36	35	34	27	27	32	29	24	25
Summe	86	86	85	85	84	83	81	71	62	48	43	35	25

Liefer- und Verbleibsliste • Baureihe V 200¹ (ab 1968: 221) Stand März 2018

Hersteller, Baujahre und Fabriknummern

V 200 101 und 102	Krauss-Maffei	1962	Fabriknummern 18 993 und 18 994
V 200 103 bis 120	Krauss-Maffei	1963	Fabriknummern 18 995 bis 19 012
V 200 121 bis 124	Krauss-Maffei	1964	Fabriknummern 19 241 bis 19 244
V 200 125 bis 150	Krauss-Maffei	1965	Fabriknummern 19 245 bis 19 270

Liefer- und Verbleibsliste • Baureihe V 200[1] (ab 1968: 221) Stand März 2018

Lok-nummer	Ab-nahme	erstes Bw	letztes Bw	ausge-mustert	Zerlegung (++) bzw. Verbleib
V 200 101	27.11.62	Kempten	Oberh. 1	26.09.87	1993 Cittadella (Ital.), 2003 SEM Heilbronn
V 200 102	09.01.63	Kempten	Oberh. 1	30.06.88	++ 1992 Maribor (Slowenien)
V 200 103	10.01.63	Kempten	Oberh. 1	26.09.87	++ 1992 Maribor (Slowenien)
V 200 104	18.01.63	Kempten	Oberh. 1	30.07.87	++ 2002 AW Bremen
V 200 105	01.02.63	Kempten	Oberh. 1	26.09.87	OSE A 411, ab 2007 EBW, 2010 RTS *)
V 200 106	01.02.63	Kempten	Oberh. 1	26.09.87	OSE A 412, ab 2004 EBW, 2010 EGP *)
V 200 107	12.02.63	Kempten	Oberh. 1	30.07.87	OSE A 424, ab 2002 OMB/Arriva *), ++ 2012
V 200 108	19.02.63	Kempten	Oberh. 1	17.12.87	1991 Bulfone (Italien), ++ 2000
V 200 109	06.03.63	Lübeck	Oberh. 1	26.09.87	HSH Nr. 2005, ++ 2004 Albanien
V 200 110	13.03.63	Lübeck	Oberh. 1	30.06.88	++ 1992 Maribor (Slowenien)
V 200 111	15.03.63	Lübeck	Oberh. 1	17.12.87	++ 1992 Maribor (Slowenien)
V 200 112	20.03.63	Lübeck	Oberh. 1	30.06.88	OSE A 421, 2002 OMB/Arriva, 2011 Net *)
V 200 113	25.03.63	Lübeck	Oberh. 1	30.06.88	++ 1992 Maribor (Slowenien)
V 200 114	04.04.63	Lübeck	Oberh. 1	26.09.87	++ 1992 Maribor (Slowenien)
V 200 115	05.04.63	Lübeck	Oberh. 1	30.06.88	++ 1992 Maribor (Slowenien)
V 200 116	19.04.63	Lübeck	Oberh. 1	30.06.88	DB Museum, DTO Oberhausen
V 200 117	23.04.63	Lübeck	Oberh. 1	30.07.87	OSE A 415, ab 2003 EfW *)
V 200 118	29.04.63	Lübeck	Oberh. 1	26.09.87	HSH Nr. 2001, ++ 2004 Albanien
V 200 119	10.05.63	Lübeck	Oberh. 1	26.09.87	OSE A 422, ab 2002 OMB/Arriva *), ++ 2012
V 200 120	22.05.63	Lübeck	Oberh. 1	30.07.87	1993 Cittadella (Italien), 2003 SEM Heilbronn
V 200 121	07.12.64	Villingen	Oberh. 1	26.09.87	OSE A 427, ab 2009 SGL *)
V 200 122	10.12.64	Villingen	Oberh. 1	26.09.87	OSE A 420, ab 2003 EfW *)
V 200 123	21.12.64	Villingen	Oberh. 1	17.12.87	++ 1992 Maribor (Slowenien)
V 200 124	31.12.64	Villingen	Oberh. 1	30.07.87	OSE A 419, ab 2010 SGL *)
V 200 125	12.01.65	Villingen	Oberh. 1	17.12.87	HSH Nr. 2003, ++ 2017 ?
V 200 126	27.01.65	Villingen	Oberh. 1	17.12.87	OSE A 425, ab 2002 OMB/Arriva *), ++ 2012
V 200 127	04.02.65	Villingen	Oberh. 1	30.06.88	OSE A 426, ab 2002 OMB/Arriva *), ++ 2012
V 200 128	18.02.65	Lübeck	Oberh. 1	17.12.87	++ 1992 Maribor (Slowenien)
V 200 129	19.02.65	Lübeck	Oberh. 1	17.12.87	OSE A 414, ab 2002 OMB/Arriva *), ++ 2012
V 200 130	26.02.65	Lübeck	Oberh. 1	17.12.87	++ 1994 FERVET (Italien)
V 200 131	09.03.65	HH-Altona	Oberh. 1	17.12.87	HSH Nr. 2004, ++ 2004 Albanien
V 200 132	16.03.65	HH-Altona	Oberh. 1	30.06.88	++ 1992 Maribor (Slowenien)
V 200 133	30.03.65	HH-Altona	Oberh. 1	17.12.87	OSE A 413, ab 2002 OMB/Arriva *), ++ 2012
V 200 134	08.04.65	HH-Altona	Oberh. 1	17.12.87	OSE A 418, ab 2007 EBW, 2010 RTS *)
V 200 135	20.04.65	Kempten	Oberh. 1	30.06.88	ab 1993 Barbara Pirch, ab 2008 BEG, 2017 BLC
V 200 136	06.05.65	Kempten	Oberh. 1	30.06.88	OSE A 417, ab 2004 imoTans, 2006 EGP *)
V 200 137	07.05.65	Kempten	Oberh. 1	30.06.88	OSE A 430, ab 2002 OMB/Arriva *), ++ 2012
V 200 138	14.05.65	Kempten	Oberh. 1	30.06.88	OSE A 428, ab 2002 OMB/Arriva *), ++ 2012
V 200 139	11.06.65	Kempten	Oberh. 1	17.12.87	++ 1992 Maribor (Slowenien)
V 200 140	01.06.65	Kempten	Oberh. 1	30.06.88	HSH Nr. 2002, ++ 2004 Albanien
V 200 141	15.06.65	Kempten	Oberh. 1	30.06.88	++ 1992 Maribor (Slowenien)
V 200 142	22.06.65	Kempten	Oberh. 1	30.06.88	++ 1992 Maribor (Slowenien)
V 200 143	05.07.65	Kempten	Oberh. 1	30.06.88	++ 1992 Maribor (Slowenien)
V 200 144	16.07.65	Villingen	Oberh. 1	30.06.88	++ 1992 Maribor (Slowenien)
V 200 145	30.07.65	Villingen	Oberh. 1	30.06.88	OSE A 423, ab 2002 OMB/Arriva *), 2011 Net
V 200 146	04.08.65	Lübeck	Oberh. 1	30.06.88	OSE A 429, ab 2002 OMB/Arriva *), ++ 2012
V 200 147	09.09.65	Lübeck	Oberh. 1	30.06.88	OSE A 416, ab 2008 BE *)
V 200 148	01.09.65	Villingen	Villingen	01.10.74	++ 1975 AW Nürnberg
V 200 149	10.09.65	Villingen	Oberh. 1	30.06.88	++ 1992 Maribor (Slowenien)
V 200 150	28.09.65	Villingen	Oldenburg	21.10.80	++ 1981 AW Bremen

Anmerkungen:
Bei Verkäufen sind etwaige Zwischenhändler nicht genannt.
*) Lok im Jahr 2002 durch Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft (PEG) aus Griechenland reimportiert

Abkürzungen:

BE	Bentheimer Eisenbahn
BEG	Bocholter Eisenbahngesellschaft
BLC	Bahnlogistik24 GmbH
DTO	Dampflok-Tradition Oberhausen (Verein 2017 aufgelöst)
EBW	EBW Cargo
EfW	EfW Verkehrsgesellschaft
EGP	Eisenbahngesellschaft Potsdam
HSH	Albanische Eisenbahnen
Net	Netinera Deutschland GmbH
OSE	Griechische Staatsbahnen
OMB/ Arriva	Ostmecklenburgisches Bahnwerk bzw. Arriva Werke Nord, Neustrelitz
RTS	Rail Transport Service GmbH
SEM	Süddeutsches Eisenbahnmuseum, Heilbronn
SGL	Schienen-Güter-Logistik GmbH

Quellenhinweis:
Die Statistik wurde mit Hilfe der „Lok-Datenbank" (Kontakt über lok-datenbank.de) aktualisiert.

Bestandsentwicklung • Baureihe V 200[1] (ab 1968: 221)

jeweils am Jahresende	1965	1970	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1982	1986	1987
Hamburg-Altona	6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Kempten	16	16	14	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Lübeck	15	21	21	21	22	22	22	8	8	–	–	–	–
Villingen	13	13	15	16	27	20	–	–	–	–	–	–	–
Oldenburg	–	–	–	–	–	7	22	28	28	–	–	–	–
Gelsenkirchen-Bismarck	–	–	–	–	–	–	5	13	13	48	–	–	–
Oberhausen 1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	48	48	21
Summe	50	50	50	49	49	49	49	49	49	48	48	48	21

QUELLEN

Stefan Alkofer: Wie Phönix aus dem Rost (Beitrag über die modernisierten 221 nach Rückkehr aus Griechenland); in: Modelleisenbahner 9/2010

Arno Bretschneider: Die Baureihe V 200.0. Eisenbahn-Kurier Verlag, Freiburg 1981

Deutsche Bundesbahn: Merkbuch für die Schienenfahrzeuge – DV 939c Brennkrafttriebfahrzeuge einschl. zugehöriger Steuer- und Beiwagen; Ausgabe 1952 mit Nachträgen bis 1957

Axel Enderlein: Baureihe V 200 – Die erste Großdiesellok der Deutschen Bundesbahn. GeraMond Verlag, München 2000

Dr. rer. tech. Kurt Friedrich, Max Seidel: Die Diesellokomotive V 200 der Deutschen Bundesbahn als Serienausführung; in: Krauss-Maffei Informationen Nr. 149 (Sonderdruck aus Eisenbahntechnische Rundschau, Heft 11/1957)

Dr.-Ing. Gustav Adolf Gaebler: Die 2000-PS-Diesellok der Deutschen Bundesbahn (Baureihe V 200) mit hydraulischer Kraftübertragung; in: Die Bundesbahn, Sonderdruck zur DVA München 1953

Wolfgang Glatte: Diesellokomotiven deutscher Eisenbahnen. Transpress Verlag, Berlin 1985

Frank Larsen: Baureihe V 200.1. Transpress Verlag, Stuttgart 1999

Matthias Maier: Die Baureihe V 200 – Die erste Großdiesellokomotive der Deutschen Bundesbahn. EK-Verlag, Freiburg 2005

Horst J. Obermayer: Die Baureihe V 200 – 40 Jahre deutsche Großdiesellokomotiven. Eisenbahn-Journal special 5/1993

Dipl.-Ing. Gustav Röhr (Hrsg.): Bespannungsübersicht für alle Schnell- und Eilzüge der Deutschen Bundesbahn; Sommerfahrplan 1955 und 1961

Otto Wilczek, Klaus-Dieter Wenzel: Diesel-hydraulische Lokomotive der Baureihe 230 (V 300); in: Welt der Eisenbahn, Ferrovia-Verlag

Axel Witzke: Rückkehr der alten Dame – V 200 sind wieder gefragt; in: eisenbahn magazin 3/2008

Im Rahmen der Recherche zu erhaltenen bzw. reaktivierten Lokomotiven wurden aktuelle Meldungen und Berichte in den gängigen Eisenbahnzeitschriften ausgewertet.
Als Informationsquelle dazu diente auch die Internetseite:
www.udokrupp.de/Baureihen 220 und 221: Bestand und Verbleib (Herausgeber Udo Krupp)

Der Autor dankt den Herren
• Andreas Kabelitz vom Team der Lok-Datenbank (www.lok-datenbank.de) für die Hilfe bei der Aktualisierung der Verbleibsstatistik
• Peter Pfister für aktuelle Angaben zum Verbleib von V 200 in Italien
• Reinhart Reuschel für seinen Gastbeitrag

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen

Modellbahn-Center • EUROTRAIN® Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft
FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

01187 Dresden
SCHILDHAUER-MODELLBAHN
Würzburger Str. 81
Tel.: 0351 / 27979215 • Fax: 0351 / 27979213
www.modellbahn-schildhauer.de
modellbahn-schildhauer@online.de
FH

25355 Barmstedt
MODELLBAHNEN HARTMANN
Reichenstr. 24
Tel.: 04123 / 6706
Fax: 04123 / 959473
Modellbahnen-Hartmann@t-online.de
FH/RW/B EUROTRAIN®

44339 Dortmund
MODELL TOM
• NEU • GEBRAUCHT • SERVICE •
Evinger Str. 484
Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536
www.modelltom.com
FH/RW

67146 Deidesheim
moba-tech
der modelleisenbahnladen
Bahnhofstr. 3
Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169
www.moba-tech.de • info@moba-tech.de
FH/RW

01445 Radebeul
MODELLEISENBAHNEN
Grundkötter GmbH
Hauptstr. 22
Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950
www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com
FH/RW

28865 Lilienthal b. Bremen
HAAR
MODELLBAHN-SPEZIALIST
Hauptstr. 96
Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527
haar.lilienthal@vedes.de
FH/RW

45479 Mülheim
MODELLBAHNLÄDCHEN EULER
K. EULER
Grabenstr. 2
Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 30599996
modellbahneuler@aol.com
FH

67655 Kaiserslautern
DiBa-MODELLBAHNEN
Königstr. 20-22
Tel./Fax: 0631 / 61880
geschaeft@diba-modellbahnen.de
FH/RW EUROTRAIN®

04159 Leipzig
bahnundbuch.de
Versandhandel für Fachliteratur,
Videos, DVDs, CDs
Raustr. 12
Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

30159 Hannover
TRAIN & PLAY
Modelleisenbahnen • Modellautos
Breite Str. 7 • Georgswall 12
Tel.: 0511 / 2712701
Fax: 0511 / 9794430
FH/RW/A

49078 Osnabrück
J.B. MODELLBAHN-SERVICE
Lotter Str. 37
Tel.: 0541 / 433135
Fax: 0541 / 47464
www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN®

69214 Eppelheim/Heidelberg
MODELLBAHN SCHUHMANN
Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Str.
Tel.: 06221 / 76 38 86
Fax: 06221 / 768700
www.Modellbahn-Schuhmann.de
FH/RW EUROTRAIN®

10318 Berlin
MODELLBAHNBOX
KARLSHORST
Treskow-Allee 104
Tel.: 030 / 5083041
www.modellbahnbox.de
FH/RW/A EUROTRAIN®

31860 Emmerthal
MODELLBAHNBAU HILKER
Schloßstr. 26
Tel.: 05155 / 8575
www.hilker-modellbau.de
FH

52062 Aachen
M. HÜNERBEIN OHG
Markt 11–15
Tel.: 0241 / 33921
Fax: 0241 / 28013
EUROTRAIN®

70180 Stuttgart
SUCH & FIND
An- + Verkauf von Modellbahnen
Mozartstr. 38
Tel. + Fax: 0711 / 6071011
www.suchundfind-stuttgart.de
A

10589 Berlin
MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin
Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509
www.Modellbahnen-Berlin.de
FH EUROTRAIN®

33102 Paderborn
EMS EXCLUSIV MODELL-SESTER
Friedrichstr. 7 • Am Westerntor
Tel.: 05251 / 184752 • Fax: 05251 / 184753
www.modellbahn-sester.de
info@modellbau-sester.de
FH/RW/A/B

53111 Bonn
MODELLBAHNSTATION
BONN
Römerstr. 23
Tel.: 0228 / 637420
FH EUROTRAIN®

71334 Waiblingen
EISENBAHNTREFFPUNKT
Schweickhardt GmbH & Co. KG
Biegelwiesenstr. 31
Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076
ets@modelleisenbahn.com
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

10789 Berlin
MODELLBAHNEN TURBERG
Lietzenburger Str. 51
Tel.: 030 / 2199900
Fax: 030 / 21999099
www.turberg.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN®

34379 Calden
RAABE'S SPIELZEUGKISTE
Ankauf – Verkauf von Modell-
eisenbahnen, Autos
Wilhelmsthaler Str. 11
Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net
FH/RW/A/SA

58135 Hagen-Haspe
LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE
Vogelsanger Str. 36-40
Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
www.lokschuppenhagenhaspe.de
office@lokschuppenhagenhaspe.de
FH/RW

71638 Ludwigsburg
ZINTHÄFNER
Spiel – Freizeit
Solitudestr. 40
Tel.: 07141 / 925611
FH

12105 Berlin
MODELLBAHN PIETSCH GMBH
Prühßstr. 34
Tel./Fax: 030 / 7067777
www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN®

40217 Düsseldorf
MENZELS LOKSCHUPPEN
TÖFF-TÖFF GMBH
Friedrichstr. 6 • LVA-Passage
Tel.: 0211 / 373328
www.menzels-lokschuppen.de
FH/RW EUROTRAIN®

63110 Rodgau
MODELL + TECHNIK
Ute Goetzke
Untere Marktstr. 15
Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
info@mut-goetzke.de
FH

71720 Oberstenfeld
SYSTEM COM 99
Modellbahn-Zentrum-Bottwartal
Schulstr. 46
Tel.: 07062 / 9788811
www.Modellbahn-Zentrum-Bottwartal.de
FH/RW

14057 Berlin
BREYER MODELLEISENBAHNEN
Kaiserdamm 99
Tel./Fax: 030 / 3016784
www.breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A

42289 Wuppertal
MODELLBAHN APITZ GMBH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
www.modellbahn-apitz.de
FH

63654 Büdingen
MODELL & TECHNIK
RAINER MÄSER
Berliner Str. 4
Tel.: 06042 / 3930
Fax: 06042 / 1628
FH EUROTRAIN®

73431 Aalen
MODELLBAU SCHAUFFELE
Wilhelm-Merz-Str. 18
Tel.: 07361/32566
Fax: 07361/36889
www.schauffele-modellbau.de
FH/RW/Märklin Shop in Shop

22083 Hamburg
MEISES ModellbahnCenter
MMC GmbH & Co. KG
Beethovenstr. 64
Tel.: 040/60563593 • Fax: 040/18042390
www.meises-mobacenter.de
FH/RW EUROTRAIN®

44141 Dortmund
DER LOKSCHUPPEN
DORTMUND GMBH
Märkische Str. 227
Tel.: 0231 / 412920 • Fax: 0231 / 421916
www.Lokschuppen.com
FH EUROTRAIN®

67071 Ludwigshafen-Oggersh.
SPIELWAREN WERST
Schillerstraße 3
Tel.: 0621 / 682474
Fax: 0621 / 684615
www.werst.de • werst@werst.de
FH/RW

75339 Höfen
DIETZ MODELLBAHNTECHNIK
+ ELEKTRONIK
Hindenburgstr. 31
Tel.: 07081 / 6757
www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de
FH/RW/H

77948 Friesenheim
Blaulichtmodelle FEUER1.de
Schwalbenweg 2
Tel.: 07821 / 997844 • Fax 07821 / 997845
www.feuer1.de • info@feuer1.de
FH

85567 Grafing
ZÜGE & ZUBEHÖR Trains & Accessoires
Inh. Steffen Schmidt
Bahnhofstr. 9 • Tel.: 08092 / 85194-25
www.zuz-modellbahn.com
FH/RW/H/A

Diese Anzeige kostet nur € 13,– pro Ausgabe
Infos unter Tel.: 08141/53481-153
Fax: 08141/53481-150
e-mail: anzeigen@vgbahn.de

97070 Würzburg
ZIEGLER MODELLTECHNIK
Textor Str. 9
Tel.: 0931 / 573691
www.modelltechnik-ziegler.de
FH/RW EUROTRAIN

82110 Germering
AUTO-MODELLLBAHN-WELT Germering Linden GbR
Untere Bahnhofstr. 50
Tel.: 089 / 89410120
Fax: 089 / 89410121
FH/RW/H

86199 Augsburg
AUGSBURGER LOKSCHUPPEN GMBH
Gögginger Str. 110
Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045
www.augsburger-lokschuppen.de
FH/RW

94161 Ruderting bei Passau
MODELLBAHNHAUS Rocktäschel GdbR
Attenberg 1
Tel.: 08509 / 2036 Fax: • 08509 / 3819
www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de
FH/RW/A EUROTRAIN

99830 Treffurt
LOK-DOC MICHAEL WEVERING
Friedrich-Ebert-Str. 38
Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646
www.lok-doc-wevering.de
simiwe@t-online.de
RW

83352 Altenmarkt/Alz
MODELL-EISENBAHNEN B. Maier
Hauptstr. 27
Tel.: 08621 / 2834
Fax: 08621 / 7108
FH/RW EUROTRAIN

90419 Nürnberg
RITZER MODELLBAHN Inh. Knoch
Kirchenweg 16
Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756
www.modellbahnritzer.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN

94474 Vilshofen an der Donau
GIERSTER Fa. Gierster-Wittmann oHG
Vilsvorstadt 11, 13, 15
Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753
modellbahn@gierster.de
FH/RW EUROTRAIN

Schweiz

84307 Eggenfelden
MODELLBAHNEN VON A BIS Z Roland Steckermaier
Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
www.steckermaier.de
steckermaier@steckermaier.de
FH/RW EUROTRAIN

90478 Nürnberg
MODELLBAHN Helmut Sigmund
Schweiggerstr. 5
Tel.: 0911 / 464927
EUROTRAIN

95676 Wiesau
MODELLBAHN PÜRNER
Südweg 1
Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988
www.puerner.de
modellbahn@puerner.de
FH

CH-8712 Stäfa
OLD PULLMAN AG
P.O.Box 326 / Dorfstr. 2
Tel.: 0041 / 44 / 9261455
Fax: 0041 / 44 / 9264336
www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch
FH/H

40 JAHRE – IMMER NOCH ZUVERLÄSSIG

Mit einem Dienstalter von über 40 Jahren gehört die Baureihe 218 zu den Loktypen der DB, die am längsten zuverlässig ihren harten Alltagsdienst verrichten. Schon 2007 war nur noch die Hälfte der einst stolzen Flotte von über 400 Maschinen im Einsatz. Ein Restbestand steht jedoch immer noch der DB AG zur Verfügung und jubelt bei Anfahrten den Gesang des Abgasturboladers in die Luft. Das reich bebilderte EJ-Extra widmet sich diesem „modernen Klassiker" – und die RioGrande-Filmprofis zeigen auf der beiliegenden DVD ein ausführliches Porträt, das vor allem die Zeit bei der DB AG mit tollen Betriebsaufnahmen und ausführlichen technischen Details unter die Lupe nimmt.

116 Seiten, DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. RioGrande-DVD „Die Baureihe 218" (Laufzeit 64 Minuten)

Best.-Nr. 701702 | € 15,–

Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601

E 44
Best.-Nr. 701602

DB und DR
Best.-Nr. 701701

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Terence Dorrity

EISENBAHN IN DER EIFEL

Eifelstrecke Köln – Gerolstein – Trier | Vergessene Nebenbahnen
Schmalspurige Brohltalbahn | Bahnbetriebswerke in der Eifel

EJ-Sonderausgabe 2/2018 erscheint im Juli 2018

Jürgen Nelkenbrecher

V 100 DB

Technik und Bauartunterschiede | 745 Loks bundesweit im Einsatz
Verkäufe ins Ausland | Aktuell: V 100 bei privaten EVU in Deutschland

EJ-Special 2/2018 erscheint im September 2018

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

Chefredakteur Gerhard Zimmermann

Redaktion Andreas Ritz
Dr. Christoph Kutter
Tobias Pütz

Extra-Ausgabe 1/2018:
Baureihe V 200

Autor Konrad Koschinski

Redaktion Andreas Ritz

Gestaltung Kai Jenna Ritter

Bildbearbeitung Fabian Ziegler

Verlagsgruppe Bahn GmbH

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

Geschäftsführung Ernst Rebelein, Andreas Schoo, Horst Wehner

Verlagsleitung Thomas Hilge

Anzeigenleitung Bettina Wilgermein (Durchwahl -153)

Anzeigensatz und Anzeigenlayout Evelyn Freimann (Durchwahl -152)

Vertriebsleitung Elisabeth Menhofer (Durchwahl -101)

Vertrieb und Auftragsannahme Sandra Corvin (Durchwahl -107), Angelika Höfer (-104), Petra Schwarzendorfer (-105)
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Sekretariat Claudia Klausnitzer (-227), Tanja Baranowski (-202)

Außendienst, Messen Christoph Kirchner, Ulrich Paul

Marketing Thomas Schaller (Durchwahl -141), Karlheinz Werner (-142)

Vertrieb Pressegrosso und Bahnhofsbuchhandel MZV GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim, Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

Abo-Service FUNKE direkt GmbH, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf, Tel. 0211/69 07 89-985, Fax -70
abo@eisenbahn-journal.de

Druck Vogel Druck und Medienservice GmbH Höchberg

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder.
Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 28 vom 1.1.2018.
Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender.
Das bezahlte Honorar schließt – abgesehen von besonderen Vereinbarungen – eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

Extra 1/2018
ISBN 978-3-89610-696-4

Baureihen und Loktypen, Bahnregionen und Strecken, Geschichte und Technik

Eisenbahn JOURNAL

Unser Testangebot

TESTANGEBOT
SONDERAUSGABEN

Die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals zum Kennenlernen – 3 lesen, 2 bezahlen, 1 Geschenk kassieren

Symbolabbildungen

nur € 24,90* inkl. Porto

Lesen Sie die nächsten drei Sonderausgaben, sparen Sie 35 % und kassieren Sie eine tolle Video-DVD als Dankeschön

Unser Dankeschön für Ihr Vertrauen

Das Wirtschaftswunder hatte auf DB-Gleisen einen klingenden Namen: V 200. Unser RioGrande-Film zeichnet die Geschichte der roten Brummer nach. Mit seltenen historischen Szenen.

Baureihen und Loktypen, Bahnregionen und Strecken, Historie und Eisenbahntechnik – die sechsmal jährlich erscheinenden Vorbild-Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals bieten fachkundige Texte und Bilder der Extraklasse. Und zweimal pro Jahr sogar extradicke 116 Seiten Umfang inkl. vollwertiger, professionell produzierter Video-DVD! Überzeugen Sie sich von dieser absoluten Pflichtlektüre für alle Eisenbahnfans – und sparen Sie dabei!

PLUS kostenloses Probeheft

Tolle Bilder und fundierte Texte: perfekte Information zu einem unschlagbaren Preis

Das Modellbahn-Magazin – Ihr kompetenter Begleiter durch ein faszinierendes Hobby

Die große Zeit der Eisenbahn im Vorbild und Modell: mit tollen Fotos und kompetenten Texten

In MIBA-Spezial finden Sie ausführliche und vertiefte Informationen zu Modellbahn-Themen. Werden Sie zum Spezialisten!

* Nutzen Sie unser Testangebot: Genießen Sie pünktlich und frei Haus die nächsten 3 Vorbild-Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals (davon eine Extra-Ausgabe inkl. Video-DVD), bezahlen Sie aber nur 2 Ausgaben! Als Dankeschön erhalten Sie den 40-Minuten-Film „Die Baureihe V 200" aus der Reihe Stars der Schiene. Seltene Szenen aus den Planeinsatzjahren 1958 bis 1988 sind natürlich enthalten.

Das sind Ihre Vorteile:

- **35 % Ersparnis im Testpaket**
- **Pünktliche Lieferung frei Haus**
- **Tolle Video-DVD als Geschenk**
- **Viel Inhalt, null Risiko**

- **Coupon ausfüllen und einsenden an FUNKE direkt, Aboservice, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf**
- **Abo-Hotline anrufen 0211/690789985**
- **Coupon faxen an 0211/69078970**
- **Mail schicken an abo@eisenbahn-journal.de**

Bitte Aktionsnummer vom Coupon angeben

Online-Abobestellung unter *www.eisenbahn-journal.de/abo*

Testen, sparen, Geschenk kassieren

☑ **Bitte schicken Sie mir die nächsten drei Vorbild-Sonderausgaben für nur € 24,90 – und die tolle RioGrande-Video-DVD bekomme ich als Dankeschön gratis dazu!**

Zusätzlich wähle ich ohne weitere Verpflichtungen ein Gratis-Probeheft von
❑ ModellEisenBahner ❑ MIBA ❑ Eisenbahn-Journal ❑ MIBA Spezial

Name, Vorname

Straße, Haus-Nr.

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift

Ich zahle bequem und bargeldlos per
❑ SEPA Lastschrift (Konto in Deutschland)

Geldinstitut

IBAN

BIC

❑ Rechnung

Aktionsnummer 0118EX

Ich ermächtige die FUNKE direkt GmbH, Düsseldorf, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen. Die Vorankündigungsfrist für den Einzug beträgt mindestens 4 Werktage. Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen die Erstattung des belasteten Betrages verlangen.

Zu Ihrer Sicherheit: Kreditkartenzahlung ist nur möglich bei telefonischer Bestellung unter 0211/690789-985 oder online unter www.eisenbahn-journal.de/abo.

Ich erhalte pünktlich und frei Haus die nächsten drei Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals für nur € 24,90 statt € 40,–. So spare ich € 15,10 (= 35%!) zum Einzelverkaufspreis der drei Ausgaben und erhalte als Dankeschön den RioGrande-Film „Die Baureihe V 200". Wenn mir die Eisenbahn-Journal-Sonderausgaben gefallen, erhalte ich ab der vierten Ausgabe automatisch ein Sonderausgaben-Jahresabo über sechs Ausgaben zum günstigen Abopreis von nur € 66,– im Inland (Ausland € 76,80). Damit spare ich 15 % im Vergleich zum Einzelverkaufspreis und verpasse keine Ausgabe. Haben mich die Sonder- und Specialausgaben nicht überzeugt, so teile ich dies innerhalb einer Woche nach Erhalt der dritten Ausgabe der FUNKE direkt GmbH, Aboservice, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf schriftlich mit dem Vermerk „Keine weitere Ausgabe" mit – und die Sache ist für mich erledigt. Mein Geschenk darf ich auf jeden Fall behalten.

Besuch der alten Damen

Um das gestiegene Verkehrsaufkommen auch auf den nicht elektrifizierten Hauptstrecken zu bewältigen, schaffte die Deutsche Bundesbahn ab dem Jahre 1962 insgesamt 50 Lokomotiven der Baureihe V 200.1 an. Sie unterschieden sich von den Vorgängermaschinen durch leistungsstärkere Motoren. Diese wurden für immer längere und damit schwerere Reisezüge notwendig. Zu den Haupteinsatzgebieten zählten die Strecken zwischen Kempten und Lindau, Offenburg und Konstanz sowie die bekannte Vogelfluglinie zwischen Deutschland und Dänemark. In ihrem Lokleben wurden die Lokomotiven später zur Baureihe 221 umgezeichnet und erhielten oftmals eine ozeanblau-beige Lackierung.

Diesellokomotive BR 221, DB

Art. Nr. 73820	=	
Art. Nr. 73821	=	🔊
Art. Nr. 79821	∿	🔊

Diesellokomotive BR 221, DB

Art. Nr. 73822	=	
Art. Nr. 73823	=	🔊
Art. Nr. 79823	∿	🔊