

Konrad Koschinski

Deutschland € 15,00

Österreich € 16,50

Schweiz sfr 29,80

Benelux € 17,50

Italien, Spanien, Portugal € 19,50

V 200

DB-Baureihen V200⁰, V200¹ und V300

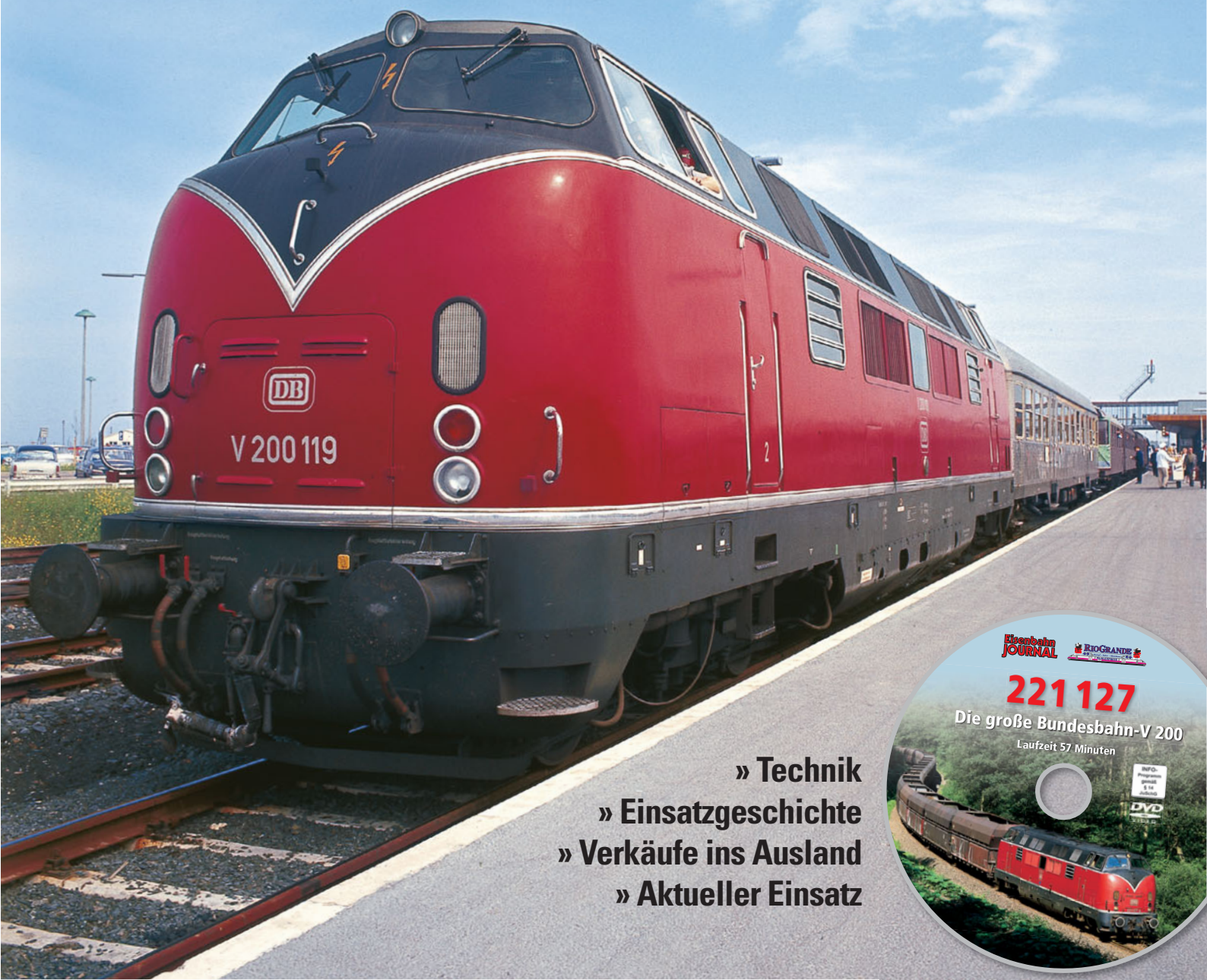


EXTRA

1

2018

Mit DVD
Laufzeit 57 Minuten



- » Technik
- » Einsatzgeschichte
- » Verkäufe ins Ausland
- » Aktueller Einsatz

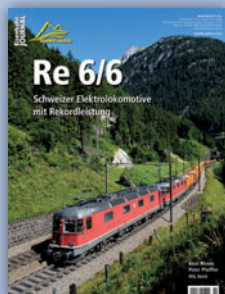


EINE REISE IM HERZEN ÖSTERREICHS

Weitere Ausgaben aus der Reihe
„Bahnen + Berge“



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



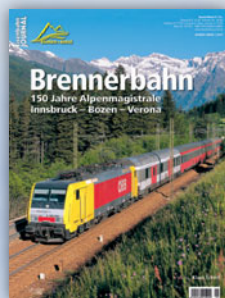
Re 6/6
Schweizer Elektrolokomotive mit Rekordleistung
Best.-Nr. 731502



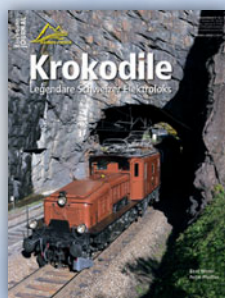
Die ÖBB in den 1990ern
Best.-Nr. 731601



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 Paradeferd 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“ eingepreßt 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“, „Mercur“ 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 01¹⁰ ebenbürtig erwiesen sich die auf insgesamt 2700 PS Leistung gesteigerten V 200¹.

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 200¹. Unterdessen erlangte die einmotorige V 160 Serienreife. Diesellagregate 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 200¹ 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 Neubaualok. 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 200⁰ und V 200¹ 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 Verbleibstatistik aller V 200 rundet die Dokumentation ab.

KONRAD KOSCHINSKI

STARLOKS DES WIRTSCHAFTSWUNDERS

Ihr Einstand war fulminant. Schon die fünf Prototypen glänzten mit hohen Laufleistungen.

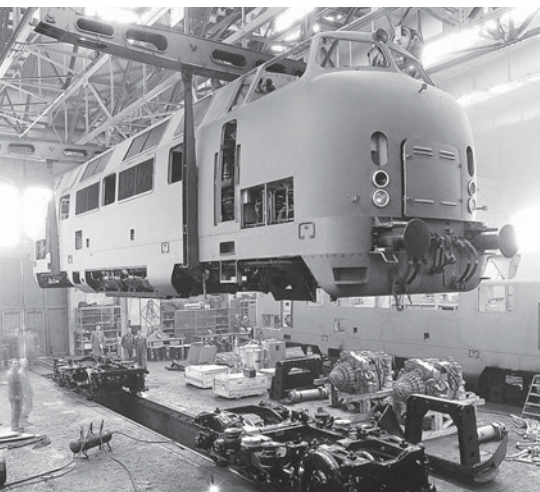
Die Serienloks beendeten die Hegemonie von „König Dampf“ im Fernreiseverkehr.

Seite 48

MEHR LEISTUNG BEI GLEICHEM GEWICHT

Nach Bewährung eines neuen 1350-PS-Motors wurden die 2700 PS starken V 200¹ 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 200⁰ prädestiniert. Sie beförderten 1957 ein Dutzend dieser Züge mit klangvollem Namen.

Seite 72



DIENT 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



IM HEIMATLAND WEITERHIN AKTIV

Insgesamt 27 Loks beider V 200-Spielarten sind in Deutschland erhalten. Einige der 2002 aus Griechenland zurückgeholten V 200¹ werden nach wie vor regelmäßig im Güterzugdienst eingesetzt.

Seite 96

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



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





N

achdem 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 Zweimotoren 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 Ferrovie 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*

