

**Eisenbahn
JOURNAL**

B 10533 F • ISBN 3-89610-097-1

Deutschland € 12,50

Österreich € 14,20

BeNeLux € 14,80

Portugal € 13,00

Italien € 16,50

Schweiz sfr 24,50

**Sonder-
Ausgabe
3/2002**

Die **V180** der DR

Konrad Koschinski

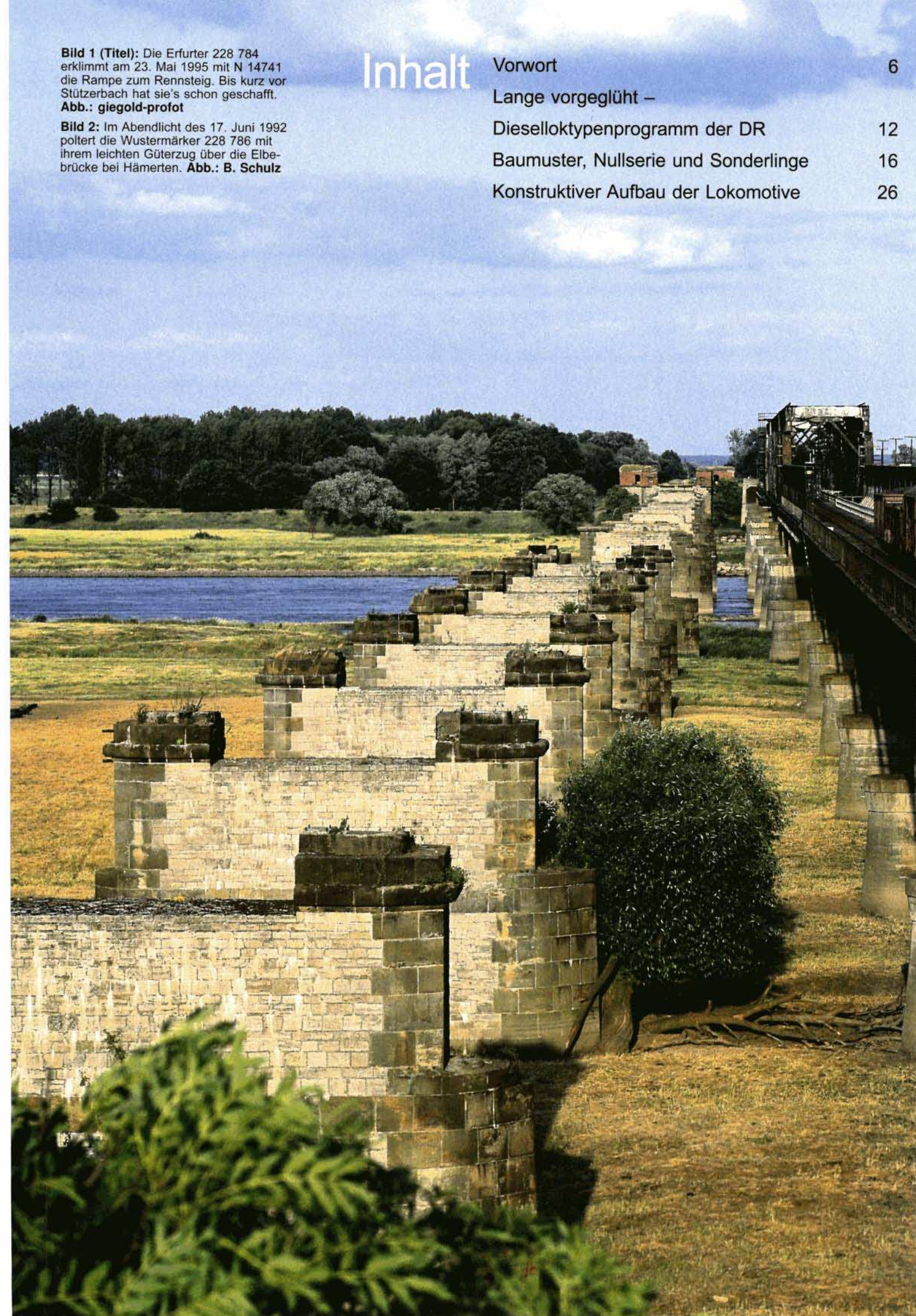


Bild 1 (Titel): Die Erfurter 228 784 erklimmt am 23. Mai 1995 mit N 14741 die Rampe zum Rennsteig. Bis kurz vor Stützerbach hat sie's schon geschafft. **Abb.: giegold-profot**

Bild 2: Im Abendlicht des 17. Juni 1992 poltert die Wustermärker 228 786 mit ihrem leichten Güterzug über die Elbebrücke bei Hämerten. **Abb.: B. Schulz**

Inhalt

Vorwort	6
Lange vorgeglüht – Dieselloktypenprogramm der DR	12
Baumuster, Nullserie und Sonderlinge	16
Konstruktiver Aufbau der Lokomotive	26



Leistungserhöhung der V 180	54	Fahrzeugstatistik V 180 (118/228)	84
Betriebseinsatz bei DR und DB AG	56	Gleismesszug mit 118 078	88
Im Dienste der Regierung	74	V 180 im Modell	90
V 180 bei Werkbahnen und „Privatbahnen“	76	Literaturverzeichnis	92
Repräsentanten des DDR-Großdiesellokbaus	82	Impressum	94





KURSBUCH

WINTERFAHRPLAN 1975/76 vom 28. September 1975 bis 29. Mai 1976



Bild 4: Haltet die Standzeiten kurz! 38 Stunden gibt der Plan der „Komplexmeisterei“ des Bw Halle G vor, um am 18. und 19. September 1972 Arbeiten an 118 047 auszuführen. **Abb.: Rbd Halle**

Bild 3: „Das schöne Mädchen von Seite eins...“ – auf dem Titelblatt des Reichsbahn-Kursbuchs war es rund ein Jahrzehnt die 118 017. **Abb.: Slg. Koschinski**

Bild 5: Im Frühjahr 1960 posieren die Baumusterlok V 180 001 und eine junge Reichsbahnerin beim Fototermin auf dem Bahnhof Potsdam Süd (später Potsdam Hbf). **Abb.: Illner, Slg. von Hartwig**

Vorwort

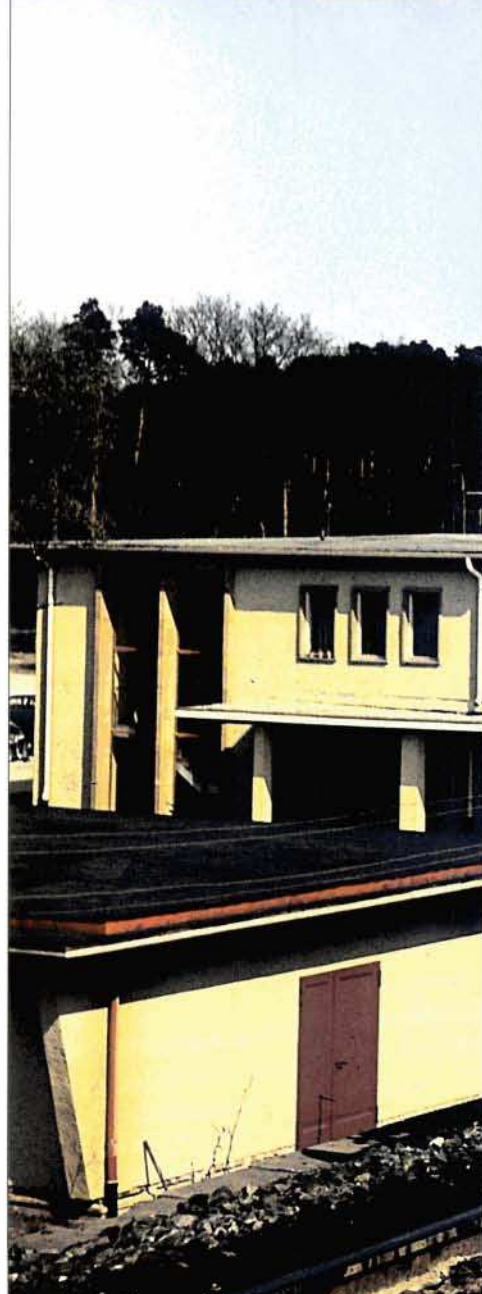
Die gesamten siebziger Jahre hindurch war die V 180 Titelmotiv des Reichsbahn-Kursbuchs. Ihre gefällige Frontpartie prägte sich nachhaltig ein, gleichsam als Gesicht der modernen DR, bei der nicht mehr „König Dampf“ regierte. Um 1975 rückten die 118er ihrerseits ins zweite Glied, traten viele hochwertige Zugleistungen an die Lokomotiven der Baureihen 130/131/132 ab. Dennoch blieben die formschönen, von 1962 bis 1970 serienmäßig in Potsdam-Babelsberg gefertigten Loks zwischen Ostseeküste und Erzgebirge präsent. Beide Spielarten, die 118 B'B' wie die 118 C'C', rüstete die Deutsche Reichsbahn weiterhin mit stärkeren Motoren aus.

Erst im Gefolge der forcierten Strecken-elektrifizierung zeichnete sich 1989 das allmähliche Ausscheiden der 118 B'B' ab, die nebenbahntauglichen 118 C'C' sollten noch auf lange Sicht voll unterhalten werden. Der 1990 eingetretene rapide Verkehrsrückgang machte die DR-Planung zunichte. Zwar waren 1991 noch 290 von ursprünglich 373 an die DR gelieferten Lokomotiven zur Umnummerung in die Baureihe 228 vorgesehen, der Bestand schrumpfte aber rasch auf einen „Restposten“ zusammen. Nur 100 sechsachsige Ma-

schinen gelangten 1994 in den Betriebs-park der DB AG, die letzten sechs dem Regionalbereich Erfurt zugeordneten Exemplare wurden per 31. Mai 1998 ausgemustert.

Bei privaten Eisenbahn-Verkehrsunternehmen kamen etliche V 180 wieder in Fahrt, manche haben inzwischen das Alter von 35 Jahren überschritten. Die Anzahl betriebsfähiger V 180 im Dienst von „Privatbahnen“ sowie der zur DB-Gruppe gehörenden Mitteldeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (MEG) ist bis zum Frühjahr 2002 auf mehr als 20 gewachsen – Tendenz weiter steigend. Teilweise mit neuen Caterpillar-Motoren ausgerüstet, bringen es die Loks auf bis zu 3000 PS.

Freilich besaßen die meisten V 180 schon bei ihrer Auslieferung stärkere Motoren als aus der Baureihennummer ersichtlich. Gemäß der Grundregel, ein Zehntel der installierten Leistung anzugeben, hätten die V 180.1 und V 180.2-4 richtigerweise V 200 heißen müssen, doch so bezeichnet waren kurzzeitig nur die V 200 117 und V 200 203, außerdem die ebenfalls mit zwei 1000-PS-Aggregaten ausgerüstete V 200 1001. Die DR reihte diese Loks als V 180 131, V 180 203 und V 180 059 ein, die Baurei-



hennummer V 200 reservierte sie für die aus der Sowjetunion zu importierenden M62, deren Beschaffung bereits 1965 absehbar war. Lediglich die auf 2400 PS getrimmte V 240 001 absolvierte mit ihrer der höheren Leistung angemessenen Betriebsnummer ein mehrjähriges Versuchsprogramm, ehe sie als 118 202 endgültig in den DR-Bestand kam.

Das Thema Leistungserhöhung zieht sich wie ein roter Faden durch die Geschichte der Baureihe, sie führte zur Aufspaltung in die Unterbaureihen 118.0, 118.1, 118.2-4,

118.5 und 118.6-8. Diese EJ-Sonderausgabe zeigt die Entwicklung von der Ursprungsversion mit 2 x 900 PS bis hin zur nach Umbau stärksten Serienversion mit 2 x 1200 PS auf. Sie erinnert auch daran, dass einzelne 118er sogar zwei auf 1500 PS gesteigerte Motoren erhielten und damit in den Leistungsbereich der 132er vordrangen.

Die Technik der dieselhydraulischen Lokomotiven ist sicher anspruchsvoller als die der dieselektrischen Boliden aus der Sowjetunion. Sie erreichte aber in der DDR

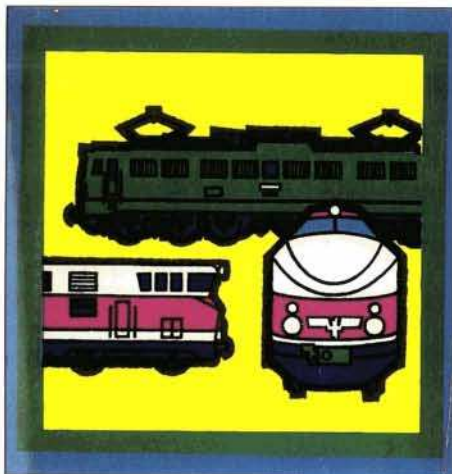
einen so hohen Reifegrad, dass es des Imports der „Taigatrommeln“ und „Ludmilas“ eigentlich nicht bedurft hätte – doch der war eben politisch gewollt. Übrigens liegt falsch, wer die V 180 für einen modifizierten Nachbau der westdeutschen V 200 hält. Es handelt sich trotz gemeinsamer Grundmerkmale (symmetrischer Aufbau mit zwei Maschinenanlagen, Strömungsgetriebe) um eine eigenständige Konstruktion. Bei aller Aufmerksamkeit, die der Technik der V 180 schon wegen der verschiedenen Motor- und Getriebetypen sowie der unter-



Bild 6: Dem Bw Aue zugewiesene 118 C'C' verdrängten die uralten G 12, ab 1982 teilten sie sich die Zugförderung aber mit Reko-50ern. Am 3. Oktober 1985 leistet 118 617 einer 50.35 Vorspann zwischen Zwickau und Aue, aufgenommen bei Lauter. **Abb.: M. Niedt**








**Fahrpläne
des
internationalen
Verkehrs**

Winterfahrplan 1970/71
vom 27. September 1970
bis 22. Mai 1971
Preis 1,50 M






RBD HALLE

FRACHTBRIEFE
an den VIII. Parteitag

**STÄDTE
SCHNELL
VERKEHR**

Direktverbindungen
für Tages-Plan- und
Rückfahrten
zwischen Berlin und
den Bezirksstädten

für Reisende,
die mit ihrer
Zeit rechnen

TRANSIT TRANSIT
Deutsche Demokratische Republik Deutsche Demokratische Republik



TRANSIT TRANSIT



Seit 1996 werden in Babelsberg Lokomotiven gebaut

Qualität und Leistung haben Schritt mit der technischen Entwicklung im Bau von Diesellokomotiven. Im Reise-, Schnell- und Güterzugdienst wird die diesellokomotivische Lokomotive V 200 C'C bzw. in der Abfolge 8T mit einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h eingesetzt. Die Leistung erzeugt zwei aufgeladene Vario-Dieselmotoren von je 1000 PS bei einer Drehzahl von 1500 min⁻¹. Der Standardleistungswert von 79 Prozent über Baugruppen und -elemente ist Ausdruck für höchste Wirtschaftlichkeit. Ein Erfolgsrezept des VSB.

Vereiniger Schienenfahrzeugbau
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK

TRANSPORTMASCHINEN EXPORT-IMPORT



schiedlichen Drehgestelle der B'B'- und C'C'-Version gebührt, kommt in diesem Heft die Einsatzgeschichte nicht zu kurz. Zu den ersten Planleistungen zählten „Sputnik-Züge“ auf dem Berliner Außenring und hochwertige Schnellzüge auf den Strecken von Berlin nach Warnemünde, Dresden und Erfurt. In ihrer Glanzzeit dominierten die dieselhydraulischen Lokomotiven den Schnellzugdienst der DR, spielten neben den dieselektrischen V 200 aber auch im Güterverkehr eine wichtige Rolle. Die V 180 C'C' übernahmen universelle Aufgaben auf Nebenbahnen bis hin zum Steilstreckendienst.

Bilder aus vier Jahrzehnten dokumentieren, welches breite Spektrum die Lokomotiven abdeckten. Dass sie nicht bloß in DR-Farben schmuck aussehen, zeigen Fotos aus jüngster Zeit. **Konrad Koschinski**

Bilder 7 bis 11: Mehr oder minder stilisierte V 180 ... auf dem internationalen Kursbuch der DR (Bild 7), auf einem „Frachtbrief“ der RBD Halle an den VIII. Parteitag der SED (Bild 8), auf der Rückseite des DR-Kursbuches 1975/76 werbend für den Städteschnellverkehr (Bild 9), auf einem Plakat werbend für den Transit durch die DDR (Bild 10) sowie als „V 200 1001“ in einer Anzeige der Schienenfahrzeugindustrie (Bild 11).

Abb. 7 und 9: Slg. Koschinski; **Abb. 8 und 10:** Rbd Halle; **Abb. 11:** Slg. Müller

Bild 12: Die Abendsonne und 228 804 beglücken den Fotografen, der am 2. Mai 1994 den N 5590 Potsdam Stadt-Brandenburg im Bahnhof Groß Kreuz abpasst.

Abb.: O. Sydow





Bild 13: Am 10. Juni 1960, dem Tag des Eisenbahners, ist die Baumusterlokomotive V 180 001 auf einer Fahrzeugschau in Leipzig zu bewundern. **Abb.: Rbd Halle**

Bild 14: Die vom Typ V 10B abgeleitete Rangierlokomotive V 15 2258 gastiert 1963 auf der Leipziger Frühjahrsmesse. **Abb.: LKM, Slg. Kirsche**



Lange vorgeglüht:

Das Diesellok-Typenprogramm der DR

Schon 1952 stellte die Deutsche Reichsbahn Voruntersuchungen zur Konzeption neuer Dieseltriebfahrzeuge an. Klare Direktiven der Partei- und Staatsführung fehlten noch, dessen ungeachtet forderte die DR im Januar 1953 die *Vereinigung Volkseigener Betriebe Lokomotiv- und Waggonbau (VVB LOWA)* dazu auf, die Entwicklung von Großdiesellokomotiven einzuleiten.

Tatsächlich begann der *VEB Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ (LEW)*, Hennigsdorf, 1953 mit Vorstudien für eine 2700 PS starke dieselelektrische Co'Co'-Lokomotive. Die Deutsche Bundesbahn hatte sich zu diesem Zeitpunkt bereits für die hydraulische Kraftübertragung entschieden und 1951/52 zehn V 80 sowie im November 1953 die erste V 200 abgenommen. Bei der Reichsbahn war die Frage der Kraftübertragung noch offen, Großdiesellok-Projekte ließen sich in der DDR aber ohnehin nur vergleichsweise langfristig realisieren. Anders als im Westen konnte die Schienenfahrzeugindustrie hierbei nicht an Konstruktionsunterlagen der Vorkriegszeit anknüpfen. Der *VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg* (im Firmensignet LOB, in der Literatur meist als LKM abgekürzt) stellte zunächst schmalspurige und normalspurige Dieselloks ge-

ringer Leistung für Werkbahnen, Anschlussbahnen und Baubetriebe her, von 1954 bis 1958 baute LKM auch 32 Einheits-Kleinlokomotiven Kö II für die DR nach. Außerdem fertigte LKM ab 1954 für die DR neue Dampflokomotiven und wirkte kurze Zeit später an der Dampflok-Rekonstruktion mit.

Die technisch-materiellen Rahmenbedingungen zwangen die Reichsbahn, ihren Dampflokpark wesentlich umfassender zu modernisieren als dies bei der Bundesbahn der Fall war. Den Übergang zur Elektro- und Dieseltraktion strebte sie zwar früh an, die Entscheidung darüber fiel jedoch im Zentralkomitee (ZK) der SED. Im Oktober 1955 beschloss das 25. Plenum des ZK, dass in Ergänzung zum Elektrifizierungsprogramm „planmäßig mit dem Bau und Einsatz moderner Streckendiesellokomotiven zu beginnen“ sei. Der für den Zeitraum 1956 bis 1960 aufgestellte Fünfjahrplan sah den Bau von 400 Diesellokomotiven für Rangier- und Streckendienst vor, darunter ab 1957 auch 1800 PS starke Streckenloks.

Der Anteil von Diesellokomotiven an der Zugförderung lag in der DDR 1955 noch im Promillebereich. Die DR verfügte damals lediglich über ca. 160 Kleinloks der Leistungsgruppe I und 345 der Leistungsgruppe II, die Zweikraft-Rangierlokomotive

V 16 004 („Akkulok“), etwa 20 aus Wehrmachtsbeständen stammende bzw. von Privatbahnen übernommene Lokomotiven mit 150 bis 270 PS (meist erst 1957 den Baureihen V 15, V 16, V 20, V 22 und V 27 zugeordnet) sowie 36 als V 36 eingereihte Lokomotiven der Wehrmachts-Bauart WR360C.

Das Typenprogramm für Neubau-Diesellokomotiven von 150 bis 2400 PS ist in der Literatur häufig auf das Jahr 1955 datiert. Diese Angabe erscheint aber problematisch, denn das Typenprogramm kristallisierte sich im Laufe der fünfziger Jahre allmählich heraus. Noch fragwürdiger ist es, von einem Beschaffungsprogramm zu sprechen, da über die vorzusehenden Stückzahlen der Baureihen im Einzelnen selbst 1960 noch keine Klarheit herrschte. Bis 1957 erarbeiteten das Technische Zentralamt der DR (TZA), das Institut für Schienenfahrzeuge (IfS) und die Industrie die grundsätzlichen Gestaltungs- und Konstruktionsrichtlinien für folgende normalspurige Dieselloktypen:

- V 15/V 18 Rangierlokomotive mit 150/180 PS, Achsfolge B (150-PS-Version bei DR bezeichnet als V 15.10, 180-PS-Version als V 15.20)