Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F • ISSN 0720-051-X

DM 22,80 hfl 29,--
sfr 22,80 lfr 490,--
S 170,-- Lit 27 000

Sonder-Ausgabe 2/2001

Konrad Koschinski

V200 der DR »Taigatrommel«

4 398013 122809 02

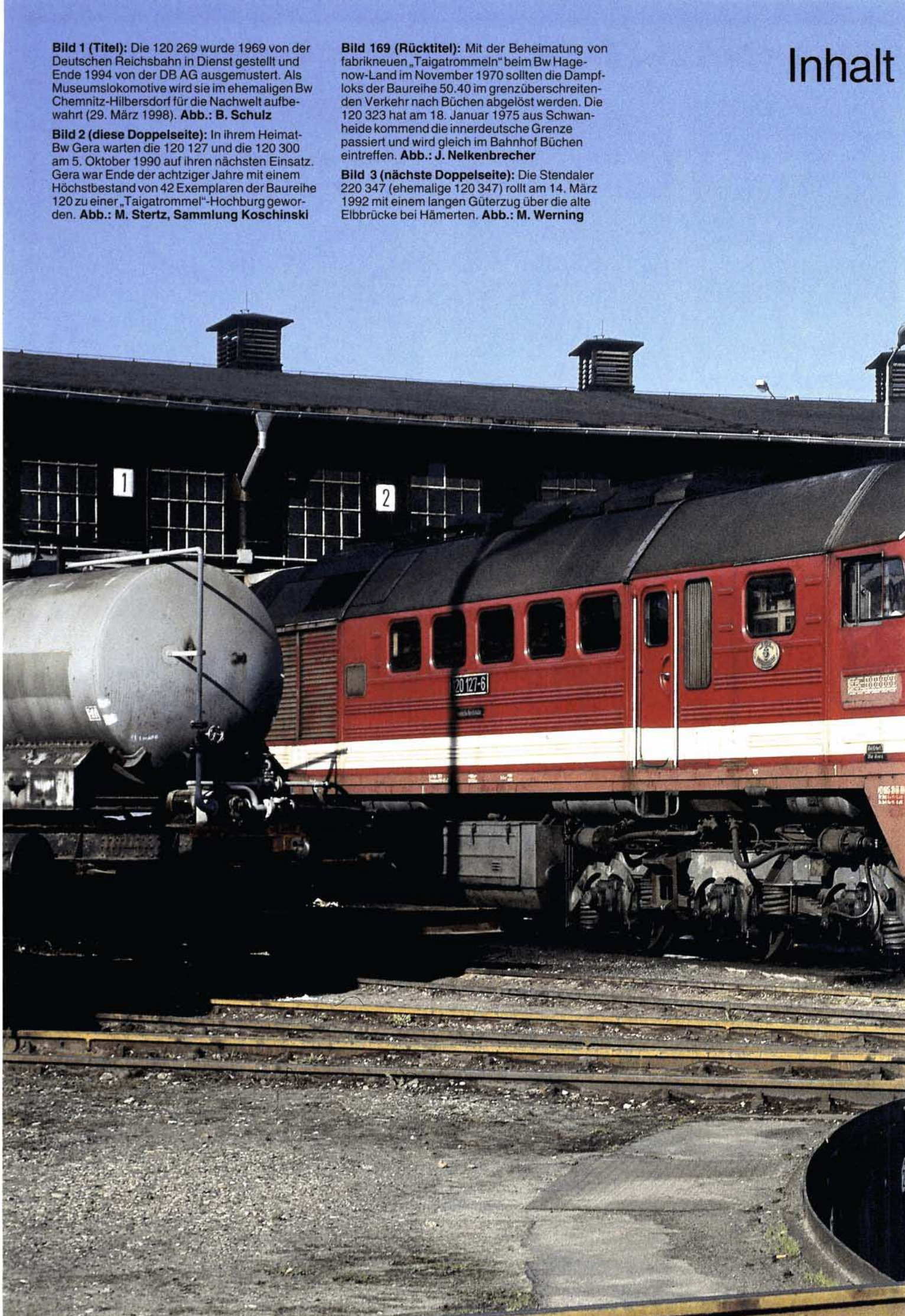
Inhalt

Bild 1 (Titel): Die 120 269 wurde 1969 von der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt und Ende 1994 von der DB AG ausgemustert. Als Museumslokomotive wird sie im ehemaligen Bw Chemnitz-Hilbersdorf für die Nachwelt aufbewahrt (29. März 1998). **Abb.: B. Schulz**

Bild 2 (diese Doppelseite): In ihrem Heimat-Bw Gera warten die 120 127 und die 120 300 am 5. Oktober 1990 auf ihren nächsten Einsatz. Gera war Ende der achtziger Jahre mit einem Höchstbestand von 42 Exemplaren der Baureihe 120 zu einer „Taigatrommel"-Hochburg geworden. **Abb.: M. Stertz, Sammlung Koschinski**

Bild 169 (Rücktitel): Mit der Beheimatung von fabrikneuen „Taigatrommeln" beim Bw Hagenow-Land im November 1970 sollten die Dampfloks der Baureihe 50.40 im grenzüberschreitenden Verkehr nach Büchen abgelöst werden. Die 120 323 hat am 18. Januar 1975 aus Schwanheide kommend die innerdeutsche Grenze passiert und wird gleich im Bahnhof Büchen eintreffen. **Abb.: J. Nelkenbrecher**

Bild 3 (nächste Doppelseite): Die Stendaler 220 347 (ehemalige 120 347) rollt am 14. März 1992 mit einem langen Güterzug über die alte Elbbrücke bei Hämerten. **Abb.: M. Werning**



Vorwort 8
Sowjetimport für die Reichsbahn 12
M scheesdesjat dwa: Erste Bekanntschaft mit der M62 16
Konstruktiver Aufbau der Lokomotive 20
Inbetriebnahme und Instandhaltung 32
Der Betriebseinsatz 34
V 200 bei Werkbahnen 56
„Wummen-Revival“ in Deutschland 60
M62 in Europa, Asien und Übersee 68
Liefer- und Verbleibliste 82
Modelle der DR-V 200 86
Literaturverzeichnis 88
Fachhändler 90
Impressum 92

Vorwort

Fachleute der Deutschen Reichsbahn waren vom Import sowjetischer Diesellokomotiven zunächst wenig erbaut, teils äußerten sie offenen Widerspruch. Mit ihrer elektrischen Kraftübertragung stellte die V 200 für den Betriebsmaschinen- und Werkstättendienst einen Fremdkörper dar, sie führte die bisher hoch gehaltene Philosophie eines standardisierten Typenprogramms ad absurdum.

Am ehesten freundeten sich die Lokpersonale mit der neuen Baureihe an: Verglichen mit der Plackerei auf kohlegefeuerten 44ern, aber auch mit den lauten Führerräumen der V 180 bot die V 200 komfortable Arbeitsbedingungen. Andererseits protestierten Anwohner der Strecken gegen den infernalischen Lärm, die Loks ohne Schalldämpfer gerieten als „Taigatrommeln" in Verruf. Schon nach wenigen Jahren bereiteten verschlissene Bauteile insbesondere der Zweitakter-Dieselmotoren den Werkstätten große Probleme, zeitweilig spitzte sich die Störanfälligkeit krisenhaft zu.

Trotz diverser Schwachstellen ist aber zu würdigen, dass die V 200 den Traktionswandel entscheidend beschleunigte. Während bei der DB auf nicht elektrifizierten Hauptabfuhrstrecken noch Dampflokomotiven der Baureihe 44 den schweren Güterzugdienst beherrschten, verfügte die DR schon Ende der sechziger Jahre über fast 300 den 44ern ebenbürtige, hinsichtlich Anfahrzugkraft sogar überlegene Diesellokomotiven. Freilich setzte die DB, anders als die DR, gerade im schweren Güterzugdienst auf den Traktionswandel durch Elektrifizierung.

Bis zum Erscheinen der 3000-PS-Boliden (130/131/132) bildeten die V 200 (120) für die Deutsche Reichsbahn das Rückgrat des hochwertigen Güterzugverkehrs. Völlig verzichtbar wurden sie erst infolge des rapide gesunkenen Transportaufkommens Anfang der neunziger Jahre. Als die Deutsche Bahn AG am 21. Dezember 1994 die zuletzt so bezeichnete Baureihe 220 offiziell verabschiedete, galt der Einsatz dieser Kraftpakete aus Lugansk in Deutschland gemeinhin als beendet. Korrekt war das schon damals nicht, denn die Wismut-Anschlussbahn im ehemaligen Uranbergbaurevier Ostthüringens wickelte mit einigen baugleichen V 200 noch Sandtransporte ab. Als Hirngespinst wäre jedoch 1994 fraglos die Prognose abgetan worden, viele „Wummen" aus dem Ausland würden eines Tages im Dienste deutscher Privatbahnen auf Gleisen der DB AG Einzug halten und frühere „DR-Taigatrommeln" dorthin zurückkehren.

Eben dieses ist geschehen und hat den Autor dieser EJ-Sonderausgabe gehörig ins Schwitzen gebracht. Er gibt unumwunden zu: Es fällt schwer, angesichts fast wöchentlich eintreffender Meldungen über Neuzugänge tschechischer „Sergejs" (ehemals T 679 bzw. 781) und polnischer „Gagarins" (ehemals ST 44) den Überblick zu behalten. Eine Bestandsaufnahme der Situation im Februar 2001 sei dennoch gewagt und dem abgeschlossenen Kapitel des Einsatzes der 120/220 bei DR und DB AG hinzugefügt. Ebenso enthält das Heft eine Übersicht der an ausländische Bahnen gelieferten M62, so die allen „Wummen" gemeinsame Typenbezeichnung des Herstellerwerks.

Mehr als 7000 M62, sei es als Einzelloks, sei es als Sektionen mehrteiliger Giganten des Schienenstrangs, sind in über 30 Jahren gebaut worden. Damit zählt die M62 zu den erfolgreichsten Lokomotivkonstruktionen überhaupt. Bei Beginn der Großserienfertigung eigentlich schon nicht mehr up to date, hat sie sich noch während des Produktionszeitraums einen legendären Ruf erworben. Bei Eisenbahnfreunden genießen die M62 & Co. heute Kultstatus, Eisenbahngesellschaften schätzen sie nach wie vor als zuverlässiges Traktionsmittel – Ende der Geschichte offen.

Konrad Koschinski

Bild 4 (großes Foto): Mit der Beschaffung der V 200 konnte die DR den Traktionswandel entscheidend beschleunigen. 120 049 mit einem Güterzug aus Richtung Zeitz durchfährt am 23. Juni 1980 den Bahnhof Gera-Langenberg.
Abb.: A. Ritz

Bild 5 (rechts): Die 1962 entwickelte M62 wurde noch 1997 in Lugansk gefertigt. Hier eine fabrikneue M62 im Grundierungsanstrich, fotografiert am 18. März 1997 vor der Lackierungshalle.
Abb.: R. Georgi

Bild 6 (rechts Mitte): Fabrikschild (Exportausführung: „Made in USSR") der kubanischen 61 619.
Abb.: J. Glöckner

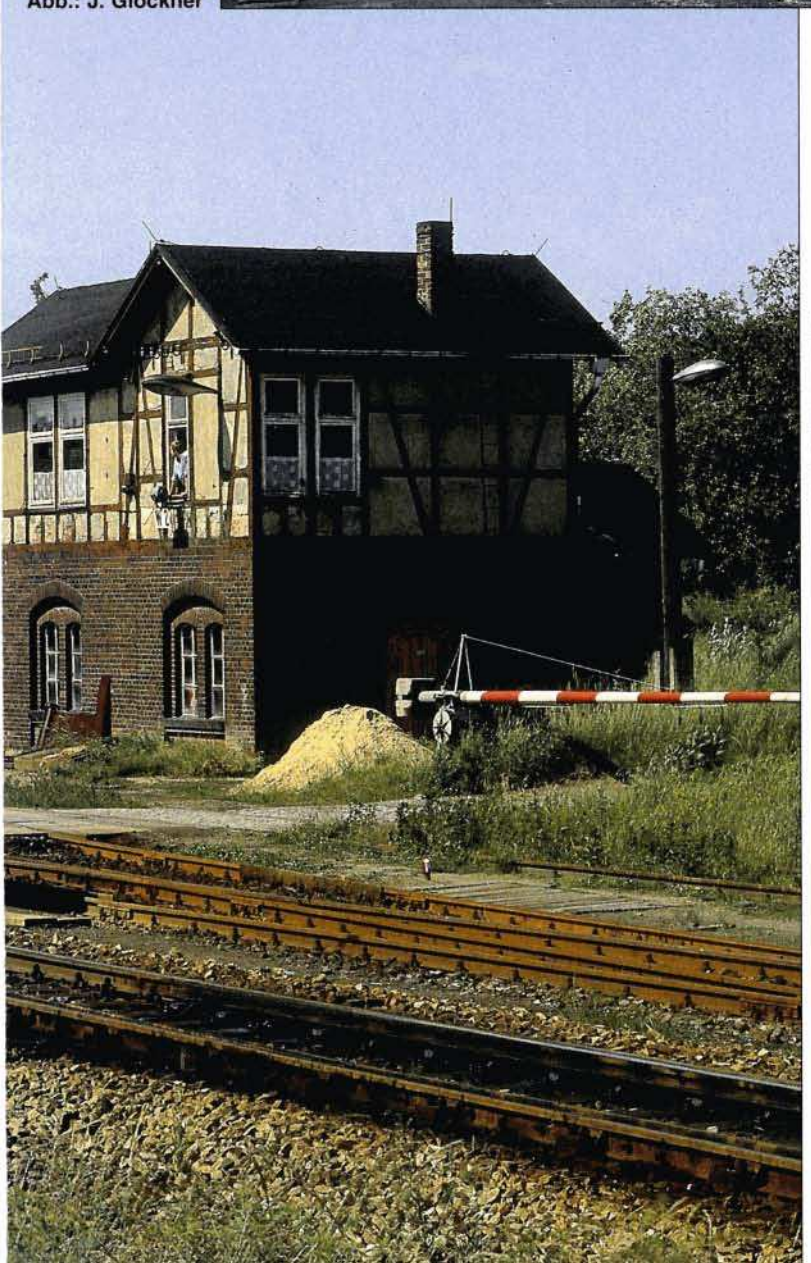


Bild 7 (unten): Die Außenwand einer Lokhalle im ungarischen Szekesfehervar ziert die Front der M62 161 (April 1999).
Abb.: J. Hörstel

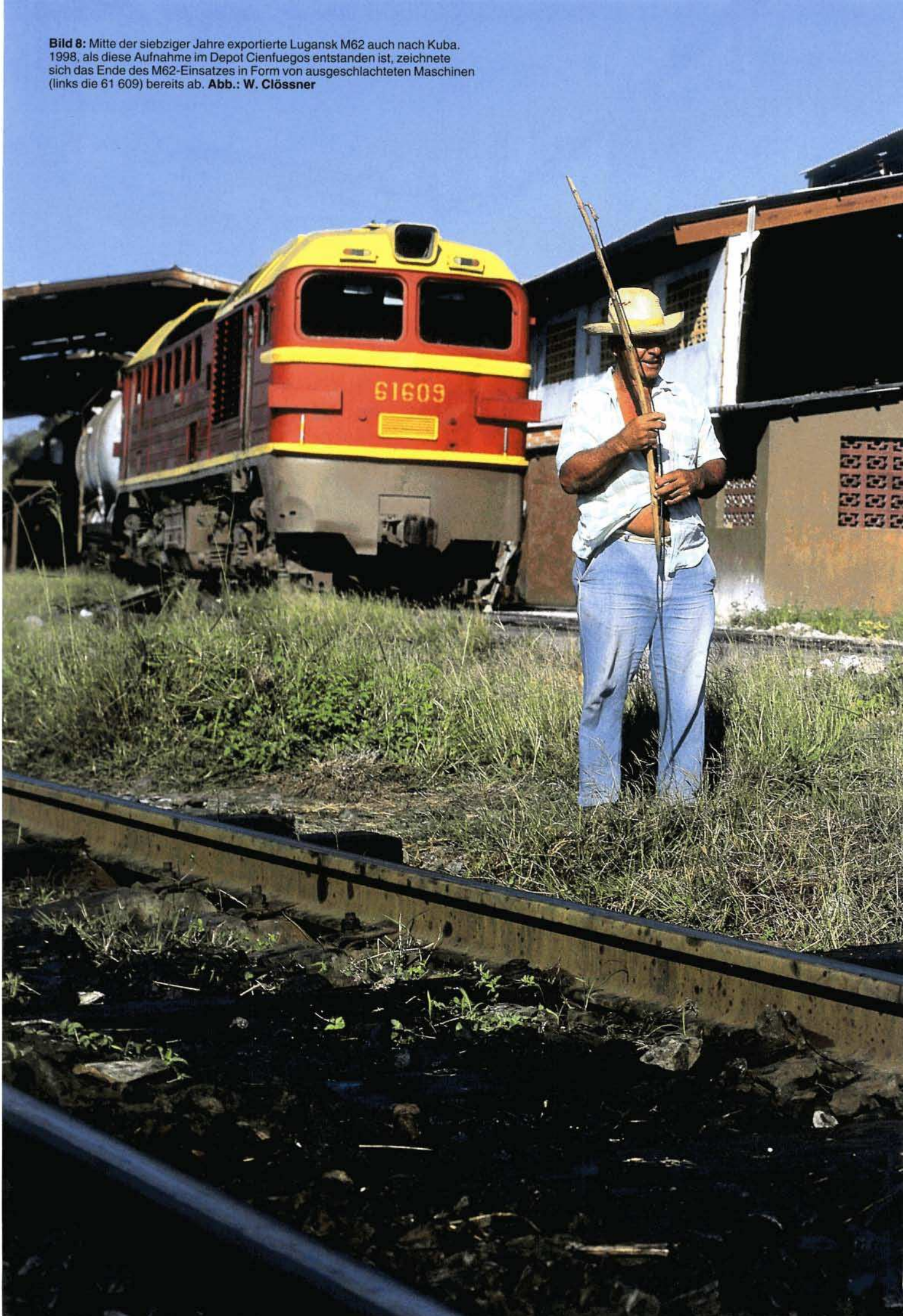
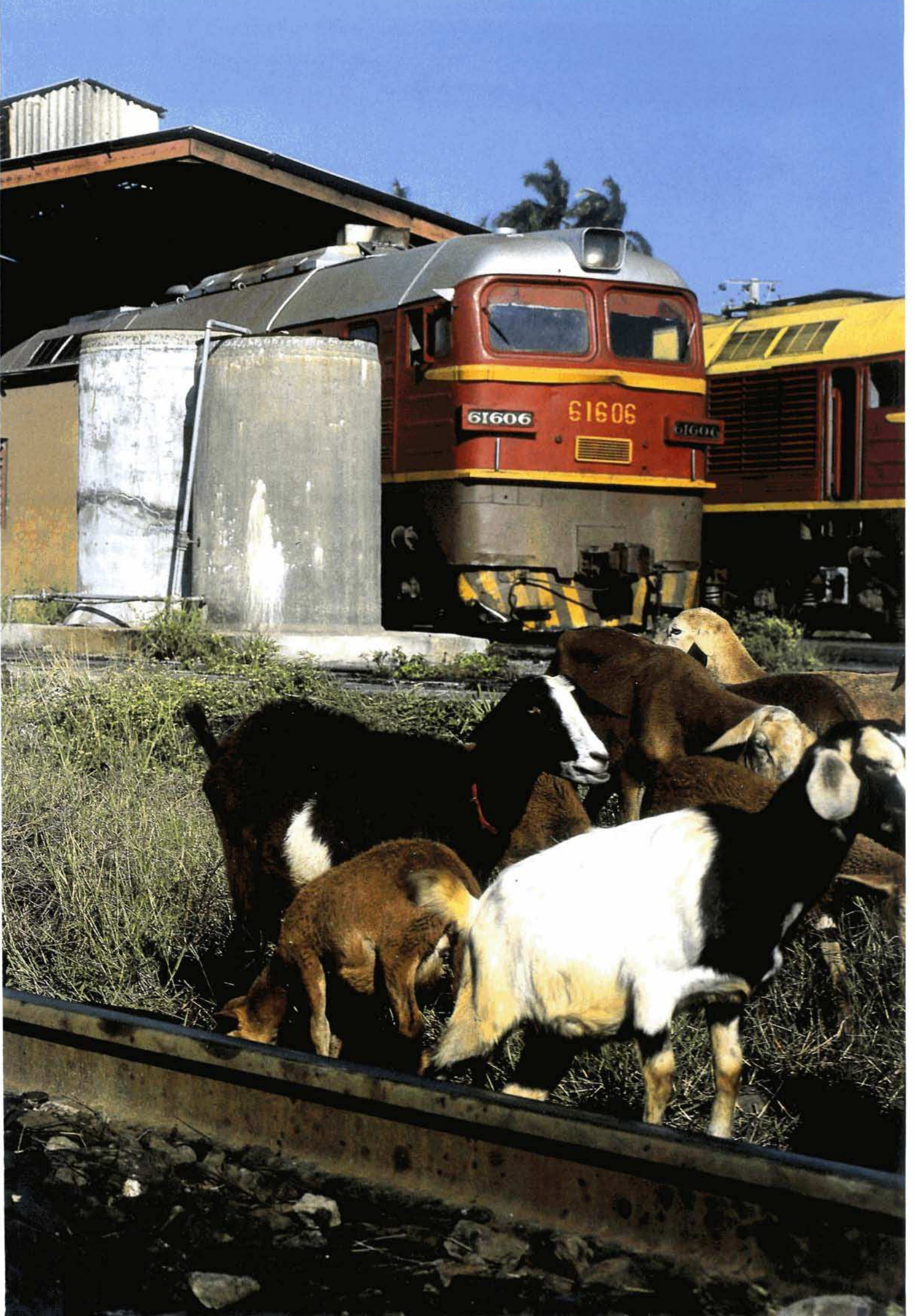


Bild 8: Mitte der siebziger Jahre exportierte Lugansk M62 auch nach Kuba. 1998, als diese Aufnahme im Depot Cienfuegos entstanden ist, zeichnete sich das Ende des M62-Einsatzes in Form von ausgeschlachteten Maschinen (links die 61 609) bereits ab. **Abb.: W. Clössner**


61606
61606

Bilder 9 und 10: Der Urahn aller M 62 ist der Prototyp M62-1 (Lugansk 1964), der heute im Eisenbahnmuseum Schuschary bei St. Petersburg aufbewahrt wird. Die Aufnahmen stammen vom 29. September 1997. **Abb.: J. Glöckner**

Bild 11 (unten): Die auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1965 vorgestellte V 200 1001 verfügte über zwei 1000-PS-Maschinenanlagen (später: V 180 059). **Abb.: ZBDR, Sammlung Krolop**

Sowjetimport für die Reichsbahn

Eines vorweg: das immer wieder zu lesende Argument, die DDR habe zur dieselelektrischen V 200 aus Lugansk aufgrund eines RGW-Abkommens keine Alternative gehabt, sticht nicht. Wohl gab es im Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe eine Richtlinie, wonach Diesellokomotiven ab 2000 PS Leistung generell aus der Sowjetunion bezogen werden sollten, nur die DDR betrachtete diese Richtlinie aber als verbindlich. Bulgarien, Polen, die Tschechoslowakei und Ungarn beschafften für ihre Staatsbahnen teils bis in die achtziger Jahre hinein Dieselloks der 2000-PS-Klasse auch aus heimischer Produktion oder aus anderen Ländern – vom „rumänischen Sonderweg" ganz zu schweigen.

Selbst im DDR-Ministerrat war die Entscheidung, Diesellokomotiven ab 2000 PS nur noch aus der UdSSR zu importieren, lange Zeit strittig. So stellte die Deutsche Reichsbahn bis 1970 parallel zur V 200 die in Babelsberg gefertigte V 180 in Dienst und forderte deren serienmäßige Ausrüstung mit stärkeren Motoren. Die erste auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1965 vorgestellte Lok mit zwei 1000-PS-Maschinenanlagen trug übrigens kurzzeitig die Nummer V 200 1001 (spätere V 180 059 mit von der Serie abweichender Frontpartie); zugleich präsentierte die DDR-Schienenfahrzeugindustrie mit der V 240 001 (spätere V 180 202) schon eine sechsachsige Version mit 2x 1200 PS. Nach Einstellung der Diesellokproduktion in Babelsberg sollte die V 180 bzw. 118 in Hennigsdorf weiter gebaut werden. Dazu kam es dann nicht mehr, doch wurde die Leistung vieler V 180 tatsächlich auf 2400 PS, versuchsweise sogar auf bis zu 3000 PS gesteigert!

Wenig stichhaltig war auch das Argument, die zur Ablösung der stärksten Dampflokomotiven mittelfristig benötigten Dieselloks