

Deutschland € 15,00

Österreich € 16,50

Schweiz sfr 29,80

Benelux € 17,50

Italien, Spanien € 19,50

Portugal (con.) € 19,50

www.eisenbahn-journal.de

V200



EXTRA

1

2011



Mit DVD

Die Baureihe V 200

Ein Film aus der Eisenbahn-Journal-Videothek

Laufzeit 29 Minuten • Plus zahlreiche Trailer und
Filmausschnitte von MIBA-, Eisenbahn-Journal-
und RioGrande-Videos

INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG



Gesamtlauzeit
86 Minuten

DB-Baureihen V200⁰, V200¹ und V300

Kohle, Koks und Klütten

Die neueste Extra-Ausgabe des Eisenbahn-Journals widmet sich dem Brennstoff für Generationen – der Kohle. Wie kein anderer Energieträger prägte die Kohle einst die Wirtschaft. Was der Kohlenhändler für die Feinverteilung bis in die Haushalte war, war die Eisenbahn für den Massengutumschlag. Das „Schwarze Gold“ galt es in gewaltigen Mengen von den zahlreichen Zechen in geschlossenen Ganzzügen zu den See- und Binnenhäfen, den Kohlekraftwerken und den Industriebetrieben zu bringen oder den Export über die Landesgrenzen hinweg zu organisieren. Die beiliegende Video-DVD zeigt in dem 34-Minuten-Film „Kohle, Kalk und Dielekult – Mit der V 200.1 durchs Ruhrgebiet“ eine der legendären Loktypen der Wirtschaftswunderzeit bei ihren letzten Einsätzen rund um das Bw Gelsenkirchen-Bismarck – natürlich vor schweren Güterzügen.

Extra-Ausgabe 2/2010: 116 Seiten im DIN-A4-Format, über 160 Abbildungen, Klebebindung, inklusive Video-DVD mit 76 Minuten Gesamtlauzeit
Best.-Nr. 701002 · € 15,- inkl. DVD



extra dick mit extra DVD

Weitere Extra-Ausgaben



Vom Erz zum Stahl 1
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 700702 · € 15,-



Vom Erz zum Stahl 2
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 700802 · € 15,-



Die Baureihe 103
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 700901 · € 15,-



Die DB in den 60ern
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 700902 · € 15,-



E 10
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701001 · € 15,-

V 200:

Wunder mit Handicap

Was ist dran am „Mythos V 200“? Die Frage erscheint provokant, stellte die erste für die Deutsche Bundesbahn entwickelte Großdiesellok doch zweifellos einen enormen Fortschritt dar. Sie verhalf der in der V 80 erprobten hydraulischen Antriebstechnik endgültig zum Durchbruch, wurde zum Symbol des Strukturwandels, und dank des geglückten Farbdesigns strahlte sie gleichermaßen Eleganz wie Dynamik aus.

Für den Einsatz vor leichten F-Zügen prädestiniert, vermochte die V 200 auch im mittelschweren Reise- und Güterzugdienst zu überzeugen. Mit von zweimal 1000 PS auf zweimal 1100 PS gesteigerter Leistung sollten die ab 1956 serienmäßig gefertigten Diesellokomotiven sogar für den schweren Schnellzugdienst gewappnet sein. In der Tat waren sie den Dampflokomotiven der Baureihe 01 im Anfahrbereich bis etwa 50 km/h klar überlegen, mehr oder minder auch auf Steigungen. Aber im oberen Geschwindigkeitsbereich preschten die 01er den V 200 davon. Dessen ungeachtet setzte die DB die V 200 vor schweren Schnellzügen in für die 01 oder 01¹⁰ ausgelegten Fahrplänen ein.

Offenbar wurden die Starloks des „Wirtschaftswunders“ überstrapaziert. Das ging auf die Dauer nicht gut. Sich häufende Getriebeschäden dezimierten den Bestand einsatzfähiger V 200 im Sommer 1961 fast um die Hälfte. Der Betriebsdienst hatte schon Jahre zuvor eine stärkere Diesellokomotive gefordert. Trotzdem orderte die DB Ende 1957 nochmals V 200⁰ und ließ erst ab 1960 die auf 2700 PS Leistung gesteigerte V 200¹ entwickeln. Damit hielt sie aus Sicht mancher Fachleute zu lange am wenig zukunftssträchtigen Zwei-Motoren-Konzept fest.

Strittig war auch die Wirtschaftlichkeit der V 200. Nach Angaben von Theodor Düring, dem langjährigen Chef der Lokversuchsstätten in Göttingen und Minden, zeigten sich im Schnellzugdienst erst um 1962 die wirtschaftlichen Vorteile der Diesel- gegenüber der Dampftraktion. Sicher trugen dazu die im Vergleich zum Kohlepreis stark gesunkenen Kraftstoffpreise und die nunmehr generell einmännige Besetzung bei. Aber auch wegen der in die Gesamtbetriebskosten eingeflossenen Beschaffungskosten kehrte sich das Verhältnis erst spät zugunsten der Diesellok um. Bezeichnenderweise enthalten die Betriebsbücher der V 200 keine Preise. Bekannt wurde, dass 1956 beschaffte Loks der ersten Bauserie 830 000 DM kosteten. Jedenfalls musste die DB für eine V 200 weitaus mehr hinblättern als zum Beispiel für eine Dampflokomotive der Baureihe 23 (die 1950 von Henschel gelieferte 23 001 kostete 277 900 DM).

Natürlich betrachten wir nicht nur die Historie, sondern spannen den Bogen bis zum „V 200-Revival“ bei privaten Güterbahnen in den vergangenen Jahren. Dazu kam es nicht zuletzt wegen des günstigen Preis-Leistungs-Verhältnisses. So bezifferte die für die Rückkehr der V 200¹ aus Griechenland sorgende Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft den Wert einer aufgearbeiteten und neuen Sicherheitsstandards angepassten 221 mit rund 500 000 Euro, entsprechend nur einem Fünftel des Preises einer vergleichbaren Neubaulok. Kein Wunder also, dass die Reaktivierung der Bundesbahn-Klassiker zur Erfolgsstory wurde – und sie geht wohl weiter.

KONRAD KOSCHINSKI

Vom Paradeferd zum Arbeitstier

In ihrer Blütezeit beförderten die V 200¹ alias 221 prominente Züge wie den „Bavaria“, den „Nord-Express“ und den „Mercur“. Am Ende ihrer Dienstzeit schleppten sie schwere Frachten im Ruhrgebiet. ➔ Seite 78

Sinnbild des Fortschritts

Kurz nach Erscheinen der V 80 wurde 1952 die Entwicklung der 140 km/h schnellen V 200 in Angriff genommen. Die Kraftübertragung mittels Strömungsgetrieben und Gelenkwellen wurde erstmals in einer 2000-PS-Lokomotive angewendet.

➔ Seite 18



Starloks des Wirtschaftswunders

Ihr Einstand war fulminant. Schon die fünf Prototypen glänzten mit hohen Laufleistungen. Die Serienmaschinen beendeten die Hegemonie von „König Dampf“ im Fernreiseverkehr. ➔ Seite 52



Von wegen »altes Eisen«

Insgesamt 36 Maschinen beider V 200-Spielarten sind in Deutschland erhalten, und das nur zum kleineren Teil museal. Aufhorchen ließ in den letzten Jahren vor allem die Modernisierung von aus Griechenland zurückgekehrten 22 lern. ➔ Seite 96



TITELFOTO:
Archiv Jahr (Nürnberg Hbf,
September 1973)

FOTOS DIESER DOPPELSEITE:
J. Nelkenbrecher,
Slg. Asmus, R. Wiesemeyer,
St. Weiskopff, P. Pfister



Dienst in der Fremde

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

➔ Seite 90

Editorial	
Wunder mit Handicap	3
Galerie	
V 200 – gestern und heute	6
Vorgeschichte	
Die Wegbereiterin	14
Technik V 200 ⁰	
Sinnbild des Fortschritts	18
Technik V 200 ¹	
Verstärkte Nachhut	40
V 300 001	
Diesel-Jumbo	48
Einsatz V 200 ⁰	
Starloks des Wirtschaftswunders	52
Von den großen Magistralen verdrängt	71
F-Zug-Einsatz	
Gambrinus, Hanseat, Merkur & Co.	76
Einsatz V 200 ¹	
Vom Paraded Pferd zum Arbeitstier	78
Auslandsverkäufe	
Dienst in der Fremde	90
V 200 aktuell	
Von wegen »altes Eisen«	96
Export-Varianten	
Abkömmlinge für den Export	104
Statistik	108
Quellen	109
Impressum & Vorschau	110
Fachhändler-Adressen	112



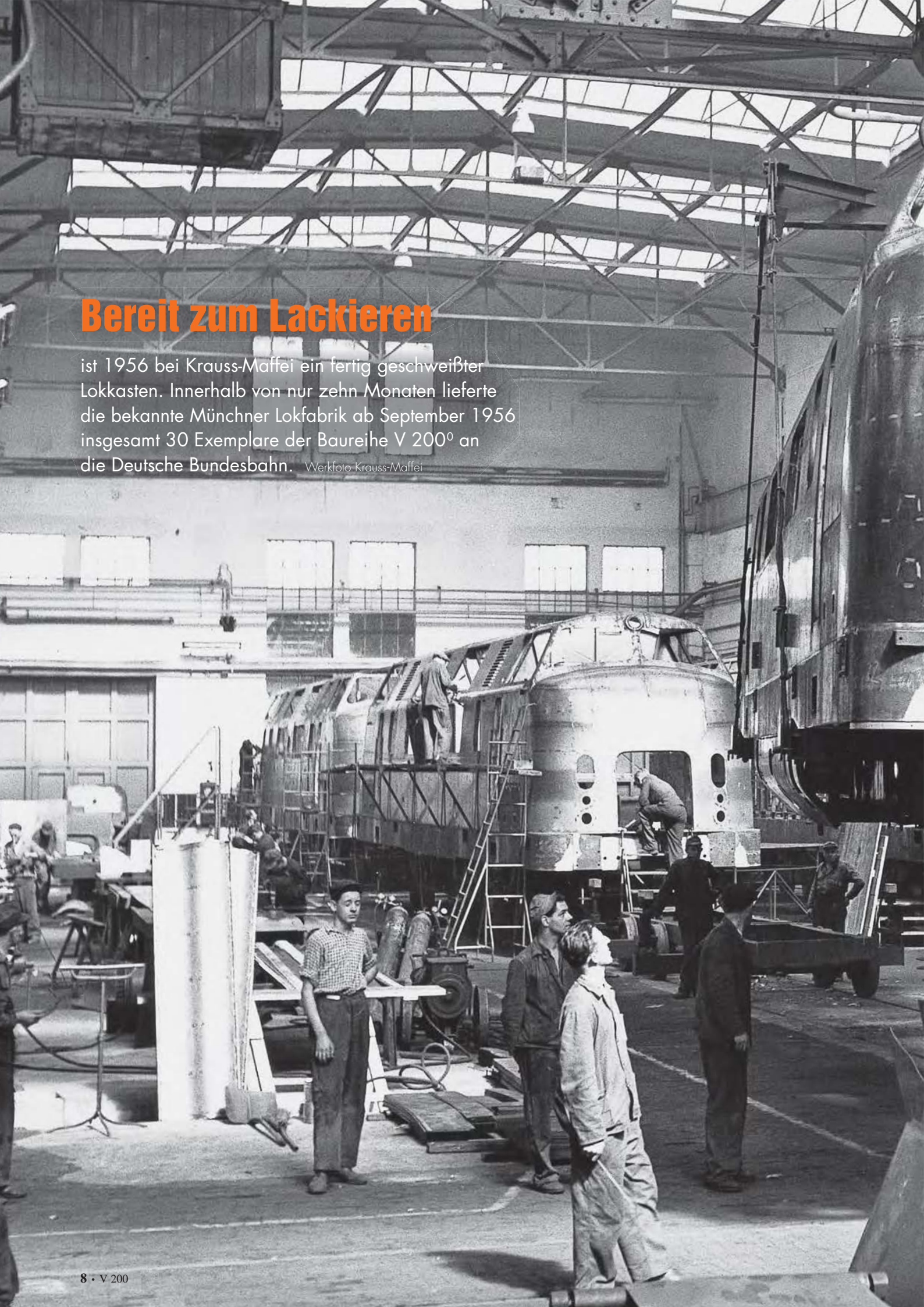


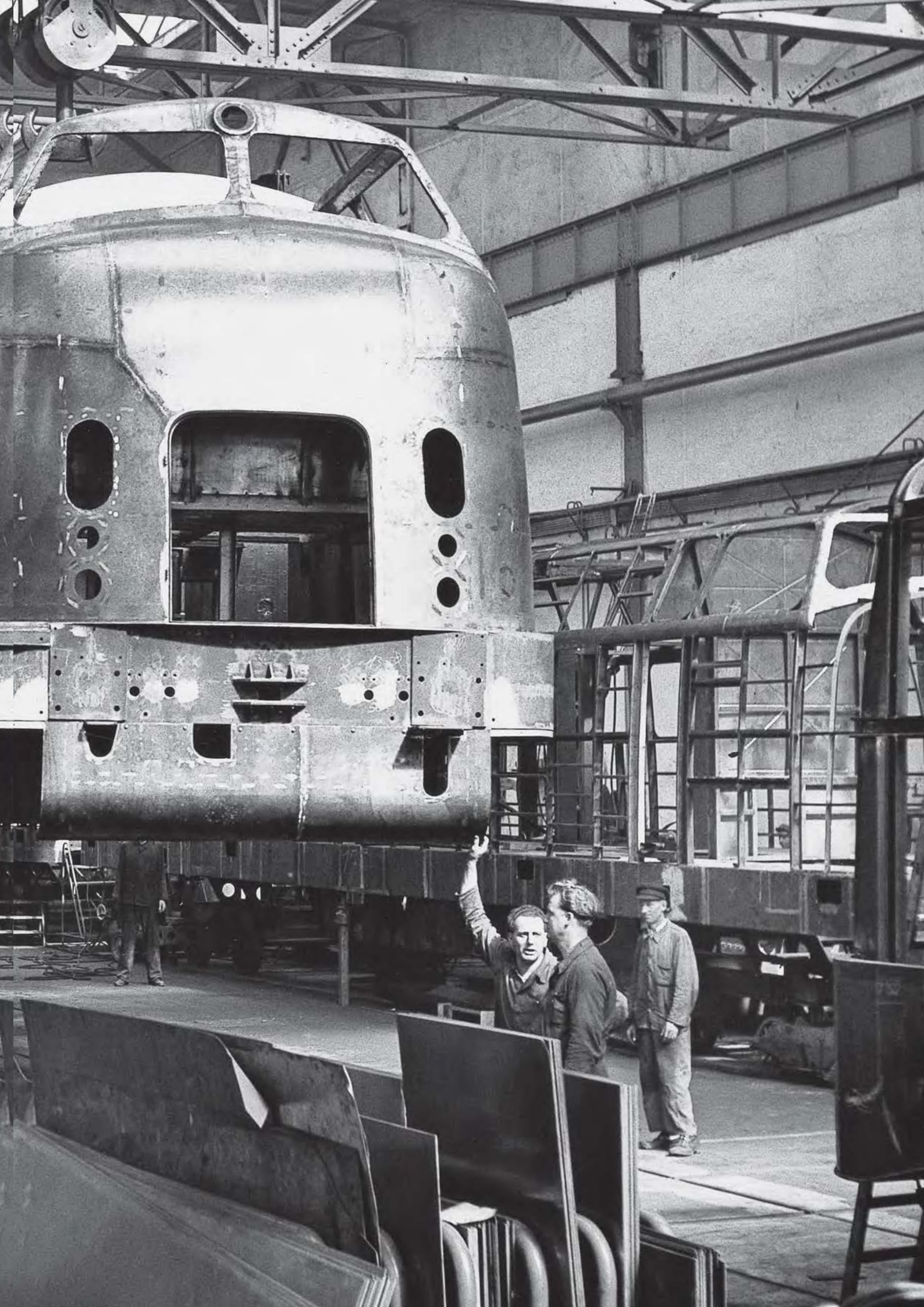
Finale im Ruhrgebiet

Ab Ende September 1980 waren alle V 200¹ der Bundesbahn im Revier stationiert und beförderten dort schwere Güterzüge, die in den 1970er Jahren noch mit „Jumbos“ der Baureihe 044 bespannt waren. Der 221-Einsatz endete im Mai 1988. Foto: Georg Wagner

Bereit zum Lackieren

ist 1956 bei Krauss-Maffei ein fertig geschweißter Lokkasten. Innerhalb von nur zehn Monaten lieferte die bekannte Münchner Lokfabrik ab September 1956 insgesamt 30 Exemplare der Baureihe V 200⁰ an die Deutsche Bundesbahn. Werkfoto Krauss-Maffei





Ski und Rodel gut

hieß es am 13. Januar 1985 am Kahlen Asten im Hochsauerland. Die DB setzte daher den Wintersport-Sonderzug E 28007 von Münster (Westf) nach Winterberg in Fahrt, bespannt mit 221 134.

Foto (in Wulmeringhausen): Georg Wagner

