



**V 200 Deutsche Reichsbahn
& Privatbahn**

RLB-Team



Die **Baureihe V 200** der Deutschen Reichsbahn war eine Baureihe von dieselektrischen Lokomotiven. Sie ist die für die DDR gebaute Variante der sowjetischen Bauart M62. Mit Einführung der EDV-Nummern bei der Deutschen Reichsbahn 1970 wurde sie zur **Baureihe 120** umgezeichnet. Die letzten Exemplare erhielten 1992 noch die gesamtdeutsche Baureihenbezeichnung **Baureihe 220**.

Geschichte

In den 1960er Jahren wurde die Umstellung der Traktion von Dampf auf Diesel propagiert. Zu diesem Zweck wurden nicht nur Lokomotiven in Babelsberg und Hennigsdorf gebaut, sondern auch Lokomotiven aus Luhansk in der Sowjetunion (heute Ukraine) importiert. Dies wurde notwendig, da auf Grund von Spezialisierungsvereinbarungen innerhalb des Rats für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) in der DDR künftig keine Dieselloks höherer Leistung mehr gebaut werden sollten. Die erste dieser importierten Baureihen war die V 200, spätere BR 120 mit 1.470 kW (2.000 PS) für den Güterzugdienst. Dabei handelte es sich um die bewährte Bauart M 62, die schon seit Jahren für sowjetische und ausländische Bahnen geliefert wurde. Insgesamt bezog die Deutsche Reichsbahn von 1966 bis 1975 378 Lokomotiven dieser Baureihe (120 001-378).

Technik

Die Lok besaß einen sehr schweren Rahmen aus Doppel-T-Trägern mit Deck- und Bodenblech, zwei dreiachsige Drehgestelle mit Gleitplatten, geführten Achsen und Drehzapfenanlenkung. Die Primärfederung wird über Ausgleichshebel, Blatt- und Schraubenfedern realisiert.

Ein 14D40-Zweitakt-V-Dieselmotor mit zwei Turboladern und Rootsgebläse ist das Herzstück dieser Lok. Die Leistung beträgt 1470 kW bei einer Drehzahl von 750 U/min. Die Traktionsenergie wurde durch einen fremderregten Gleichstromgenerator umgewandelt. Die Leistungsregelung erfolgte durch einen magnetischen Flussregler im Erregerfeld der Erregermaschine. Die Fahrmotoren sind Gleichstromreihenschlussmotoren. Die elektrische Traktionsleistung war auf 1250 kW eingestellt. Um die Ankerströme der Fahrmotoren im oberen Geschwindigkeitsbereich wieder anzuheben, besaß die Lok zwei Shuntierungsstufen, die parallel zu den Erregerwicklungen der sechs Tatzlager-Fahrmotoren geschaltet wurden. Die gleiche Konstruktion verwendet die Lokfamilie der DR Baureihe 130.

Die Lüfter für Fahrmotoren und Traktionsgenerator sind mechanisch über Gelenkwellen vom Dieselmotor angetrieben. Der Kühlerlüfter wurde auch direkt vom Dieselmotor angetrieben, zur Steuerung ist eine Strömungskupplung dazwischen geschaltet. Ein besonderes Bauteil ist das Rootsgebläse. Es fördert Verbrennungsluft und erzeugt eine Vorverdichtung von 0,2 bar. Das ist notwendig, weil ein Zweitakt-Motor durchgespült werden muss, er kann mit gleichzeitig offenen Einlassschlitzen und Auslassventilen nicht selbsttätig ansaugen. Nach dem Start laufen die beiden Turbolader hoch und steigern den Ladeluftdruck auf rund 1,2 bar. Der Dieselmotor hatte 400 U/min Leerlaufdrehzahl, aber schon bei 750 U/min seine Höchstdrehzahl.

Der Motor besitzt Zylinder in V-Anordnung. Dabei sitzen die Kolben der B-Seite mit Anlenkpleueln auf den Hauptpleueln der A-Seite. Damit ändert sich die Kolbengeschwindigkeiten zwischen A- und B-Seite. Der Motor erzeugt auf beiden Kolbenreihen unterschiedlich viel Leistung. Der Kraftstoffvorrat beträgt 3900 Liter Dieselöl. Eine Sifa war vorhanden, Indusi jedoch nicht.

Da die ersten 177 ausgelieferten Lokomotiven keinen Schalldämpfer besaßen, sind sie auch unter der Bezeichnung „Taigatrommel“ oder „Stalins letzte Rache“ bekannt. Die Schalldämpfer dieser Loks wurden durch das Raw Meiningen neu gebaut.

Einsatz

Die Lok war von Anfang an für den schweren Güterzugdienst vorgesehen. Da sie keine Zugheizung besaß, wurde sie nur gelegentlich während der Sommermonate vor Personenzüge gespannt. Die Höchstgeschwindigkeit lag zugunsten der Zugkraft bei 100 km/h.

Nachdem bis zur Wiedervereinigung bereits alle Lokomotiven der Bundesbahn (West)-Baureihe 220 ausgemustert waren, zeichnete die Deutsche Reichsbahn 1992 noch über 200 Fahrzeuge ihrer Baureihe 120 in „Baureihe 220“ um. Bis zu ihrer endgültigen Abstellung 1995 trugen diese Loks auch nach der Verschmelzung zur Deutschen Bahn AG die Baureihenbezeichnung 220 in zweiter Belegung.

Die Deutsche Bahn AG besitzt noch sieben Exemplare für museale Zwecke. Im Traditionsbetriebswerk Staßfurt ist aus der letzten Serie die 120 366-0 betriebsunfähig erhalten geblieben. Auch das Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf besitzt mit der 120 269 ein Exemplar. Das Verkehrsmuseum Dresden hat seine 120 338 lange Zeit in seinem Depot am Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt in der Nachbarschaft des Dresdner Eisenbahnmuseums aufbewahrt. Das Bahnbetriebswerk Arnstadt besitzt mit 120 274-6 ebenfalls ein Exemplar der Baureihe 120. Bei den Eisenbahnfreunden Thüringen in Weimar ist die 120 198 und bei den Mecklenburger Eisenbahnfreunden im ehemaligen Bw Schwerin die 120 001 vorhanden.

Einige Maschinen wurden nach Litauen und Nordkorea sowie an deutsche Privatbahnen verkauft. Auch von den ab Werk an andere Länder gelieferten Lokomotiven (ehemalige PKP-Baureihe ST44 der PKP und 781 der CD) sind bei deutschen Privatbahnen im Einsatz.

Planmäßig werden in Deutschland im Jahr 2007 die Lokomotiven der Baureihe V 200 nur noch von der Leipziger Eisenbahngesellschaft (LEG) eingesetzt.

V 200 bei Werkbahnen

Die M62 wurden auch an Werkbahnen der DDR geliefert. Zunächst erhielt die Werkbahn der SDAG Wismut für den Einsatz auf ihrem teilweise der Deutschen Reichsbahn gehörenden Netz zwischen Kayna, Raitzhain und Seelingstädt 1972 und 1973 fünf Lokomotiven, die als V 200 501 bis 505 eingereiht wurden.

Im Anschluss daran wurden drei Maschinen an das Braunkohlenkombinat Geiseltal für den Betrieb im Kohleverkehr im Raum Halle/Merseburg geliefert, die die Nummern V

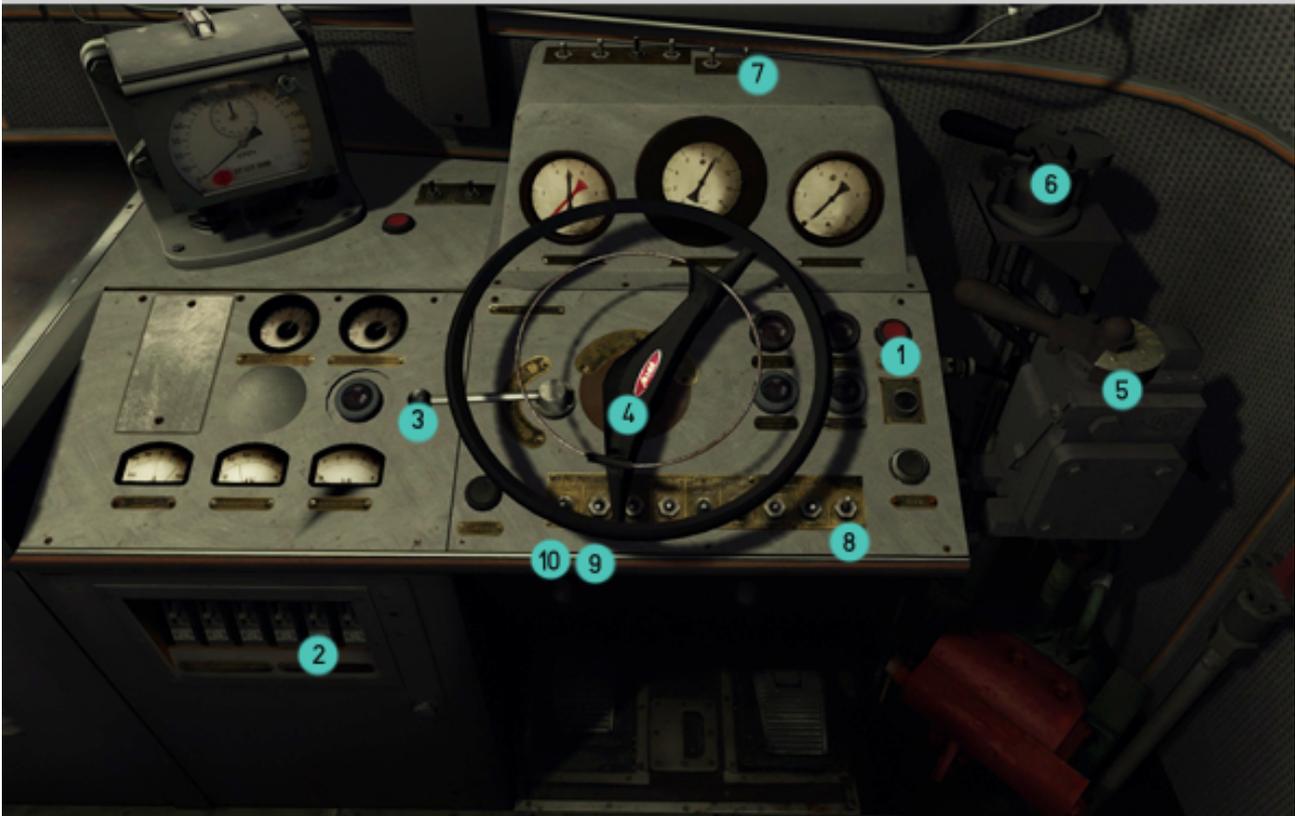
200 506 bis 508 erhielten.

1976 bis 1978 erhielt die Wismutbahn weitere zehn Lokomotiven, die ohne Rücksicht auf die zuvor an das BKK Geiseltal gelieferten Maschinen als V 200 506 bis 515 nummeriert wurden. 1993 wurde der Bahnbetrieb beim BKK Geiseltal eingestellt, die V 200 506 sowie die V 200 5089, die 1996 von der DR übernommen worden war, wurden an die Wismutbahn verkauft. Die Einsätze der V 200 bei der Wismutbahn endeten 1998.

Die V 200 von Wismutbahn und BKK Geiseltal wurden als Werkbahnlokomotiven nicht in die Umnummerierungen der DR einbezogen.

Quelle: Wikipedia

Bedienelemente



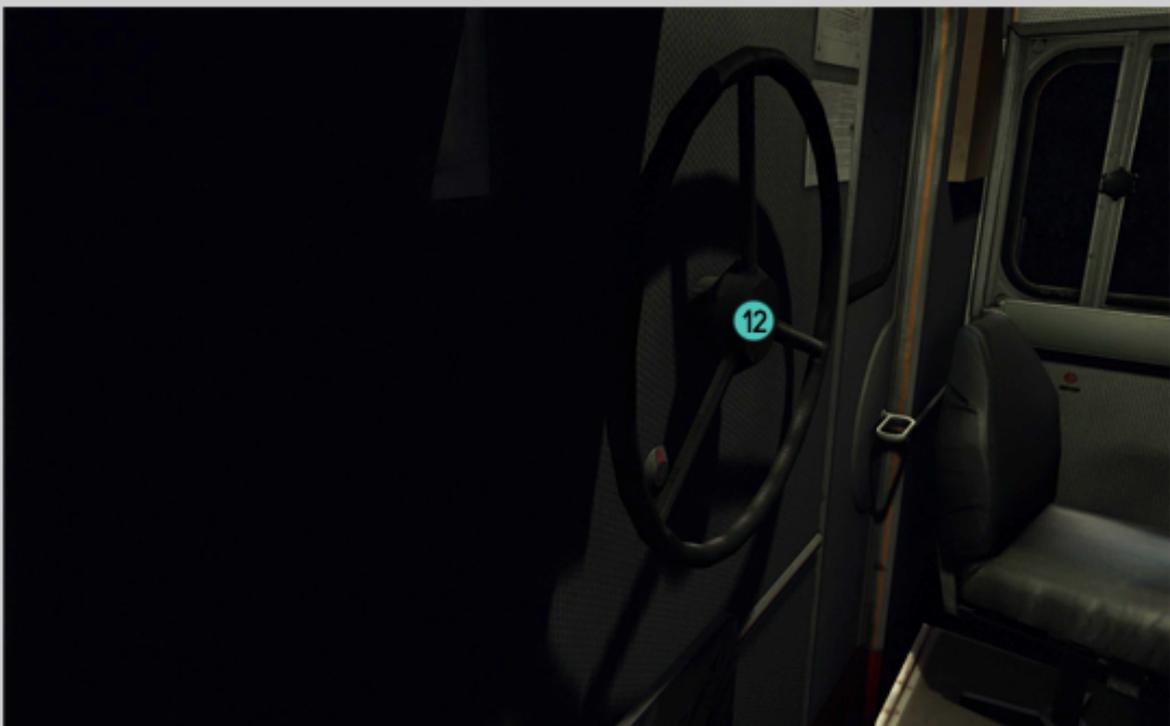
- 1 : Engine Start
- 2 : Engine Stop
- 3 : Richtungswender
- 4 : Schaltrad
- 5 : Zugbremse
- 6 : Lokbremse
- 7 : Pultlicht
- 8 : Fst Licht
- 9 : Lüfterlamellen rechts
- 10 : Lüfterlamellen links

Bedienelemente



11 : Horn

12 : Handbremse



Installation

**rwp Datei mit dem TS Paketmanager installieren
Im Scenarioeditor den Provider MK72 suchen
Die Loks MK_72_V200_DR aktivieren.**



Ein Dankeschön

Ich möchte mich bei den Personen bedanken die an diesem Addon mitgearbeitet haben.

Grundmodel : Trainzup, Cabmaker251

Repaints : Ice

Sounds . Cabmaker251

Script : Christrains

Test : Yellodoor, Gainmaster, RW1969. ice

Allgemein

**Für Modifikationen, Repaints usw. bitte eine kurze Anfrage
in den Foren oder per Mail
[maikkeilholz\(at\)gmx.de](mailto:maikkeilholz(at)gmx.de)**