

Deutsche Reichsbahn (DR) / Deutsche Bahn AG

Die ersten beiden von der DR als V 200 001 und 002 bezeichneten Lokomotiven wurden im November 1966 in Dienst gestellt. Bis 1975 erhöhte sich ihr Bestand auf insgesamt 378 Maschinen, die in fast allen großen Bahnbetriebswerken der DR beheimatet waren. Die Lokomotiven bewährten sich im schweren Güterzugdienst und trugen entscheidend zum Traktionswechsel bei der Reichsbahn bei.

Die zuerst ohne Schalldämpfer ausgelieferten Maschinen brachten den Loks bald den Spitznamen „Taigatrommel,“ bzw. „Wumme“ bei der Bevölkerung und den Eisenbahnern ein. Damit einher gingen aber massive Beschwerden eben über die Lärmbelästigung, die die DR zum Handeln zwang. Die VES-M in Halle entwickelte deshalb einen Reflexions-Schalldämpfer, der 1968/69 in den Lokomotiven V 200 018 und 034 intensiv erprobt wurde. Vom RAW Meiningen wurde dann ein daraus weiterentwickelter Abgasschalldämpfer serienmäßig gefertigt und bei den Loks V 200 001 bis 107 eingebaut. Die Loks V 200 108 bis 177 waren bei Auslieferung ab Werk bereits für den Einbau eines Abgasschalldämpfers vorbereitet, der dann ab V 200 178 ab Herstellerwerk eingebaut war. Bei den Maschinen V 200 108 bis 177 wurde dieser Abgasschalldämpfer nachgerüstet. Es handelte sich dabei um eine Eigenentwicklung der Lokomotivfabrik Lugansk, der durch sein anderes Aussehen klar von den Meiningern Schalldämpfern unterscheidbar war. Weitere V200 wurden 1973 in die DDR an Industriebetriebe geliefert. So bekam die im Uranbergbau um Ronneburg tätige SDAG Wismut 15 Loks, das im Kohlebergbau tätige BKW Geiseltal drei Loks geliefert. Im Jahr 1970 mit der Einführung von computergerechten Loknummern für Triebfahrzeuge durch die DR erhielten die V 200 die neue Baureihenbezeichnung 120.

Mit dem politischen Umbruch in den Jahren 1989/1990 und dem danach auch bei der DR einsetzenden Rückgang des Schienengüterverkehrs gelangten auch die 120iger mehr und mehr auf den Rand. Die Umzeichnung in die seit 1992 gültige Baureihenbezeichnung 220 erlebten nur noch gut 1/3 der Loks, viele auch nur noch auf dem Papier. Die wenigen noch einsatzfähigen Loks fanden zum Schluss vorwiegend im Sonder- und

Arbeitszugdienst Verwendung, besonders erwähnenswert ist der Rangierdienst auf der Dresdener „Schleppe. Zur neu gegründete Deutsche Bahn AG kamen noch eine Handvoll Loks, bis dann am 21.12.1994 als letzte die Dresdener 220 272 für immer den Einsatz dieser Baureihe bei der DB AG beendete.

Nach Beendigung des Staatsbahneinsatzes fanden in den Jahren 1993/94 30 Lokomotiven kurzfristig noch eine neue Heimat in Litauen, von denen aber bis zum heutigen Tag nur noch 120 300 und 304 überlebt haben. Bereits Anfang der 1990iger Jahre waren einige „Wummen an Vereine oder Privatleute verkauft worden. Von diesen Maschinen wurden einige in den Folgejahren dann an ausländische Privatbahnen weiterverkauft. So fahren heute in Polen mehrere ehemalige DR-120, darunter auch modernisierte Varianten wie die 311D, bei verschiedenen Privatbahnen wie PMT, PCC, ORLEN oder CTL. Im Rahmen von Wirtschaftshilfe erhielt Nordkorea in den Jahren 1997/98 gesamt 31 abgestellte 220 von der DB AG, die zum Teil noch heute aktiv sind. Demgegenüber wurden aber ab 1999 ausländische M62 in großem Stil von deutschen Privatbahnen gekauft und eingesetzt, so von der WAB, ITL oder PEG. Aufgrund des hohen Kraftstoffverbrauches der Lokomotiven gehören planmäßige Einsätze in Deutschland aber mittlerweile zur Geschichte.

Museal erhalten geblieben sind: 120 001 in Schwerin 120 198 in Weimar 120 269 in Chemnitz-Hilbersdorf 120 274 in Arnstadt 120 338 in Dresden-Altstadt 120 366 in Staßfurt

Bildergalerie



[p_200-505_20040731.jpg](#)



[p_220-509-4_20071015.jpg](#)



[p_220_295_20060403.jpg](#)