

8  
86

transpress

# modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Dieselloks  
mit Zukunft



Im Bw Bautzen  
umgeschaut

Am 23. Dezember 1985 wurden mit Inbetriebnahme der neuen, größeren Drehscheibe die umfangreichen Rekonstruktionsarbeiten im Bw Bautzen beendet. Bereits 1982 entstanden ein moderner vierständiger Lokomotivschuppen und danach eine leistungsfähige Tankanlage.

Das heutige Bw am Albrechtsbach erlebte im Herbst 1907 seine Grundsteinlegung. Doch schon ab 1850 gab es hier Lokbehandlungsanlagen, die aber durch die ständige Expansion des Bautzener Bahnhofes abgetragen werden mußten. 1909 wurde das neue Bahnbetriebswerk eröffnet. Eine Drehscheibe kam 1912 hinzu.

Neben Maschinen der Baureihen 38, 55, 56, 58, 86 und 91 war hier bis 1933 auch die 98 005 beheimatet. 1946 verfügte die RBD Dresden weitere Lokomotiven der Baureihen 38, 58, 91 sowie einige 75er und 94er nach Bautzen.

Zum Bw Bautzen gehörte bis 1955 auch die Einsatzstelle Neustadt (Sachsen). Danach kamen die Einsatzstellen Löbau und Bischofswerda hinzu.

Die V 15 2239 leitete 1963 als erste Diesellokomotive den Traktionswechsel in Bautzen ein. Lokomotiven der Baureihen 102 und 106 folgten. 1971 wurde die erste Streckendiesellok, die 110 331, in Dienst gestellt. Mit der seit 1979 hier stationierten 118 173 kamen auch größere Dieselloks hinzu. Heute werden neben Lokomotiven der Baureihen 102, 105, 106, 112 und 118 auch noch 52er

1



für ihren Dienst auf den Strecken rund um Bautzen gewartet, gepflegt und eingesetzt. Zwei 44er dienen als Heizloks.

1 Die 52 8064 wird für die nächste Fahrt vorbereitet. Durch die Baumaßnahmen an der Drehscheibe steht sie auf dem ehemaligen Streckengleis Bautzen-Großpostwitz

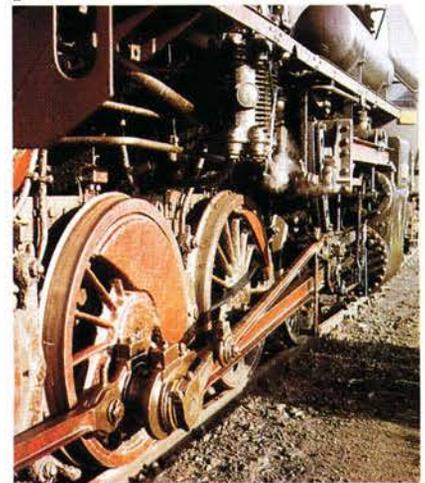
2 An gleicher Stelle aufgenommen: Das Triebwerk der 52 8064.

3 Ausschließlich Heizzwecken dient die 44 1616.

4 Inzwischen in Betrieb genommen ist die neue Drehscheibe mit 21-m-Durchmesser; hier noch im Bau!

Text und Fotos (1. Oktober 1985):  
V. Emersleben, Berlin

2



3



4



eisenbahn-modellbahn-  
zeitschrift  
35. Jahrgang



transpress  
VEB Verlag für Verkehrswesen  
Berlin

ISSN 0026-7422

## modelleisenbahner

aktuell	Bezirksdelegiertenkonferenzen	2
forum	Leser schreiben, meinen und antworten	3
junior	Gewußt wie ...; Inbetriebnahme am 2. Oktober Bezirksspezialistentreffen; Zu Gast beim Staatssekretär	22
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht?	32
anzeigen	suche/biete/tausche	33

## eisenbahn

aktuell	Was wird aus den Diesellokomotiven? Veteranen in guten Händen	5 11
kurzmeldungen	DDR und Ausland/Lokeinsätze	4/8
poster	Speisewagen in Zwickau 1986	10
international	Spanien auf breiter Spur Abschied von einer „alten Dame“	14 18
fahrzeugarchiv	Seit 20 Jahren in Serie Der Traditionszugspeisewagen	9 12

## modellbahn

aktuell	Zwanzig Jahre „technomodell“	26
anlage	Schweizer Erfahrungen	20
tips	Details mit Tips	35
mosaik	H0-Modell 43 007	30
vorbild-modell	Modell des Gfh „Trer“	24
poster	„technomodell-PmG“ in H0e	28

### Titelbild

In allen Winkeln unseres Landes treffen wir sie an: Diesellokomotiven der Baureihe 110, inzwischen leistungsmäßig verändert, auch als 111, 112, 114 und 115 im Einsatz. Dieses Foto zeigt eine Lok der Baureihe 112 vor dem Personenzug 3856 zwischen Arnsdorf und Redeberg.

Wie es überhaupt mit dem Diesellokeinsatz bis 1990 weitergehen soll, erfahren Sie auf den Seiten 5 bis 8 dieser Ausgabe.

Foto: B. Sprang, Berlin

### Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:  
Ing. Wolf-Dietger Machel  
Redakteur:  
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm  
Redaktionelle Mitarbeiterin:  
Gisela Neumann  
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt  
Anschrift:  
Redaktion „modelleisenbahner“  
DDR – 1086 Berlin,  
Französische Str. 13/14; PSF 1235  
Telefon: 2 04 12 76  
Fernschreiber: Berlin 11 22 29  
Telegrammadresse: transpress  
Berlin  
Zuschriften für die Seite „DMV  
teilt mit“ (also auch für „Wer hat –  
wer braucht?“)  
sind nur an das Generalsekretariat  
des DMV, DDR – 1035 Berlin,  
Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

### Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-  
Verband der DDR

### Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt  
Karlheinz Brust, Dresden  
Achim Delang, Berlin  
Werner Drescher, Jena  
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,  
Königsbrück (Sa.)  
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden  
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing.  
Günter Fromm, Erfurt  
Dr. Christa Gärtner, Dresden  
Ing. Walter Georgii, Zeuthen  
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin  
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin  
Werner Ilgner, Marienberg  
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,  
Radebeul  
Wolfgang Petznick, Magdeburg  
Ing. Peter Pohl, Coswig  
Ing. Helmut Reinert, Berlin  
Gerd Sauerbrey, Erfurt  
Dr. Horst Schandert, Berlin  
Ing. Rolf Schindler, Dresden  
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow  
Ing. Lothar Schultz, Rostock  
Hansotto Voigt, Dresden

### Erscheint im transpress

VEB Verlag für Verkehrswesen  
Berlin

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher  
Lizenz Nr. 1151

Druck:  
(140) Druckerei Neues Deutschland,  
Berlin

Erscheint monatlich;  
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.  
Auslandspreise bitten wir den Zeit-  
schriftenkatalogen des „Buchexport“,  
Volkseigener Außenhandelsbetrieb  
der DDR, DDR – 7010 Leipzig,  
Postfach 160, zu entnehmen.  
Nachdruck, Übersetzung und Aus-  
züge sind nur mit Genehmigung der  
Redaktion gestattet.  
Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 24. 7. 1986  
Geplante Auslieferung: 27. 7. 1986

Geplante Auslieferung des Heftes  
9/86: 23. 9. 1986

### Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin  
Für Bevölkerungsanzeigen alle  
Anzeigenannahmestellen in der  
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der  
VEB Verlag Technik, 1020 Berlin,  
Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen sind zu richten: in  
der DDR: sämtliche Postämter und  
der örtliche Buchhandel; im Aus-  
land: der internationale Buch- und  
Zeitschriftenhandel, zusätzlich in  
der BRD und in Westberlin: der ört-  
liche Buchhandel, Firma Helios Lite-  
raturvertrieb GmbH., Berlin (West)  
52, Eichborndamm 141–167, sowie  
Zeitungsvertrieb Gebrüder Peter-  
mann GmbH & Co KG, Berlin (West)  
30, Kurfürstenstr. 111.

Auslandsbezug wird auch durch den  
Buchexport Volkseigener Außen-  
handelsbetrieb der Deutschen  
Demokratischen Republik,  
DDR – 7010 Leipzig, Leninstraße 16,  
und den Verlag vermittelt.



Helmut Reinert, Generalsekretär  
des DMV, Berlin

## Bezirksdelegierten- konferenzen 1986

In Vorbereitung des 6. Verbandstages fanden im 1. Halbjahr 1986 die Mitgliederversammlungen der Arbeitsgemeinschaften und die Bezirksdelegiertenkonferenzen gemäß Statut unseres Verbandes statt. Mit vielfältigen Initiativen und Ideenreichtum haben unsere Mitglieder diese Höhepunkte im Verbandsleben vorbereitet. Dabei standen die gesellschaftlichen Aktivitäten im Zusammenhang mit der Vorbereitung des XI. Parteitages der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands im Vordergrund. Die richtungsweisenden Beschlüsse des Parteitages werden auch in allen Arbeitsgemeinschaften und Bezirksvorständen unseres Verbandes Maßstäbe für die Arbeit in den nächsten Jahren setzen. Wir wissen, daß eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung nur möglich ist, wenn der Frieden auf der Welt erhalten wird, deshalb standen auch bei den Bezirksdelegiertenkonferenzen die Bemühungen der Sowjetunion im Kampf gegen die nukleare Aufrüstung und gegen die Kriegsgefahr im Mittelpunkt der Diskussionen.

In den Rechenschaftsberichten und den Diskussionsbeiträgen kam deutlich zum Ausdruck, daß auch in den vergangenen zwei Jahren die kulturpolitische Tätigkeit unseres Verbandes weiter entwickelt wurde und große Beachtung in der Öffentlichkeit fand.

Breiten Raum nahmen die Darlegungen der vielfältigen Aktivitäten anlässlich der Jubiläen „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ ein.

So konnten die Delegierten der Berliner Bezirksdelegiertenkonferenz vor allem auf die erfolgreiche Durchführung der Modellbahn-Ausstellung am Berliner Fernsehturm und der Fahrzeugausstellung auf dem Wriezener Bahnhof verweisen.

Diese Ausstellungen waren fest im gesamtgesellschaftlichen Leben unserer Hauptstadt eingebunden und gaben um-

fassenden Einblick in die vielfältige Tätigkeit unseres Verbandes.

Auch im Bezirk Magdeburg wurde in der vergangenen Legislaturperiode durch Modellbahn- und Fahrzeug-Ausstellungen in der Öffentlichkeit über die Arbeit unseres Verbandes berichtet. Vor allem die Fahrzeug-Ausstellung in Magdeburg, die anlässlich des 40. Jahrestages der Übergabe der Eisenbahn in Volkes Hand durchgeführt wurde, fand großes Interesse bei zahlreichen Besuchern aus dem In- und Ausland.

Im Bezirk Cottbus konnte über eine besonders wirkungsvolle Öffentlichkeitsarbeit in den vergangenen zwei Jahren berichtet werden. Die Werbung von 186 Jugendlichen für einen Beruf im Verkehrswesen zeigt das Interesse der Jugendlichen für Probleme der großen und kleinen Eisenbahn.

Während der Bezirksdelegiertenkonferenz Dresden wurde als besonderer Erfolg der Zusammenarbeit zwischen DMV und Deutscher Reichsbahn die Komplettierung des Traditionszuges Zwickau mit einem historischen Speisewagen herausgestellt. Dadurch, und durch die Restaurierung der vorhandenen Eilzugwagen, steht nun den Eisenbahnfreunden ein Zug zur Verfügung, der bei Sonder- und Traditionsfahrten überall Anklang finden wird.

Die Greifswalder Bezirksdelegiertenkonferenz beschäftigte sich besonders mit den Problemen bei der Einrichtung des Traditionsbetriebes auf der Schmalspurbahn der Insel Rügen. Hier gibt es für die Eisenbahnfreunde ein breites Betätigungsfeld, um mit Hilfe der Deutschen Reichsbahn den musealen Bereich im Bahnhof Putbus und dem Traditionsbetrieb als interessanten Anziehungspunkt für breite Bevölkerungsschichten zu gestalten.

Im Bezirk Erfurt wurde berichtet, daß die zahlreichen Sonderfahrten und hier vor allem die mehrtägigen „Thüringen-Rundfahrten“ besondere Anziehungspunkte für Eisenbahnfreunde aus nah und fern waren.

Die Nahverkehrsfreunde des Bezirkes Halle legten Rechenschaft ab über die Erfolge bei der Restaurierung weiterer historischer Fahrzeuge. So konnte u. a. der „Maximum-Wagen“ der ehemaligen „Leipziger Außenbahn AG“ zu Ehren des XI. Parteitages der SED fertiggestellt werden.

Wie auch während der vergangenen Bezirksdelegiertenkonferenzen konnte in Schwerin über neue Erfolge bei der Arbeit mit Jugendlichen berichtet werden.

Als besonderer Ausdruck der internationalen Solidarität muß die Erarbeitung von 35 TM an Solidaritätsspenden im Bezirk Schwerin gewertet werden.

Neben dem Rückblick auf die bisher geleistete Arbeit und dem Abstecken weiterer Ziele für die nächsten zwei Jahre standen bei den Bezirksdelegiertenkonferenzen auch die Neuwahlen der Bezirksvorstände auf der Tagesordnung.

Es wurden gewählt:

### in Berlin

Manfred Möller zum Vorsitzenden  
Siegfried Miedecke zum Sekretär

### in Cottbus

Horst Kieschke zum Vorsitzenden  
Rudolf Starus zum Sekretär

### in Dresden

Lothar Krause zum Vorsitzenden  
Winfried Liebschner zum Sekretär

### in Erfurt

Dr. Georg Thielmann zum Vorsitzenden  
z. Z. noch nicht benannt

### in Greifswald

Werner Lexow zum Vorsitzenden  
Gerd Hedderich zum Sekretär

### in Halle

Wolfgang Lindner zum Vorsitzenden  
Wolfgang Bahnert zum Sekretär

### in Magdeburg

Joachim Heine zum Vorsitzenden  
Heinz Sperling zum Sekretär

### in Schwerin

Heinz Serfass zum Vorsitzenden  
Bernhard Westphal zum Sekretär.

Die vielfältigen Aktivitäten und der Optimismus der Bezirksdelegiertenkonferenzen geben uns die Gewähr für die würdige Vorbereitung unseres 6. Verbandstages, auf dem die Delegierten weitere Festlegungen für die Verbandsarbeit der nächsten vier Jahre beschließen werden.

Dabei ist die allseitige Weiterentwicklung einer interessanten und sinnvollen Freizeitgestaltung in unseren Arbeitsgemeinschaften zur Stärkung unseres Verbandes ein wesentlicher Beitrag zur Lösung unserer kulturpolitischen Aufgabe.

## Leser schreiben ...

### Ausstellung im Kreisheimatmuseum Neuruppin

In den Sommermonaten zeigt die AG 1/40 Berlin wesentliche Teile ihrer Gemeinschaftsanlage, darunter erstmalig auch die Empfangsgebäude Herzberg und Lindow, im Kreisheimatmuseum Neuruppin.

Das entsprechende Angebot, anlässlich des 90jährigen Jubiläums der Strecke Löwenberg – Lindow (Eröffnung: 11. August 1896) einige Modelle leihweise zur Verfügung zu stellen, wurde von der Direktorin des Museums, Frau Lisa Riedel, erfreut angenommen. Frau Riedel unterstützt die Arbeit der AG seit mehreren Jahren durch die Bereitstellung von Bild- und Schriftdokumenten. Es ist deshalb nur natürlich, daß die Früchte dieser Zusammenarbeit am Ort des Vorbilds im Heimatkreis Neuruppin gezeigt werden können.

Während diese Ausstellung noch bis zum 14. September 1986 zu sehen sein wird, gehen die Gedanken schon weiter (nähere Informationen dazu auf Seite 32 dieser Ausgabe): Die Fortführung mit ständig wechselnden Exponaten zur Geschichte der Ruppiner Eisenbahn sowie die würdige Vorbereitung und Durchführung von Jubiläen werden von den AG-Freunden diskutiert und sollen die gute Zusammenarbeit mit dem Museum vertiefen.

AG 1/40 des DMV, Berlin

### 110 Jahre Zeithain – Elsterwerda

Am 15. Oktober 1985 jährte sich zum 110. Mal der Tag der Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Zeithain – Elsterwerda. Zunächst als „Sekundärbahn“ in Betrieb, bekam sie zunehmende Bedeutung als Verbindung der Hauptbahnen Riesa – Berlin Anhalter Bahnhof und Dresden – Berlin Anhalter Bahnhof sowie in besonderem Maße für die Versorgung der Industriebetriebe im Gröditzter Raum. Dies fand auch seinen Ausdruck in den Anschlußgleisen für das Stahlwerk Gröditz (1878 erbaut) und im zweigleisigen Ausbau der Strecke. Nach dem ersten Weltkrieg verkehrten auch schnell-fahrende Züge auf diesem Abschnitt, der wegen der fehlenden beschränkten Bahnübergänge aber eine „Bimmelbahnstrecke“ blieb. Selbst die Schnellzüge hatten Lokomotiven mit einer Läutevorrichtung.

Schweren Schaden hatte der faschistische Krieg angerichtet. Um der wachsenden Bedeutung als wichtiger Verkehrsweg unserer Republik bei der Versorgung solcher Betriebe wie VEB Stahl- und Walzwerk Gröditz und dem VEB Zellstoffwerk zu entsprechen, wird die Strecke in den nächsten Jahren weiter ausgebaut.

G. Apelt, Gröditz

## Leser meinen ...

### Knödel am Schienenstrang Gedanken zum „me“-Beitrag „Kommen Sie mit ins Isergebirge“ im Heft 7/82.

Zu meinem Urlaub in Harrachov im vergangenen Jahr gehörte selbstverständlich eine Fahrt mit der Zahnradbahn. Nach drei Kilometern Fußweg zum Bahnhof Harrachov erwarteten mich verrostete Schienen. Mir ging ein geflügeltes Wort durch den Kopf: „Rostig ist die Eisenbahnschiene, wenn kein Zug darüber läuft ...“. Und da stand es ja auch auf einem Plakat: Schienenersatzverkehr von Harrachov bis Korenov ab 1. Juli. Dort sah ich viele Fotos in der Bahnhofshalle, auch von der E 44. Im Bahnhof waren zu sehen ein Triebwagen (M 152), die Lok 404 003, ein Dreikuppler, und eine Maschine der Achsfolge D. Leider machte sich auch hier der Rost breit, es fehlten jedwede Schilder und Beschriftungen. Schade!

Unser Zug fuhr als Doppeltriebwagen mit M 240.0109 und M 240.0110. Doch zuvor kreuzte uns ein geschobener Güterzug, an der Spitze ein Güterzuggepäckwagen, dann sechs bis acht leere Güterwagen (diese wurden in Korenov mit Baumstämmen beladen), und am Zugschluß die Lok T 426 002. Endlich ging die Fahrt los. Bremsprobe vor der Einfahrt in den 912 m langen

Tunnel. Nach 35 Minuten war Tanvald erreicht. Hier wurde einer der beiden 240.0 abgekuppelt, zurück also solo. Das wurde zum richtigen Erlebnis. Jetzt mußte der vollbesetzte Triebwagen zeigen, was in ihm steckt. Nach schwerem Kampf haben wir wieder Korenov erreicht. Mit „SEV“ (diese Abkürzung ist uns lieber als das schreckliche Wort ungetüm Schienenersatzverkehr die Redaktion) fuhren wir wieder gen Harrachov.

Noch zu den „Tfz“: Ich sah in Tanvald eine Lok der BR T 426, eine in Korenov am Lokschuppen, eine war mit einem Güterzug unterwegs. Meine Meinung ist: Obwohl im Personenverkehr die Zahnstange nicht benutzt wird, war er ein großes Erlebnis für mich: Der Knödel am Schienenstrang. Und wenn es mich wieder mal nach Harrachov verschlägt – eine Zahnradbahnfahrt gehört dazu!

Übrigens für Nichtmotorisierte: Es bestehen gute Verbindungen von Zittau über Liberec (umsteigen!) bis Tanvald und zurück.

D. Adam, Eibau (Oberlausitz)

## Leser antworten ...

### Der Linksverkehr auf der Regelspur

Zu diesem Thema – „me“ 5/85 von K. Schulz aus Neustadt (D.) möchte ich noch folgendes sagen: Bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) wird nach Vorschrift links gefahren. Ausnahmen bilden jene ferngesteuerten Streckenabschnitte wie die Gotthard-Nordrampe, der Gotthardtunnel und die linksufrige Zürichseestrecke, auf denen in der Regel links gefahren wird, Gleiswechselbetrieb aber möglich ist. Die Signale stehen links vom Gleis, auch die Formsignale. Diese werden in der Schweiz Se-

maphore genannt. Die Signalfügel weisen aber über das Gleis. Auch auf eingleisigen Strecken stehen die Signale, und damit sind alle vorkommenden Signale gemeint, an der linken Seite des Gleises.

Eine weitere Besonderheit stellt die Einrichtungen des Führerstandes der Lokomotiven dar. Seit etwa 1940 werden bei den SBB die Führerstände auf der in Fahrtrichtung linken Seite eingebaut und sind für sitzende Bedienung eingerichtet. Die Führerbremssventile sind ebenfalls links eingebaut und werden mit der linken Hand bedient.

Auch bei den sogenannten Privatbahnen der Schweiz ist der Linksverkehr vorgeschrieben, wobei aber der Signalstandort nur bei der „Doppelspur“ auf der linken Gleisseite festgeschrieben ist. Bei eingleisigen Strecken wird der Signalstandort durch die Topographie bestimmt und variiert zwischen der linken und der rechten Seite.

Die Führerstandeinrichtung bei diesen Bahnen ist aber auf der rechten Fahrzeugseite installiert, so z. B. bei der Rhätischen Bahn oder bei der Bern-Simplon-Lötschberg-Bahn. In Frankreich waren sogar die Führerstandseinrichtungen der Dampflokomotiven für den Linksverkehr auf der linken Fahrzeugseite installiert. Auch in Frankreich stehen die Signale auf der linken Seite des Gleises. In Österreich wird normalerweise auf der rechten Seite der Strecke gefahren, wenn diese „doppelspurig“ ist. Allerdings gibt es in diesem Land einige Strecken, die im Linksverkehr betrieben werden. Es war mir aber bisher leider nicht möglich herauszufinden, um welche Strecken es sich handelt.

A. Buchmann, Chur (Schweiz)

## Wer geht schneller?



Aufgenommen von Winfried Schmidt, Unterschwöditz, am 2. November 1985 auf dem Bahnhof Nordhausen.

transpress lädt ein zu einer Messeveranstaltung

### »Die Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn«

ein Farblichtbildervortrag mit dem Autor Hans-Joachim Kirsche

am 4. September 1986, 20.00 Uhr, Raum 207 in der Leipzig-Information am Sachsenplatz.

Der Kartenverkauf findet nur über die Leipzig-Information statt.



transpress  
VEB Verlag für Verkehrswesen  
DDR - Berlin  
1086

**U-Bahn-Wagenpark  
wird vergrößert**

Zu Ehren des XI. Parteitages der SED stellte das Raw „Roman Chwalek“ Berlin-Schöneeweide die ersten sechs U-Bahn-Wagen des Typs E III-5 fertig und übergab sie den Berliner Verkehrsbetriebe (BVB). Diese Wagen sind für die im Bau befindliche Verlängerung der U-Bahn-Linie E Alexanderplatz-Tierpark in das Neubaugebiet Kaulsdorf/Hellersdorf im Nordosten der Hauptstadt bestimmt. Wie die Vorgänger dieser U-Bahn-Wagen (Typen E III-1 bis E III-4) sind auch die neuen Fahrzeuge durch den Umbau aus S-Bahn-Wagen entstanden. Die kleinste Zugeinheit – zwei Wagen – besteht aus Trieb- und Beiwagen. Einige technische Neuerungen, die in den S-Bahn-Wagen berücksichtigt worden sind und sich dort bewährten, wurden auch für diese Züge genutzt. Erstmals werden bei diesen neuen U-Bahn-Wagen jedoch alle Steuerleitungen mit 110-V-Gleichspannung (bisher teilweise mit 750-V-Gleichspannung) betrieben. Aus diesem Grund sind die Wagen des Typs E III-5 mit den früher

1



gebauten Wagen gleichen Typs nicht kuppelfähig. Der Umbau weiterer S-Bahn-Wagen in U-Bahn-Fahrzeuge ist vorgesehen.

Text und Foto: H.-J. Hütter  
Berlin

**Tunnel auf der „Bankrottmeile“  
aufgeschnitten**

Zügig gehen die vorbereitenden Arbeiten zur Elektrifizierung der Strecke Riesa-Döbeln-Karl-Marx-Stadt (KBS 400) voran. Nachdem am Bahnhof Limmritz eine zu niedrige Straßenüberführung erneuert wurde, begannen nun die Erdarbeiten am Tunnel zwischen Limmritz und Steina.

Es ist ein Aufschneiden dieses Tunnels erforderlich. Da der vom Gelände her schwierigste Teil der Strecke zwischen Limmritz und Waldheim 1848 die Chemnitz-Riesaer Eisenbahngesellschaft ruinierte, wurde er vom Volksmund „Bankrottmeile“ genannt.

Ha.

**ČME-3 – eine Weiterentwicklung**

Im vergangenen Jahr wurde die 5000. dieselektrische Lokomotive mit der Bezeichnung ČME-3 vom Prager Betrieb „Lokomotivka Šokolovo“ an die UdSSR geliefert.

Die Lok wird von einem turbogeladenen Sechszylinderreihen-Dieselmotor des Typs ČKD K6S 310 DR mit einer Leistung von 993 kW (1350 PS) angetrieben. An die Kurbelwelle dieses bewährten und zuverlässigen Motors ist der Hauptgenerator angeflanscht.

Der robuste Hauptrahmen der Lok ist auf zwei dreiachsigen Drehgestellen gelagert. In jedem Drehgestell befinden sich drei Tatzlagerfahrmotoren.

Die Lok hat einen klassischen Fahrzeugaufbau. Im vorderen

langen Vorbau befindet sich das Antriebsaggregat und die Antriebe der Hilfsaggregate, d. h. des Bremsverdichters, der Kühllüfter mit den Wärmeaustauschern, der Lüfter für die Kühlung der Fahrmotoren und des Ladedynamos. Im hinteren kurzen Vorbau sind die Akkumulatoren zum Anlassen des Dieselmotors untergebracht. Die Führerkabine befindet sich über dem hinteren Drehgestell. Die Lok ist für den Einmannbetrieb ausgelegt. Außer dem Führerpult mit den entsprechenden Steuer-, Kontroll- und Meßelementen ist im Führerstand ein tragbares Bedienpult mit Kabelanschluß vorhanden. Mit ihm ist

es möglich, die Lok von jedem beliebigen Platz der Führerkabine zu bedienen (mit Ausnahme der selbsttätigen Zugbremse). Die Baureihe ČME-3 ist für den schweren Rangier- und Güterzugdienst bestimmt.

Dieser Loktyp wird an die ČSD und Albanien als BR T 669.0, in Tropenausführung in den Irak, nach Syrien und Indien geliefert. Er ist ohne bauliche Veränderungen für Spurweiten von 1435 bis 1676 mm geeignet. Auf Wunsch werden Zusatzausrüstungen eingebaut, z. B. Funkgerät, automatische Zugsicherung, Zweifachsteuerung und verschiedene

2



Bremsarten einschließlich Saugluftbremse. Einige technische Daten:

Spurweite	1435, 1520, 1676 mm
Achsfolge	Co'Co'
Masse	114–123 t
Höchstgeschw.	95 km/h
max. Zugkraft	etwa 30 t

Der Vorgänger dieser Lok war die ČSD-BR T 435.0, die in der DDR als BR V 75 (107) zum Einsatz kam. Bei der Konstruktion der ČME-3 wurden nicht nur gesammelte Erfahrungen, sondern auch bewährte Elemente verwendet. Trotz der langjährigen Produktion dieser BR blieb die Grundkonzeption unverändert. So besteht bei aller Weiterentwicklung die Möglichkeit, einzelne Baugruppen gegenseitig auszutauschen. Gegenwärtig gelangen schrittweise neue moderne Konstruktionselemente zum Einsatz, die dem internationalen Trend im Lokomotivbau entsprechen. Dabei sind diese so konzipiert, daß sie auch für früher gebaute Maschinen verwendet werden können. Auch diese Lok hat ihren Spitznamen. Sie wird kurzerhand „Čmelák“ (Tschechisch Hummel) genannt. Das dürfte von ČME-3 herrühren.

A. Akhavan, Berlin; Foto: ČKD

**Auto oder Eisenbahn?**

Die Schweiz gehört zu den Ländern Europas mit der höchsten Autodichte. Besonders an den Wochenenden und zu saisonbedingten Spitzenzeiten macht sich das auf Autobahnen und Landstraßen nachhaltig bemerkbar. Trotz des weiteren Ausbaus des Straßennetzes werden die Verstopfungen laut Expertenaussagen eher zu- als abnehmen. Dadurch kommt es in der Öffentlichkeit mehr als erwartet zu Diskussionen darüber, welche Aufgaben das schweizerische Eisenbahnnetz übernehmen könnte.

Es geht dabei besonders darum, ob ein Ausbau des bisherigen Streckennetzes genügt oder eine neue Schnellbahn auf der Hauptstrecke des Landes zwischen Genf und St. Gallen notwendig wird. Das Schnellbahnprojekt gewinnt mehr und mehr Anhänger, könnten doch damit die Fahrzeiten erheblich gesenkt werden; beispielsweise zwischen Bern und Zürich von 73 auf 48 Minuten. Die Kritiker halten dem entgegen, daß mindestens 200 Kilometer Strecke völlig neu verlegt werden müssen, weil die für hohe Geschwindigkeiten konzipierte Strecke weite Kurvenradien und flache Linienführungen erfordert. Es ist nicht leicht, diesen Anforderungen im kleinräumigen und reich gegliederten Gebiet Rechnung zu tragen. So müßten mehrere Flußtäler mit Viadukten überspannt und mindestens 180 Hektar fruchtbaren Ackerbodens geopfert werden. Unter anderem werden immer wieder die hohen Kosten dieses Projekts angeführt. Doch ist dieses Argument nicht ganz stichhaltig, weil die Streckenbauten für die Schnellbahn gerade soviel Geld kosten würden wie die Ausgaben für zwei Jahre Straßenbauprogramm.

Lk. (ADN)

Dipl.-Ing. Hans-Joachim Krauß,  
Hauptingenieur der Hauptverwaltung  
Maschinenwirtschaft der DR im  
Ministerium für Verkehrswesen, Berlin

## Was wird aus den Diesellokomotiven?

*Bekanntlich werden bis 1990 weitere 1500 Strecken-Kilometer der Deutschen Reichsbahn elektrifiziert.*

*Der Ellok-Betrieb als entscheidender Intensivierungsfaktor stellt einen zweiten Traktionswechsel bei der DR dar und zieht große technisch-technologische Veränderungen nach sich. Die Dieseltraktion muß mit einem hohen ökonomischen Effekt sinnvoll in diesen Prozeß eingeordnet werden. Im folgenden Beitrag soll auf einige Aspekte zum künftigen Einsatz des Diesellokomotivparkes eingegangen werden. Zum gleichen Thema erschien bereits im Heft 2/86 der Fachzeitschrift „Schienenfahrzeuge“ eine Veröffentlichung. Sicherlich werden diese Ausführungen auch manchen Modelleisenbahner anregen, ein Rekoprogramm für den eigenen Lokomotivpark vorzusehen.*

### Die weitere Entwicklung

Vielfach wird gefragt, ob durch die beschleunigte Elektrifizierung nicht Diesellokomotiven „übrig“ sind und es somit in der Vergangenheit möglicherweise „Fehlinvestitionen“ gab. Zunächst sei gesagt, daß die normative Nutzungsdauer der Rangierdiesellokomotiven 30 Jahre (ursprünglich 25) und die der Streckdiesellokomotiven 20 Jahre beträgt, wobei hier 25 Jahre angestrebt werden. Ein Teil dieser Lokomotiven erreicht also somit im kommenden Fünfjahrplanzeitraum bzw. in den nächsten 10 Jahren die normative Nutzungsdauer.

Obwohl der Anteil der elektrischen Traktion 1990 etwa 40 Prozent betragen wird, verbleibt auf etwa 75 Prozent des Streckennetzes der DR Dieselbetrieb. Der gesamte Diesellokomotivpark wird 1990 etwa die dreifache Höhe des Ellokbestandes erreichen. Eingeschlossen sind dabei auch die zur Ablösung der restlichen Dampflokomotiven erforderlichen Fahrzeuge einerseits und andererseits die zu erwartenden höheren Transportanforderungen im nichtelektrifizierten Netz.

Außerdem ist zu berücksichtigen, daß die wichtigsten Hauptaggregate, wie Dieselmotor und Strömungsgetriebe, in Abhängigkeit von der absolvierten Leistung meist nach der Hälfte der genannt

ten normativen Nutzungsdauer verschlissen sind und erneuert werden müssen.

Neben der notwendigen und möglichen Aussonderung von verschlissenen Dieseldieselfahrzeugen werden die verbleibenden Lokomotiven im Rahmen planmäßiger Instandhaltungsmaßnahmen zum Teil modernisiert. Die Fahrzeuge sind den künftigen Leistungsanforderungen anzupassen, um den spezifischen Energieverbrauch bei gleichzeitiger Reduzierung des Instandhaltungsaufwands zu senken.

Diese wichtigen Prämissen führten nach umfangreichen Untersuchungen

an leistungsfähigeren Rangierlokomotiven.

### Baureihe 108

Für den Ersatz der Baureihen 105/106 – sie haben teilweise die normative Nutzungsdauer erreicht – und wegen der höher werdenden Leistungsanforderungen sollte ursprünglich eine neue leistungsfähige, dieselhydraulische Rangierlokomotive mit 736 kW (1000 PS) beschafft werden.

Nun werden die erforderlichen Triebfahrzeuge aus dem Umbau der durch die Elektrifizierung freigewordenen Lokomotiven der Baureihe 110 gewonnen. Vom VEB Strömungsmaschinen Pirna



zu einem konkreten Programm über die Perspektive des Diesellokomotivparkes. Die eingangs gestellte Frage nach „überzähligen“ Triebfahrzeugen kann auf dessen Grundlage eindeutig verneint werden.

Auf die Entwicklung und Neubeschaffung von Diesellokomotiven kann vorläufig verzichtet und im KLEW Hennigsdorf die sonst dafür erforderlich gewesene Kapazität ausschließlich für die Ellok-Produktion genutzt werden.

Die Diesellokomotiven der DR setzen sich aus wenigen Grundtypen zusammen, die außerdem untereinander weitgehend standardisiert sind. Aufgrund dieser Vorteile besteht die Möglichkeit, gleich mehrere Lokomotiv-Baureihen zu modernisieren.

### Rangierlokomotiven

Besonders zu berücksichtigen sind hierbei zwei Aspekte: Ab 1990/91 ist mit der Inbetriebnahme von elektrischen Rangierlokomotiven zu rechnen (BR 208 in Drehstromantriebstechnik), und infolge der größer werdenden Zuglasten für bestimmte Einsatzfälle steigt der Bedarf

1 Lokomotiven der Baureihe 105 bzw. 106 sind in fast jedem Bahnbetriebswerk beheimatet. Dieses Foto zeigt die Lokomotive 105 096 des Bw Stralsund am 6. August 1979 in Saßnitz.

wurde inzwischen ein hydraulisches Wendegetriebe (Reversionsgetriebe) entwickelt, mit dem die Lokomotive hydraulisch abgebremst wird. Für Erprobungszwecke sind die Lokomotiven 110 156 und 110 161 mit dieser Technik ausgerüstet worden und seit 1979 im Güterbahnhof Halle in Betrieb. Zu Vergleichszwecken waren sie unter gleichen Einsatzbedingungen mit Maschinen der BR 106 und der BR 110 mit mechanischem Wendegetriebe im Einsatz. Durch das neue Strömungswendegetriebe wurde allerdings durch die notwendige Motorleistung 3,5 Prozent mehr Dieselkraftstoff verbraucht. Demgegenüber stehen unter anderem ein bedeutend geringerer Bremssohlenwechsel und die längere Laufzeit der Radreifen. Jährlich können außerdem pro Lokomotive 5,8 t Material, 460 Arbeitsstunden und 208 Stunden Standzeit eingespart werden. Hinzu kommen noch weitere Vorteile, wie Beschleuni-

gung des Rangierdienstes durch den Wegfall der Zeit für die Fahrtrichtungsänderung und bequemere Bedienung der Lokomotive.

Obwohl sich die Geschwindigkeitsstufung bei der BR 106 (30/60 km/h) bewährt hat, werden bei der neuen Baureihe 108 für den Rangiergang 20 km/h und für den Streckengang 60 km/h gewählt. Damit ist eine höhere Zugkraft im Rangiergang möglich, und der spezifische Kraftstoffverbrauch kann gesenkt werden. Bei der 110 161 wurde der Führerstand analog zur BR 106 umgebaut und damit den Bedingungen des Rangierdienstes angepaßt.

Die Baureihe 108 erhält den bewährten



Motor 12 KVD 21 AI-4 mit einer Leistung von 736 kW (1000 PS). Anstelle des Heizkessels wird Ballast eingebaut und zum Warmhalten das Warmhaltegerät Heto 30. Weitere konstruktive Veränderungen kommen hinzu. Mit den ersten Prototypen ist Mitte 1987 zu rechnen. Der Serienumbau wird ab 1988 beginnen und sich über mehrere Jahre erstrecken. In den Umbau werden übrigens auch die in geringer Stückzahl vorhandenen Lokomotiven der BR 111 einbezogen.

Wie bereits erwähnt, erhalten die umgebauten Triebfahrzeuge die Bezeichnung 108. Die bisherige Ordnungsnummer bleibt allerdings unverändert. Die beiden Versuchslokomotiven des Bw Halle G werden bereits seit dem 1. Januar 1985 als 108 156-1 und 108 161-1 bezeichnet.

**Baureihe 104**

Obwohl sich die Baureihe 106 bewährt hat, ist sie für viele Einsatzgebiete überdimensioniert. Der Motor 12 KVD 18/21 (480 kW = 650 PS) arbeitet unter den gegebenen Einsatzverhältnissen sowohl unter Last als auch im Leerlauf unwirtschaftlich. Deshalb ist vorgesehen, diese Maschinen mit dem Motor

GVD 18/15-1 des VEB Elbewerk Roßlau mit 365 kW (rd. 500 PS) auszurüsten. Er kann den gegebenen Lastverhältnissen besser angepaßt werden und erreicht einen günstigeren Kraftstoffverbrauch. Die bisherige Wandler-Kupplung wird durch eine 2-Wanderausführung ersetzt.

Im Rangierdienst ist in der Regel nicht primär die Leistung, sondern das Zugkraftverhalten der Lokomotiven ausschlaggebend. Bei der um 110 kW (150 PS) reduzierten Motorleistung war es notwendig, das Übersetzungsverhältnis im Achsgetriebe so zu wählen, daß kein Zugkraftverlust gegenüber der Baureihe 106 im Anfahrbereich auftritt

und gleichzeitig der Kraftstoffverbrauch optimiert wird. Die bisherigen Untersuchungen führten zu der Entscheidung, die Stufung zwischen Langsamgang und Schnellgang von 30/60 (km/h) (Baureihe 106) auf 20/40 (km/h) bei der Baureihe 104 zu verändern.

Bei einer durchschnittlichen jährlichen Auslastung können je Lokomotive dann mindestens 15 bis 18 t Dieselmotorkraftstoff, 130 bis 150 Arbeitsstunden sowie 32 500 Mark an Kosten eingespart werden.

Mit den Lokomotiven der Baureihen 108 und 102 stehen künftig Rangierlokomotiven bereit, die die unterschiedlichsten Anforderungen des Rangierdienstes mit der ökonomisch jeweils günstigsten Baureihe befriedigen. Bei der zu erwartenden Nutzungsdauer durch die Rekonstruktion werden die Baureihen 104 und 106 bis mindestens zum Jahre 2010 und darüber hinaus betriebsbereit sein. Derzeit kann allerdings noch nicht gesagt werden, ob die Baureihe 106 mit ihren jetzigen Parametern außerdem für spezielle Einsatzfälle vorgehalten werden muß.

Ein erstes Funktionsmuster als Erpro-



bungsträger für den Dieselmotor wurde im Oktober 1984 durch das Bw Halle G umgebaut. Mit dem Serienumbau ist ab 1988 zu rechnen. Die umgebauten Lokomotiven der Baureihe 106 erhalten die Bezeichnung Baureihe 104. Die bisherige Ordnungsnummer wird hier ebenfalls beibehalten.

**Übrige Baureihen**

Um die Fährschiffe der neuen Trajektroute Mukran – Klaipeda und die Rangierarbeiten im Breitspurbereich des Fährhafens Mukran zu ermöglichen, wurden einige Triebfahrzeuge der Baureihe 106 auf Breitspur (1524 mm) umgerüstet. Um die hier erforderlichen Zugkräfte zu erreichen, erhielten sie die Einrichtungen für die Doppeltraktion und automatische Mittelpufferkupplung zu der Bauart Intermat. Die bisherige Gattungs- und Ordnungsnummer bleiben unverändert.

Die übrigen Baureihen (100, 101 und 102) sind im Rahmen der planmäßigen Instandhaltung weiterhin einsatzbereit zu halten, wobei entsprechend dem Verschleißzustand bedarfsweise neue Aggregate und Baugruppen einzusetzen sind.

**Streckenlokomotiven**

Die Zugdienstlokomotiven bestehen bekanntlich aus zwei Hauptgruppen: den dieselhydraulischen Lokomotiven aus der DDR-Produktion und Rumänien sowie den dieselelektrischen Lokomotiven aus der UdSSR. Letztere erbringen den überwiegenden Anteil der Dieselszugförderung und übernehmen auf den nicht elektrifizierten Strecken fast ausschließlich den schweren Schnell- und Güterzugdienst. Daran wird sich auch in den kommenden Jahren im nichtelektrifizierten Netz nichts ändern.

Der Bedarf an Strecken-Diesellokomotiven geht jedoch allmählich zurück, so daß in den nächsten 10 bis 15 Jahren

förderungsaufgaben vorgesehen. Das Gleiche gilt für die Baureihen 118.6 und 119, die den mittelschweren Dienst im Haupt- und Nebennetz übernehmen. Während bei den dieselelektrischen Lokomotiven keine Rekonstruktionsarbeiten vorgesehen sind, ist dies aber für die dieselhydraulischen Maschinen geplant und teilweise schon realisiert.

**Baureihen 110 bis 114**

Die Triebfahrzeuge der Baureihen-Gruppe 110 bis 114 sind bei der DR in großen Stückzahlen vorhanden. Sie haben sich gut bewährt, sind verhältnismäßig instandhaltungsarm, bei den Lokführern beliebt und im Haupt- als auch im Nebennetz vielseitig verwendbar.

von (Zuglasterrhöhung bzw. Fahrzeitverkürzung) waren so überzeugend, daß eine größere Stückzahl an Triebfahrzeugen der Baureihe 110 auf 1100-kW-Leistung für einen Großversuch umgebaut wurde. Diese Triebfahrzeuge erhielten die Bezeichnung 114, da die eigentlich zutreffendere Bezeichnung 115 bereits als Arbeitsbezeichnung für die seinerzeit konzipierte Neubau-Baureihe (1100 kW) vergeben war.

Diese Lokomotiven wurden im Bw Saalfeld konzentriert. Damit konnte ein Teil der BR 119 insbesondere im Güterzugdienst auf der steigungsreichen Nebenstrecke Saalfeld-Lobenstein ersetzt werden. Die Erkenntnisse aus diesem Großversuch führten zur Konstruktion des Motors 12 KVD 18/21 AL-5.

Ende 1987 wird der neue Motor bereitstehen. Ab 1988 kann dann mit dem serienmäßigen Umrüsten von Lokomotiven der Baureihe 110 zur Baureihe 114 begonnen werden.

Da ein Teil der Baureihe 110 zur 108 und 199 umgebaut und der verbleibende Teil in den nächsten Jahren schrittweise zur 112, aber vorwiegend ab 1988 zur BR 114 umgerüstet wird, gehört in einigen Jahren die Bezeichnung 110 ebenso wie die 111 der Vergangenheit an.

Mit diesen Rekomaßnahmen erhält die bisherige Baureihe 110 einen höheren Gebrauchswert; sie wird noch für einen langen Zeitraum den gestiegenen betrieblichen Anforderungen genügen.

**Baureihe 118**

Der Umbau der Baureihe 118.0 zur Baureihe 118.5 (Leistungssteigerung von 1330 kW = 1800 PS auf 1472 kW = 2000 PS) ist im Prinzip abgeschlossen. Fortgeführt wird die bekannte Leistungsverstärkung der Baureihe 118.2 von 1472 kW (2000 PS) auf 1800 kW (2400 PS) (Baureihe 118.6) durch Einbau des Motors 12 KVD 21 AL-4. Entsprechend dem notwendigen Ersatz des Motors 12 KVD 18/21 AL-3 ist schrittweise in den kommenden Jahren der verbleibende Bestand der Baureihe 118.2 zur Baureihe 118.6 umzubauen. Damit erhalten auch diese Triebfahrzeuge einen neuen Gebrauchswert und entsprechen noch für die absehbare Zukunft den betrieblichen Anforderungen.

**Baureihe 119**  
Bekanntlich erhielten bereits einige Maschinen der Baureihe 119 Motore der Bauart 12 KVD 21 AL-4. Der Motoraus-tausch wird fortgeführt, soweit dies zum Ersatz auszumusternder Motore notwendig ist. Diese Maßnahmen waren bereits in den technischen Bedingungen mit dem Hersteller vereinbart worden. Durch die verstärkte Elektrifizierung hat sich auch das ursprünglich konzipierte Einsatzgebiet der Baureihe 119 verändert. Es wird deshalb gegenwärtig geprüft, ob durch Veränderung des Getriebes von einem 2- in ein 3-Wandler-Getriebe die Antriebsan-



2 Einige Lokomotiven mit 1100-kW-Motoren erhielten die „Arbeitsbezeichnung“ 115 (siehe auch „me“ 2/85, S. 3). Hier die 115 203 am 3. April 1983 im Bahnhof Nossen.

3 Aus vorhandenen Maschinen der Baureihe 110 werden künftig Lokomotiven der Baureihe 114. Im August 1984 entstand dieses Foto von der 114 664 bei Neustrelitz.

4 An den Umbau zur Baureihe 118.6 war zum Aufnahmezeitpunkt dieses Fotos von der 118 296 im September 1975 bei Waldheim noch nicht zu denken.

keine neuen Zugdienstdiesellokomotiven erforderlich werden. Entsprechend der erreichten normativen Nutzungsdauer sind die Fahrzeuge schrittweise auszusondern. Freiwerdende Triebfahrzeuge der Baureihe 110 werden zu Rangier- bzw. Schmalspurlokomotiven umgebaut. Teilweise wird es auch erforderlich, diese Maschinen infolge der gestiegenen Leistungsanforderungen durch stärkere Zugdienst-Baureihen abzulösen. Vorrangig werden die Lokomotiven der Baureihen 118.0, teilweise 118.1, 130 und zu einem späteren Zeitpunkt schrittweise auch die 120 freigesetzt. Die Baureihen 131 und 132 sind noch lange Zeit für die schweren Zug-

Da auch in absehbarer Zukunft auf diese Baureihen nicht verzichtet werden kann, wird hier die normative Nutzungsdauer durch Rekonstruktionsmaßnahmen verlängert.

Bekanntlich wird seit mehreren Jahren die BR 110 teilweise zur BR 112 umgerüstet. Im Rahmen der notwendigen Ersatzbeschaffung wird der ursprünglich verwendete Motor 12 KVD 21 AL 3 mit 736 kW durch den leistungsstärkeren Motor 12 KVD 21 AL 4 mit 900 kW Leistung ersetzt. Das Strömungsgetriebe wurde der erhöhten Leistung angepaßt. Die verbesserten technologischen Parameter haben sich bei sehr vielen Zügen durch Fahrzeitverkürzungen bzw. Zuglastenerhöhungen ausgezahlt. In Einzelfällen wurde sogar der Einsatz der leistungsstärkeren Baureihen 118 und 119 entbehrlich. Nicht selten ersetzt die BR 112 in Doppeltraktion im Güterzugdienst auch die Baureihe 132.

Versuchsweise erfolgte eine Extremerprobung des Motors mit je zwei Triebfahrzeugen der Baureihe 110 mit 1100 kW (1500 PS) und Baureihe 118 mit 2200 kW (3000 PS). Die Getriebe wurden entsprechend angepaßt. Die betrieblichen Vorteile dieser Lokomoti-

lage für die neuen Einsatzbedingungen optimiert werden kann.

**Triebwagen**

Gegenwärtig wird ein neuer für die Elektrifizierung dringend erforderlicher Oberleitungsrevisionstriebwagen (ORT) entwickelt. Die ersten Prototypen werden noch in diesem Jahr für eingehende meßtechnische und betriebliche Erprobungen ausgeliefert. Bis 1990 werden die Serienfahrzeuge beschafft. Der LVT wird in seinem jetzigen Bestand ohne wesentliche technische Veränderungen bis nach 1990 betriebsfähig erhalten. Die materiellen Möglichkeiten des Ersatzes durch einen modernen vierachsigen Triebwagen sowie für die Abdeckung eines zusätzlichen Bedarfs werden gegenwärtig untersucht. Der SVT (BR 175) wird auch künftig nicht mehr im Regeldienst verkehren. Dafür gibt es verschiedene Ursachen: Einmal liegt es an der Elektrifizierung der Hauptstrecken, und zum anderen reicht in den möglichen Relationen das Sitz-

platzangebot nicht aus. Ein Fahren mit zwei Einheiten in Doppeltraktion ist unzweckmäßig, da ein lokbespannter Zug – bezogen auf das Sitzplatzangebot – wesentlich weniger Dieselkraft sowie weniger Kosten und Arbeitskräfte erfordert. Die DR folgt damit übrigens dem allgemeinen internationalen Trend.

**Schmalspurtriebfahrzeuge**

Mit dem Aufbau des Streckenabschnittes Straßberg – Stiege wurde die Selketalbahn wieder mit der Harzquerbahn verbunden. Auf diesem 1000-mm-Schmalspurnetz sind durch den gestiegenen Beförderungsbedarf, insbesondere durch das höhere Güterverkehrsaufkommen, die vorhandenen Dampflokomotiven nicht mehr ausreichend. Hinzu kommt, daß die auf der Selketalbahn eingesetzten Dampflokomotiven, vor allem die Mallet-Lokomotiven der BR 99<sup>99</sup>, in ihren wesentlichsten Bauteilen die Verschleißgrenzen erreicht haben und nur noch mit sehr hohem Aufwand eine begrenzte Zeit einsatzfähig

sind. Daher werden in naher Zukunft freiwerdende Lokomotiven der Baureihe 110 zu Schmalspurtriebfahrzeugen für das Harzbahnnetz umgebaut. Die Maschinen erhalten neu zu entwickelnde dreiaxelige Drehgestelle. Die Höchstgeschwindigkeit der als Baureihe 199 einzuordnenden Lokomotiven wird 50 km/h betragen. Die bewährte Dampfheizung bleibt vorerst erhalten. Im zweiten Halbjahr 1987 ist mit den ersten beiden Versuchsmustern zu rechnen. Ab 1988 ist der serienmäßige Umbau vorgesehen. In der Perspektive sollen alle Dampflokomotiven auf der Harzquerbahn, mit Ausnahme der für den Traditionsbetrieb erforderlichen, abgelöst werden.

Über die Perspektive der Traktionsmittel bei den übrigen noch verbleibenden Schmalspurbahnen laufen gegenwärtig Untersuchungen. Unabhängig von den Ergebnissen, wird auch auf diesen Strecken selbstverständlich der dampfbetriebene Traditionsbetrieb aufrecht erhalten. Die DDR ist auf diesem Gebiet führend, und unser Staat stellt dafür bekanntlich erhebliche finanzielle Mittel bereit. Daraus erwächst aber für die DR die Verpflichtung, den Betrieb so leistungsfähig und ökonomisch wie nur möglich zu gestalten. Daher wird künftig der Traktionswechsel auch um die Schmalspurbahnen keinen Bogen machen können, wobei eine sinnvolle Synthese zwischen ökonomischen Erfordernissen und den berechtigten Wünschen nach Pflege des historischen Erbes angestrebt wird.



5 Die bekannte Baureihe 132 wird auch künftig auf nichtelektrifizierten Strecken der DR Reise- und Güterzüge befördern.

Fotos: I. Arnold, Karl-Marx-Stadt (1); G. Wehde, Wittstock (2); F. Ebermann, Dresden (3); Dr.-Ing. J. Wenkel, Görlitz (4); U. Köckritz, Gülzow (5)

**Lok-  
einsätze**

**Bw Eberswalde**

Lokbestand: 50 3648 (Hzl), 52 8031, 52 8132, 52 8133.

Eine Maschine befindet sich im Einsatz.

Umlauf (KBS 176): 17.18 (54509), 18.08 Bfw; Bfw (51599) 19.55, 21.26 Fko; Fko (51248) 1.51, 5.04 Brz; Brz (Lzv) 5.20, 5.25 E, dann ggf. für Sonderleistungen von 6.00 bis 16.00.

Legende: E – Eberswalde, Bfw – Bad Freienwalde (O.), Fko – Frankfurt (O.), Brz – Britz. Wege (Juni)

**Bw Hoyerswerda**

Lokbestand: 44 2115 (Hzl),

52 8004, 52 8037, 52 8046, 52 8058 (Raw), 52 8083, 52 8109, 52 8198.

Drei Maschinen werden eingesetzt.

Umläufe (KBS 221, 230): Tag 1 – Hw (64243) 9.04, 9.19 Kns; Kns (64244) 11.24, 11.42 Hw; Hw (64245) 14.06, 14.27 Kns; Kns (Lzz) 15.10, 15.19 Spe; Spe (64206) 16.06, 16.45 Hw.

Tag 2 – Hw (61294) 11.12, 12.09 Hc; Hc (73205) 12.30, 12.40 Lta; Lta (73204) 13.03, 13.15 Hc; Hc (Lzz) 13.22, 13.28 Sw; Sw (71248) 13.47, 14.05 Ru; Ru (71242) 15.46, 16.01 Lhw; Lhw (Lzz) 16.11, 16.21 Ru; Ru (61295) 17.26, 19.21 Hw.

Tag 3 – Hw (Lzz) 11.30, 11.38 Knr; Knr (73236) 12.34, 12.47 Hw (53286) 16.13, 16.56 Sn; Sn (71285) 17.52, 17.58 Bk; Bk (71286) 18.43, 18.53 Sn; Sn (53287) 19.52, 20.27 Hw.

Legende: Hw – Hoyerswerda, Kns – Knappenrode Süd, Spe –

Sprewitz, Hc – Hohenbocka, Lta – Lauta, Sw – Schwarzbach, Ru – Ruhland, Lhw – Lauchhammer West, Knr – Knappenrode, Sn – Senftenberg, Bk – Brieske. Rud (Juni)

**Bw Karl-Marx-Stadt/  
Est Hilbersdorf**

Lokbestand: 38 205 (Museumslok), 50 2740 (o.T.), 50 3519 (Raw), 50 3526, 50 3643, 50 3548, 50 3600, 50 3604 (alle o.T.), 50 3628, 50 3633 (o.T.), 50 3644, 503646, 50 3650 (Hzl), 50 3655, 50 3658 (o.T.), 50 3689 (Raw), 50 3690, 50 3694, 50 3698, 50 3704, 75 515 (Museumslok, Raw), 86 1049 (Hzl Pockau-L.).

Nachdem Ende April auf der KBS 400 bzw. Ende Mai auf den KBS 417 und 420 der Dampflokberieb eingestellt wurde, verkehren nur noch auf den KBS 440 und 450 Maschinen (s. Heft 7/1986)!

**Bw Glauchau**

Lokbestand: 50 2146 (z), 50 3516 (Est Rochlitz), 50 3523 (ex KMSt), 50 3529, 50 3576 (k in Oelsnitz), 50 3616 (ex KMSt, Hzl), 50 3657, 50 3666 (ex Jüterbog), 50 3670 (ex KMSt), 58 3047 (Museumslok), 58 3049 (Raw), 86 1333 (Est Rochlitz, Hzl); 50 3551 an Bw Reichenbach.

Legende: o.T. – ohne Treibstangen, KMSt – Karl-Marx-Stadt Fre / Dorn (Juni)

**BR 52 alt**

Am 19. April wurde die 52 3410 (ex Bw Schöneweide) zur Zerlegung nach Frankfurt (O.) überführt. Diese Maschine erhielt am 28. November 1980 noch einmal eine Hauptuntersuchung und befindet sich letztmals am 9. Juni 1982 zu einer L5 im Raw Meinigen; ihre Kesselfrist lief am 29. November 1985 ab.

Klo (Juni)