

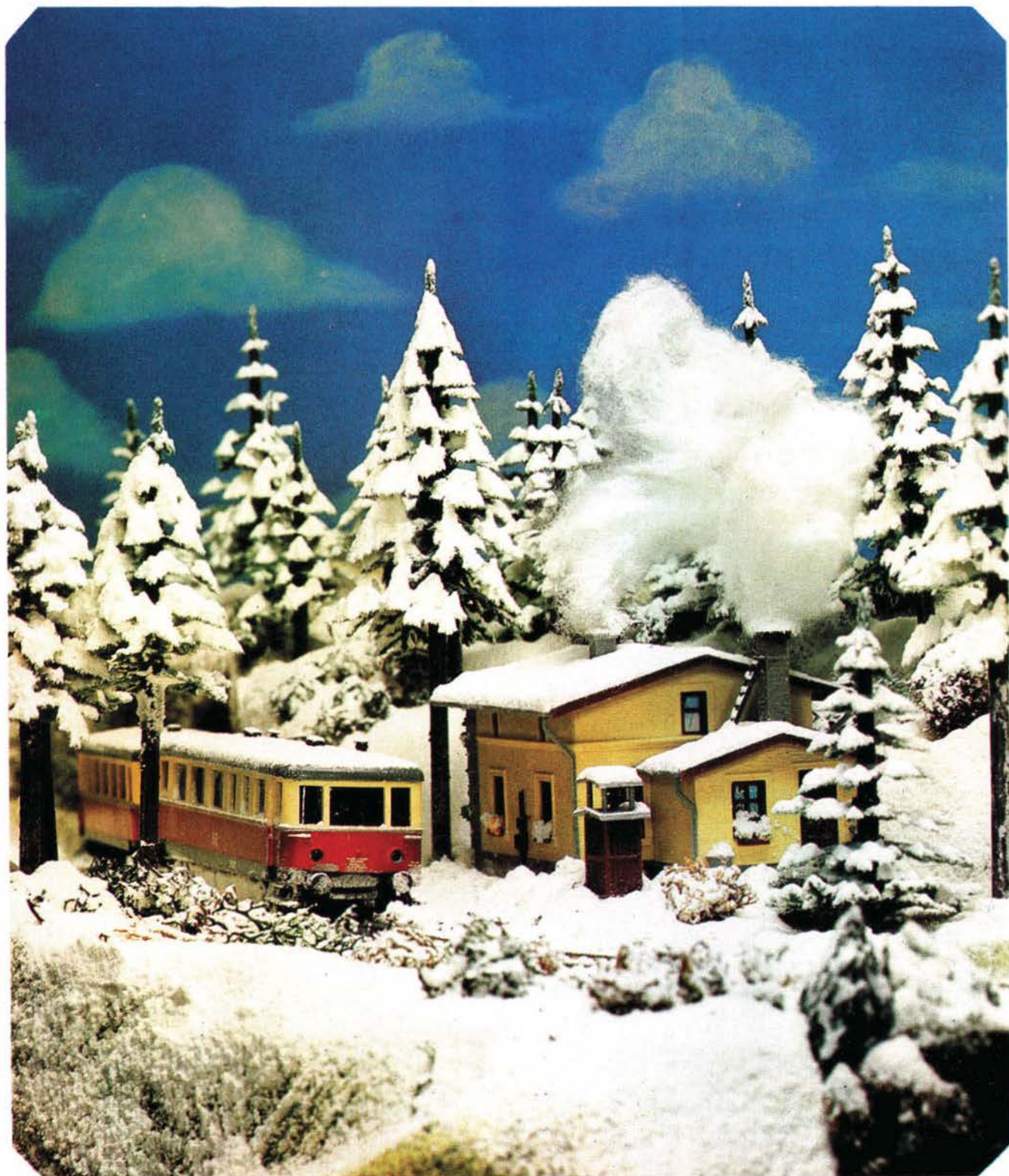
2
85

transpress

modell eisenbahner

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

Sonderfahrten
1985



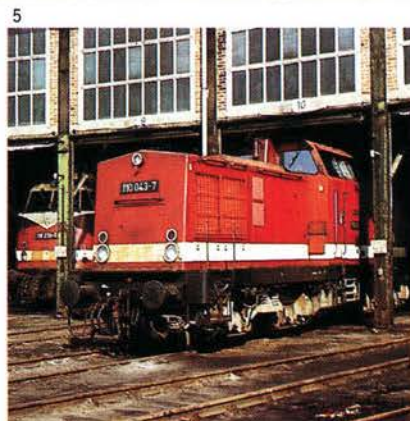
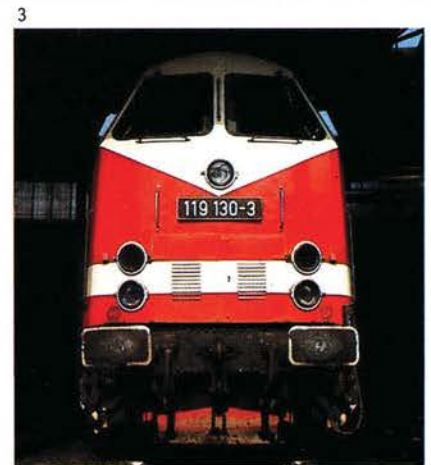
Umgeschaut im Bw Halle G

Halle (Saale) gehört zu den größten Eisenbahnknoten unseres Landes. Hier befinden sich auch zwei Bahnbetriebswerke, Halle P und Halle G. Die jetzt noch vorhandenen Schuppen 1 und 2 (ex 7 und 8) des Bw Halle G wurden 1923 bzw. 1928 errichtet. Die ehemaligen Schuppen 1 bis 6 wurden abgerissen. Früher gab es hier also wesentlich größere Anlagen. Der heutige Schuppen 1 hat 20, Schuppen 2 29

Stände. In einem ist z. Z. das Eisenbahnmuseumsfahrzeug V 601001 abgestellt. Die Dampftraktion gehört hier schon lange der Vergangenheit an. Halle G wurde in den letzten Jahren eine Hochburg der BR 119. Die im Industriebahnhof Halle stationierten meterspurigen Dieselloks sind ebenfalls hier beheimatet. Seit 1964 gehört zum Bw Halle G außerdem die Einsatzstelle Merseburg. Maschinen dieses Bw sind auf den Strecken nach Halberstadt/Wernigerode, Sangerhausen/Nordhausen sowie Eilenburg/Falkenberg (Elster) anzutreffen.

- 1 Lokparade vor Schuppen 2 am 12. August 1984. Darunter befinden sich die 119 130, 119 129, 119 057, 131 075, 131 024, 119 173 und 101 013.
- 2 Die 119 102 und 118 238 ebenfalls am 12. August 1984
- 3 119 130 im Schuppen 2 abgestellt
- 4 Rangierlok 106 712 auf der Drehscheibe
- 5 Loks der BR 110 sind hier nur in geringer Stückzahl beheimatet.
- 6 Aus einem Neubautender entstand dieser Sprühwagen. Gekuppelt mit einem weiteren Tender preußischen Ursprungs, bildet diese Zusammenstellung ein interessantes Nachbauobjekt für Modelleisenbahner.

Text und Fotos: V. Emersleben, Halle



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
34. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

aktuell	„TRANSPRESS VERKEHRSGESCHICHTE“ vorge- stellt	2
forum	Leser fragen, antworten und schreiben DMV teilt mit / Anzeigen	3 34

eisenbahn

kurzmeldungen	Lokeinsätze DDR und Ausland	5 18
mosaik	Heizloks des Bw Dresden Obererzgebirgische Eisenbahn Werklokomotiven	4 12 17
international	SŽD-Loks der BR T9 Museumsloks der ČSD	6 9
sonderfahrt	Rückblick und 85er Programm	10

nahverkehr

kurzmeldungen	Straßenbahnen im Gespräch	19
----------------------	---------------------------	----

modellbahn

anlage	Gemeinschaftsanlage der AG Marienberg	26
tips	BR 103 in H0 Deckbrücke in H0 TT-Gleisplanschablone / H0-Straßenfahrzeuge 2'2' T32-Tender für PIKO-Loks	20 24 31 32
international	Bildauslese vom XXXI. Modellbahnwettbewerb	3. US

Titelbild

Der VT 135 auf der Fahrt durch den Winterwald. Mit Hilfe von Farbpulver, Gips sowie Plakatfarbe wurde diese Landschaft gestaltet. Zur besseren Haftung ist eine leichte Benetzung mit Wasser empfehlenswert.
Foto: W. Albrecht, Oschatz

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
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
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. Paul Heinz, Sonneberg
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hüter, 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
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing. Ök. Journalist Max Kinze
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

Redaktionsschluß: 16. 1. 1985
Geplante Auslieferung: 19. 2. 1985

Verlagspostamt Berlin

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 nehmen entgegen: 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.



Fritz Borchert,
Leitender Lektor, transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin

„TRANSPRESS VERKEHRSGESCHICHTE“

vorgestellt anlässlich des
25jährigen Bestehens des transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen

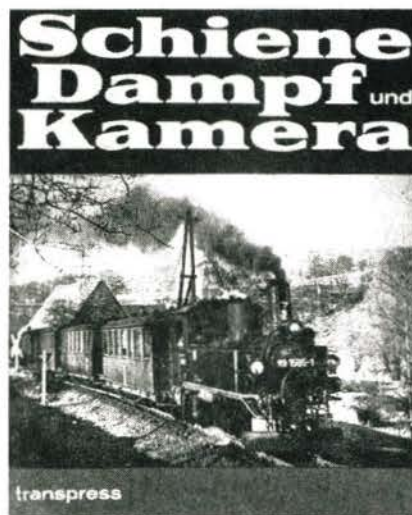
Im polygrafischen Fachjargon nennt man die hier als Überschrift genutzte Zeile eine Marke, und sie hat der Reihe, von der im Rahmen der populärwissenschaftlichen transpress-Literatur die Rede sein soll, vom ersten Band an den Namen gegeben. Ob sie ein Markenzeichen für Qualität geworden ist, vermag der Autor dieser Zeilen nicht zu sagen, obwohl er die Reihe von den ersten Überlegungen an begleitet hat. Jedenfalls hüten sich Verlag und Autor, die hohe Nachfrage als Qualitätsmerkmal zu werten: die Auflagenhöhe reicht einfach nicht aus für den großen Kreis der Freunde, die für Eisenbahngeschichte Interesse bekunden.

Band 1 der „TRANSPRESS VERKEHRSGESCHICHTE“ erschien 1978, nachdem 1975 die Vorgespräche mit einem dazu vom Verlag einberufenen Arbeitskreis begonnen hatten: es war „Die Harzquer- und Brockenbahn“ im quadratischen Format, abgeleitet von der Reihe „MODELLBAHNBÜCHEREI TRANSPRESS“. Das Buchmanuskript verfaßte ein „outsider“, der rasch zur Feder griff. Uns war es recht, wollten wir doch mit diesem „Versuchsballon“ prüfen, wie derartige Themen ankommen würden, sowohl auf dem Binnen- als auch auf dem Exportmarkt.

Die Folgen sind bekannt. Nach der Formatumstellung erblickten in kurzen Abständen bis Ende 1984 weitere 16 Bände das Licht der Welt. Autoren waren Eisenbahner und Nichteisenbahner, Akademiker und Handwerker, alte und ältere und noch sehr junge Freunde; auch eine Frau war dabei. Es gab Einzelautoren und Kollektive bis zu vier Mann.

Ausdrücklich sei die konstruktive Arbeit der Gutachter erwähnt. Mitunter war der Autor eines Bandes Gutachter eines anderen, ohne daß es umgekehrt auch der Fall gewesen ist. Oft haben sie durch Ergänzungen aus eigenem Sammelgut zum Erfolg beigetragen. Spätestens an dieser Stelle kann man die Frage stellen: Na und, was ist schon

dabei, einen größeren Aufsatz über ein begrenztes Sachgebiet zu schreiben? Sicher, Material zu sammeln, es zu sichten, zu verdichten und dann die Dokumente mit ein paar munter daherfließenden Sätzen zu verbinden ist keine nationalpreisverdächtige Leistung. Und doch: Viele, die jahrelang, mitunter jahrzehntelang zusammengetragen, gemessen, gezeichnet, fotografiert, gefragt, die Familie beschwichtigt, Freunde aktiviert haben, von Bekannten nicht selten belächelt oder mit einem Kopfschütteln bedacht, mitunter sogar



Zwar nicht direkt im Zusammenhang mit der Reihe „TRANSPRESS VERKEHRSGESCHICHTE“ stehend, wurde dieser Buchtitel bei den Freunden der großen und kleinen Eisenbahn sehr beliebt. Er erschien 1975 und war Wegbereiter für die Herausgabe populärwissenschaftlicher Eisenbahn-Literatur im transpress-Verlag.

verdächtig, Unlauteres zu treiben, mußten schließlich obendrein erfahren, daß nicht der unendliche Aufwand an Freizeit Geld und Enthusiasmus das Strapaziose gewesen war, sondern das Verdichten des reichhaltigen Materials und das Aufschreiben. Bislang hatten wir in der Reihe als Autor noch keinen gelernten Historiker oder einen freiberuflichen Fachschriftsteller. Die meisten waren von der Grundausbildung Techniker und mußten sich nun mit Fragen der Ökonomie beschäftigen, denn sehr selten bestimmen technische Gegebenheiten die Entwicklung, sondern viel häufiger formen wirtschaftliche Absichten die technischen Lösungen. Von der Theorie dieses geschichtsbildenden Prozesses hat fast jeder in seiner Schulzeit gehört; aber wieviel schwerer fällt es, die Theorie in der eigenen Geschichtsschreibungspraxis in die Tat umzusetzen! Jeder unserer Laienautoren und Laienhistoriker versuchte, neben seinem Hauptberuf mit bestem Wissen und Geschick das Seine zu Papier zu

bringen. Entsprechend war der Aufwand in unserem Lektorat: vom raschen Durchsehen des Manuskripts auf Tippfehler bis zum völligen Umschreiben. Mitunter mußten wir auch Manuskripte zurückgeben. Zufrieden können wir feststellen, daß es nie zum bösen Krach zwischen Lektor und Autor kam, mitunter aber zu erheblichen Meinungsverschiedenheiten, wenn z. B. ein Autor erklärte, von seinen 800 Manuskriptseiten mit den 500 Abbildungen – davon nicht wenige im Format A 2 – dürfe auch nicht eine Zeile oder gar ein Bild gestrichen werden.

Wie soll es weitergehen? Zunächst sind noch acht Verträge zu erfüllen. Darunter befindet sich einer über eine neue Fassung der „Harzquer- und Brockenbahn“, unseres Erstlings, nun ebenfalls im Reihenformat und inhaltlich anspruchsvoller als die Quadratausgabe; für die Arbeit wurden neue Autoren gewonnen.

Thematisch hatten wir uns bisher mit Eisenbahnstreckenbeschreibungen auf eine Art punktförmiger Geschichtsschreibung beschränkt, die eines Tages einmal ein größeres Bild ergeben wird. Dieses System vermag man zu erkennen an dem Beispiel der behandelten Stéilstrecken in der DDR: die „Rübelandbahn“, „Windbergbahn“, „Sonnenberg-Probstzella“ und die „Stéilstrecken über den Thüringer Wald“ sind jedes für sich abgeschlossene Themen, zusammen aber bilden sie eine Darstellung des Eisenbahnwesens unseres Landes auf extremen Neigungen.

Künftig wollen wir zu technischen Querschnittsthemen übergehen, wie etwa „Kohlenstaublokomotiven der Deutschen Reichsbahn“, um nur eine Möglichkeit zu nennen. Gedacht wird auch an Biographien bedeutender Eisenbahntechniker, doch soll sich die Reihe nicht auf Eisenbahnthemen einfehren. Auch andere Verkehrsbereiche, wie Straßenbahn, Schifffahrt und Luftfahrt werden mit erschlossen.

Bleibt zum Schluß die oft an uns gestellte Frage nach den Bezugsmöglichkeiten zu beantworten. Uns ist bewußt, daß zu viele Interessenten bislang enttäuscht worden sind und der Hinweis auf die Ausleihmöglichkeit in Bibliotheken ein schwacher Trost ist. Es wäre aber unverantwortlich, hier eine grundsätzliche Wende zum Besseren anzukündigen; wir können sie zur Zeit nicht aus eigener Kraft herbeiführen, obwohl wir intensiv an einer Lösung arbeiten. Denn nichts ist für einen Verlag unangenehmer, als den Wunsch seiner Kunden nach mehr Literatur nicht immer erfüllen zu können.

Leser fragen ...

„Unterbaureihe“ 114?

Wie ich kürzlich erfuhr, erhalten einige Maschinen dieser Baureihe 1100-kW-Motoren (1500 PS), behalten aber den Heizkessel für die Dampfheizung. Dagegen sollen die mit 1100-kW-Motoren ausgerüsteten und als Unterbaureihe 115 bezeichneten

mittlungsfehlers wurde durch das Raw Stendal diese als offizielle BR-Bezeichnung für die umgerüsteten Tfz verwendet, obwohl inzwischen aus anderweitigen Gründen als verbindliche BR-Bezeichnung die Nr. 114 festgelegt worden war. Dies führte zu einigen „Fehlbezeichnungen“.

Seit dem 1. Januar 1984 werden alle umgerüsteten Loks der



Loks elektrische Zugheizung erhalten.

Die 114 758 habe ich am 8. Oktober 1983 in Pößneck unterer Bahnhof fotografiert.

Inzwischen konnte ich weitere Maschinen des Bw Saalfeld mit der Bezeichnung 114 beobachten. Werden weitere folgen?

H.-J. Weise, Ilmenau

BR 110 als BR 114, unter Beibehaltung ihrer alten Ordnungsnummer, bezeichnet.

Klaus Halle,
Hauptverwaltung
Maschinenwirtschaft der DR
im Ministerium
für Verkehrswesen

Leser antworten ...

Seit über einem Jahr BR 114

Im Zuge der weiteren Entwicklung des Triebfahrzeugparks werden Loks der BR 110 mit neuen Motoren und Strömungstriebwerken ausgerüstet, die den gestiegenen Leistungsanforderungen entsprechen und energetisch einen besseren Wirkungsgrad aufweisen. Das erfolgt entweder durch den Einbau von Motoren mit 900 kW (1200 PS) und entsprechenden Strömungstriebwerken (BR 112) oder teilweise auch von Motoren mit 1100 kW (... 1500 PS) und entsprechenden Strömungstriebwerken (BR 114). Die Erprobung der Aggregate für die letztgenannte Variante erfolgte über mehrere Jahre. Die Loks erhielten als Arbeitsbezeichnung in Anlehnung an die Leistung der BR-Bezeichnung 115. Infolge eines Über-

Leser schreiben ...

Interessante Broschüre erhältlich

Am 1. Oktober 1984 waren es 70 Jahre her, als die Eisenbahnstrecke Heiligenstadt (Eichsfeld)–Schwebda eröffnet wurde. Bereits 1947 fuhr auf dieser Strecke der letzte Zug. Obwohl sie nur kurze Zeit bestand, ist ihre Geschichte außerordentlich interessant. Bis 1920 auf Teilstrecken mit Zahnstangen, danach als Steilstrecke im reinen Adhäsionsbetrieb mit Lokomotiven der BR 94 betrieben, wurde diese Bahn kaum über ihren Einzugsbereich hinaus bekannt. Die kürzlich erschienene Broschüre enthält Einzelheiten über Vorgesichte, Bau und Inbetriebnahme, die Anlagen und Bahnhöfe, Besonderheiten der Betriebsführung, den Lokomotiveinsatz und die Entwicklung der Eisenbahnstrecke vom März

1945 bis zur endgültigen Stilllegung 1947. Interessenten wenden sich bitte an die BSG Lokomotive Leinefelde, 5600 Leinefelde, Bahnhofstraße, wo diese Broschüre noch erhältlich ist.

P. Lauerwald, Nordhausen

Bisherige Arbeit gewürdigt

Anlässlich des 10. Volkskunstballs, der am 15. Dezember 1984 im Stadtbezirk Mitte unserer Hauptstadt, Berlin, stattfand, wurde die Berliner Arbeitsgemeinschaft „Verkehrsgeschichte“ des DMV der DDR mit dem Titel „Hervorragendes Volkskunstkollektiv“ ausgezeichnet. Damit wurden die Aktivitäten der inzwischen 21 Jahre alten AG in gebührender Form gewürdigt, worüber „me“ bereits in den Heften 1 und 6/84 ausführlich berichtete.

D. Fügmann, Berlin

Eine Modellbahn-Ausstellung für jung und alt ...

... wird noch bis zum 28. Februar 1985 im Kunstkabinett des Stadtmuseums am Goetheplatz in Weimar zu sehen sein. Diese Sonderausstellung unter dem Motto „Modelleisenbahn und Zubehör“ wurde mit Hilfe der AG Weimar des DMV der DDR organisiert. Neben der H0-Gemeinschaftsanlage der AG sind auch interessante Modelle in Vitrinen zu sehen. Öffnungszeiten: Sonntag bis Donnerstag 9–13 Uhr und 14–17 Uhr. Stadtmuseum Weimar

Redaktion meint ...

Zum 15jährigen Bestehen der AG 1/29

Am 12. November 1969 wurde sie im damaligen Institut für Schienenfahrzeuge gegründet: die Berliner AG 1/29. Aus Anlaß des Jubiläums fand am 6. November 1984 im heutigen Stammbetrieb des VEB Kombinat Schienenfahrzeugbau eine Festveranstaltung statt. Freund Degenkolbe, Vorsitzender der AG, zog Bilanz. Er dankte vor allem der Kombinatleitung für die kontinuierliche Unterstützung, um das Leben der Arbeitsgemeinschaft noch interessanter zu gestalten. Hier gibt es nicht nur viel Engagement für den Fahrzeugbau im Maßstab 1:1, sondern auch im Maßstab 1:87.

Zahlreiche Modelle, ausgestellt in Vitrinen, beweisen das. Die H0-Gemeinschaftsanlage ist das Ergebnis jahrelangen Bemühens aller Freunde der jetzt 18 Mitglieder zählenden Arbeitsgemeinschaft. Untergebracht ist die Anlage in einem ehemaligen Bahnpostwagenkasten. Das Motiv: der Bahnhof Berlin-Grünau und die Anlagen des Stammbetriebes. Noch gibt es viel zu tun, obwohl das Fernsehen der DDR schon 1979, 1980 und 1983 für verschiedene Sendungen filmte und dadurch dafür sorgte, daß weit hinter den Kombinatstoren in Berlin-Grünau bekannt wurde, was hier geleistet wird. Viel wurde bisher auch für die Jugend getan. In der Albert-Koenen-Oberschule Berlin-Grünau und in der Erich-Horlitz-Oberschule Wildau werden von Mitgliedern der AG 1/29 Schülerarbeitsgemeinschaften geleitet. Der Aufbau von Gemeinschaftsanlagen, die Festigung der Grundkenntnisse auf dem Gebiet der Elektromechanik und das Ausprägen handwerklicher Fähigkeiten stehen hier im Vordergrund. Dies alles, so betonte Jürgen Degenkolbe, ist nicht nur sinnvolle Freizeitbeschäftigung schlechthin, sondern eine Arbeit, deren kulturpolitische Bedeutung nicht zu unterschätzen und weiter zu erhöhen ist.

me

Ludwigslust statt Nordhausen

Das im Heft 1/85 als Poster veröffentlichte Foto von der 44 0647 entstand nicht in Nordhausen, sondern in Ludwigslust. Hartmut Michler aus Erfurt bannte diese Maschine auf den Film.

Richtungsweisend!



Aufgenommen an einer Werklok der Erfurter Industriebahn Anfang der 60er Jahre. Foto: Archiv

Olaf Junges, Döbeln und
Hartmut Stange, Dresden

Heizlokomotiven der BR 50 in Dresden

Durch den beschleunigten Traktionswechsel Mitte der 70er Jahre wurden auch die im Bahnbetriebswerk Dresden beheimateten und nicht rekonstruierten Loks der Baureihe 50 überflüssig. Und da in anderen Bahnbetriebswerken Maschinen dieser Baureihe nicht mehr erforderlich waren, leisteten einige von ihnen bis zum Erreichen der Kesselfrist noch Heizdienste zusammen mit ebenfalls nicht rekonstruierten Loks der BR 52 und der BR 86 in der Einsatzstelle Zwickauer Straße des Bw Dresden.

Durch Ausmusterungen und Umstationierungen waren Anfang 1978 nur noch die 50 1815 und 50 3044 vorhanden. Doch im Verlaufe des Jahres 1983 schießen mit den 52 2678 und 52 6206 auch die letzten 52er aus. Dafür bekam das Bw Dresden aus Zwickau dort freigeordnete Altbau-loks der BR 50 zugewiesen. Später folgten noch einige Maschinen aus Nossen und Karl-Marx-Stadt.

Im Juli 1980 wurde mit der 50 3616 die erste rekonstruierte 50er als Heizlok nach Dresden umgesetzt. Durch die Zuführung weiterer Lokomotiven dieser Baureihe konnte in der Heizperiode 1981/82 erstmals völlig auf die Altbau-Maschinen verzichtet werden. Die 50 3014 war die letzte Dresdner Altbau-lok der BR 50. Bis zum April 1982 in der Einsatzstelle Zwickauer Straße abgestellt, erhielt sie anschließend im Raw Meiningen eine Hauptuntersuchung und wurde an Eisenbahnfreunde in die BRD verkauft. Bis zum Frühjahr 1983 ist der Bestand an rekonstruierten Loks der BR 50 auf 8 Maschinen angestiegen. Im Oktober 1983 erhielt das Bw Dresden wiederum eine Altbau-50er. Es ist die 50 2407, die vom Bw Karl-Marx-Stadt übernommen wurde.

Der Heizeinsatz erfolgt vorwiegend bei Ausfällen von stationären Dampfspendern im Bw sowie Raw Dresden. Im Oktober 1982 wurde die für Heizzwecke verwendete 86 1333 von der Einsatzstelle Pirna zur Einsatzstelle Annaberg-Buchholz umgesetzt. Seitdem hat in

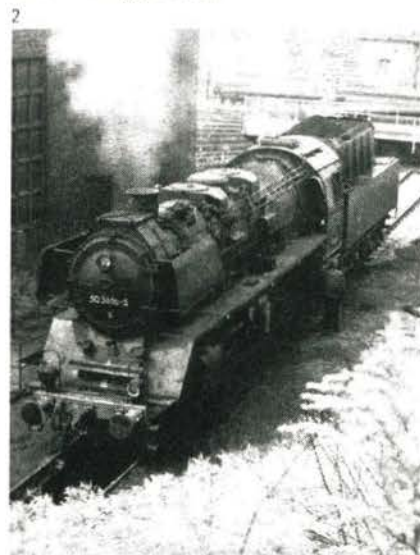
Pirna eine Dresdner 50er den Heizdienst übernommen. In den Wintermonaten wird bei Frosttemperaturen eine weitere Lokomotive zum Weichenheizen im Vorfeld des Dresdner Hauptbahnhofs eingesetzt. Alle anderen Maschinen sind in der Einsatzstelle Zwickauer Straße abgestellt.

Vom 1. Dezember 1981 bis zum 22. Mai 1982 wurden mit einer Lok der Baureihe 50.3 – ab 15. März 1982 kam eine weitere Maschine hinzu – Planleistungen im Dresdner Raum gefahren. Bei diesen Lokomotiven handelte es sich aber um Leihloks aus dem Bw Nossen.

1 Die nicht zu Heizzwecken benötigten Maschinen wurden konserviert abgestellt. Der gute Pflegezustand der 50 3565 erinnert noch an ihren Betriebseinsatz im Harzvorland. Die Aufnahme entstand am 27. März 1983.

2 Die Lok 50 3616 steht als „Heizbereitschaft“ am Schuppen I der Einsatzstelle Zwickauer Straße des Bw Dresden am 22. August 1981.

Fotos: H. Stange, Dresden



Übersicht über alle seit 1976 eingesetzten Heizlokomotiven der BR 50 des Bw Dresden (Stand: 31. Dezember 1984)

Lok	Herkunft	Verbleib
50 1339	Betriebspark Bw Dre	16. 03. 77 an VEB
50 1815	Betriebspark Bw Dre	05. 10. 79 z., 05. 80† Raw Mei
50 1860	Betriebspark Bw Dre	07. 08. 77 z., 77
50 1906	07. 78 vom Bw Rch	31. 01. 80 z., 12. 80† Bw Dre
50 1945	Betriebspark Bw Dre	11. 77 an Bw No
50 1992	12. 79 vom Bw No	31. 03. 81 z., 10. 81† Bw Dre
50 2407	10. 83 vom Bw Km	
50 2725	08. 78 vom Bw Rch	31. 03. 81 z., 10. 81† Bw Dre
50 3014	10. 79 vom Bw No	06. 82 in BRD verkauft
50 3044	Betriebspark Bw Dre	09. 09. 78 z., 78†
50 3109	08. 78 vom Bw Rch	05. 10. 79 z., 12. 79† Bw Dre
50 3145	10. 79 vom Bw Km	12. 80 an Bw Swv
50 3516	02. 81 vom Bw Swv	03. 82 an Bw Gla
50 3565	01. 83 von BW Blk	10. 83 an Bw No; 10/84 wieder an Bw Dre
50 3603	02. 83 vom Bw Km	10. 84 an Bw No
50 3616	07. 80 vom Bw Km	3. 84 an Bw Km
50 3636	11. 81 vom Bw Ebw	
50 3654	11. 81 vom Bw Agm	10. 83 an Bw Km
50 3661	07. 84 vom Bw Km	
50 3673	05. 82 vom Bw No	
50 3690	10. 82 vom Bw Oeb	02. 83 Abgabe an Bw Km
50 3694	10. 82 vom Bw Swl	
50 3704	10. 82 vom Bw Oeb	02. 84 Abgabe an Bw Km

Legende: Agm – Angermünde, Blk – Blankenburg (Harz), Dre – Dresden, Ebw – Eberswalde, Gla – Glauchau, Km – Karl-Marx-Stadt, Mei – Meiningen, Rch – Reichenbach (V.), Swl – Salzwedel, Swv – Berlin-Schöneweide, No – Nossen, Oeb – Oebisfelde

Lok- einsätze

Raw „Helmut Scholz“ Meiningen

In der letzten Zeit wurden folgende Lokausgänge aus dem Raw beobachtet:

Juli 1984: 50 3516, 50 3540, 50 3554, 50 3600, 50 3654, 50 3663, 52 8009, 52 8036, 52 8041, 50 8048, 52 8064, 52 8093, 52 8128, 52 8133, 52 8152, 52 8189, 86 607 (Diese Lok gehört dem VEB Steinkohlenkokereien „August-Bebel“ Zwickau und wird dort als Werklok eingesetzt).

August 1984: 41 1125, 41 1225, 50 3557, 50 3570, 50 3580, 52 3640, 52 3684, 52 8005, 52 8024, 52 8060, 52 8149, 52 8186, 52 8193, 52 8195, 52 8199, 52 6721 (Bw Falkenberg, Est Luckau). Die 44 0413 und 44 0890 aus Gera kamen zum Zerlegen ins Raw.

September 1984: 41 1125, 41 1273, 41 1303, 44 2350 (Bln-Schönevide), 44 1600 (Erfurt), 50 3569, 50 3646, 50 3668, 50 3670, 50 3681, 50 3689, 50 3691, 50 3698, 52 8030, 52 8042, 52 8095, 52 8189.

Oktober 1984: 44 1378, 35 1113 (Nossen), 50 3529, 50 3570, 50 3559, 50 3603, 50 3670, 50 3697, 50 3705, 52 1412 (Bw Cottbus, Est Guben, zerlegt Ende Okt.), 52 8003, 52 8012, 52 8016, 52 8068, 52 8096, 52 8126, 52 8154, 52 8160.

November 1984: PmH Nr. 10 (44 0338), 44 1614, 44 1618, 50 3523, 50 3529, 50 3545, 50 3559, 50 3569, 50 3637, 50 3638, 50 3659, 50 3688, 50 3690, 50 3698, 52 8047, 52 8134, 52 8174, 65 1057 (Bw Bautzen, Umbau als Hzl vorgesehen). 95 6676, 44 2195 zerlegt.

Dezember 1984: 44 1618 zerlegt, 65 1057 im Raw.

In der Zeit vom 8. September bis 16. September 1984 fanden aus Anlaß des 100jährigen Bestehens der Strecke Arnstadt-Grimmenthal zahlreiche Sonderfahrten statt. Die Züge 9013 und E 604 wurden zwischen Arnstadt und Meiningen mit der 41 1225 des Bw Saalfeld bespannt. Am 15. September verkehrte die 94 1292 mit einem Sonderzug von Meiningen nach Oberhof und die 44 1093/95 1027 mit ei-

nem Sonderzug von Erfurt nach Oberhof. Auf der Fahrzeugausstellung in Suhl (8. September bis 16. September 1984) waren die 01 1531, 62 015, 58 261, 43 001 und 78 009 zu besichtigen. Am 7. Oktober 1984 verkehrte ein Sonderzug mit der 44 1093 zum 50. Jubiläum der Umspürung der Feldbahn zwischen Bad Salzungen und Kaltennordheim. Am 22. November 1984 wurden die 95 0009 und 03 2157 in das Ausland verkauft. Vor folgenden Reisezügen sind vielfach Probeloks des Raw Meiningen zu sehen: 7003, 7006, 7041, 7043, 7044 (KBS 630); 19069 (KBS 627).
Sch. (Ende November 1984)

Bw Elsterwerda

Lokbestand: 52 8015, 52 8020, 52 8104, 52 8111, 52 8113, 52 8149;
Umlauf 1: KBS 400: Schlußblok P 6482; P 3942; Ri ab 8.08 Uhr (73347), Ws an 8.30 Uhr; Ws ab 10.10 Uhr (73346), Ri an 10.20 Uhr;

KBS 400: P 3946 (Mo-Fr Doppeltrain mit Schlußblok BR 50

(56386), Ew an 18.55 Uhr; KBS 400: P 9947; P 9946;
Umlauf 3: Ew ab 10.30 Uhr (71205), Eb an 10.35 Uhr; Eb ab 10.50 Uhr (Lzz), Bla an 11.05 Uhr; Bla ab 11.30 Uhr (63221), Eb an 11.45 Uhr; Eb ab 12.00 Uhr (71237), Kbk an 12.10 Uhr; Kbk ab 12.30 Uhr (71238), Eb an 12.40 Uhr; Eb ab 14.00 Uhr (71214), Hda an 14.10 Uhr; Hda ab 14.30 Uhr (71215), Eb an 14.45 Uhr; Eb ab 15.10 Uhr (Lzz), Bla an 15.25 Uhr; Bla ab 15.50 Uhr (63223), Eb an 16.15 Uhr; Eb ab 16.30 Uhr (71239), Kbk an 16.40 Uhr; Kbk ab 16.55 Uhr (71240), Eb an 17.05 Uhr; Eb ab 17.20 Uhr (71216), Hda an 17.30 Uhr; Hda ab 18.35 Uhr (71217), Eb an 18.50 Uhr;
Umlauf 4: Fak ab 6.01 Uhr (52691), Eb an 6.35 Uhr; Eb ab 6.49 Uhr, Ru an 7.35 Uhr; Ru ab 7.45 Uhr (Lzv), Ew an 8.20 Uhr; Ew ab 11.00 Uhr (Lzz), Eb an 11.03 Uhr; Eb ab 11.40 Uhr (58234), Ri an 12.10 Uhr;
KBS 400: P 9940, P 9988; P 9987;
Ein wichtiger Hinweis
Mit Beginn des Jahres 1985 wer-

(3947) Eb-Ri; (Ew-Ri nur Mo-Fr); ca. 18.20 Uhr (56386) Ri-Ew; Restaurieren; Bedienen Anschluß Hda (siehe Maschine 4); **Maschine 2** ca. 10.15 Uhr (71205) Ew-Eb; Bedienen der Anschlüsse Kbk, Hda, Kbk, Hda, bei Bedarf Lz Bla (63221/63223) nach Eb;
Maschine 3 ca. 8.05 Uhr (73347) Ri-Ws; ca. 9.50 Uhr (73346) Ws-Ri; ca. 12.00 Uhr Vorheizen (5731); ab 14.27 Uhr (3946), Ri-Ew; Restaurieren; ca. 18.30 Uhr (Lz) Ew-Lhw;
Maschine 4 Lz Ru-Ew an ca. 8.30 Uhr; Restaurieren; ca. 11.00 Uhr (Lz) EW-Eb; ca. 11.40 Uhr (58234), Eb-Ri; Pause; ab 16.21 Uhr (9940), Ri-Ew (Lok bleibt am Zug); P 9988 Ew-Eb; P 9987 Eb-Ew;
Legende: Bk - Brieske, Bla - Bad Liebenwerda, Eb - Elsterwerda-Biehla, Ew - Elsterwerda, Fak - Falkenberg, Gd - Gröditz, Hda - Anschluß Haida, Kbk - Anschluß Kahla, Lhw - Lauchhammer West, Ri - Riesa, Ru - Ruhland, Sn - Senftenberg, Ws - Weißig, Za - Anschluß Zeischa.
Kn. (Ende Dezember 1984)



Mehrere Monate war im Bahnhof Nordhausen Nord die 99 6102 beheimatet. Hier übernahm diese 1914 von Henschel gebaute Lok einen Teil des Rangierdienstes. Inzwischen befindet sich die Lok in Gernrode. Anfang Dezember 1984 erhielt das Bw Wernigerode Westerntor eine im Raw Halle auf Meterspur umgebaute Kö. Mit der DR-Nr. 199 010 bezeichnet, soll sie in Nordhausen ebenfalls rangieren. Der Einsatz einer weiteren meterspurigen Kö ist geplant. U. B. entstand am 10. August 1984 in Nordhausen Nord.
Foto: K.-H. Krebs, Nordhausen

des Bw Nossen bis Gd); Ew ab 18.45 Uhr (Lzz 52298), Lhw an 19.10 Uhr;
Umlauf 2: KBS 400: P 6482 (mit Schlußblok); Rangierdienst Eb; Eb ab 8.00 Uhr (71235), Kbk an 8.10 Uhr; Kbk ab 8.30 Uhr (71236), Eb an 8.40 Uhr; Eb ab 9.00 Uhr (71212), Hda an 9.10 Uhr; Hda ab 9.40 Uhr (71213), Eb an 9.50 Uhr; Eb ab 10.35 Uhr (71222), Za an 10.50 Uhr; Za ab 11.30 Uhr (71223), Eb an 11.50 Uhr; Eb ab 12.00 Uhr (Lzv), Ew an 12.03 Uhr;
KBS 400: P 3946; P 3947 (Sa-So nur bis Ew); Ri ab 18.20 Uhr

den dem Bw Elsterwerda Loks der BR 118 zugeführt, die schrittweise bis zum Fahrplanwechsel am 1. Juni 1985 die Loks der BR 52.8 ersetzen werden. Zur Zeit sind die 52 8020, 52 8104, 52 8113, 52 8149 im Plandienst und die 52 8015 sowie 52 8111 abgestellt. Die 52 8124 wurde an das Bw Kamenz zurückgegeben. Folgende Umläufe werden bis auf weiteres in jedem Fall noch mit Dampf gefahren:
Maschine 1 Bedienen der Anschlüsse Kbk, Hda, Za; ca. 12.00 Uhr (Lz), Eb-Ew; Restaurieren, Pause; ab 15.51 Uhr (3946), Ew-Eb; ab 16.06 Uhr

Bw Angermünde

Lokbestand: 50 3635, 50 3693, 50 8035, 52 8001, 52 8024, 52 8030, 52 8035, 52 8053, 52 8102, 52 8126, 52 8141, 52 8187;
Im Bf Angermünde (Agm) waren bis 12. Dezember 1984 abgestellt die 50 0033, 50 0040, 50 0029, 50 0043 sowie 52 1331. Im Plandienst befinden sich sechs Maschinen der BR 52.8. Die 50 3635 ist Reservelok, die 50 3693 (1'D) ist als Heizlok im Dienst.
Umläufe: Plan 1 (Tag 1): 4.00 Uhr bis 16.00 Uhr Bereitschaft Bw Agm; ab Agm 16.10 Uhr, an Stendell 17.05 Uhr; ab Stendell 18.05 Uhr (56541), an Agm 18.45 Uhr; Tag 2: 6.30 Uhr bis 9.30 Uhr Rangierdienst Bf Agm, ab Agm 10.20 Uhr (54592), an Schwedt 11.15 Uhr; ab Schwedt 11.40 Uhr (Lzv), an Agm 12.10 Uhr, ab Agm 14.10 Uhr (71584), an Pinnow 14.45 Uhr; ab Pinnow 15.45 Uhr (71585), an Agm 16.20 Uhr;
Plan 2 (Tag 1): ab Pinnow 6.25 Uhr (59509), an Agm 8.36 Uhr; ab Agm 15.26 Uhr (58521), an Bln-Kaulsdorf 17.03 Uhr (Mo-Mi und Fr/Sa); Tag 2: ab Agm 8.03 Uhr (59519), an Frankfurt (O.) 11.54 Uhr; ab Frankfurt (O.) 13.26 Uhr (59520), an Agm 16.14 Uhr.

We. (Mitte Dezember 1984).

A. A. Wassiljew und S. Dowgwillo,
Moskau

SŽD-Lokomotiven der Baureihe TЭ

Die im Auftrage der faschistischen Wehrmacht durch die DR beschafften Lokomotiven der Baureihe 52 waren während des zweiten Weltkriegs auch in den vom Faschismus okkupierten Gebieten der Sowjetunion eingesetzt. Die dort nach Kriegsende verbliebenen Loks wurden von den Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) zunächst als BR 52 übernommen und erst 1952 der SŽD-Baureihe TЭ zugeordnet. Der Buchstabe T heißt soviel wie Trophäen (Beute). Das Э weist auf die Achsfolge 1'E (1-5-0) hin. Die ehemaligen DR-Betriebsnummern blieben erhalten. So wurde aus der 52 1497 die TЭ-1497.

Außer den in deutschen Lokomotivfabriken und Betrieben der okkupierten Gebiete gebauten 52er, gelangten etwa zwei Dutzend analoger Lokomotiven aus Rumänien, das mit den deutschen Faschisten sympathisierte, nach 1945 als Reparationsleistung in die UdSSR. Die in Rumänien als BR 150¹⁰ bezeichneten Loks erhielten bei den SŽD die Nummern ab 52/TЭ-9101.

Rund 1500 Loks halfen beim Wiederaufbau

Die Loks der BR TЭ dienten von nun an friedlichen Zwecken und haben beim Wiederaufbau des durch die Faschisten zerstörten Landes eine nicht unwesentliche Rolle gespielt. Rund 1500 Lokomotiven waren in mehr als 100 Bahnbetriebswerken vom Ural bis zur Westgrenze und von Archangelsk bis zum Schwarzen Meer beheimatet. Nachweislich taten sie bei den Litauischen-, Lettischen-, Estnischen- und Belorussischen Eisenbahnen sowie den Minsker- (Brest-Litowsker), Westlichen-, Kalininer-, Leningrader-, Oktober-, Moldauische- (Kischinjower), Odessaer-, Südliche-, Südwestliche-, Winnizaer-, Lwower- und Koweler Eisenbahnen Dienst. Die älteste Lok war die TЭ-004 (ex DR 52 004) und die jüngste die TЭ-7791 (ex DR 52 7791). Aus nach 1945 in der UdSSR vorgefundenen Teilen konnten noch 34 Loks der BR TЭ gebaut werden (TЭ-8001 bis TЭ-8034). Hinzu kamen drei in Rumänien für die CFR herge-

stellte, aber ebenfalls in der UdSSR verbliebene Maschinen, die als TЭ-9101 bis TЭ-9103 eingeordnet wurden.

Erst Umspurgung, dann Modernisierung

Zunächst verkehrten diese Loks auf dem 1435-mm-spurigen Streckennetz der SŽD im Raum Kaliningrad (Königsberg). 1946 wurden die ersten Maschinen im Ausbesserungswerk Uretscha auf 1524-mm-Spur umgebaut. Sie lösten Loks älterer Baujahre ab. Dazu gehörten u. a. die TЭ-071, TЭ-2747, TЭ-2852, TЭ-4366, TЭ-5837, TЭ-6760 und TЭ-7404. Andere TЭ-Maschinen behielten zum Befahren des zunächst noch regelspurigen Streckennetzes im Kaliningrader

1



Gebiet die europäische Standardspurweite.

Nach und nach erfolgte die Modernisierung der BR TЭ. 1949 wurde die TЭ-5508 wärmetechnischen Versuchen und Zugkrafttests unterzogen. Grundlage hierzu waren noch vorhandene Testberichte über die 52 4934 aus dem früheren Lokomotiv-Versuchsanstalt Berlin-Grünwald von 1944. Nachdem aussagekräftige Daten vorlagen, wurde ein umfangreiches Modernisierungsprogramm für die BR TЭ vorbereitet. Im April 1953 konnte die erste modernisierte Lok, die TЭ-6410, auf dem Versuchsring des Unionsforschungsinstituts für Eisenbahntransport im Gebiet von Schtscherbinka bei Moskau gründlich geprüft werden. Das Ergebnis war positiv. Danach begann die Modernisierung einer größeren Anzahl dieser Loks. Dabei wurden u. a. drei Siederohre, ein Feuerschirm mit einer Länge von 1500 mm eingebaut und sämtliche Schweißverbindungen erneuert sowie die Durchmesser der Blasrohre auf 135 bis 140 mm verringert.

Weitere Verbesserungen realisierten die Eisenbahner in verschiedenen Bahnbetriebswerken, die meist dann auch für alle anderen Maschinen übernommen wurden. So erhielt die TЭ-5303 im Bw Jelgawa ein abgestuftes Blasrohr, das das Lokpersonal scherzhaft als „Birne“ bezeichnete. Hinzu kam eine

Verlängerung des Schornsteinaufsatzes zur besseren Rauchabführung. Breite Anwendung fanden auch der Umbau der Entwässerungsstützen in der Rauchkammer, der Einbau von Schüttelrosten mit verringerter Neigung, Rußbläsern eines neuen Systems, Rjasanzew-Blasrohren und zwei vertikalen Dampfstrahlpumpen mit einer Leistung von 250 l/min. Die starren Schieber lösten Trofimow-Schieber ab. Zu den mit dieser Technik ausgerüsteten Loks gehörten u. a. die TЭ-2128 (Bw Radwilischkis), TЭ-3177 (Bw Molodetschno) und TЭ-4502 (Bw Priluki).

Eisenbahner des Bw Leningrad-Witebsk entwickelten und erprobten an der TЭ-

1 Lok 52-1333 des Bw Tschernjachowsk (bis 1945 Insterburg) im früheren Bahnhof Birkenfeld im März 1949. Noch waren die Strecken um Tschernjachowsk zum Zeitpunkt dieser Aufnahme regelspurig.

2 TЭ-7121 im Bahnhof Sowjetsk am 24. September 1965

3 TЭ-8017 als Heizlok im Bahnhof Tallinn (Dezember 1972)

4 TЭ-5019 der Baltischen Eisenbahn als Reserve-lok im Bahndepot Vilnius (August 1979)

5 TЭ-068 der Baltischen Eisenbahn mit einem Güterzug in Tschernjachowsk (bis 1945 Insterburg) (August 1979).

6813 einen neuen Achsstellhebel. Hierdurch wurde die Laufachse entlastet und die Zugkraft um 10 bis 12% vergrößert. Später wurden diese Achsstellhebel auch zur Entlastung des vorderen Tenderdrehgestells verwendet. Erstmals erhielten Anfang der 50er Jahre die auf dem Rangierbahnhof Gornel beheimatete TЭ-6744 und die im Bw Bessarabskaja stationierte TЭ-7783 Rangierfunktanlagen. Im September 1955 bekam der Tender einer TЭ-Lok im Ausbesserungswerk Daugavpils eine automatische Mittelpufferkupplung vom Typ SA-3. Dazu mußten zur Verstärkung der Böden die Wasserbehälter aufgeschnitten und auf den Rahmen

aufgesetzt werden. Dadurch verringerte sich allerdings das Fassungsvermögen.

Schwarz, grün und blau

Die Farbgebung der TЭ-Loks war sehr unterschiedlich. Die vor Güterzügen eingesetzten Maschinen waren schwarz, das Laufwerk rot, Aufschriften sowie Zierleisten weiß gestrichen. Alle im Reiseverkehr genutzten Maschinen wurden grün lackiert, das Laufwerk ebenfalls rot. Es gab jedoch auch dunkelblaue (sowie hellblaue) Varianten: TЭ-1414 (Bw Daugavpils), TЭ-1428 (Bw Kalinkowitschi), TЭ-5597 (Bw Odessa Güterbahnhof) und TЭ-7345 (Bw Dno).

ketts. Im gesamten Raum der baltischen Sowjetrepubliken hatte sich schieferhaltige Kohle bewährt. Die TЭ-777 wurde im Bw Brest-Zentralbahnhof für den Rangierdienst mit einem Kohlen-Holz-mehl-Gemisch beheizt.

Bei Verwendung der genannten Brennstoffe schwankte die Zuglast zwischen 1200 und 1500 t. Es kam vor, daß die Zuglast der TЭ-Lokomotiven in der Ebene über 4000 t betrug!

Universell eingesetzt

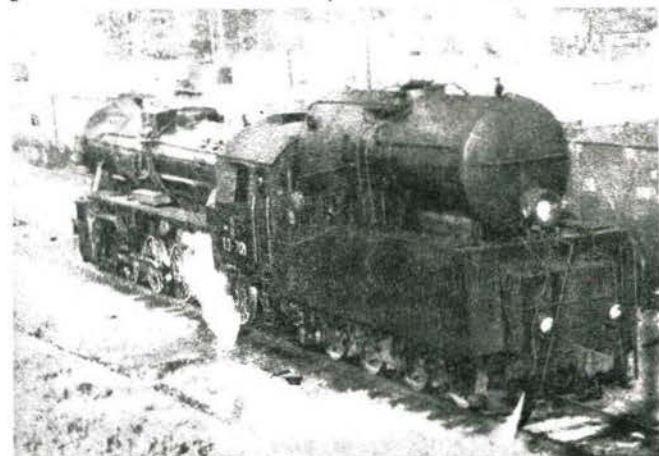
Die Maschinen bewährten sich auch im Personenverkehr. Unter günstigen Bedingungen erreichten diese Loks vor Schnellzügen eine Höchstgeschwindigkeit

von 100 km/h. Aber auch vor Arbeits- und Hilfszügen wurde die TЭ-Lok aufgrund ihrer anspruchslosen Unterhaltung gern eingesetzt. Die Loks des Leningrad-Warschauer Bahnhof beförderten regelmäßig aus Kesselwagen bestehende Milchzüge.

Von Kohle- auf Ölfeuerung umgestellt

Die in der UdSSR verbliebenen Loks der BR TЭ wurden bzw. werden nach wie vor genutzt. Um die Leistungsfähigkeit weiter zu erhöhen, erfolgte am 15. August 1956 im BW Rshew der Kaliningrader Eisenbahn versuchsweise die

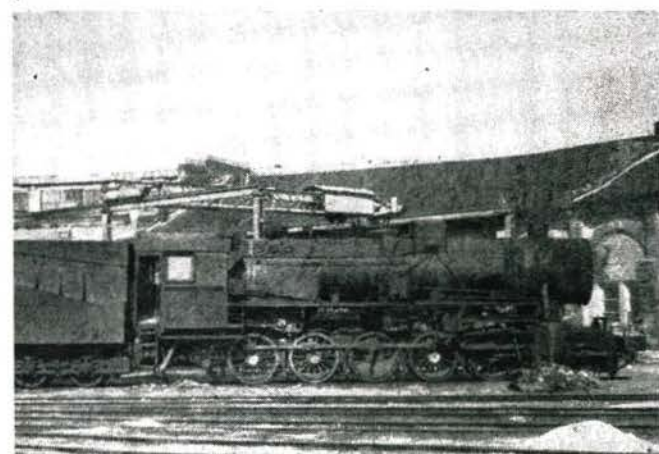
2



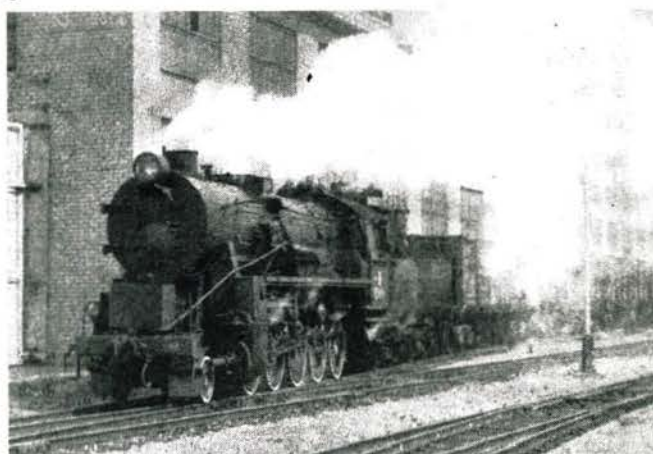
3



4



5



Später waren die Barrenrahmen nur noch schwarz. Die Kesselzierbänder und Riegel bestanden recht häufig aus Messing oder waren verchromt. Vielfach wurden Staatswappen aus Metall angebracht, die von ausgemusterten Reisezugwagen stammten.

Feuerungsarten wurden vielfältiger

Durch die Modernisierung war es außerdem möglich, verschiedene Kohlengemische mit Erfolg zu verheizen. Sie setzten sich aus hoch- und minderwertigen Kohlen (70% als Grenze für minderwertige Kohle) zusammen. Verwendet wurden auch Braunkohlenbri-

keit von 100 km/h. Aber auch vor Arbeits- und Hilfszügen wurde die TЭ-Lok aufgrund ihrer anspruchslosen Unterhaltung gern eingesetzt. Die Loks des Leningrad-Warschauer Bahnhof beförderten regelmäßig aus Kesselwagen bestehende Milchzüge.

Traktionswechsel führte zu Veränderungen

Gemäß dem 6. Fünfjahrplan über die Entwicklung der Volkswirtschaft im Zeitraum von 1956 bis 1960 wurden Dampfloks in sehr großen Dimensionen von modernen Diesel- und Elloks abgelöst. Die leistungstärkeren Triebfahr-

Umstellung der TЭ-7162 auf Ölhauptfeuerung. Die Probefahrten verliefen erfolgreich. Die Geschwindigkeit konnte auf schwierigen Streckenabschnitten erhöht werden. Vor allem aber erleichterte die Ölfeuerung die Arbeit des Heizpersonal.

Im Januar 1957 wurde im Bw Tapa die TЭ-7354 auf Schieferölfeuerung umgerüstet, die sich auch bewährte und ebenfalls Verbreitung fand.

Zur Speicherung des Öls wurden umgebaut zweiachsige Kesselwagen (Ölbälter) verwendet. Die Marcotty-Feuerungstüren ersetzte man durch Drehtüren, die aber nur zum Anfeuern not-

wendig waren. Der Brennvorgang konnte durch eine Klappe beobachtet werden. Der Aschekasten wurde durch Mauerwerk ausgekleidet, und der Schornstein erhielt einen Schornsteindeckel, wie die Lokomotiven der Baureihe 52 aus den ersten Baujahren 1942 und 1943. Die im Bw Resekne beheimatete TЭ-1351 verfügte über einen Stripkants-Brenner. In der Regel kamen aber Danilin-Brenner zum Einbau. Etwa 150 Maschinen der BR TЭ wurden auf Ölfeuerung umgebaut. Im Ausbesserungswerk Iwano-Frankowsk und im Bw Kowel rüstete man sogar einige TЭ-Loks Anfang der 60er Jahre für die ČSD auf Ölfeuerung um.

Auf Werkbahngleisen weiter mit Kohle
Einige Loks der BR TЭ fanden auf Werkbahngleisen weitere Verwendung. An Hütten- und Betonwerken des Urals wurden u. a. die TЭ-536, TЭ-1309, TЭ-3689 und TЭ-5757 abgegeben. Die TЭ-2537 erhielt im Glaswerk Konstantinowka, das durch die Herstellung des

6 Reservelok TЭ-7441 der Eisenbahndirektion „Oktober“ im Bahnhof Resekne (August 1979)

7 TЭ-7743 der Eisenbahndirektion „Oktober“ beim Wassernehmen im Bahnhof Nowosokolniki (Mai 1978)

Fotos: Sammlung der Verfasser

Rubinglases für die Sterne auf dem Kreml bekannt wurde, eine neue Heimat. Andere Maschinen leisteten beim Holztransport und in Papierfabriken wichtige Dienste. Die Tender der dort mit Holz oder Torf gefeuerten Loks erhielten Stahlgerüste, um den Brennstoffvorrat sicher zu lagern. Auf Holzfeuerung wurden u. a. die ehemaligen SŽD-Loks TЭ-706, TЭ-1150, TЭ-1349, TЭ-1688, TЭ-2136, TЭ-2684, TЭ-3414, TЭ-4914, TЭ-5010, TЭ-5054, TЭ-6030 und TЭ-8001 umgebaut. Meist sind sie aber inzwischen durch Diesellokomotiven abgelöst worden.

Noch in den 60er und 70er Jahren gab es reine TЭ-Bahnbetriebswerke. Eins von ihnen befand sich in Chowrino. Die im Bw Ostaschkow beheimateten TЭ-019, TЭ-039, TЭ-492 und TЭ-1553 beförderten noch vor kurzem schwere Güterzüge.

Noch immer nicht ausgedient

Gegenwärtig befinden sich die noch vorhandenen TЭ-Maschinen hauptsächlich im Reservebestand. Die restlichen Loks dieser BR (z. B. TЭ-1937 und TЭ-7782 des Bw Gulbene) sind vorwiegend im Baltikum beheimatet und bewältigen dort Güterzugleistungen, übernehmen Rangieraufgaben oder dienen Heizzwecken. Sie werden hier auch noch in den nächsten Jahren anzutreffen sein. Manchmal werden TЭ-Lokomotiven bei Dreharbeiten der Filmstudios „Moldawa-film“ und „Belarus-film“ eingesetzt! Obwohl noch immer TЭ-Loks Plandienst versehen, steht schon jetzt fest, daß die TЭ-6644 (Škoda, Fabrik-Nr. 1470, Baujahr 1943) als Museumslok erhalten bleibt.

Quellenangaben

- (1) Rakov, V. A. „Lokomotivy im motorvagonnyj podviznoj sostav zeleznych dorog Sovetskogo Soūza. Ot pervyh parovozov do sovremennyh lokomotivov“ (Lokomotiven und Triebwagenpark der Eisenbahndirektionen der Sowjetunion. Von den ersten bis zu den heutigen Lokomotiven), Moskva, Veri. Transzeldorizdat, 1956
- (2) H. M. De Fleming, J. H. Price „Russian Steam Locomotives“, U. K. David & Charles (Publishers), Limited, 1972
- (3) M. D. Samojlov. Ustrojstvo, ekspluatacija i remont parovozov serii 52 (Entwicklung, Betrieb und Reparatur von Lokomotiven der Baureihe 52), Vilnius, TIESA, 1949
- (4) Informacionno-tehniceskie pis'ma Latvijas i Kalininskoj zeleznych dorog (Informations- und technische Schreiben der Lettischen und Kaliningrader Eisenbahnen). Wissenschaftlich-technische Gesellschaft der Eisenbahn, 1956 bis 1959
- (5) Le Fleming H. M., Price J. H. Russian Steam Locomotives (Russische Dampflokomotiven) / .../

Vorschau

Im Heft 3/85 bringen wir u. a.:

- Über den sächsisch-preußischen Eisenbahnkrieg;
- Straßenbahn in Mühlhausen (Thüringen);
- PIKO-Steuerwagen verbessert;
- BR 91 (H0) verändert;
- N-Anlage im Schreibtisch.

