

1
86

transpress

modell eisenbahner

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

H0-Modell
Baureihe 95



Dampf und
Winterlandschaft

Noch verkehren zwischen Dresden-Klotzsche und Straßgräbchen-Bernsdorf verschiedene Güterzüge mit rekon-

struierten Lokomotiven der Baureihe 52. Sie übernehmen nicht nur den Zugdienst, sie rangieren auch auf den größeren Bahnhöfen dieser Strecke.

Jedoch werden auch hier die Dampflok bald ganz verschwunden sein. Das Bw Kamenz hat den Dampflokeneinsatz bereits ab Juni 1985 stark eingeschränkt. Personenzugleistungen gibt es nicht mehr. Reizvolle Wintermotive kann der interessierte Eisenbahnfreund zwischen den Bahnhöfen Königsbrück und Königsbrück Ost finden, wie die Fotos auf dieser Seite zeigen.

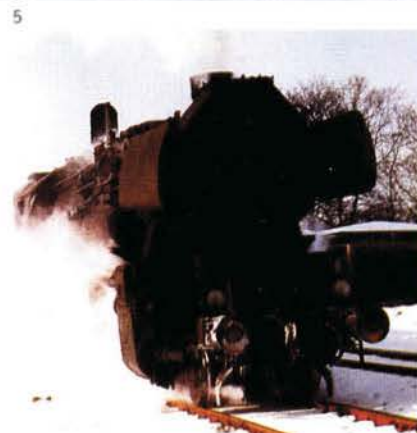
1 Die Lok 52 8134 überquert mit dem Nahgüterzug 66215 den Viadukt über die Pulsnitz. Dieses inzwischen 86 Jahre alte Bauwerk hat eine Länge von 212 Metern und ist 14 Meter hoch.

2 Personenzug 4865 mit der Lok 52 8122 während eines kurzen Aufenthalts im Bahnhof Königsbrück Ost. Man beachte die EZMG-Technik. Über sie berichtete der „me“ im Heft 9/85, Seiten 16 und 17.

3 Der Personenzug 4865 verließ nach kurzem Aufenthalt den Bahnhof Königsbrück Ost und strebt eilig seinem nächsten Ziel – Königsbrück – zu.

4 und 5 Vergangenheit sind auch diese Motive: Ein planmäßiger Personenzug mit Dampflok verläßt Königsbrück.

Fotos: J. Ramisch, Leipzig (12. Februar 1985)



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
35. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Zum Titelbild

In dieser Januarausgabe wird sie ausführlicher vorgestellt: die 95er, das H0-Modell aus dem VEB PIKO Sonneberg. Unser Schnappschuß gelang übrigens während der großen Berliner Modellbahn-Ausstellung 1985, als ein solches Modell auf der Gemeinschaftsanlage der AG 3/4 Meißen unermüdlich seine Runden drehte. Neu war auch die filigrane Brückenkonstruktion; sie entstand in Anlehnung an die „Müngstener Brücke“ unter den Händen von Olaf Herfen, Dresden. Mehr über diese Ausstellung bzw. das neue H0-Modell erfahren Sie auf den Seiten 16 bis 20!

Foto: J. Nagel, Berlin

modelleisenbahner

forum	In eigener Sache/Dank und Anerkennung	3
literatur	Rezensionen	27
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht?	26
anzeigen	suche/biete/tausche	28

eisenbahn

aktuell	Blick in die Zukunft	2
kurzmeldungen	DDR und Ausland Lokeinsätze	5/6 6
mosaik	Die Baureihe 119 des Bw Probstzella	7
historie	„Marie Klockow kümmt!“ (1. Teil)	12
international	Die kleine Moskauer Pioniereisenbahn	4
sonderfahrt	Mehr Dampf als je zuvor	10

modellbahn

anlage	„Bilder einer Ausstellung“	18
tips	Baureihe 80 verbessert Erstlingswerk/Ebenfalls selbst gebaut: 991694	24 28
mosaik	Anschriften an Reisezugwagen (2. Teil)	22
vorbild – modell	95 0028 als H0-Modell	16
historie	Kleine Eisenbahn zur Stunde Null (1. Teil)	21

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
Dr. Manfred Zimmermann, Sonne-
berg

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
P 224/85

Redaktionsschluß: 17. 12. 1985
Geplante Auslieferung: 23. 1. 1986

Verlagspostamt Berlin

Geplante Auslieferung des Heftes
2/86: 25. 2. 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 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.



Blick
in die Zukunft

Während der zurückliegenden fünf Jahre vollbrachte die Eisenbahn Transportleistungen in bisher nicht gekannten Größenordnungen. Auf der Grundlage der auf dem X. Parteitag der SED beschlossenen ökonomischen Strategie wurde der spezifische Transportaufwand um mehr als 20 Prozent gesenkt. Gleichzeitig sind 38 Millionen Tonnen Güter von der Straße auf die energiegentlicheren Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschifffahrt verlagert worden.

Das wichtigste Rationalisierungsvorhaben bei der Deutschen Reichsbahn war und bleibt die Streckenelektrifizierung. 925 km Strecken wurden seit 1981 elektrifiziert, das sind 200 km mehr, als der Fünfjahrplan vorsah. Der elektrische Betrieb trug entscheidend zur Leistungssteigerung auf den wichtigsten Magistralen bei.

Untrennbar mit der Intensivierung und effektiven Gestaltung der Transportprozesse und Fahrzeuginstandhaltung sind aber auch die Einführung von Mikroelektronik und Robotertechnik verbunden. Sie haben in den vergangenen Jahren in zahlreichen Bereichen des Verkehrswesens Einzug gehalten. Erste Erfahrungen auf dem Gebiet der Mikroelektronik wurden beispielsweise auf elektrischen Triebfahrzeugen durch den Einbau von Bordrechnern gesammelt.

In der zweiten Hälfte der 80er Jahre werden die Anforderungen an die Deutsche Reichsbahn weiter wachsen.

Die ständig steigenden Warenwerte, die auf der Schiene zu transportieren sind, erfordern modernste Transporttechnologien. Mehr denn je zwingt dies zum Einsatz einer Technik, die solche Forderungen erfüllen kann. Dabei wird auch bei der Eisenbahn die Prozeßautomatisierung eine herausragende Rolle spielen. Transporttechnologien und

Technologien zur Fertigung von Transportmitteln sowie deren Instandsetzung erfolgen mehr und mehr auf der Basis dieser Wirkprinzipien.

In diesem Zusammenhang begegnen uns zunehmend zwei Abkürzungen: CAD und CAM. Was bedeuten sie? CAD ist die computerunterstützte Konstruktion bzw. Entwicklung (Computer Aided Design), und unter CAM versteht man die computerunterstützte Fertigung (Computer Aided Manufacturing). Diese Technik führt zur Automatisierung ganzer technologischer Prozesse. Das betrifft in erster Linie die rechnergestützte Erfassung und Disposition des Güterwagengrunds ebenso wie die Weiterentwicklung moderner Abfertigungssysteme im Reiseverkehr unter besonderer Berücksichtigung des bargeldlosen Fahrausweisverkaufs. Ein neuer Anwendungsbereich für das CAD/CAM-System ist ebenfalls der Containertransport, der im übrigen bis 1990 eine Steigerung um 12 bis 15 % erfahren wird.

Teilautomatisierung im Güterwagenbau und die Instandsetzung von Eisenbahnfahrzeugen überhaupt, wie aber ebenfalls die mikroelektronisch gestützte Diagnose bei modernen Triebfahrzeugen werden immer mehr Anwendungsbereiche. Eingeschlossen sind leistungsfähige Technologien und Mechanismen zur Innen- und Außenreinigung von Reisezugwagen.

Der eisenbahneigene Rationalisierungsmittelbau wird dafür die notwendigen Voraussetzungen schaffen.

Jedoch die Technik selbst ist nur eine Seite der Medaille. Sie stellt weitreichende Anforderungen an die Qualifikation der Werkstätigen. In unserem Lande stellen diese Aufgaben keine unlösbaren Probleme dar. Mit den zur Aus- und Weiterbildung geschaffenen bzw. vorgesehenen Möglichkeiten lernen zahlreiche Menschen die neue Technik beherrschen. Freigesetzte Arbeitskräfte werden andere wichtige Aufgaben übernehmen. Dabei werden sich die Arbeits- und Lebensbedingungen weiter verbessern. Ohne Kenntnisse über Prozeßrechenntechnik werden viele Eisenbahner von morgen nicht mehr auskommen können.

Die Weichen sind zum Jahr 2000 gestellt. Wie Verkehrsminister Otto Arndt auf der Rationalisierungskonferenz der Deutschen Reichsbahn vor wenigen Monaten betonte, geht es schließlich darum, den spezifischen Transportauf-

wand im Binnengüterverkehr bis 1990 um weitere 3 bis 4 Prozent zu senken. Das nunmehr erreichte jährliche Elektrifizierungstempo hat 300 Streckenkilometer erreicht. Dies wird auch bis 1990 beibehalten. Neben der Elektrifizierung der Strecke Berlin-Pasewalk-Stralsund-Mukran werden diese Arbeiten vor allem im Rbd-Bezirk Cottbus fortgesetzt. In diesem Zusammenhang steht auch die kürzlich erfolgte Aufnahme des elektrischen Betriebes zwischen Roßlau und Lutherstadt Wittenberg. Durch die weitere Umstellung hochbelasteter Hauptstrecken wird nicht nur die Leistungsfähigkeit im Güterverkehr erhöht, sondern es werden auch Voraussetzungen für eine Verbesserung des Reiseverkehrs geschaffen. Neue Städteexpresszugverbindungen werden in den nächsten Jahren das Netz der schnellfahrenden Züge Schritt für Schritt erweitern. Städteexpresszüge sind auch zwischen einigen Bezirksstädten sowie weitere von und nach Berlin vorgesehen. Das seit 1981 um nahezu 1000 km erweiterte Streckennetz mit Fahrdraht ermöglicht es auch, die Leistungen der elektrischen Triebfahrzeuge durch die Einführung von Langläufern rationeller und effektiver zu gestalten. Zugfunk und punktförmige Zugbeeinflussung werden ebenso wie neue Gleisbildstellwerke und Abschnitte mit automatischem Streckenblock dazu beitragen, daß die Durchlaßfähigkeit hochbelasteter Strecken erhöht werden kann.

Der Städtische Nahverkehr wird entsprechend den gesellschaftlichen Erfordernissen planmäßig weiter entwickelt. Auch an ihn werden hohe Anforderungen gestellt. Neue Wohn- und Arbeitsgebiete sollen vor allem durch elektrisch betriebene Verkehrsmittel erschlossen werden. Dabei besitzt der weitere Ausbau der Straßenbahn einen hohen Stellenwert. Beträchtliche Streckenerweiterungen sind vor allem in Berlin vorgesehen. Hier und in weiteren wichtigen Städten ist der Einsatz neuer leistungsfähiger, mit moderner Thyristorsteuerung ausgerüsteter Tatraabwagen vorgesehen. Sie werden das Verkehrsangebot verbessern und gleichzeitig energieökonomischer fahren.

All diese Vorhaben sind auf eine höhere Wirtschaftlichkeit und Effektivität sowie auf ständig bessere Verkehrsangebote gerichtet, eine Aufgabe, die für die Bürger unseres Landes von Nutzen sein wird.

wdm.

Liebe Leser!

Ein ereignisreiches Jahr liegt hinter uns. Wir feierten drei bedeutende Jubiläen: den 40. Jahrestag der Befreiung vom Hitlerfaschismus, das 40. Jahr der Eisenbahn in Volkes Hand und das 150jährige Bestehen der Eisenbahnen auf deutschem Boden. Diese Höhepunkte erfuhren bei der Gestaltung des 85er Jahrgangs besondere Aufmerksamkeit. Zahlreiche Leser haben uns dabei geholfen. Darüber hinaus erreichten uns täglich aus nah und fern viele Zuschriften, aus denen wir Ihre Zustimmung über die einzelnen Ausgaben entnehmen. Gleichzeitig gab es eine Fülle ideenvoller Anregungen, um den „modelleisenbahner“ noch interessanter und informativer zu machen. Allen, die uns halfen und geschrieben haben, danken wir sehr. Auch für 1986 haben wir uns viel vorgenommen. Im Jahr des XI. Parteitages der SED beabsichtigen wir noch mehr über die moderne Technik bei der Deutschen Reichsbahn zu berichten. Der sich schnell entwickelnde wissenschaftlich-technische Fortschritt umfaßt

nahezu alle Gebiete des Eisenbahnwesens, ein Umstand, den wir auch bei Gestaltung unserer Gemeinschafts- und Heimanlagen im Auge behalten sollten. Die bevorstehenden Bezirksdelegiertenkonferenzen und der Verbandstag des DMV sind ein guter Anlaß, unsere Vorklagen darzulegen. Wir werden dies mit der Veröffentlichung geeigneter Beiträge unterstützen. Nach wie vor sollten Beiträge über die Geschichte der Eisenbahn und der Traditionspflege nicht zu kurz kommen. Die kürzlich veröffentlichten Thesen zur 750-Jahr-Feier Berlins können dazu sicherlich manche Anregungen geben. Dabei nicht nur die Technikgeschichte zu behandeln, sondern auch auf die verkehrspolitische Entwicklung einzugehen, wurde mit großem Interesse aufgenommen und wird deshalb auch künftig zu berücksichtigen sein. Im Modellbahnteil unserer Zeitschrift wollen wir wie gewohnt möglichst in jeder Ausgabe eine Gemeinschafts- oder Heimanlage in Wort und Bild vorstellen. Die im In- und Ausland beliebte Güterwagenserie ist zwar abgeschlossen, dennoch werden wir spezielle Beiträge über Fahrzeuge mit Hinweisen zum Modellbau veröffentlichen. Frisuren erfreuen sich nach wie vor großer Beliebtheit. Anregungen dazu sind immer gefragt. Geplant ist in diesem Zusammenhang eine Serie über den Häuserbau aus handelsüblichen Teilen. „Das gute

Beispiel“ schließlich widmet sich 1986 einem ganz aktuellen Thema des Vorbildes, nämlich der Elektrifizierung auf Modellbahnanlagen.

Auf zwei Neuerungen im 86er Jahrgang wollen wir Sie besonders hinweisen: 1986 wird auf vielfachen Wunsch unserer Leser eine Jugendseite eingeführt. Die im Heft 8/85 zu diesem Thema erschienene Veröffentlichung fand große Resonanz. Die gemeinsam mit der Jugendkommission im Präsidium des DMV erarbeitete Konzeption sieht eine vielseitige Thematik vor, u. a. kleine Frisuren an Modellen, kurze einfache Bauanleitungen, Gleispläne ebenso wie eine Lexika-Ecke oder Tips über elektronische Schaltungen oder Landschaftsgestaltung. Die erste Jugendseite ist im Heft 4/86 vorgesehen.

Natürlich finden Sie im neuen Jahr auch Verbandsmitteilungen und Bevölkerungsanzeigen. Wir haben sie typographisch verändert und dadurch zusätzlich Platz für andere wichtige Informationen erhalten.

Wir freuen uns, wenn Sie uns auch in diesem Jahr wieder schreiben, was Ihnen am „me“ gut gefällt und was wir aus Ihrer Sicht noch besser machen könnten.

In diesem Sinne eine weitere gute Zusammenarbeit

Ihr Wolf-Dietger Machel

**Dank und
Anerkennung
für
Prof. Harald Kurz**

Am 31. Dezember 1985 ist der Vizepräsident unseres Verbandes, Professor em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, aus Altersgründen von der Funktion des Vorsitzenden des Technischen Ausschusses des Verbandes der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP) zurückgetreten. Seine Nachfolge trat Dipl.-Ing. Ferenc Szegö, Budapest, an. Seit frühester Jugend beschäftigt sich Harald Kurz mit der Modelleisenbahn und mit technischer Grundlagenforschung für den Bau und Betrieb von Modelleisenbahnanlagen und -fahrzeugen. So war es folgerichtig,

daß er sich auch mit dem Problem der Normung im Modelleisenbahnwesen befaßte. Schon lange vor der Gründung des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR (DMV) wirkte er neben seiner beruflichen Tätigkeit an der Hochschule für Verkehrswesen aktiv an der Erarbeitung von Normen Europäischer Modellbahnen (NEM) und Empfehlungen mit. Seit Bestehen des MOROP hat er auch in diesem Rahmen versucht, seine Kenntnisse und Fähigkeiten zur Schaffung von einheitlichen Normen einzusetzen. Seit der Gründung des DMV ist Professor Kurz dessen Vizepräsident und leitete verantwortlich die gesamte technische Arbeit des Verbandes. Als der DMV 1968 in den MOROP aufgenommen wurde, vertrat Professor Kurz in diesem Rahmen den DMV und wirkte als international anerkannter Fachmann für das Ansehen der DDR im europäischen Maßstab. Aufgrund sei-

ner hervorragenden Leistungen wurde er im Jahre 1970 mit der Leitung des Technischen Ausschusses des MOROP betraut und hat somit die technische Arbeit im europäischen Rahmen 15 Jahre lang geleitet. International anerkannt ist sein hervorragender Anteil an der Erarbeitung und Weiterentwicklung technischer Normen und Grundsätze für das Modellbahnwesen in Europa. Seine kluge und ideenreiche Tätigkeit im Rahmen des MOROP hat mit dazu beigetragen, Freundschaft und Verständigung zwischen den Modelleisenbahnern und Eisenbahnfreunden aller europäischen Mitgliedsländer zu entwickeln und zu festigen. Anerkennung verdient auch seine enge freundschaftliche Zusammenarbeit mit der Modellbahnindustrie der DDR und sein Bemühen, Jugendliche mit den Problemen der Modelleisenbahn vertraut zu machen. Für seine ausgezeichneten Leistungen er-

hielt Professor Kurz zahlreiche staatliche und gesellschaftliche Auszeichnungen der DDR und wurde anläßlich des MOROP-Kongresses 1985 zum Ehrenmitglied dieses Verbandes ernannt. Das Präsidium des DMV beglückwünscht seinen Vizepräsidenten Professor Kurz recht herzlich zu dieser hohen Ehrung und verbindet damit seinen Dank für die jahrzehntelange verdienstvolle Arbeit im Rahmen unseres Verbandes und auf internationaler Ebene. Wir wünschen unserem Freund Harald Kurz auch weiterhin recht viel Gesundheit, Freude und Schaffenskraft für seinen weiteren Lebensweg.

Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR
– Präsidium –

Leonid Moskaljow, Moskau

Die kleine Moskauer Pioniereisenbahn

Unweit von Moskau, am Ufer des male-
rischen Teichs von Kratowo, beginnt
die kleine Moskauer Pioniereisenbahn.
In diesem Jahr wird diese bemerkens-
werte 750-mm-spurige Bahn 50 Jahre
alt. Die durch einen Kiefernwald füh-
rende Strecke ist besonders in den
Sommermonaten bei jung und alt sehr
beliebt.

Vor 50 Jahren projiziert

Am 16. November 1935 erschien in der
Zeitung Gudok (Die Sirene) eine Notiz
über das Vorhaben, eine Kindereisen-
bahn zwischen den Bahnhöfen Kratowo
und Otdych bei Moskau zu bauen. Mit
Hilfe der Schüler aus den Städten By-
kowo, Ramenskoje und dem Dorf Krato-
wo wurden die Arbeiten aufgenommen.
Am 24. Juni 1936 begann das Ver-
legen der Gleise auf einer Länge von
2,3 km zwischen den Bahnhöfen Put
Iljitscha und Schkolnaja und war am
7. November 1936 beendet. Im April
1937 trafen dann drei vierachsige Perso-
nenwagen mit Holzaufbauten und eine
Lokomotive der Baureihe H ein.

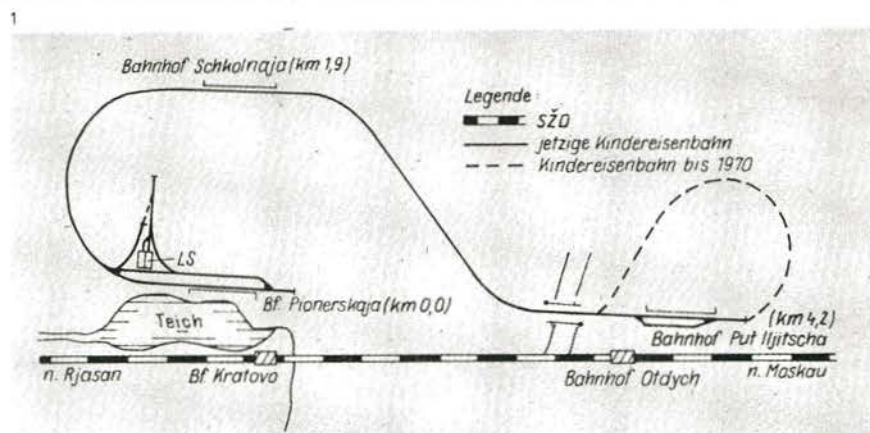
Der Betrieb wurde am 2. Mai 1937 auf-
genommen, und Ende 1937 kam eine
zweite, leistungsstärkere Lokomotive
der Baureihe O hinzu

1940 konnte der zweite und 1,9 km
lange Abschnitt zwischen den Bahnhö-
fen Schkolnaja und Kultbasa (heute Pio-
nierskaja) fertiggestellt werden.

Am 4. August 1940 verkehrte auf dieser
Strecke der erste Zug.

Auch hier Traktionswechsel

Bis Ende der 60er Jahre verkehrten aus-
schließlich die Lokomotiven der Bau-
reihe H (dreiachsig) und O (vierachsig).
Nach dem Krieg wurde eine weitere
Lok, die ГР-771 beschafft. 1957 traf die
erste Diesellok (TY2-078) ein. Anfang
der 70er Jahre wurde die ГР-771 durch
die Diesellok TY2-127 ersetzt. Damit
gab es hier keinen Dampftrieb mehr.
1957 konnten drei Ganzstahlwagen aus
der Waggonfabrik „PAFAWAG“ erwor-
ben werden. Später wurden die drei al-
ten Reisezugwagen durch drei weitere
PAFAWAG-Fahrzeuge ersetzt. 1983 er-
hielt die Kindereisenbahn einen völlig
neuen Wagenpark. Jetzt besteht er aus
acht Wagen der Bauart PW-40, herge-



1. Lageplan der Pioniereisenbahn (unmaßstäblich)

2. Dampflok 0-1 vor einem Personenzug mit Wagen der Holzbauart

3. TY2-078 mit dem Personenzug im Jahre 1971

4. Das Bahnbetriebswerk Pionerskaja befindet sich mitten im Wald

Fotos: Verfasser (3 und 4), Sammlung Verfasser (2); Zeichnung: Verfasser

stellt im Waggonbauwerk Demichowo, und drei vierachsigen Plattformwagen.

Streckenführung

Am Ufer des Teichs im Dorf Kratowo befindet sich der vor kurzem rekonstruierte Bahnhof Pionerskaja. Er entstand im Jahre 1948 an der Stelle, wo vorher der während des zweiten Weltkriegs abgebaute Bahnhof Kultbasa stand. Jetzt sind hier ein neuer Bahnsteig und ein zeitgemäßes Bahnhofsgebäude aus Stahlbeton vorhanden. In unmittelbarer Nähe befindet sich auch das Bahnbetriebswerk mit den Werkstätten. Daneben, direkt am Ufer des Teichs, liegt das Pionierlager, wo die jungen Eisenbahner wohnen. Vom Bahnhof Pionerskaja aus führt die Strecke über Schkolnaja zum Endbahnhof Put Iljitscha. Hier setzt die Lok um, und der meist aus fünf Wagen bestehende Zug fährt zurück.

Zur Zeit der Dampftraktion gab es im Bahnhof Pionerskaja ein Gleisdreieck

und in Put Iljitscha eine Wendeschleife. Nach der Traktionsumstellung waren diese Bahnanlagen überflüssig und wurden abgebaut.

Allerdings wird das Gleisdreieck in Pionerskaja noch heute als Abstellgleis genutzt.

Ausbildungszentrum für künftige Eisenbahner

Alljährlich werden allein von der kleinen Moskauer Pioniereisenbahn rund 700 Schüler von erfahrenen Fachleuten auf ihren künftigen Beruf vorbereitet. Der Leiter der Pioniereisenbahn, Alexandr Wassiljewitsch Weselow, war ebenfalls einmal ein Pioniereisenbahner. Im Sommer gibt es hier 2 000 Zugfahrten, und in jedem Jahr nehmen rund 100 ehemalige Pioniereisenbahner eine Arbeit bei der großen Eisenbahn auf oder beginnen ein Studium an den Hoch- bzw. Fachschulen des Verkehrswesens der UdSSR.

28. ZMMM

Die 28. Zentrale Messe der Meister von morgen (ZMMM) – sie fand vom 11. bis 22. November 1985 in Leipzig statt – stand ganz im Zeichen zur Vorbereitung des XI. Parteitages der SED. Damit verbunden war gleichzeitig die 9. Zentrale Leistungsschau der Studenten und jungen Wissenschaftler.

Als Höhepunkt im Bereich Verkehrswesen waren zum Jubiläum „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ der ADLER von der Pioniereisenbahn Görlitz und dazu eine Lok der BR 243 der Deutschen Reichsbahn zu sehen. Auf der Freifläche konnten ein 44er, sie sollte an die Schwerlastbewegung Anfang der 50er Jahre im Raum Halle-Leipzig erinnern, sowie ein Exemplar der in der DDR gebauten BR 65¹⁰ besichtigt werden. Außerdem war der seit dem 10. Mai 1985 eingesetzte „Jugendclubzug Ernst Thälmann“ der DR zu sehen. Die Einsatzorte dieses Clubzuges sind die Bauspitzen im Zentralen Jugendobjekt Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken. Der Umbau des vierteiligen Schnelltriebwagens (BR 175) erfolgte im Raw Wittenberge.

Die Deutsche Reichsbahn war in Leipzig mit 46 Exponaten vertreten. Alle auf der 28. ZMMM gezeigten Leistungen erreichten eine Einsparung von 65 Arbeitskräften, 161,6 Th Arbeitszeit, 2640 t Dieselmotorkraftstoff, 13,6 MWk Elektroenergie und 985 t Material.

Die diesjährigen Schwerpunkte waren:
Senkung des volkswirtschaftlichen Transportaufwandes, Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken, Anwendung der Mikroelektronik, Robotertechnik und CAD/CAM-Technologien im Verkehrswesen, Senkung des Material- und Energieverbrauchs sowie sparsamster Einsatz von flüssigen Energieträgern.
Wie bereits auf der 27. ZMMM war auch in diesem Jahr das Exponat „Lehrmodell“ zum praxisnahen Üben der Abweichungen vom Regelbetrieb (Nenngröße H0) zu besichtigen. Freunde der AG 3/13 bauten dieses Modell gemeinsam mit Kollegen aus dem Bw Karl-Marx-Stadt. Eine Vitrine mit selbstgebauten Modellen in den Nenngrößen H0,

TT und N, bereitgestellt durch den DMV, war ebenfalls zu sehen.
Diese Beispiele zeigten einmal mehr, daß es eine lohnende Aufgabe ist, wenn sich Mitglieder unserer Arbeitsgemeinschaften gemeinsam mit den jungen Eisenbahnern am Bau von MMM-Exponaten beteiligen.
me

Mehr „warme Stuben“ für Weichen

Im Jahre 1985 haben weitere 1 000 Weichen elektrische Heizungen erhalten. Damit sind es nunmehr 27 000 Weichen, die eine „warme Stube“ bei Schnee- und Frosttagen haben.
me



Ein Drittel kommt aus Halle

Auf den Strecken des Rbd-Bezirks Halle sind täglich fast 300 000 Tonnen Güter zu transportieren. Das ist nahezu ein Drittel der von der Eisenbahn zu bewältigenden Gütermenge. Gemeinsam mit den Eisenbahnern der anderen Direktionen tragen die Kollektive der Rbd Halle dazu bei, daß derzeit täglich über 100 Güterzüge mehr als im Vorjahr befördert werden.
1950 wurden in der DDR im täglichen Durchschnitt 21 700 Waggons beladen. Das entspricht etwa einer Gütermenge, die heute täglich allein im Rbd-Bezirk Halle auf die Reise geht.
me

Furka-Paß ohne Drehscheibe

Drehscheiben erinnern mitunter an (fast) vergangene Dampflokzeiten, waren sie doch ein unentbehrlicher und millieutypischer Bestandteil der Anlagen der Bahnbetriebswerke. Auch diese hier diente in unwirtlicher Hochgebirgslandschaft dem üblichen Zweck, wenn auch aus besonderem Grund: Es handelt sich um die Drehscheibe am Furka-Paß, dem westlichen Scheitelpunkt der Furka-Oberalpbahn, einer das Gotthard-Massiv in Ost-West-Richtung überquerenden, meterspurigen schweizer Alpenbahn. Diese Bahn bewältigte mittels 12 Zahnstangenabschnitten (System Abt) die bis 110 ‰ geneigten Streckenabschnitte beidseits von Furka-

Scheiteltunnel und Oberalp-Paß. Obwohl bis zur Elektrifizierung 1941 Dampflok ohne geneigten Kessel eingesetzt waren, galt eine Drehmöglichkeit für Loks und Spezialfahrzeuge besonders im Schneeräumdienst als unverzichtbar.
Mit der Fertigstellung des Furkabasistunnels 1982 konnte der gesamte Scheitelstreckenabschnitt mit dem alten Furkatunnel und den ihn begrenzenden Zahnstangensektionen stillgelegt werden. Die Inbetriebnahme des 15,4 km langen Basistunnels – er ist der längste Schmalspurtunnel der Erde – ist von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung, gewährleistet er doch erstmals eine winterfeste Direktverbindung zwischen dem Kanton Graubünden und der Westschweiz.
*Text und Foto:
L. Habrecht, Berlin*

Schweden verbessert Eisenbahnstrukturen

Die Schwedischen Staatsbahnen (SJ) und der Regionalrat haben sich über die Finanzierung zum Ausbau des Schienennetzes im Raum Stockholm geeinigt. Die bis 1992 geplanten Investitionen belaufen sich auf 23 Milliarden Schweden-Kronen. Das Netz wird in zwei Phasen ausgebaut, wobei die erste Ende der 80er Jahre abgeschlossen sein soll:
– Zwei neue Gleise zwischen Alvsjö und Flemingsberg; Modernisierung mehrerer Bahnhöfe und Bau eines neuen Bahnhofs in Flemingsberg (1983–1986)
– zwei neue Gleise zwischen Karlberg und Ulriksdal; Modernisierung von Bahnhöfen (1986–1991)
– Hauptbahnhof Stockholm. Ausbau der Gleise, Signalanlagen, Bahnsteige, Unterführungen (1984–1988)
– Erweiterung des Bahnhofs Stockholm-Södra
– Bau neuer Bahnhöfe.
Die zweite Phase betrifft den Bau von Gleisen südlich von Flemingsberg. Die Trasse ist noch nicht festgelegt. Die Arbeiten dürften jedoch 1987 beginnen und 1992 abgeschlossen sein.
Lk.

BAM erhält Zuwachs

830 Kilometer lang wird die künftige Eisenbahnlinie von der Kleinen BAM bis nach Jakutsk sein. Die geologische Erkundung dieser Strecke ist kürzlich abgeschlossen worden. Mit dem Bau der Trasse wurde in Berkait begonnen. Sie dient der Erschließung eines Territoriums von rund drei Millionen Quadratkilometern – fast dreißig mal so groß wie die DDR – mit reichen Vorkommen an Kohle und Eisenerz. Entdeckt wurden auch Apatit, polymetallische Erze und Marmor. In Jakutien entsteht die zweite metallurgische Basis des sowjetischen Fernen Ostens. Die Holzvorräte dieses Gebietes betragen 15 Prozent des Bestandes der UdSSR.
Die Bahn soll sich durch den Transport von Rohstoffen und Fertigprodukten in vier Jahren amortisieren.
me

**60 Jahre
Diesellokomotivbau
in der UdSSR**

1922 hatte der Rat für Arbeit und Verteidigung den Bau von Diesellokomotiven beschlossen, und sofort begann ein Kollektiv unter Leitung von Professor Hakkel die erste sowjetische Diesellokomotive zu konstruieren. Sie wurde von den vier Leningrader Werken Elektrosila, Elektrik, Baltische Schiffswerft und Krasnij Putilovec gebaut und 1925 als SC-EL1 übergeben. Sie hatte eine Leistung von 750 kW und elektrische Kraftübertragung. Ihre Achsfolge war ungewöhnlich – '1Co'Co'Co'1'. Parallel zur SC-EL1 wurde unter Leitung von Professor Lomonosov mit der E-EL2 eine zweite sowjetische dieselelektrische Lokomotive konstruiert. Sie wurde von der Maschinenfabrik Esslingen in Deutschland gebaut und Ende 1925 nach Moskau überführt. Das gleiche Werk fertigte auch noch eine dieselmechanische

750-kW-Lokomotive für die Sowjetunion. Für die Erprobung dieser neuen Diesellokomotiven wurde 1926 in Ljublino eine Versuchsbasis aufgebaut, die später zu einer Einsatzstelle und einem Wartungstützpunkt für Diesellokomotiven ausgedehnt wurde und zugleich als Kaderschmiede für die Ausbildung von Experten diente. Sie wirkte bis 1932. Dann wurde sie mit der beginnenden Serienproduktion von Diesellokomotiven in der UdSSR und deren Einsatz in Mittelasien nach Aschchabad verlegt. Hier entstand das erste größere Diesellokomotiv-Bw der Sowjetunion. Inzwischen waren die ersten Maschinen zur Serien-Diesellok E-EL weiterentwickelt worden, deren Produktion 1932 das Dampfwerk Kolomna aufnahm. Die Lokomotiven der BR E-EL erreichten Laufleistungen von 65 000 bis 90 000 km. Eine erhebliche Forcierung erhielt der sowjetische Diesellokomotivbau nach dem zweiten Weltkrieg. Zentren wurden die beiden Charkower Werke Transportmaschinenbau und Elektro-

tjashmasch. Ab 1956 nahmen auch das Maschinenbauwerk Brjansk und die Diesellokomotivbauwerke Woroschilowgrad und Kolomna die Produktion von Diesellokomotiven auf. Gleichzeitig wurde der Bau von Dampflokomotiven eingestellt. Später nahmen auch das Maschinenbauwerk Kaluga und die Lokomotivwerke Ljudinowo und Murom die Produktion von Diesellokomotiven auf. Im Laufe der Jahre wurden in der UdSSR mehr als 30 verschiedene Diesellokomotivtypen entwickelt. In Kolomna entstand mit dem VNITi ein spezielles Diesellokomotivinstitut. Aus den ersten Nachkriegs-Baureihen TE1 (750 kW, Co'Co'), TE2 (2 x 750 kW, Bo'Bo' + Bo'Bo') und TE3 (2 x 1100 kW, Co'Co' 3 Co'Co') wurden leistungsstarke Maschinen, wie die 2TE10 (2 x 2200 kW), 2TE 116 (2 x 2200 kW), TEP60 (2200 kW, 160 km/h), TEP70 (3000 kW) und TEP75 (4500 kW), weiterentwickelt. Heute werden 68 Prozent des Netzes der Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) mit Diesellokomotiven befahren; das sind rund

100 000 km. Darauf werden 40 Prozent der Leistungen im Streckendienst erbracht, der Rangierdienst der SŽD wird fast ausnahmslos mit Diesellokomotiven abgewickelt. Sowjetische Diesellokomotiven werden in nicht geringen Stückzahlen auch exportiert. Man findet sie u. a. in der DDR, in der ČSSR, in Polen, in Ungarn, in der KVDR, in Irak, in Indien und in Kuba. Neben Diesellokomotiven werden in der Sowjetunion auch Dieseltriebwagen und -züge hergestellt. Auf diese Produktion ist das Waggonbauwerk Riga spezialisiert worden. Obwohl auch in der UdSSR die Eisenbahn weiter elektrifiziert wird, bleibt der Dieseltraktion noch über Jahrzehnte hinweg ein breites Einsatzspektrum, das vom Rangierdienst über den Nebenbahnverkehr bis zum vollen Hauptstreckendienst auf einer Vielzahl hochbelasteter Strecken reicht. Für die Baikal-Amur-Magistrale (BAM) werden derzeit drei- und vierteilige Diesellokomotiven entwickelt.

A. Dannehl

**Lok-
einsätze**

Bw Dresden

Ergänzung zur Veröffentlichung im Heft 12/1985: Anfang November wurde die bisher beim Bw Glauchau eingesetzte 50 3697 als Hzl übernommen; damit stehen folgende Hzl zur Verfügung: 50 3565, 50 3636, 50 3654, 50 3661, 50 3673, 50 3697. Sta. (November 1985)

Bw Eberswalde

Lokbestand: 50 3648 (Hzl), 52 8031, 52 8132, 52 8133 (E), Wege. (Anfang Dezember 1985)

Est Eilenburg

Lokbestand: 52 8063, 52 8105
Umlauf: Eg (N 66645) 6.39, 6.58 C 7.38, 8.33 L 9.05, 9.20 Wu; Wu (N 65646) 10.16, 10.53 Z 11.51, 12.21 C 12.53, 13.10 Eg; Eg (Lgo 59683) 8.43, 9.28 L; L (Dg 55630) 10.10, 11.02 Eg; Eg (Lgo 59697) 17.12, 17.18 C 17.50, 18.26 L. Vorrangig verkehrt auf dieser Strecke Eilenburg – Wurzen die 52 8063; die 52 8105 auf der KBS 210 zwischen Torgau und Eilenburg. Legende: Eg – Eilenburg, C – Collmen Böhlitz, L – Anschluß Lüptitz, Wu – Wurzen, Z – Zschepa Hohburg. Bab. (Ende November 1985)

Bw Güsten / Est Staßfurt

Lokbestand: 41 1033, 41 1074, 41 1103, 41 1132, 41 1148,

41 1159, 41 1185; drei Loks sind täglich im Einsatz.
Umlauf (KBS 650): Sbs (P 3223) 6.11, 8.41 Sgh; Sgh (SL 56405) 10.54, 11.19 Bla; Bla (Lzv) 11.25, 11.35 Sgh; Sgh (P 3226) 14.01, 16.58 Sbs; Sb (61751) 7.05, 8.30 Stf; Stf (61762) 10.47, 12.28 Sb; Sb (61755) 13.31, 15.02 Stf; (KBS 690): Gt (66703) 8.12, 11.00 Kn; Kn (Lzz) 12.50, 13.14 Bbg; Bbg (66712) 14.00, 14.20 Gt; Gt (Lzv) 14.40, 14.45 Stf. Als Reserve stehen die 50 3580, 50 3639 und 50 3695 zur Verfügung; als Hzl der Dsp ex 01 024 und im Wechsel 44 2663, 44 1569 und 44 2569. Legende: Sbs – Schönebeck Salzelmen, Sgh – Sangerhausen, Bla – Blankenheim, Sb – Schönebeck, Stf – Staßfurt, Gt – Güsten, Kn – Köthen, Bbg – Bernburg, G. H. (Anfang Dezember 1985)

Est. K.-M.-St.-Hilbersdorf

Eine genaue Information über den Lokbestand folgt! Seit Anfang November ist auf den KBS 402, 431 und 418 der Einsatz von Dampfloks eingestellt. Umläufe (KBS 417): Row (N 64365B) 7.36, 7.50 Brf; Brf (N 64359) 8.55, Hai 10.15, Ndw 11.19, 11.32 Hilb; Hilb (N 64360) 13.41, Ndw 13.54, Hai 15.53, 16.04 Brf; Brf (N 64364B) 17.03, 17.22 Row; (KBS 425): Og (N 64320) 8.00 (Mo–Fr) bzw. 7.41 (Sa–So), 8.32 bzw. 8.19 Pl 10.38, Htz 11.50, Ndw 12.08, 12.21 Hilb; Hilb (N 64325) 14.43, Ndw 14.56, Htz 15.13, 16.10 Pl;

(KBS 420): Abs (N 64342) 10.00, 10.02 Sö 10.40, 10.56 Wo 11.36, 11.58 Zs 12.47, 13.22 Ndw 14.23, 14.38 Hilb; Hilb (N 64345) 17.03, 19.36 Abs. Legende: Row – Roßwein, Brf – Berbersdorf, Hai – Hainichen, Ndw – Niederwiesa, Hilb – Hilbersdorf, Og – Olbernhau-Grünthal, Pl – Pockau-Lengefeld, Htz – Hetzdorf, Abs – Annaberg-Buchholz Süd, Sö – Schönfeld-Wiesa, Wo – Wolkenstein, Zs-Zschopau. Dorn. (Anfang Dezember 1985)

Est Magdeburg-Rothensee

Lokbestand: 01 1511 (z), 41 1144 (Hzl), 44 1231 (Hzl), 44 1623 (Hzl); mit Beginn der Heizperiode wurde der Dampftrieb eingestellt.

Est Magdeburg-Buckau

Lokbestand: 50 3586, 50 3649 (Hzl), 01 1512 (z) ohne Tender.

Est Magdeburg Hbf

Lokbestand: 50 3707 (Hzl) Kun. (Anfang Dezember 1985)

Est Lübbenau

Lokbestand: 44 1570 (Hzl), 52 8002, 52 8078, 52 8093, 52 8091, 52 8115, 52 8194 Umlauf (KBS 200): Lü (tv 60240) 6.42, 10.27 KW; KW (60143) 12.55, 16.48 Lü. Legende: Lü – Lübbenau, KW – Königs Wusterhausen, tv – Tender voran. Rei. (Dezember 1985)

Bw Wittenberge

Lokbestand: 50 0065 (z), 50 3548, 50 3554, 50 3561, 50 3570,

50 2610, 50 3624, 50 3637, 50 3638, 50 3641, 50 3642, 50 3645, 50 3680, 50 3685 Umläufe (KBS 774, 800, 814): Hgn (53803) 9.34, 10.20 Wit 10.22, 11.46 Nd; Nd 13.36 bis 13.54 Drehfahrt; Nd (62812) 15.25, 15.43 Kyr; Kyr (62813) 17.05, 17.24 Nd; Hgn (53881) 8.56, 9.32 Wit; Wit (61852) 15.14, 18.15 Lud; Wit (61861) 6.36, 9.40 Nd; Nd (62804) 10.30, 10.47 Kyr; Kyr (62801) 11.50, 12.10 Nd; Nd (61862) 13.14, 16.30 Wit. (KBS 800): Nd (50831) 10.52, 11.48 Wus; Wuf (52176) 13.48, 15.01 Nd; Nd (Drehfahrt) 15.22 bis 15.55; (KBS 815): Wit (50783) 4.47, 10.35 WK; WK (50570) 11.52, 15.28 Wit; WK (53872) 8.25, 11.43 Wit; Wit (53875) 12.37, 16.35 WK; (KBS 773, 770, 777): Lud 11.30, 14.10 Wit; Par (P 15334) Sch; Sch (54861) 8.17, 8.51 Hgn; Hgn (54866) 12.16, 14.26 Sch; Sch (P 15343) Par. Legende: Hgn – Hagenow Land, Wit – Wittenberge, Nd – Neustadt (D), Kyr – Kyritz, Lud – Ludwigslust, Wus – Wustermark, Wur – Wustermark Rbf, WK – Wittstock (D.), Par – Parchim, Sch – Schwerin (M.) Hbf Ha. (Dezember 1985)

Bw Seddin

Als Hzl sind eingesetzt: 44 0053 (PmH 1), 44 0090 (PmH 2), 44 0221 (Dsp), 44 0305 (Dsp); außerdem heizt die 44 1601 (Bw Wustermark), die 52 8021 (dito) ist Reserve; 52 8170 gehört zum Bw Swv, 52 1662 (Bw Wur) Raw. Zei. (Anfang Dezember 1985)

Hans-Jürgen Barteld, Gera

Die Baureihe 119 des Bw Probstzella

**Bemerkungen über eine neue
Diesellokbaureihe**

Am 12. Oktober 1985 erfolgte im Bw Gera die Indienststellung der Lok 119 200 als letztes an die DR geliefertes Triebfahrzeug dieser Baureihe. Damit wurde gleichzeitig die Beschaffung neuer Dieselloks für die Deutsche Reichsbahn vorläufig beendet. – Anlaß für eine Skizze über ihren bisherigen Einsatz am Beispiel des Bw Probstzella.

Während seit 1967 schwere Hauptstrecken-Diesellokomotiven aus der UdSSR importiert wurden, benötigte die DR auch weiterhin leistungsstärkere Dieselloks, die bei geringerer Achsfahrmasse vor Reise- und Güterzügen auf Nebenbahnen sowie auf Hauptbahnen eingesetzt werden können. Hinzu kam die Forderung nach einer elektrischen Zugheizanlage. Als Basis für eine solche weiterentwickelte dieselhydraulische Lokomotive mit zwei dreiachsigen Drehgestellen diente die Grundkonzeption der Baureihe 118.2. Dadurch war es auch möglich, die zur Erhaltung der neuen Lokomotiven vorhandenen Instandsetzungseinrichtungen fast unverändert weiter zu nutzen.

Das rumänische Lokomotivbauunternehmen „23. August“ in Bukarest übernahm den Bau dieser Lokomotiven. Im Oktober 1974 wurde der Liefervertrag zwischen diesem Betrieb und der Deutschen Reichsbahn abgeschlossen, der ursprünglich die Fertigung von 270 Maschinen – später auf 200 reduziert – vorsah. Mitte 1976 war die 119 001 (Fabriknummer 22920) als erste Lokomotive der neuen Reihe fertiggestellt. Sie wurde dann auf Strecken der Rumänischen Eisenbahnen (CFR) erprobt. Am 25. August 1976 erfolgte eine Abnahme durch die Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der DR des Ministeriums für Verkehrswesen. Nach einer letzten Probefahrt durch den Hersteller am 5. Januar 1977 – dabei erreichte die Lok eine Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h – erfolgte am nächsten Tag in Bukarest die Endabnahme vor der Überführung in die DDR.

Am 21. Januar 1977 wurde die 119 001 an die DR übergeben. In der damaligen VES M Halle wurde sie einer weiteren meßtechnischen Erprobung unterzogen. Danach kam die Lok zum Bw Halle G, von wo aus die Betriebserprobung begann. Da zu diesem Zeitpunkt die für diese Maschine vorgesehenen Zugheiz-



1 119 054 des Bw Probstzella vor dem P 18003 Saalfeld (Saale) – Sonneberg bei Oberloquitz im Mai 1985. Ein Teil der Baureihe 119 erhielt inzwischen Motore der Bauform A-IV aus der DDR-Produktion. In der Mehrzahl wurden die umgerüsteten Fahrzeuge im Bw Probstzella stationiert. Die umgebauten 119 057 und 119 060 bleiben zum Zwecke der Erprobung der DDR-Standardisierung im Bw Halle G beheimatet.

2 Am 18. Mai 1985 begann die Verschrottung der 119 001. Das gleiche Schicksal wartet auf die 119 002. Da es sich bei beiden Lokomotiven um Funktionsmuster handelte und der Aggregatentausch mit den Nullserienfahrzeugen nicht mehr möglich gewesen wäre, wurde aus ökonomischen Gründen entschieden, auf den Umbau auf Serienausstattung zu verzichten und die Maschinen auszumustern.

3 119 002 im Bw Gera zusammen mit der damals neusten Lok dieser Baureihe, der 119 157.





anlagen noch nicht in einem ausgereiften Zustand zur Verfügung standen und die Erprobungsfahrten aber nicht hinausgezögert werden sollten, ist die 119 001 ohne Heizeinrichtung geliefert worden.

Am 19. Oktober 1977 erfolgte die Indienststellung der 119 002. Als zweite Musterlokomotive hatte diese Maschine nun einen elektrischen Zuggenerator. Die 119 002 wurde auf den Strecken der DR gründlich getestet, so 1978 auch zwischen Saalfeld, Sonneberg und Eisfeld, einem wichtigen künftigen Einsatzgebiet. Einige Detailänderungen ergaben sich nach Auswertung der Erprobungsergebnisse mit den Baumusterlokomotiven bereits ab August 1978 für die acht Nullserienfahrzeuge.

Zu Beginn des Jahres 1980 gehörten bereits 17 Lokomotiven zum Bestand der DR. Er konzentrierte sich, obwohl die 119er heute zwischen Wismar und Dresden zu sehen sind, neben Halle (Saale) zu Anfang gleich auf die Bw Saalfeld, Gera und Probstzella. Die Stationierung der BR 119 in letztgenanntem Bw mit der Einsatzstelle Sonneberg erregte besondere Aufmerksamkeit, lö-

sten doch die neuen Triebfahrzeuge fast schlagartig die Dampflokomotiven der BR 95 ab. Waren in Probstzella bis dahin so gut wie keine Voraussetzungen für die Instandhaltung von Diesellokomotiven gegeben, so wurden diese nun durch innerbetriebliche Rationalisierungsmaßnahmen recht kurzfristig und erfolgreich geschaffen. Mittlerweile konnten auch verschiedene Ausbesserungen im Bw Saalfeld vorgenommen werden.

Das Bw Probstzella erhielt zuerst die Lokomotiven 119 013 (Indienststellung 30. Januar 1980) und 119 014 (5. Februar 1980). Nicht betroffen von einer ganzen Reihe späterer Umsetzungen sind diese Maschinen auch heute noch in diesem Bw stationiert. Am 1. Dezember 1980 waren in Probstzella bereits 17 Loks der BR 119 beheimatet. Ab April 1981 übernahmen sie sämtliche Zugleistungen, gleichbedeutend mit dem endgültigen Abschied der BR 95.

Im Frühjahr 1980 waren auch die Baumusterlokomotiven 119 002 (ab 21. März) und 119 001 (ab 7. April) in Probstzella eingetroffen. Die 119 002 war hier bereits am 4. Dezember 1980 abgestellt

4 Die vorläufig letzte für die DR gebaute Diesellok (119 200) wurde im Bw Gera beheimatet. Die Aufnahme entstand am 11. Oktober 1985.

5 Die 119 014, eine der beiden ersten vom Bw Probstzella übernommenen Lokomotiven der BR 119, inzwischen mit DDR-Motoren der Bauform A-IV ausgerüstet, am Haltepunkt Verbindungskurve Probstzella mit P 18003 Saalfeld (Saale) – Sonneberg im Februar 1985.

6 Blick auf den Lokschuppen des Bahnbetriebswerkes Probstzella; v. l. n. r.: 95 1027, 119 073 und 119 021 (Juni 1985)

7 Lok 119 124 vor dem Personenzug 18003 Saalfeld (Saale) – Sonneberg zwischen Hockeroda und Unterloquitz im Juni 1984.

8 Der Personenzug 18002 gezogen von der 119 015 während der Ausfahrt in Marktglöitz (Juni 1984)

9 Auf der Fahrt in die Berge: 119 054 vor dem Personenzug 18003 Saalfeld (Saale) – Sonneberg an einem Septembertag des Jahres 1984 zwischen Oberloquitz und Marktglöitz.

Fotos: Verfasser (1 bis 3 und 5 bis 9), F. Reichenbecher, Gera (4)

worden. Vor ihrer Ausmusterung gelangte diese Lokomotive noch verschiedentlich im Bw Gera zum Einsatz. Die 119 001 schließlich wurde nach einem nur kurzen Gastspiel ebenfalls im Bw Gera wieder nach Probstzella zurückgeführt, abgestellt sowie hier mit ihrer Zerlegung am 18. Mai 1985 begonnen. Auch sechs Lokomotiven aus der Nullserie (119 003, 119 005, 119 006, 119 007, 119 008, 119 009) waren in Probstzella beheimatet. Sie verließen jedoch das Bw bereits im Juli 1981. Nur die 119 006 kehrte (nach einem Raw-Aufenthalt) vier Jahre später wieder zurück. Die mit den höchsten Betriebsnummern im Bw Probstzella stationierten Lokomotiven sind die 119 104 und 119 108. Bis 1984 gehörte noch die 119 124 dazu, als einzige Lok der neueren Form (ab 119 116 mit veränderter Stirnpartie) in diesem Bw. Das Fahrzeug – bis dahin regelmäßig u. a. für die Leistung nach Leipzig vor den D 1402 und E 807 eingesetzt – kam zum Bw Gera. Ein neuer Abschnitt des 119er-Einsatzes beim Bw Probstzella begann am 1. März 1984: Die 119 020 kam aus dem Raw Karl-Marx-Stadt als erste mit Dieselmotoren 12 KVD 21 A-IV ausgerüstete Lok zurück. Seinerzeit ist die Konstruktion mit dem rumänischen Herstellerwerk so abgestimmt worden, daß ein Einbau dieser DDR-Dieselmotoren statt der rumänischen Anlagen nach MTU-Lizenz MB 820 SR möglich ist. Der 119 020 folgte unmittelbar darauf die 119 021, ausgerüstet mit Motoren der Bauform A-IV. Weitere der bis dahin im Raw dort umgerüsteten Lokomotiven der BR 119 wurden fortan in Probstzella eingesetzt. Im September 1985 befanden sich hier 16 Lokomotiven mit A-IV-Motoren im Bestand (von insgesamt 30 Fahrzeugen).

Diese Lokomotiven haben gegenüber ihren Vorgängerinnen der BR 95, die hauptsächlich zwischen Saalfeld, Sonneberg und Eisfeld fuhren, heute einen weitaus größeren Aktionsradius.