12 Dezember 2017 – 55. Jahrgang, Heft Nr. 606 EUR 7,50 (D)

eisenbahn Modellbahn magazin

Nebenbahn-Traum in Epoche III

H0-Idyll auf 2,5 m²: So nutzen Sie kleine Räume optimal aus

Geheimnisvolle „U-Boote“

Warum die 119 die teuerste Lokbaureihe der DR war

Die komplette Modellübersicht:
Baureihen 119, 219, 229: Über 50 Varianten in H0!

Baureihe 633 Pesa Link

„Diesel-Hai“: Wo er schon fährt und weshalb er so viele Probleme macht

V 100 beim Bw Freiburg

Nebenbahndienste im Breisgau

Dampf-Offensive 1997

Wie eine schöne Idee scheiterte

Tag der Modelleisenbahn

Was im Dezember geboten wird

Verglichen & gemessen

Challenger der Union Pacific: Überraschung im H0-Dreikampf

EUR 8,25 (A) · SFr 12,00 (CH) · EUR 8,70 (BeNeLux)

eisenbahn magazin 12/2017

Baureihe 119: „U-Boote“ in Vorbild & Modell • H0-Nebenbahn auf 2,5 m² • Baureihe 633 Pesa Link • Verglichen & gemessen: Challenger in H0 • V 100 im Breisgau • DB-Dampf-Offensive 1997

EUROTRAIN steht auf Bahn

EUROTRAIN®
...Ideen erster Klasse

märklín START UP H0 Containertragwagen „EUROTRAIN“

Epoche VI. Tragwagen beladen mit zwei 20ft-Containern, die mit dem EUROTRAIN-Schriftzug bedruckt sind. Die kindgerechten Container können geöffnet und beladen werden. Wagen mit Relex-Kupplungen. Länge über Puffer 16 cm. Gleichstromradsatz E700580. Abbildung zeigt Vorserienmuster. Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Art.-Nr. 44451 **€ 24,99**

Preis-, Farb- und Modelltechnikänderungen möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Preise inkl. Umsatzsteuer. Angebot bei allen teilnehmenden idee+spiel-Händlern; zu finden unter www.ideeundspiel.com/de/fachgeschaefte/ Werbung konzipiert von: idee+spiel, Fachbergemeinschaft Spielwaren Facheinzelhandels-GmbH & Co. KG, Daimlerring 4, 31135 Hildesheim.

EXKLUSIVE NEUHEIT DEZ. 2017/JAN. 2018

EUROTRAIN by idee+spiel Umsatzstärkster Modellbahn-Fachhändler-Verbund der Welt. Über 800 kompetente Geschäfte.
Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11 Montag – Freitag: 9.00 – 17.00 Uhr www.eurotrain.com

Zeit für neue Modelleisenbahn-Träume

Foto MT, Archiv MSM

Kürzere Tage, längere Abende, der erste Anflug vorweihnachtlicher Stimmung – Modelleisenbahnzeit! Klischee? Natürlich – doch das ist mir egal. Diese ganz besondere „Modelleisenbahn-Spannung“, die mich jedes Jahr um diese Zeit überkommt, will ich einfach nicht missen. Die Kindheits-Erinnerungen an das erste Märklin-Oval, an Ausstellungs-Besuche, an das sehnsüchtige Wälzen der Kataloge, an das Schreiben von Wunschzetteln, an die anfangs maßlos übertriebenen Anlagen-Träume – eben an all das, was mich zum schönen Hobby Modelleisenbahn in seiner „ernsthaften“ Art und Weise geführt hat, ist einfach herrlich!

So freue ich mich auch auf den „Tag der Modelleisenbahn“. Vor allem, weil er das Modellbahn-Hobby in das Blickfeld der Öffentlichkeit bringt. Aber genauso, weil er mein zum Advents-Beginn traditionelles „Modellbahn-Träumen“ verstärkt. Was am 2. Dezember und in den Tagen davor und danach Vereine, Händler und Hersteller alles bieten, erfahren Sie auf www.tag-der-modelleisenbahn.de. Viele Veranstaltungshinweise haben wir auch in diesem Heft ab Seite 118 zusammengestellt. Mein eigener Terminkalender ist nach wirklich schönen Erfahrungen aus dem Vorjahr schon voll mit Modelleisenbahn-Veranstaltungen am 1. Advent und in der Woche zuvor.

Tag der Modelleisenbahn
2. Dezember

Ganz besonders freue ich mich, Ihnen erstmals die „Meisterschule Modelleisenbahn“ als Bestandteil von *eisenbahn magazin* ankündigen zu dürfen. Im Rahmen dieses Sonderteils ab Seite 88 erhalten Sie ab sofort in jeder Ausgabe Tipps, Tricks und Expertenwissen von echten Modelleisenbahn-Profis, anschaulich und verständlich aufbereitet von renommierten Modelleisenbahn-Autoren. Selbstverständlich sind alle in *eisenbahn magazin* erscheinenden Beiträge der „Meisterschule Modelleisenbahn“, die Sie auch herausnehmen und sammeln können, neu produziert.

Die „Meisterschule Modelleisenbahn“ zeigt Ihnen, wie Sie Modellbahn-Träume verwirklichen. Vielleicht werden einige davon ja bald wahr – beim „Tag der Modelleisenbahn“ oder sonst in dieser spannenden Zeit ...

Michael Hofbauer, Chefredakteur

Train Safe®
seit über 20 Jahren für Ihre Züge da!

VORHER, bei uns!
NACHHER, bei Ihnen zu Hause!

Fordern sie unseren kostenlosen Katalog an!
Oder gehen Sie direkt in unseren online Shop: *www.train-safe.de*

HLS BERG GmbH & Co. KG
HLS Berg GmbH & Co. KG
Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg, Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40, Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41
Vertretungen: Holland - info@train-safe.nl, Schweiz - info@train-safe.ch, **info@train-safe.de, http://www.train-safe.de**

10–26 Im Fokus: Baureihe 119

- *Seite 10: Das Vorbild im Porträt*
- *Seite 17: Die U-Boot-Modelle*
- *Seite 19: Zeichnungen zum Ausklappen*

Armin Mühl

Im Fokus

10 U-Boote für die Reichsbahn
Sie fuhren in den späten Jahren der DR fast überall, in der Nachwendezeit kamen sogar neue Aufgabengebiete hinzu. Dabei waren die in Rumänien gebauten Dieselloks der Baureihe 119 lange Zeit verrufen. Erst aufwendige Umbauten machten aus den Zweimotorern zuverlässige Maschine

17 TT-Debüt und dann erst der Rest
Nur kurze Zeit nach der Indienststellung des Vorbildes rollte die Baureihe 119 in der DDR der 1980er-Jahre auch über Modellgleise – wenngleich nur in TT. Erst später besannen sich Gützold und Brawa auf H0-Umsetzungen, nachdem es schon eine N-Miniatur gab

Eisenbahn

6 Dampf an allen Ecken und Enden
Vor 20 Jahren blies die Deutsche Bahn zur neuen Offensive im Nostalgieverkehr. Von Frühjahr bis Ende 1997 fuhren Dampfsonderzüge auf 13 Kurzstrecken

28 Entlang der Schiene
Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und weltweit

40 Breisgauer Beliebtheiten
Stolze 34 Jahre lang waren Loks der Baureihe V 100 in dem südbadischen Bahnbetriebswerk Freiburg beheimatet

44 Zahnloser Hai oder attraktive Alternative?
Hoffnungsfroh bestellten einige deutsche Bahnunternehmen vor wenigen Jahren Link-Dieseltriebwagen beim polnischen Hersteller PESA. Doch bis heute verläuft die Zulassung dieser Fahrzeuge schleppend

50 Kleinlok mit ungewohnter Aufgabe
Kleinloks haben sich fast überall nützlich gemacht. Selten waren hingegen planmäßige Einsätze im Reisezugdienst, doch es gab sie...

52 Fahrzeugvorhaltung für Instandhaltung und Inspektion
Die DB AG investiert kräftig in das deutsche Schienennetz. Die dafür benötigten Maschinen, Triebfahrzeuge und speziellen Fahrzeuge werden von der DB Netz AG unterhalten

Service

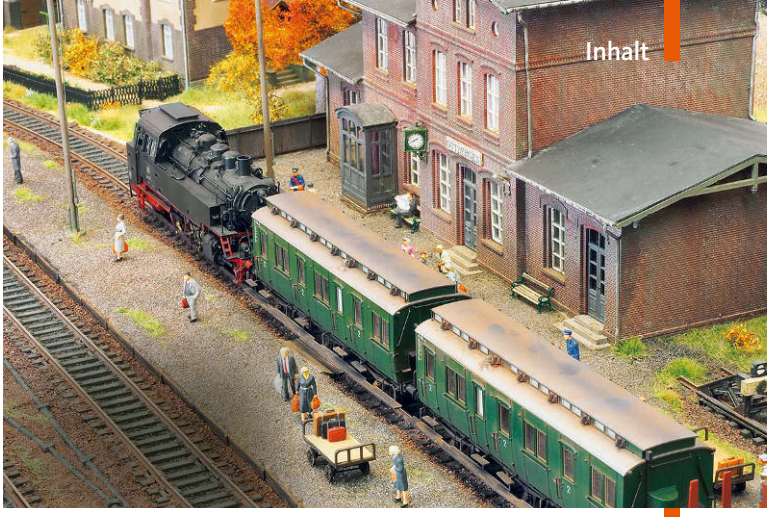
70 Buch & Film
110 Leserbriefe
118 Termine/TV-Tipps
122 Kleine Bahn-Börse
122 Fachgeschäfte
127 Veranstaltungen
136 Vorschau/Impressum

Modellbahn

56 Nächster Halt: Lampenwerk
Das H0-Streckenmodul war vor 17 Jahren ein Beitrag für einen Wettbewerb des em und ist heute noch bei FREMO-Treffen im Einsatz

58 Neu im Schaufenster
Die herbstliche Modellbahnsaison ist eröffnet, was an der Vielzahl aktueller Neuheiten ablesbar ist

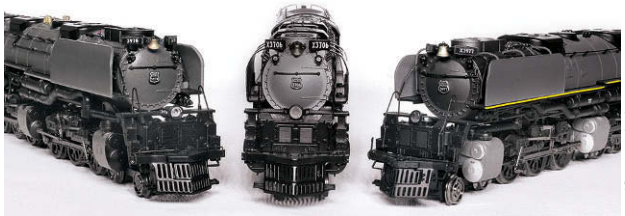
Axel Witzke



André Bohlscheid

44–49

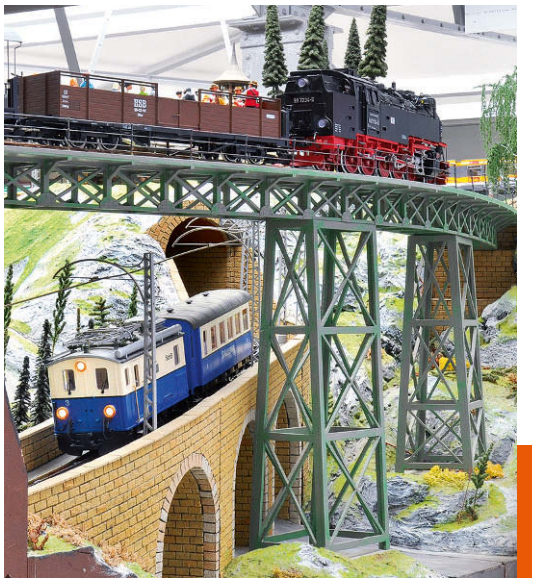
Polnische Haie für deutsche Gleise: Die Inbetriebnahme und Zulassung der schmucken PESA LINK machen Probleme



Wolfgang Bäinka

128–133

Bundesbahn-Idylle pur bietet die Anlage „Ottbergen" mit vielen typisch preußischen Motiven entlang der Gleise



mm

82–87

Drei Challenger-Modelle in 1:87 auf dem Prüfstand. Wer ist besser: Athearn, Märklin oder MTH?

40–43

Mehr als 30 Jahre beheimatete das Bw Freiburg eine kleine V 100-Gruppe vor allem für den Nebenbahndienst

112–117

Am 2. Dezember ist „Tag der Modelleisenbahn": Wir geben Tipps, wo und wie man diesen Tag sinnvoll verbringen kann

Martin Weltner

Thema: An der Ladestraße

72 Ladegeschäft an der Güterrampe
Zum Arrangement eines Güterbahnhofs gehören auch eine Kopf- und Seitenrampe

78 Stopp am Gleis
Überfahrschutz und Absperrungen aus Schienenstücken als Bastelanregungen

Meisterschule Modellbahn

Bahnverkehr – Wagenladungen
Holztransport per Bahn ab Seite **88**
Zu den typischen Ladegütern gehört Holz – sei es als Stamm- oder als Schnittholz

Bahnbauwerke – Bahnhöfe
Wo die Bahn nur hält
Genauso wie beim Vorbild können auch im Kleinen Haltepunkte eine wichtige Rolle im Betriebsablauf spielen

Industrie und Gewerbe – Gebäude
Lasercut-Skelettbau
Der vorgestellte Eigenbau ist ein Baukastensystem, das sich individuell anpassen lässt

80 Modell vom Discounter
Vor über zehn Jahren gab es bei Aldi Nord eine vorbildgerechte Ausführung der DHG 500, die optisch die Original-Märklin-Lok übertraf

82 Dampflokgiganten Nordamerikas
Verglichen & gemessen: H0-Challenger-Malletloks von Athearn/Genesis, Märklin/Trix und MTH im Test

106 Decoder-Baukastensystem
Das Qdecoder-Modul ZA3-Base kann durch Aufsteckplatinen für verschiedene Einsatzgebiete angepasst werden. Wir haben das im Praxistest erprobt

112 Gartenbahnen unterm Hallendach
Unser Reisetipp nach Mülheim an der Ruhr zum „Tag des Modellbahners" am 2. Dezember und viele weitere Ausstellungstermine zu diesem Anlass

128 DB-Motive kompakt gebaut
Zwar nennt sich diese H0-Anlage „Ottbergen", doch hat sie nicht viel mit dem Vorbild gemein. Trotzdem bieten die zweieinhalb Quadratmeter Bundesbahn-Idylle pur

134 Heimeliges im Advent
Die Weihnachtszeit naht. Ehe das erste Lichtlein am Adventskranz brennt, wäre noch Zeit, die originelle Idee unseres Lesers Karl Dorfmeister umzusetzen

Bodo Schulz

Nach der Wende waren die U-Boote so richtig gefordert: Teilweise in Doppeltraktion kamen die Rumänien-Importe im Ost-West-Verkehr auch nach Berlin, wie hier 119 026 mit einer Schwesterlok vor einem InterRegio

DB Nostalgie 1997

Dampf an allen Ecken und Enden

Vor 20 Jahren blies die Deutsche Bahn zur neuen Offensive im Nostalgieverkehr. Von Frühjahr bis Ende 1997 fuhren Dampfsonderzüge auf 13 Kurzstrecken. Eindrucksvolle Loks und engagierte Personale sorgten für denkwürdige Erlebnisse. Obwohl der Erfolg der Fahrten letztlich ausblieb

Es war schon eine dicke Überraschung, als die Deutsche Bahn AG ihr Nostalgie-Fahrtenprogramm für 1997 ankündigte. Dampfzugfahrten konnte man bereits seit einigen Jahren erleben – aber diesmal nicht nur bei großen Tagestouren, sondern vor allem auf Kurzstrecken, in mehreren Regionen und über mehrere Wochenenden hinweg. Überall im Land luden Dampflokomotiven vor altertümlichen Personenwagen zur Mitfahrt ein.

Von der Ostsee bis zu den Alpen

Entsprechend fieberte ich dem Programmheft entgegen. Ich wollte ja wissen, für welche Strecken und Lokomotiven sich die Deutsche Bahn entschieden hatte! Anfang 1997 war es endlich soweit. Die Fahrpläne lagen an den Fahrkartenschaltern aus und auch im damals noch ziemlich jungen Internet konnten wir alle notwendigen Informationen abrufen. Tatsächlich: Von der Ostseeküste bis zum Alpenrand sollte es ab dem Frühjahr auf insgesamt 13 Strecken dampfen.

Zu der Auswahl gehörte die wunderschöne Ahrtalbahn zwischen Remagen und Kreuzberg. Formsignale regelten hier den Verkehr und die klassischen Telegrafenmasten säumten den Weg. Damit nicht genug: Das Dampfross, welches hier an ausgewählten Wochenenden die Nostalgiezüge ziehen sollte, war eine 62! Im Westen hatten nur die Älteren diese majestätische Tenderlok noch „in echt“ zu Gesicht bekommen. Bei der Bundesbahn war die Baureihe bis 1956 abgestellt worden. Anders bei der Reichsbahn, die letzte Exemplare der Splittergattung bis 1972 im Bestand führte.

Zur 62er ins Ahrtal

Am Samstag, dem 27. September 1997, wollten ein Freund und ich dabei sein, wenn die 62 015 ihren Nostalgiezug von Remagen nach Kreuzberg und zurück brachte. In den frühen Morgenstunden waren wir von Schwelm in Richtung Rheinland-Pfalz gestartet, doch der alte Opel Kadett meines Begleiters machte nicht so richtig mit. Immer lautere

Reparatur an einem Spitzenlicht der 62 015. Liebevoll betreut das Personal seine Lok
Dirk Höllerhage

Zu den Fahrten bot die DB diverse Souvenirs an, wie zum Beispiel diese kleinen Zuglaufschilder *Slg. Willy Grübner*

Formsignale, Telegrafenmasten und dazu eine schnelle Personenzugtenderlok mit mächtiger Geräuschkulisse: So sahen die Nostalgiefahrten auf der Ahrtalbahn aus. Bild in Dernau, September 1997 *Dirk Höllerhage*

Geräusche drangen aus dem Motorblock, in Oberwinter riss an einer Bodenwelle der Krümmer fast vollständig ab. Der Wagen röhrte wie eine Diesellok unter Volllast. Also rechts ran und versuchen, das Problem zu beheben. Kaum hatten wir uns lamentierend unter die geöffnete Motorhaube gebeugt, da vernahm ich aus der Ferne einen langgezogenen Pfiff. Das war doch eine Dampflok! Instinktiv griff ich zur Kamera und stürmte Hals über Kopf den Bahndamm hinauf. Tatsächlich: Da kam ein schwarzes Ungetüm auf mich zugejagt. Es war die Überführung des Nostalgie-Wagenparks von Köln nach Remagen mit 62 015 an der Spitze. Kaum zu glauben: Ich konnte die 2' C 2'-Lok fast an ihrer alten Wirkungsstätte im Rheintal erleben!

Drei Eisenbahner und ein Rittersmann in Kreuzberg an der Ahr. Touristische Einlagen wie diese schmückten die Fahrten aus (Bild vom September 1997) *Dirk Höllerhage*

Die notdürftige Reparatur am Automobil benötigte mehr Zeit als gedacht und so erwischten wir die herrliche Fuhre erst wieder in Dernau. Kaum hatte das alte Signal seinen rot-weißen Flügel in den blauen Morgenhimmel gereckt, brach hinten am Bahnsteig ein wahres Gewitter los. Der harte Auspuffschlag der 62er. Das schwarze Stahltier tobte aus dem Bahnhof heraus, um die fünf Minuten Verspätung so bald wie möglich wieder einzufahren. Tja, wir hatten es mit einer schnellen Personenzuglok zu tun – zu schnell für uns und unseren fahrbaren Untersatz. Erst in Kreuzberg bekamen wir die spurtstarke Maschine wieder zu Gesicht.

Und das war nicht alles. Kaum hatte sich die Lokmannschaft für ein Foto vor die Pufferbohle gestellt, gesellte sich ein Ritter mit eiserner Rüstung und Keule wie selbstverständlich dazu. Kleine touristische Einlage, die aber keinen störte. Im Gegenteil: überall begeisterte Väter, verzückte Großeltern, strahlende Kinderaugen. Kameraauslöser klickten unentwegt. Für viele hier schien die Dampflokzeit fast so lange her wie das Mittelalter.

Unterwegs im Umbauwagen

Da die 62 nach dem Umsetzen Tender voran lief, war sie zum Fotografieren nicht mehr so attraktiv. Das bot mir die Chance, in den dreiachsigen Umbauwagen mitzufahren. Wie oft hatte ich diese früher auf dem Weg zur Schule erlebt. In den Nostalgiezug eingestiegen, versank ich auch gleich in Erinnerungen: hingekritzelte Hausaufgaben, die heimliche Zigarette auf der Toilette ... erst ein Bremsenquietschen holte mich in den Alltag zurück. Viel zu schnell hatten wir Remagen erreicht. Wie gesagt, die 62 ist eine schnelle Lok.

Während der Fahrten kümmerten sich die Personale liebevoll um die Maschinen; einige Loks und

Die DB-Schnellzuglok 01 1100 war 1997 bei Fahrten im Ruhrgebiet im Einsatz *Michael Hubrich*

Die Tenderlok 62 015 lässt sich in Remagen vom interessierten Publikum bestaunen. In den Bahnhöfen zogen die Dampfrösser die Blicke magisch an (Foto vom Sept. 1997) *Dirk Höllerhage*

Beim „Nahedampfstern" setzte die Deutsche Bahn Maschinen der Reichsbahn ein. Hier steht die Rekolok 50 3501 im Bahnhof Idar-Oberstein *Patric Kaufmann*

Leute hatte man aus entfernten Regionen für den Einsatz geholt. Mit fachmännischem Blick liefen die Eisenbahner im Endbahnhof um ihre gut gepflegten „Rösser", ölten hier etwas am Gestänge, prüften da eine Pumpe. Zwischendurch nahmen sie sich Zeit für die Reisenden. Scharenweise warteten die schon am Bahnsteig darauf, einmal in den Führerstand klettern zu dürfen, was ihnen Lokführer und Heizer großzügig gestatteten. Das war Eisenbahn von anno dazumal, live, in Farbe und zum Anfassen – einfach phänomenal.

So wie im Ahrtal gaben Dampfloks und Wagen noch in anderen Gebieten ein ansprechendes Bild ab. Beim „Nahedampfstern" etwa waren es die Güterzugathleten 44 1093 und 50 3501, die im Oktober/November 1997 Reisezüge von Saarbrücken nach Bad Kreuznach und zurück bespannten.

Der Funke zündet nicht

Allerdings wollte der Funke bei dem Museumsprogramm nicht so richtig überspringen. Plakate und Broschüren an den Bahnhöfen der Strecke hatten auf den „Nahedampfstern" aufmerksam gemacht, doch der Zuspruch blieb eher mäßig – ein Effekt, der sich nicht nur dort zeigte. Sicher, die Lokomotivauswahl war bei dem ambitionierten Veranstaltungskalender nicht immer gelungen. Die Reichsbahn-Rekolok 50.35 passte nicht gerade ins holsteinische Malente-Gremsmühlen, ebenso wenig wie der „DDR-Jumbo" 44 1093 nach Oberbayern. Doch das monierten wohl nur eingefleischte Fans.

Viel wahrscheinlicher war, dass die Werbung der DB nicht ausreichte. Abseits der Dampfzugstrecken erfuhr man bisweilen nur spärlich von den Aktionen. Womöglich gab es auch eine Sättigung: Bei 13 Strecken kam die einzelne weniger zur Geltung – und nach den Fahrten in den Jahren zuvor wirkten Dampfzüge nicht mehr so sensationell. Dazu dürften die nicht gerade günstigen Preise für die Fahrten 1997 manchen abgeschreckt haben.

Letztlich änderte die Bahn AG bald ihren Kurs. Das neue Dampfzugprogramm mit den Kurzstreckenfahrten verschwand in den Folgejahren fast so schnell, wie es gekommen war. Und damit das DB-Dampfprogramm überhaupt. Was bleibt, ist die Erinnerung. Gerade an 1997, als es an allen Ecken und Enden dampfte. *Dirk Höllerhage/GM; Mitarbeit: Patric Kaufmann*

Themenfahrten und zusätzliche Programmpunkte bereicherten das Nostalgieangebot

Deutsche Bahn DB

BahnTours

Nostalgiereisen '97

TEDDYBÄRS - PICKNICK;

das Dampfzug-Erlebnis im Odenwald

Am Sonntag, 03. August 1997 und Samstag, 23. August 1997 fährt der Dampfzug von Frankfurt zu Teddybärs Picknick.

Jedes Kind, das seinen Plüschteddy mitbringt, fährt umsonst!

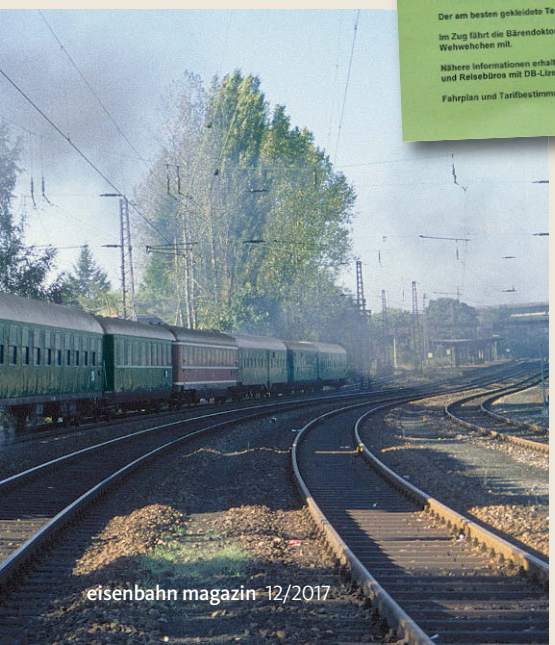
Der am besten gekleidete Teddy gewinnt einen Preis.

Im Zug fährt die Bärendoktorin für alle großen und kleinen Wehwehchen mit.

Nähere Informationen erhalten Sie bei allen Fahrkartenausgaben und Reisebüros mit DB-Lizenz.

Fahrplan und Tarifbestimmungen siehe Rückseite

Eine DR-44 mit einem bunten Zug – vielleicht nicht typisch, aber doch faszinierend. Lok 44 1093 beim Einsatz im Nahetal, 1997 *Patric Kaufmann, Slg. Karl Laumann (r.)*



Auch in Oberbayern war 44 1093 während der Nostalgiesaison 1997 zu Gast. Der Güterzugriese fuhr Sonderzüge auf der Strecke zwischen Starnberg und Kochel *Michael Hubrich*

■ Diesellok-Porträt der DR-Baureihe 119

U-Boote für die Reichsbahn

Sie fuhren in den späten Jahren der DR fast überall, in der Nachwendezeit kamen sogar noch neue Aufgabengebiete hinzu. Dabei waren die in Rumänien gebauten Dieselloks der Baureihe 119 lange Zeit verrufen: Sie kamen nicht richtig in Gang und kosteten die Reichsbahn Unsummen. Erst aufwendige Umbauten machten die Zweimotorern zu recht zuverlässigen Maschinen

In der Lokleitung des Bahnbetriebswerkes Halberstadt am 1. Oktober 1984: Der Blick auf den Dispo-Bogen lässt den Lokleiter verzweifeln. Von den insgesamt neun fabrikneuen Maschinen der Baureihe 119 sind lediglich drei einsatzbereit. Damit kann er heute zwar den dreitägigen Umlauf bestreiten, doch morgen? 119 149 soll entsprechend einer Anordnung der Direktion umgehend an das Bw Salzwedel übergeben werden. Also plant der Lokleiter für den nächsten Tag wieder eine der noch vorhandenen Babelsberger Maschinen der Baureihe 118 ein und schließt damit abermals eine Lücke im Dienstplan 2.

Das ist nichts Ungewöhnliches für die Lokleiter und die Eisenbahner in der Werkstatt. Immer wieder fallen bei der Baureihe 119 die Motoren aus, versagen die Kühlwasserpumpen den Dienst oder reißen die Abgaskrümmer. Ersatzteile sind Mangelware. Daher müssen die Schlosser die benötigten Teile aus anderen Loks ausbauen. Die Eisenbahner des Bw Halberstadt wissen, dass es in den anderen Heimatdienststellen der Baureihe 119 – Gera, Halle G, Kamenz, Oebisfelde, Saalfeld, Schwerin oder auch Probstzella – nicht anders ausschaut. Die Ursachen sind bekannt: Die zahllosen Fertigungsmängel des Herstellers, der Lokomotivfabrik „23. August“ in Bukarest. Doch warum kaufte die Deutsche Reichsbahn überhaupt eine dieselhydraulische Maschine für den Streckendienst aus Rumänien zu?

» Internationale Festlegungen des RGW bescherten der Reichsbahn den unglücklichen Rumänien-Import der Baureihe 119

Gründe für den Balkan-Import

Der Ministerrat der DDR legte den Grundstein für diese folgenschwere und teure Fehlentscheidung bereits Ende der 1960er-Jahre. Zu diesem Zeitpunkt trieb die DR den Strukturwandel in der Zugförderung mit Hochdruck voran. Mit der Serienlieferung der Baureihen V 100 (ab 1967) und V 180² (ab 1966) konnten deutliche Fortschritte beim Traktionswechsel erzielt werden.

Dank der Baureihe V 180², die mit ihrer Achsfahrmasse von 15,6 Tonnen freizügig auf Haupt- und Nebenbahnen einsetzbar war, konnten zahlreiche Dampfloks im mittelschweren Reise- und Güter-