

5
89

transpress

modell eisenbahner

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

Schmalspurige
Werkbahnen



Harzdiesel im Versuchseinsatz

Seit Ende vergangenen Jahres befinden sich die ersten zwei Schmalspurdiesellokomotiven der Baureihe 199.8 auf dem Harzer Schmalspurnetz. „me“ berichtete hierüber bereits in den Hefen 12/88, 2/89 und 4/89. Besonders das noch ungewohnte Erscheinungsbild dieser neuen Vertreter der Dieseltraktion auf schmalen Gleisen reizen zu einem Vergleich mit den traditionellen Schmalspurfahrzeugen. Impressionen davon soll unsere erste Farbbildseite vermitteln.

1 Die ersten beiden Maschinen der Baureihe 199.8 in ihrem neuen Heimat-Bw; 199 863 und 199 871 am 16. Februar 1989 in Wernigerode Westerntor

2 David (99 7234) vor Goliath (199 871) – ein Größenvergleich, an den man sich noch gewöhnen muß.

3 Eine der beiden Dieselloks befand sich bereits Mitte Februar täglich im Streckendienst. Bei Ilfeld war die 199 863 am 17. Februar 1989 mit P 14407 unterwegs. Bis dahin hatte diese Maschine bereits 3 300 km auf dem Harzer Schmalspurnetz absolviert.

Fotos: W. Drescher, Jena

3



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
38. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leser schreiben, meinen, fragen und antworten Lesermeinungen zu den MBS	2 25
junior	Ein Diplom für die Waldeisenbahn / TT-Heimanlage / Eine Exkursion nach Werdau	16
dmv teilt mit	Verbandsinformationen / wer hat – wer braucht?	26
anzeigen	suche/biete/tausche	27

eisenbahn

mosaik	Geschichte eines Speisewagens	3
historie	150 Jahre Eisenbahn Leipzig–Dresden 1. Teil	13
fahrzeugarchiv	Schmalspurige Standarddiesellokomotiven	4

nahverkehr

international	Metro – einmal anders Straßenbahn und Obus in San Francisco / Ein neuer Straßenbahnbetrieb – Grenoble	10 12
----------------------	---	----------

modellbahn

anlage	Eine „Oldtimer“-Anlage in der Nenngröße 0	20
tips	Erweiterter Triebfahrzeugpark Umbau der TT-BR 110 in die TT-BR 111 Neuer TT-Sattelaufleger / Automodelle nach ČSSR-Vorbildern	18 25 28
vorbild-modell	Wagen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie 3. Teil (Schluß)	22

Titelbild

Rangierarbeiten auf der Harzquerbahn mit der Schmalspurdiesellokomotive 199 871. Dieses Motiv gestaltete unser Leser Frank Tinius auf seiner H0_m-Anlage. Auf das Umbaumodell wird „me“ noch näher eingehen, und über den Versuchseinsatz des Vorbilds können Sie sich, liebe Leser, auf der gegenüberliegenden Seite informieren.

Foto: H. W. Pohl, Berlin

Redaktion

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
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, Simon-Dach-Str. 10, Berlin,
1035, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR



Redaktionsbeirat

Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahnbau-Ingenieur Ober-
ingenieur Günter Fromm, Erfurt
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
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
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
Ulrich Schulz, Neubrandenburg
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm,
Berlin

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Der „modelleisenbahner“ erscheint
monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, PSF 160,
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen –
auch auszugsweise – ist nur
mit Zustimmung der betreffenden
Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 3. 4. 1989
Geplante Auslieferung: 5. 5. 1989
Geplante Auslieferung des Heftes
6/89: 7. 6. 1989

Bezugsmöglichkeiten

DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten. BRD und Berlin (West): Örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel. Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Anzeigenverwaltung

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

Leser schreiben ...

Bis zum 2. Juli 1989 geöffnet

Wie bereits im Heft 2/89 angekündigt, informiert seit 5. April 1989 im Verkehrsmuseum Dresden eine Sonderausstellung über das 150jährige Bestehen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE). Auf einer Fläche von 410 m² werden vier Entwicklungsetappen dieser ältesten deutschen Fernreisebahn gezeigt. Der erste Komplex stellt die Entwicklung bis 1876 dar, im zweiten Komplex erfährt der Besucher Einzelheiten über den Zeitraum von 1876 bis 1920, im dritten Komplex von 1920 bis 1945 und im vierten Komplex von 1945 bis 1989. Im Vestbül des Hauses wird das Wirken von Friedrich List gewürdigt. Über diesen Eisenbahnpionier kann im Rahmen der Friedrich-List-Ehrung der DDR vom 8. August 1989 bis Jahresende eine weitere Sonderausstellung besichtigt werden. Ein Besuch lohnt sich auf alle Fälle. Bis zum 2. Juli 1989 ist die LDE-Sonderausstellung geöffnet.

VMD

Module im Kommen

Seit dem ersten Modul-Treffen im Januar 1988 in Stendal (s. „me“ 1/88, S. 23) ist ein ständiger Erfahrungsaustausch über die Modulbauweise, speziell für eingleisige Module in der Nenngröße H0, zwischen Vertretern der DMV-Arbeitsgemeinschaften 1/13 „Weinbergsweg“ Berlin, 1/29 Berlin/1/40 „Ruppiner Eisenbahn“ Berlin, 3/42 Marienberg, 3/72 Annaberg-Buchholz, 3/106 Dresden, 3/115 Dresden, 5/32 Neubrandenburg, 7/32 Stendal und 7/82 Salzwedel in Gang gekommen.

Als wichtigste Ergebnisse des dritten Treffens im Februar 1989 sind zu nennen:

– Übergabe des Modul-Vorschlags „DMV-Grundstandard für eingleisige Module in der

Nenngröße H0“ an die Technische Kommission beim Präsidium des DMV.

– Einigung auf verschiedene Empfehlungen, die bei Modul-Systemen für eingleisige H0-Module berücksichtigt werden sollten.

Über die genannten Punkte wird „me“ demnächst berichten.
L. Neve, Berlin

Cottbuser Modellbauer tauschten Erfahrungen aus

Am 25. Februar 1989 fand ein Erfahrungsaustausch der Modellbauer des DMV-Bezirksvorstandes Cottbus statt.

Zu Beginn würdigte der Vorsitzende der Wettbewerbskommission, Freund Schwerdtner, die Teilnehmer des Bezirksmodell-eisenbahnwettbewerbs sowie die Preisträger des internationalen Wettbewerbs 1988 in Warschau und gab Hinweise für den Wettbewerb 1989.

Im Rahmen der Veranstaltung wurde ein Film über Entstehung, Betrieb und Perspektive der Zittauer Schmalspurbahn gezeigt. Danach sprach Modellbauspezialist Ralf Stark aus Dresden über seine

wand der Personenwagen unterhalb der Fensterreihe war nur anfänglich silbergrau. Nach kurzer Zeit wurde er ebenfalls achatgrau.

Seit ein bis zwei Jahren sind bei zahlreichen Personenwagen die Einstiegtüren rot gestrichen.

Das Anstrichschema der vom VEB PREFO Dresden angebotenen MÁV-Reisezugwagen in H0 (blau mit elfenbeinweißem

Längsband mit Aufschrift MÁV in Wagenmitte) stellt nur eine Übergangsform dar, die in den

letzten Jahren der „schwarzen“ Wagenära, etwa 1974/75, für

Wagen der internationalen und Städtesschnellzüge eingeführt

wurde, aber nach Inkrafttreten der jetzt gültigen Anstrichvorschrift bald verschwand. Diese

Wagen können daher vorbildgetreu nur auf solchen Anlagen

eingesetzt werden, die sich genau in die ziemlich kurze Periode zwischen 1974 und 1978

einordnen lassen.

Der an den Stirnwänden und Wagenseiten auf die Dachränder

hochgezogene Anstrich wird auch beim neuen Anstrich-

schema in dieser Art verwendet. Der Längsstreifen über der Fen-

wie die Bahn im Volksmund hieß, wurde im Jahre 1906 von der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn gebaut, 1949 von der DR übernommen und am 1. Juni 1969 stillgelegt. Können Freunde mir mit Fotos, Dokumenten oder anderen Informationen helfen?

Text und Foto:

U. Bergmann, Thiestraße 8, Weddersleben, 4301

Leser fragen ...

Nenngröße S/S₀ nicht vergessen

Im Heft 10/86 habe ich gelesen, daß die AG 3/55 Kreischa die Absicht hat, Modelle in dieser

Nenngröße zu bauen. Ich freue mich sehr darauf. Vor einigen

Jahren habe auch ich die ersten Vorbereitungen zum Bau einer

S/S₀-Anlage begonnen. 1987 ging das Bauen los. Erstes Modell ist ein offener Güterwagen

der PKP aus dem Jahre 1947.

Jetzt baue ich einen Kühlwagen der PKP.

Ich meine, diese fast vergessene Nenngröße sollte auf unsere

Anlagen zurückkehren. Wer kann mir helfen? Ich suche genaue

Zeichnungen und Fotos von Dampflokomotiven, Wagen, Gebäuden und Zubehör aus den

Jahren 1890–1960.

Witold Brejlak, ul. Grunwaldzka 19–21, 10-123

Olstyn, VR Polen

Leser antworten ...

ADLER kann rollen

– „me“ 1/89, S. 3 –

Es ist uns ein Bedürfnis, allen Freunden recht herzlich zu danken, die unseren Hilferuf im

„me“ beantworteten. Da es nicht möglich ist, allen Freunden einzeln zu schreiben, möchten wir

das auf diesem Wege tun. Wir hoffen, daß die Informationen

und Zusendungen eines Tages den ADLER zum Rollen bringen.

J. Heuer, AG 4/38 des DMV, Weißenfels

April, April ...

– „me“ 4/89, S. 3 –

Eine DR-Dampfspeicher-Lokomotive 80 201 gab und gibt es natürlich nicht. Viele Leser

merkten das sofort, andere ließen sich ins Bockshorn jagen!

Für alle Zuschriften zur 80 201 bedanken wir uns ebenso wie

bei Gotthard Paul aus Hoyerswerda, der diese gute Idee in

Wort und Bild umsetzte.

Die Redaktion



Erfahrungen beim Bau von Modellen, für die er hauptsächlich handelsübliche Polystyrolteile verwendet und daraus solche Modelle baute wie die 18 314, die BR 58³⁰, 65¹⁰, 93 und 94.

Für alle 40 Interessierten, die sich aus 22 Arbeitsgemeinschaften eingefunden hatten, stellte Ralf Stark seine Bautechnologie vor.

Außerdem hatten zahlreiche Freunde selbstgebaute oder umgebaute Modelle mitgebracht.

Um die Breitenwirksamkeit und den Erfahrungsaustausch weiter zu verbessern, wird 1989 allen

Teilnehmern des Modellbahnwettbewerbes die Möglichkeit gegeben, an der

Juryberatung teilzunehmen.
S. Brogitter, Kodersdorf

Farben an MÁV-Reisezugwagen

– „me“ 12/88, S. 4 –
Der Längsstreifen an der Seiten-

sterreihe der 1.-Klasse-Wagen war nicht weiß, sondern gelb.

Diese gelbe Kennzeichnung der 1. Klasse wird auch heute unver-

ändert weitergeführt.

T. Várfalvi, Budapest

Leser schreiben und fragen ...

Zahnradstangen entdeckt

Bei meinen Forschungen über die Geschichte der ehemaligen

Strecke Thale Bodetal–Thale Nord–Quedlinburg habe ich auf

dem ehemaligen Bahnhof Warnstedt eine kleine Entdeckung gemacht.

Die Bahnsteigkante besteht heute noch aus Zahn-

stangensegmenten der Rübeldambahn (siehe Bild, aufgenommen

am 14. April 1988). Ebenfalls waren in Langenstein die Ladestra-

ßeneinfassung und in Derenburg die Bahnsteigkante aus solchen

Segmenten, die inzwischen verschwunden sind. Die „Quecke“,

Löschstellen



Interessant! Wo sind dann die Durslöschstellen?
Eingesandt von W. Weidlich, Affalter

Wolfgang Theurich, Görlitz und
Wolfgang Hensel (DMV), Berlin

Geschichte eines Speisewagens

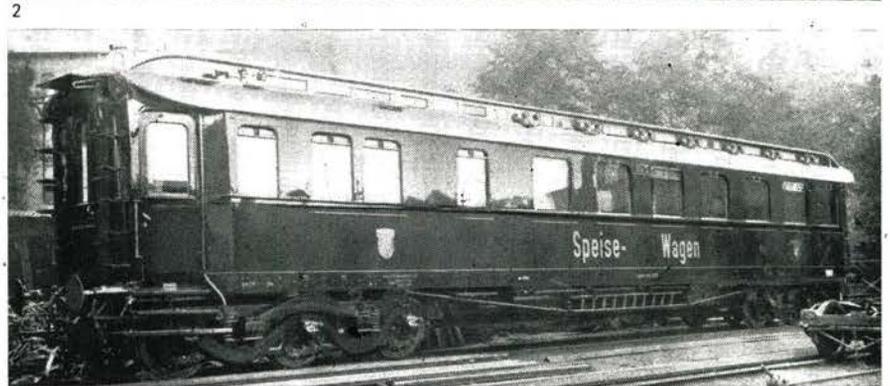
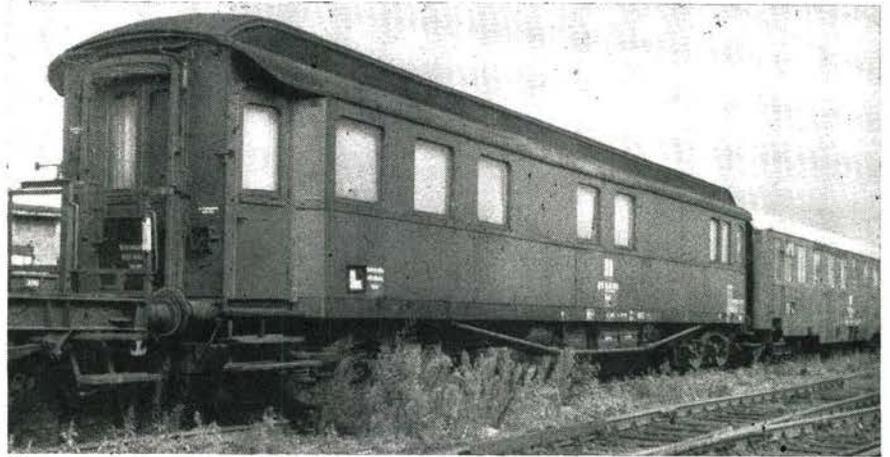
In vielen Fällen handelt es sich bei Bahndienstwagen um Fahrzeuge, die nach ihrer Ausmusterung aus dem öffentlichen Betriebsdienst für innerbetriebliche Zwecke der Eisenbahn weiter benutzt werden. Zu ihnen gehört auch der Wagen 60 50 99-66 760-8. Fast unscheinbar stand er mit seinem grünen Außenanstrich bis September 1988 auf dem Magdeburger Hauptbahnhof (Abb. 1). Keinesfalls sah man dem Wagen seine 75jährige Geschichte an. Verfolgen wir sie.

Hergestellt wurde das Fahrzeug als sechssachsiger Speisewagen WR 6ü 1913 in Görlitz und kostete 55 810 Mark. Mit 20 vierachsigen und zwei weiteren sechssachsigen Speisewagen gehörte er dem Eisenbahn-Speisewagenbetrieb G. Riffelmann, Inhaber G. Riffelmann und A. Klicks, Berlin. Der Wagen erhielt die Nummer 0972 und gehörte als Privatwagen zur Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt am Main. Bei einer Länge über Puffer von 20 520 mm betrug seine Eigenmasse 51,4 t. In zwei Speiseräumen und einem Sonderabteil waren 40 Sitzplätze vorhanden. Wie zur damaligen Zeit noch üblich, berücksichtigte man neben Küche und Anrichte auch eine Toilette. Das Laufwerk bestand aus zwei dreiachsigen Drehgestellen amerikanischer Bauart (Abb. 2). Im Jahre 1917 übernahm die neu gegründete MITROPA auch die Speisewagen der bis dahin tätigen Speisewagenbetriebe. Unser Wagen gehörte dazu und bekam die neue Wagennummer WR 222 der MITROPA. 1926 erhielt das Fahrzeug im MITROPA-Werk Gotha eine Generalreparatur. Bedingt durch den zweiten Weltkrieg mußte die MITROPA 1942 ihren Speisewagendienst gänzlich einstellen. Die Speisewagen wurden abgestellt und teilweise umgebaut. Aus dem WR 222 entstand bei der Firma Westwaggon in Köln ein Reisezugwagen der 3. Klasse mit 72 Sitzplätzen. Ab 1944 gehörte das Fahrzeug als C 6ü mit der Bezeichnung 19790 Ost zum Bestand der DR. Nach 1945 verblieb der Wagen bei der DR als C 6ü und verkehrte zunächst als 19790, später als 17790 Greifswald.

Der zweite Weltkrieg hatte auch im Fahrzeugpark der MITROPA seine

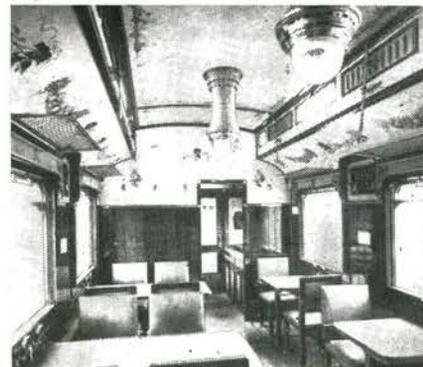
Spuren hinterlassen. Beschädigte Speise- und Schlafwagen mußten neu aufgebaut werden. In den Folgejahren wurde der Bestand durch Umbauten erweitert. 1954 entstand auch aus dem C 6ü 17790 Greifswald wieder ein Speisewagen. Allerdings handelte es sich nun nicht mehr um einen Vollspeise-, sondern um einen sogenannten Halbspeisewagen. Bis zur Abschaffung der 3. Klasse ab 1956 war er dann als CR 6ü mit der Nummer 10263, danach als BR 6ü, und ab 1958 mit der Nummer 026-203 im Einsatz. Beheimatet wurde der Wagen zunächst in Halle (Saale), es folgten Dresden und zuletzt Berlin.

1965, nach 52 Betriebsjahren, konnte das Fahrzeug aus dem Reisezugwagenbestand ausgemustert werden. Bevor der Wagen Bahndienstzwecken diente, nutzte man ihn einige Zeit als Warterraum im Bahnhof Herrnburg (KBS 782). Mit einem Blick in diesen Wagen als BR 6ü 026-203 (Abb. 4) verabschieden wir uns von diesem Eisenbahnfahrzeug, einem weiteren Sachzeugen der Eisenbahngeschichte. Überführt in den Bestand historischer Fahrzeuge des Verkehrsmuseums Dresden, wird auch dieser Veteran der Nachwelt erhalten bleiben und zu gegebener Zeit in seinem Ursprungszustand aufgebaut werden.



1 Bahndienstwagen 60 50 99-66 760-8 auf dem Abstellgleis des Magdeburger Hauptbahnhofs im August 1988

2 Sechssachsiger Speisewagen des Eisenbahn-Speisewagenbetriebes G. Riffelmann vor seiner Auslieferung aus Görlitz im September 1913



3 Blick in den Speiseraum des Speisewagens 0972
4 Inneneinrichtung des BR 6ü 026-203 nach dem Umbau im Jahre 1954

Fotos: W. Hensel, Berlin (1); Sammlung W. Theurich, Görlitz (Werkfoto Görlitz) (2 und 3); Sammlung W. Theurich, Görlitz (Werkfoto Gotha) (4)



Holger Neumann und Henry Burde (DMV), Halle-Neustadt

Schmalspurige Standarddiesel-lokomotiven

In unserem Land gibt es noch eine Reihe schmalspuriger Werkbahnen mit den Spurweiten 500, 600, 630, 700, 750, 800, 860, 900 und 1000 mm. Die dort eingesetzten Lokomotiven weisen eine große Typenvielfalt auf, wobei die Dampf- und E-Traktion äußerst selten geworden ist. (Die umfangreichen elektrisch betriebenen Streckennetze der Braunkohlenkombinate und der Untertagebaue sind hierbei nicht berücksichtigt.) Von den Diesellokomotiven der Vorkriegsproduktion existieren lediglich noch die Bauarten EL 105 (Jung), OMZ 117 (Deutz) und RL 1 (Orenstein & Koppel) in nennenswerter Stückzahl. Im folgenden werden jene Bauarten vorgestellt, die heute – inzwischen teilweise umgebaut – etwa drei Viertel des in der DDR vorhandenen Gesamtbestandes bilden. Eine beachtliche Anzahl der Maschinen wurde in den zurückliegenden vier Jahrzehnten im VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Potsdam-Babelsberg (LKM) gebaut. Sie präsentieren somit einen Teil des Schienenfahrzeugbaus in der 40jährigen DDR.

Das Typenprogramm des LKM

In den schweren Jahren des Neuaufbaus unserer Volkswirtschaft bildeten schienengebundene Verkehrsmittel die Basis des Transportwesens. Andere Verkehrsträger standen kaum zur Verfügung. Doch die Betriebsmittel aus der Kriegs- und Vorkriegszeit, insbesondere die Lokomotiven, waren stark ver-

schlissen, die Typenvielfalt erschwerte die Unterhaltung zusätzlich. 1949 begann daher der LKM mit dem Bau von Diesellokomotiven für Anschluß- und Werkbahnen. In diesem Zusammenhang wurde ein entsprechendes Typenprogramm entwickelt, das neben regelspurigen und schmalspurigen Lokomotiven auch solche für den schmalspurigen Untertagebetrieb mit weitgehend vereinheitlichten Bauteilen enthielt. Bis 1960 baute der LKM fast 2700 Lokomotiven, darunter eine große Anzahl für den Export.

Die Baureihe Ns 1

Ursprünglich als 15-PS-Lokomotive konzipiert, wurde sie jedoch als 10-PS-Maschine gebaut, da der vorgesehene Motor zunächst nicht zur Verfügung stand. Sie ist heute die typische Baureihe für Bahnen mit geringem Lastaufkommen und primitiven Gleisverhältnissen oder für den Rangierdienst. Die Produktion endete 1960.

Farbgebung: Rahmen und Fahrwerk – schwarz oder grau, Aufbauten – rotbraun, grau oder grün.

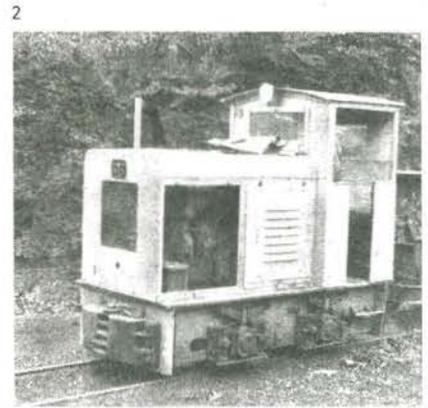


Tabelle 1 LKM-Typenprogramm für Kleindiesellokomotiven¹⁾

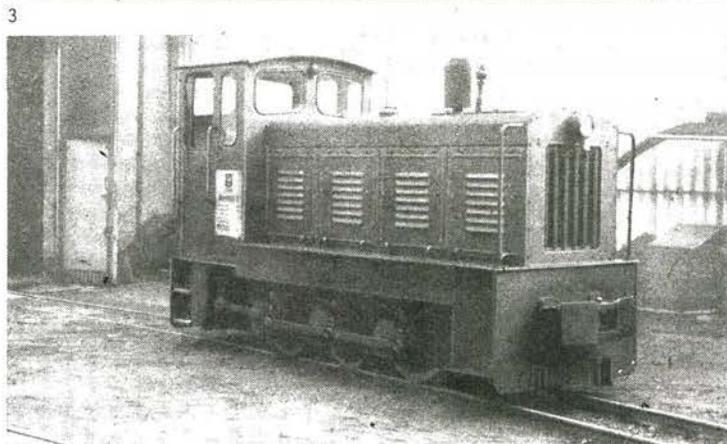
Baureihe ²⁾	Anzahl (Stück)	gebaut von-bis	Spurweite (mm)	Leistung (PS) ⁴⁾
Ns 1	699	1952-1960	500-600	10/15
N 2	11	1951-1952	1435	30
Ns 2	1256	1950-1959	485-760	30
Ns 2f, h				
Ns g 2	9	1951-1952	500-600	30
N 3	112 (?)	1952-1956	1435	60
Ns 3d, e, f, h, P	275 (?)	1951-1960	600-1000	60
Nsg 3	3	1954	600-630	60
N 4	256	1952-1958	1435	90
Ns 4	29	1954-1957	600-760	90
Ns 4c ³⁾	26	1957-1959	900-1000	90

- 1) Die Tabelle enthält nur die Serienlokomotiven. Innerhalb der Serien gab es abweichende Varianten. Zum Beispiel wurde eine N4 mit einem 75-PS-Motor ausgeliefert. Diese Baureihe ist in diesem Beitrag nicht weiter erwähnt.
- 2) Bedeutung der Kleinbuchstaben: s – Schmalspur; g – Untertagelokomotiven
Die übrigen Buchstaben kennzeichnen unterschiedliche Spurweitengruppen und Ausführungen der Führerhäuser.
- 3) Die Baureihe Ns 4c entspricht als Übergangsbauf orm zur V 10 C dieser äußerlich weitestgehend. Die V 10 C selbst gehört bereits zum zweiten Diesellokotypenprogramm (V 10 B bis V 240).
- 4) Die Leistung ist in der damals gültigen Einheit PS angegeben (10 PS = 7,36 kW).

Tabelle 2 Technische Daten der Kleindiesellokomotiven

Baureihe	Ns 1	Ns 2	Ns 2f	Ns 2h	Ns 3	Ns 4	V 10 C	BN 15 R	BN 30 R	BND 30	LDI-45	
Spurweiten ¹⁾	mm 500 - 600	485 - 760	485 - 600	600 - 760	600 - 760	900 ²⁾ - 760	600 - 762	900 - 1067	500 - 600	500 - 760	450 - 600	570 - 630
Achsfolge	B	B	B	B	B	C	C	C	B	B	B	B
Antrieb	me, Ke	me, St	me, St	me, St	me, St	hy, St	hy, St	hy, St	me, Ke	me, Ke	me, Ke	me, Ke
Leistung	PS 10	30	30	30	60	90	102	102	15	30	30	45
Geschwindigkeit (maximal)	km/h 8	8	12	12	15	24	24	24	12	12	14	12
Dienstmasse	t 2,8	6,2	6,2	6,5	11	15	16	16	3,1	5,4	6,2	6,55
LÜP	mm 2320	3040	3090	3480	4630	5340	5340	5340	2200	2970	3775	4150
Höhe über SO	mm 1420 ⁵⁾	2300	2300	2590	2667	2660	2730	2730	1365	2030	1480 ⁷⁾	2440
Breite	mm 1020	1300	1400 ⁶⁾	1550 ⁶⁾	1600 ⁶⁾	1850 ⁶⁾	1720 ⁶⁾	1840 ⁶⁾	1000	1100	830 ⁶⁾	880
Achsstand	mm 720	1030	1050	1050	1250	2 x 900	2 x 900	2 x 900	780	845	1000	900
Raddurchmesser	mm 376	...	500	500	700	700	700	700	450	450	450	450

1) Herstellerangaben; 2) auch Lokomotiven für 800 und 860 mm ausgeführt; 3) obere Kante Handrad; 4) Dach; 5) Griffstangen Führerhaus; 6) Pufferbohle; 7) Vorbau über SO; 8) Rahmen (Es wurde auch eine Variante mit 900 mm Rahmenbreite gebaut); me – mechanisch, hy – hydraulisch, Ke – Kettenantrieb, St – Stangenantrieb



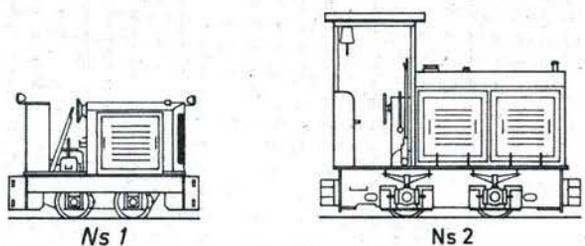
1 Lokomotive der Baureihe Ns 1 des VEB Eisengießerei „Hans Ammon“ Britz (LKM/247162/1954), Spurweite 600 mm, aufgenommen am 29. September 1986

2 Diesellokomotive der Baureihe Ns 2 (LKM/17109/1950) auf der Werkbahn des VEB Papierfabrik Grünhainichen, Spurweite 750 mm. Bei Auslieferung waren die Führerhäuser der Maschinen seit-

lich sowie oberhalb der Linie des Motorvorbaus vorn und hinten offen. Das Dach ruhte nur auf den vier Winkelprofilen in den Ecken. Viele Betreiberfirmen änderten diese Konstruktion jedoch zugunsten des Fahrpersonals.

3 Lokomotive der Baureihe Ns 4 des VEB GISAG Schmiedeberg (LKM/250027/1957), Spurweite 750 mm, aufgenommen am 7. April 1987

4 Zwei Lokomotiven der Baureihe BN 15 R des VEB Sächsische Ziegelwerke Dresden, Betriebsteil Forberge, Spurweite 600 mm, aufgenommen am 7. April 1987 (hintere Lok: ČKD, Werk Lučeneč/63-004/1963, Serie 101)

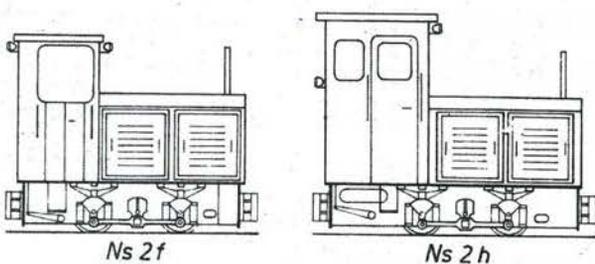


Ns 1

Ns 2

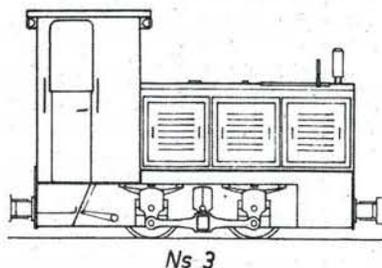
Zu den Zeichnungen

Nebenstehende Zeichnungen haben den Maßstab 1:87. Weitere Daten über die einzelnen Diesellokbaureihen können außerdem der Tabelle 2 dieses Beitrages entnommen werden.
Zeichnungen: Verfasser

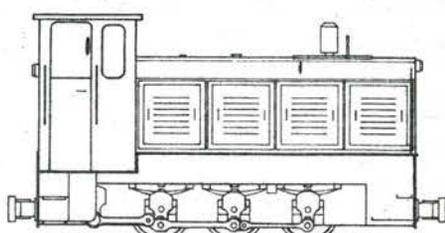


Ns 2f

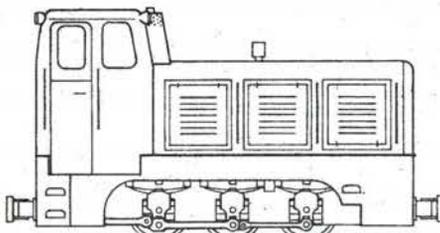
Ns 2h



Ns 3



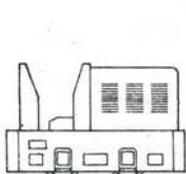
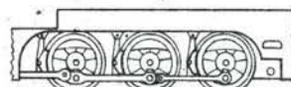
Ns 4



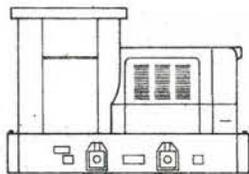
V 10 C

◀ Lok der Variante mit Außenrahmen

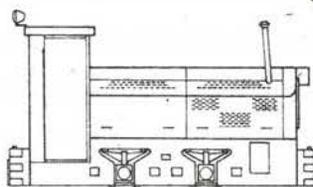
Ausschnitt Fahrwerk der Variante mit Innenrahmen



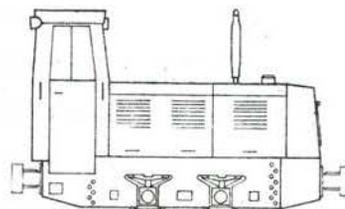
BN 15 R



BN 30 R



BND 30



LDI-45

Die Baureihe Ns 2

Das schmalspurige Dieselloktypenprogramm der jungen DDR wurde jedoch nicht mit der Baureihe Ns 1, sondern zunächst mit der Ns 2 in die Tat umgesetzt. Es handelte sich um eine zweiachsige Schmalspurkleindiesellok mit einer Motorleistung von 30 PS, Außenrahmen, mechanischem Zwei-Gang-Getriebe und Kettenantrieb, die eine Höchstgeschwindigkeit von 8 km/h erreichte.

Heute existieren nur noch wenige Exemplare dieser Bauart.

Die Baureihe Ns 2f

Aus der Baureihe Ns 2 entstand 1952 die Baureihe Ns 2f. Sie wurde bis 1959 gebaut und besitzt Außenrahmen und Stangenantrieb mit Blindwelle. Noch heute ist die Ns 2f die gebräuchlichste Baureihe auf den schmalspurigen Werkbahnen der DDR und hat sich bestens

im leichten Strecken- und Rangierdienst bewährt.

Um diese Bauart auch für eine Spurweite von 750 mm nutzen zu können, erhielten die Maschinen einen verkürzten, aber breiteren Ns 2h-Rahmen.

Farbgebung: Rahmen – grau oder rot, Stangen – schwarz, Aufbauten – rotbraun.

Schmalspurige Werkbahnen in der DDR

„Feldbahn-Verzeichnis in Arbeit“. Hinter dieser etwas nüchtern wirkenden Information, veröffentlicht auf der „forum“-Seite des Heftes 2/88 unserer Zeitschrift, verbarg sich die Bitte an unsere Leser, beim Zusammentragen von derartigen Angaben mitzuhelfen. Daß sich die inzwischen entstandene und nachstehend veröffentlichte Übersicht nicht nur – wie ursprünglich vorgesehen – auf die Bahnen der 600-mm-Spur beschränkt, ist dem Engagement all jener Eisenbahnfreunde zu verdanken, die am Zustandekommen des Verzeichnisses mitwirkten.

Dadurch ist es erstmals möglich, einem breiten Kreis von Interessenten ein weitestgehend vollständiges Kompendium über die schmalspurigen Werkbahnen der DDR zugänglich zu machen. Die hier veröffentlichten Angaben können Fehler enthalten und unvollständig sein. Um so mehr sind entsprechende Hinweise gefragt. Und noch eine Bemerkung für den Fall, daß sich Leser entschließen, die eine oder andere Werkbahn zu besuchen. Das Betreten und Fotografieren des Werkgeländes ist grundsätzlich genehmigungspflichtig.

„me“ dankt Friedemann Tischer, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft 2/60 „Waldeisenbahn Muskau“ des DMV in Weißwasser, für die redaktionelle Bearbeitung des Tabellenwerkes.

Ort, Werk	Spurweite (mm)	Streckenlänge (km)	Lokpark Anzahl/Typ
Bezirk Rostock			
Bad Sülze, Moor	600	0,8	1 Ns 1
Greifswald, Baubetrieb	600		1 BN 30 R
			2 Ns 2f
Greifswald, Ziegelei	600		2 Ns 2...
Grevesmühlen, Ziegelei	600		BN
Grimmen, Ziegelei	600		Ns 1
Gubkow (bei Tessin), Moor	600	4,0	Ns 2...
			Ns 1
Horst (bei Tessin), Moor	600	0,6	Ns 1
			Jung EL 105
Klementelwitz, Kreidebahn	900	2,0	V 10 C
Quatzendorf (Rügen), Kohlebahn	600	0,1	1 Ns 2
Rostock, Torf- und Düngestoffe	600		2 Ns 2...
Rostock, Baustoffwerke Pölchow	600		3 Ns 1
			4 Ns 2...
Rövershagen, Sägewerk	600		1 Ns 2
Saal, Ziegelei	600	2,0	1 Ns 1
Velgast, Ziegelei	600	2,0	1 Ns 1
			2 Ns 2...
Vetelshagen, Ziegelei	600	1,0	1 Ns 2f
			2 LD-45 N
Bezirk Neubrandenburg			
Durcherow, Ziegelei	600	3,5	Ns 2...
			LD...
Friedland, Fliesenwerk	600	2,0	Ns 2...
			LDI-45
Möllenhagen, Ziegelei	600	0,8	3 BN 15 R
			1 Ns 1
			1 LD-45
Neukalen, Ziegelei	600	2,0	3 LDI-45
			1 Ns 2f
Rethwisch, Betonwerk DR	600	2,0	6 V 10 C
			5 Ns 1
			2 Deutz
Woldegk, Ziegelei	600		
Bezirk Schwerin			
Bad Wilsnack, Moor	500		
Blankenburg, Ziegelei	600		Ns 2...
Hagenow (?)			
Malliß, Ziegelei	600		5 Ns 2...
Muggestuhl, Ziegelei	600	3,0	1 BN
			1 LD
Neuhaus, (?)	600		2 BN 15 R
			1 Ns 1
Bezirk Potsdam			
Glindow, Tonwarenfabrik	600		1 Ns 1
			1 Rahmen Ns 1
Granssee, Tongrube Badingen	750	8,0	5 V 10 C
	500 im Werk		1 Ns 3
	Badingen		1 Ns 2f
			1 (h-Rahmen)
Groß Köris, Neubrücke, Kies	900	2,5	7 V 10 C
			1 Ns 3
Hennigsdorf, Stahl-, Walzwerk	900		1 Ns 3
	750 im Werk		
Niederlehme, Kalksandsteinw.	900	1,8	3 V 10 C
			1 Ns 3
	700 el. 0,4		2 EL 12
			1 Schwartzkopff
Niemegk, Ziegelei	600		Ns 2...

Reetz, Ziegelei	600		3	Ns 1
Zehdenick/Neuhof-Marienthal, Ziegelei	630	8,0	6	V 10 C
			3	Ns 3
			4	Ns 2f
			1	Ns 1
Bezirk Frankfurt				
Altglietzen, Drähnrohrwerk	600	2,2	1	Ns 1
			1	Ns 2
Angermünde, Kalksandsteinw.	600	1,0	2	LDI-45
Bad Freienwalde, Drähnrohrw.	600	0,8	2	Ns 2f
			1	Ns 2h
Britz, Eisengießerei	600	1,5	2	Ns 1
			1	Ns 2f
			1	jung
Bezirk Cottbus				
Bad Muskau, Waldbahnhof	600	1,0	1	Ns 2f Akku
Eichow, Tongrube	600	0,5	4	Ns 1
Elsterwerda	900	1,0	2	V 10 C
Falkenberg, Holzverarbeitung	1 000		1	O & K
	600		2	BN 30 (600)
Falkenberg, Kalksandsteinwerk	600 el.	1,5	2	LDI-45
Ortsteil Kiebitz	750	0,1	1	Schwartzk. EL 6
		elektr.	1	BN 30 (750)
			2	Ns 2f
Großräschen, Ziegelei	500	2,0	3	Ns 1
Hohenbocka, Glassandw. Werk 1	900 el.		1	EL 3
	Werk 4		3	Ns 3
			1	Ns 2f
			1	(2 AEG)
Knappanrode, BKK Glückauf	500			
Lichterfeld, Ziegelei	750	4,0	2	V 10 C
			1	Ns 3
Plieskendorf-Buchwäldchen, Ziegelei	600	7,0	8	Ns 2f
			3	V 10 C
			2	Ns 2h
			2	Ns 3
Rietschen, Feuerfestwerk	600	4,0	7	Ns 2f
Schacksdorf, Ziegelei	750	3,0	2	V 10 C
Weißwasser, Ziegelei	600	12,4	2	V 10 C
			4	Ns 2f
Bezirk Magdeburg				
Brietz, Ziegelei	600		3	Ns 2f
			2	Ns 1
Fleetmark, Ziegelei	600	5,0	1	Ns 2f
			1	Ns 2h
			1	BN 30
			3	Ns 1
Förderstedt, Kalkwerk	500	0,2	3	Ns 1
Gröningen, Ziegelei (Nienhagen)	600	0,2	3	Ns 2f
Güsen, Betonschwellenwerk	600	3,0	3	Ns 2f
Hundsburg, Ziegelei			1	EL 105
Kläden, Quarzsandgrube	600	0,4	2	Ns 1
Kleppis, Ziegelei	600	0,3	1	BN 15 R
			1	Akku
Magdeburg, Imprägnierwerk	860		2	Ns 3
Möckern, Ziegelei	600	0,2	2	Ns 1
Schwanebeck, Kalkwerk	900	2,0	4	V 10 C
Staufurt, Sodawerk	600	3,0	6	EL 12
			5	Ns 2f
Vehlitz, Ziegelei	600	1,0	3	Ns 1
Wanzleben, Ziegelei	600	0,25	1	Ns 1
			1	EL 105
Westeregeln, Ziegelei	600	0,2	1	Ns 1
			1	EL 105
Bezirk Leipzig				
Bad Dübener, Moorbad	600	0,075	1	Ns 1
Beucha, Steinbruch	750	0,3	1	BN 30 R
Brandis, Silikatwerk	600	2,0	12	OMZ 117
Förstgen, Tongrube	600	0,3	2	BDN 30
			1	LDI-45
Geithain, Ziegelei	900	3,0	2	V 10 C
Glossen, Quarzitgrube	600		1	Ns 2f
Göttwitz, Ziegelei	600	0,3	1	Ns 2f
Grechwitz, Ziegelei	600	0,2	6	EL 105
Leipzig-Lindenau, Ingenieurbau	800	2,5	3	Ns 3
Leipzig, Metallgußwerk	600		1	Ns 2
			1	Ns 2f
			1	EL 105
			1	BN 30 R
Liebertwolkwitz, Klinkerwerk	600	1,5	2	Ns 2f
			3	Ns 1
Liebertwolkwitz, Pflannsteinwerk	500	0,7	3	BN 30 R
			2	BN 15 R
			1	Ns 1
Lübschütz, Ziegelei	600			Ns 1
				LDI-45
Mahlis, Ziegelei	600	0,3	2	Ns 1

Die Baureihe Ns 2 h

Antrieb und Fahrwerk der Ns 2 h entsprechen denen der Ns 2 f. Die Ns 2 h hat lediglich größere Abmessungen und somit eine höhere Masse. Für das Lokpersonal ist gegenüber der Ns 2 f vor allem das geschlossene Führerhaus von Vorteil.

Farbgebung: Rahmen – grau oder rot, Stangen – rot oder schwarz, Aufbauten – grün oder rotbraun.

Die Baureihe Ns 3

Die 60 PS starke Lokomotive erhielt ebenfalls Außenrahmen und Stangenantrieb mit Blindwelle. Das Führerhaus konnte – je nach Wunsch – offen oder geschlossen mit Schiebetür ausgerüstet werden. Für die Spurweiten ab 760 mm wurde eine verbreiterte Variante hergestellt.

Farbgebung: Rahmen – rot oder grau, Stangen – schwarz oder rot und Auf-

bauten – rotbraun, blau, grün oder schwarz.

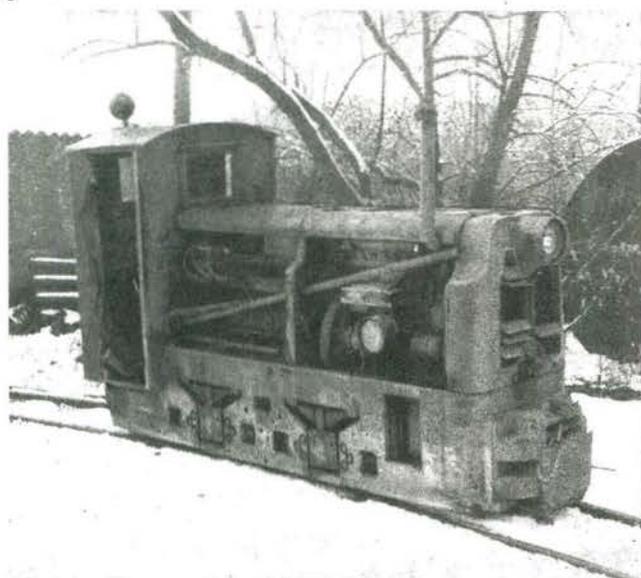
Die Baureihe Ns 4

Mit einer Leistung von 90 PS stellte die Ns 4 anfangs die stärkste Schmalspurlokomotive des Typenprogramms dar und war die einzige mit hydraulischer Kraftübertragung. Die Blindwelle liegt im Gegensatz zu den anderen Maschinen unterhalb des Führerstandes hinter den drei Achsen. Eine Anzahl dieser

Neukirchen, Ziegelei	600	0,3	2	Ns 2f
Nudersdorf, Gießereisandwerk	600	1,9	7	Ns 2f
Pödelwitz, Gießereisandwerk	600	0,7	3	Ns 2f
Querbitzsch, Kaolinwerk	el. 600	0,6	3	EL 9
			2	EL 5
			1	EL 6
Taucha, Ziegelei	600	0,6	4	LDI-45
Tegkowitz, Ziegelei	600	0,6	3	Ns 1
Bezirk Halle				
Baalberge, Ziegelei	600	0,3	4	LDI-45
			1	Ns 1
Bennstedt, Tongrube	600	0,2	2	Ns 2f
Bernburg, Sodawerk	900		2	EL 3
Bülzig, Ziegelei	600	0,1	1	Ns 2f
			1	RL 1c
			2	Gemeinder
Gernrode, Kalkwerk	600	0,4	2	Ns 2f
			1	Ns 1
			1	Ns 1 el.
Grana, Tongrube	600	1,2	2	Ns 2f
			1	Ns 2h
			1	Ns 2
Halle-Bruckdorf, Ziegelei	600	0,2	4	Ns 2f
Hohenmölsen, Ziegelei	500	0,4	1	Ns 1
			1	EL 105
Karsdorf, Zementwerk	600	2,5	8	Ns 2f
	900	1,0	3	V 10 C
Mansfeld Kombinat Hettstedt				
Schlacke	750	15,0	4	Dampf
			4	V 10 C
			2	Ns 2
			2	EL 9
Schlacke	1 000			V 10 C
				L 18 H
Asche	500	0,3	3	EL 9
Sägewerk	750	0,07	1	EL 9
Untertage	500			EL 5
Merseb., WBK Halle-Neust. Kies	600	0,4	4	Ns 2f
Abraum	900	0,8	1	V 10 C
Neu Königsau, Ziegelei	600	0,5	1	LDM-45
			4	LDI-45
			1	Ns 1
Pettstädt, Ziegelei	500	0,05	1	Ns 1
			1	EL 105
Quedlinburg, Ziegelei	600	1,5	1	Ns 2f
			2	BN 15 R
Reuden, Ziegelei	500		(3)	Ns 1
Rottleberode, VEB Harzer Gipswerke	600			Ns 2f
Wansleben, Ziegelei	600	0,6	4	LDI-45
Bezirk Karl-Marx-Stadt				Ns 2f
Arnsdorf (b. Hainichen), Ziegelei	600	0,4	2	Ns 2f
Crimmitschau, Ziegelei	600		4	Ns 1
Crossen, Zellstoff- u. Papierfabrik	600			Ns 2...
Goßnitz-Hainichen, Ziegelei	600	0,3	1	OGK RL 1
			1	Jung EL 105
				RL 1
Grünhainichen, Papierfabrik	750	3,5	1	Ns 2
			1	Ns 2f
			1	BN 30 R
			1	Akku
Hainichen, Ziegelei	900	1,5	4	V 10 C
Karl-Marx-Stadt Rottluff u.	600		3	Ns 2f
Altendorf, Ziegelei	600	1,2	1	Ns 1
Lauter, Papier- u. Kartonagenfabrik	600		2	B 360
			1	Metallist
Leubnitz, Ziegelei	500		3	Ns 2f
Limbach, Ziegelei	500		3	Nsf
Mittweida, Ziegelei	600	0,3	1	Ns 1
Netzschkau, Ziegelei				Ns 2f
Neukirchen, Ziegelei	500	0,3	3	Ns 1
Obercallenberg-St. Egidien	900 el.	15,0	6	EL 3
Oberlungwitz	600		2	Ns 1
			1	LDI-45
Reitzenhain, Torf- u. Düngestoffe	500			
Niederwürschnitz, Ziegelei			4	Ns 2f
u. Lugau, Ziegelei	600		1	LDI-45
Thermalbad Wiesenbad, Ziegelei	500	0,4	1	Ns 2f
Waldenburg, Ziegelei	600		3	Ns 1
Wilischthal, Papierfabrik	750		2	V 10 C
Zwickau, Ziegelei BA 411	600	0,4	1	BN 30 U
			1	Ns 2f
			1	Ns 1
Zwickau, Ziegelei BA 412	500	0,2	2	Eigenbau
				OGK
Zwickau, Ziegelei BA 413	500	1,5	4	Ns 2f
Zwickau, Ziegelei BA 414 und 415	500	0,5	1	Ns 1
			1	OGK RL 1

Bezirk Dresden				
Baruth, Basaltwerk	600	0,3	2	Ns 2f
			1	Ns 2h
			1	OGK RL 4
Bielatal, Ziegelei	600	0,3	2	BN 15 R
Bröthen, Ziegelei	600	3,5	1	LDI-45
			1	Ns 2 Umbau
			3	Ns 1
Coswig, Spannbetonwerk	600	0,4	4	Ns 2h
Demitz-Thumitz, Lausitzer Granit	600	8,0	2	LDI-45
			4	Ns 2f
			1	Ns 3
			2	B 360
			2	Metallist
Dresden-Lockwitz, Ziegelei	600	0,4	2	Ns 1
Dresden-Luga, Ziegelei	Ton 600	0,5	2	Ns 1
	Asche 500	0,3	1	Kuli
Dresden, Niedersedlitz, Plattenwerk	600	0,2	2	Ns 1
Dresden-Torna, Ziegelei	600	1,0	3	Ns 2f
			2	LDI-45
Forberge bei Riesa, Ziegelei	600	1,0	2	BN 15 R
			1	Ns 1
Grumbach bei Tharandt, Ziegelei	600	0,2	2	Ns 2f
			2	Ns 1
Görlitz, Ziegelei	600			
Großaubernitz, Ziegelei				
Kodersdorf, Dachsteinwerk	600			
Ludwigsdorf, Kalkwerk	600	3,0	2	Gmeinder
			2	LDI-45
			2	Akku
			1	Metallist
			1	Ns 1
Meißen, Ziegelei	600	0,3	3	Ns 1
Militz, Granitwerk				Ns 1
Mittelherwigsdorf, Steinbruch	600		1	Ns 1b
Olbersdorf-Oberdorf, Imprägnierwerk	750	1,0	1	Ns 2h
Radeburg, Baustoffwerk	600	0,4	1	Gmeinder
			7	Jung EL 105
				Ns 1
Riesa, Rohrwerk				Ns 2 ...
Lehndorf, Ziegelei	600			Ns 2 ...
Rosenthal, Zellstoffwerk	600			V 10 C
Schmiedeberg, Gießereisandwerk	750		2	Ns 4
			1	Ns 4
Sproitz, Feuerfestwerk Wetro	750	1,5	2	Ns 2h
			1	Ns 4
			1	V 10 C
Zittau, Federnwerk	600		2	Ns 2f
Zittau-Hartha, Ziegelei	600	0,6	3	Ns 1
Zittau-Ottersteig, Ziegelei	600	0,4	3	Ns 2f
Bezirk Suhle				
Lehesten, Schiefergrube	700		2	Gmeinder
				KLM 4
				Ns 2f
Themar, Ziegelei	600	2,0	3	
Bezirk Gera				
Blankenstein, Zellstoff u. Papier	600			Ns 2 ...
Caaschwitz, Ziegelei	750			
Gera, Ziegelei				
Lehnamühle, Papierfabrik	600	1,0	1	BN 30 R
			2	EL 9
Tanna, Ziegelei				
Unterwellenborn, Maxhütte	600			Ns 3
Bezirk Erfurt				
Apolda, Ziegelei	500		1	Ns 1
			1	BN 30 U
Bad Langensalza, Ziegelei	600	0,05	1	Ns 2f
			1	BN 30 R
Bollstedt, Ziegelei			9	Ns 2f
Höngeda, Ziegelei Seebach	600	6,0	1	Ns 2
Eisenach-Stregda, Ziegelei	600	1,0	4	Ns 2f
Erfurt-Gispersleben, Ziegelei	600	1,5	4	Ns 2f
			1	Ns 2h
			4	Ns 3
			3	Ns 2f
Gotha-Ost, Ziegelei	600	1,5	3	Ns 2f
Hohenebra, Ziegelei	600	0,1	2	BN 30
Nordhausen, Ziegelei	600	0,2	2	Jung ZL 105
			1	Jung EL 105
			2	Ns 2f
			1	Henschel
			1	DEMAG (?)
			1	Ns 1
Reisdorf, Tongrube		0,1	1	Ns 1
Sömmerda, Ziegelei	600	2,5	3	BND 30
			1	Ns 2f
			1	Jung ZL 233
			1	LDI-45
Teistungen, Ziegelei	600			Ns 2 ...
Treffurt, Sand- u. Kieswerk	600	1,5	1	Jung ZL 105
			2	Jung EL 105

5



5 Lokomotive der Baureihe BND 30 (Stavoloko n. p./2434/1956) des VEB Thüringer Ziegelwerk, Betriebsabteilung Sömmerda, Spurweite 600 mm, aufgenommen am 17. Februar 1987

6



6 Lokomotive der Baureihe LDI-45 (UNIO/1674/198.) des VEB Thüringer Ziegelwerke, Betriebsabteilung Sömmerda, Spurweite 600 mm, aufgenommen am 23. Juli 1987

Maschinen wurde in Tropenausführung exportiert.
Farbgebung: Fahrwerk – rot oder grau und Aufbauten – grün, blau oder schwarz.

Die Baureihe V 10 C

Aus der Ns4 entstand später die 102-PS-Baureihe V 10 C. Sie erhielt auch ein gefälligeres Äußeres.

Maschinen dieser Baureihe wurden noch bis 1975 gebaut. Zu diesem Zeitpunkt firmierte der LKM bereits mehrere Jahre unter VEB Klimatechnik „Karl Marx“.

Die Variante für die Spurweiten von 600 bis 762 mm hatte Außenrahmen und die für die Spurweiten von 900 bis 1067 mm Spurweite Innenrahmen sowie eine geringfügig schmalere Seitenschürze. Es wurde außerdem eine Tropenausführung für den Export gebaut. Heute ist die V 10 C eine typische Werklokomotive auf Bahnen mit hohen Lastanforderungen.

Farbgebung: Fahrwerk – grau oder rot, Aufbauten – hellblau, grau oder orange und Schürze – grau, hellblau oder rot.

Importe

Insgesamt reichten die von LKM hergestellten Schmalspurdiesellokomotiven nicht aus, um den Bedarf an derartigen Fahrzeugen zu decken. Als dann zu Beginn der 60er Jahre außerdem die Produktion von Großdiesellokomotiven für die DR anließ, mußten die Fertigungskapazitäten für Werkbahndiesellokomotiven bei LKM eingeschränkt werden. Aus diesen Gründen importierte die DDR Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre eine Reihe von Lokomotiven.

Aus der ČSSR, von ČKD und Škoda, wurden die Typen BN 15, BN 15 R, BN 30, BN 30 R, BND 30, BN 60 und aus der BRD die EL 105 (Jung) beschafft.

Ende der 70er Jahre mußten erneut überalterte Lokomotiven dringend ersetzt werden. Man griff auf die Baureihen LDI-45 und L 18 H des rumänischen Typenprogramms zurück.

Die Baureihen BN 15 R und BN 30 R

ČKD lieferte beide Baureihen mit einer Leistung von 15 bzw. 30 PS (daher die Typenbezeichnung). Sie besitzen Außenrahmen mit Kettenantrieb. Die BN 15 R hat nur einen offenen Fahrersitz, die BN 30 R ein Führerhaus.

Farbgebung: Rahmen – schwarz oder grau, Aufbauten – grau, orange oder blau.

Die Baureihe BND 30

Diese Baureihe wurde von ČKD hauptsächlich für die Untertagebaubetriebe der DDR geliefert, jedoch gelangten einige Maschinen auch zu Bahnen über Tage.

Da die Eigenbau-Führerhäuser sehr voneinander abweichen, wurde in Tabelle 2 als Bezugsgröße die Breite der Rahmen verwendet.

Farbgebung: Rahmen – schwarz oder grau, Aufbauten – grau oder rot.

Die Baureihe LDI-45

Die Maschinen der Baureihe LDI-45 bauten die UNIO-Werke Satu-Mare (SR Rumänien) von 1978 bis 1983 auch für die DDR. Zuvor war im VEB Ziegelwerke Halle eine 1974 hergestellte Grubenlok der Baureihe LDM-45 getestet worden. Aus Betriebserfahrungen heraus entstand die modifizierte Variante LDI-45. Verschiedene Mängel, wie das Fahrverhalten auf schlecht verlegtem Gleis oder der große Kupplungsüberhang, waren dafür maßgebend, daß nur verhältnismäßig wenige Maschinen beschafft wurden. Zwischenzeitlich sind einige Maschinen bereits ausgemustert worden.

Farbgebung: Rahmen – grau, Aufbauten – orange.

Perspektive

Nach wie vor haben schmalspurige Werkbahnen in verschiedenen Einsatzbereichen klare ökonomische Vorteile gegenüber dem Straßentransport. Allerdings werden auch heute noch Strecken stillgelegt. Dies geschieht aber meist nur dann, wenn der Transport auf Bandbetrieb umgestellt wird oder Rohstoffvorkommen, beispielsweise in Tongruben, erschöpft sind. Da derzeit keine neuen Lokomotiven beschafft werden können, entstehen verstärkt Umbau- und Eigenbaufahrzeuge. Lediglich für das Mansfeld-Kombinat wurden 1985 und 1986 einige meterspurige Lokomotiven der rumänischen Bauart L 18 H importiert.

Quellenangaben

- (1) Bedienungsanweisungen der Baureihen Ns 1, Ns 2 1/h, Ns 3, BN 15 R, BN 30 R, BND 30
- (2) Heinz Kunicki: Deutsche Diesellokomotiven gestern und heute, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1966

7 Lokomotive der Baureihe Ns 2h (LKM/248919/1957) des VEB Ostritzer Basaltwerke Baruth (Lausitz), Spurweite 600 mm, am 30. Juni 1987

8 Lokomotive der Baureihe Ns 2f (LKM/262057/1959) des VEB Ziegelwerke Halle, Betriebsteil Wansleben am See, Spurweite 600 mm, am 27. Mai 1987. Der Sandkasten wurde nachträglich vor dem Vorbau angebracht.

9 Lokomotive der Baureihe BN 30 R (CKD/63-002/1963, Serie 101) des VEB Thüringer Ziegelwerke, Betriebsabteilung Sömmerda, Spurweite 600 mm, aufgenommen am 19. März 1987. Die Lok stammt vom stillgelegten Ziegelwerk Laucha (bei Gotha). Die Vorbauverkleidung fehlt bereits teilweise, bei dieser Baureihe kein Einzelfall.

10 Lokomotive der Baureihe Ns 3 (LKM/249 100/1954) des VEB Baukombinat Berlin-Köpenick, Betriebsteil Neubrück (bei Königs Wusterhausen), Spurweite 900 mm, am 9. September 1986

11 Lokomotive der Baureihe V 10 C im Einsatz auf der im Text zur Abb. 10 genannten Bahn (LKM/250395/1965), ebenfalls am 9. September 1986

Fotos: H. Neumann, Halle-Neustadt (1 bis 5); H. Burde, Halle-Neustadt (6 bis 11)