

Typenkompass



Klaus-Jürgen Kühne

Loks der DDR

1949–1990



Klaus-Jürgen Kühne
Typenkompass Loks der DDR
1949–1990



011531-1

IN MITT 5464
76 51 1
verl. Mei. V
16.06.99

**Typen
kompass**

Klaus-Jürgen Kühne

Loks der DDR

1949–1990

Einbandgestaltung: Luis dos Santos

Titelbilder: D. Endisch

Bild S. 2: D. Endisch

Bildnachweis:

Die zur Illustration dieses Buches verwendeten Aufnahmen stammen – wenn nichts anderes vermerkt ist – vom Verfasser.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-30701-8

Copyright © by transpress Verlag, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart.

Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co.

1. Auflage 2010

Sie finden uns im Internet unter
www.transpress.de

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM, Bildplatte usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Bildschirmtext, Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektor: Hartmut Lange

Innengestaltung: Luis dos Santos

Repro: digi Bild reinhardt, 73037 Göppingen

Druck und Bindung: Rung-Druck, 73033 Göppingen

Printed in Germany

Vor fast 20 Jahren verschwand die DDR von der politischen Landkarte. Zahlreiche Dampf-, Diesel- und Elloks der Deutschen Reichsbahn (DR), der Staatsbahn der DDR, sind jedoch bis heute erhalten geblieben. Entweder stehen sie noch in Diensten der Deutschen Bahn AG, werden von Privat- und Werkbahnen genutzt oder erinnern in Museen oder bei Traditionsbahnen an eine längst vergessene Eisenbahnzeit. Die Beschaffung und der Einsatz der Lokomotiven und Triebwagen bei der DDR waren maßgeblich von der sozialistischen Planwirtschaft mit ihren häufigen Kurswechseln und den oft ideologisch motivierten Eingriffen der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED) bestimmt. Darüber hinaus zwangen fehlende Produktionskapazitäten in der volkseigenen Schienenfahrzeug-Industrie sowie knappe Ressourcen bei Material, Geld und Arbeitskräften die DR immer wieder zu Änderungen in ihren Planungen hinsichtlich des Traktionswechsels. Erst am 29. Oktober 1988 endete auf den Regelspurgleisen der DR die Dampflokomotivzeit. Dank des Engagements, des technischen Sachverstands und des Improvisationsvermögens der Eisenbahner konnte die DR das enorme Beförderungsaufkommen auf ihren Strecken

bewältigen. Um die Lieferengpässe der Schienenfahrzeug-Industrie der DDR kompensieren zu können, baute die DR das Produktionsprofil einiger ihrer Reichsbahnausbesserungswerke erheblich aus. Neben der klassischen Instandsetzung konnten nun auch Lokomotiven und Triebwagen in den eigenen Werkstätten grundlegend modernisiert werden. Bei so manchem Triebfahrzeug ging dies bis hin zum völligen Neubau.

Der vorliegende Typenkompass beschreibt in kompakter Form die wichtigsten von der DR zwischen 1945 und 1990 beschafften bzw. modernisierten Dampf-, Diesel- und Elektroloks einschließlich der Diesel- und Elektrotriebwagen sowie der Triebwagen für die Berliner S-Bahn. Dazu gehören neben den nach dem Zweiten Weltkrieg übernommenen, später umgebauten Kleinloks und Wehrmachtsmaschinen auch die aus der ČSSR, der UdSSR, Ungarn und Rumänien importierten Triebwagen, Diesel- und Elloks. Ein Kapitel stellt die wichtigsten regel- und schmalspurigen Dieselloks für Werk-, Anschluss- und Feldbahnen vor.

Klaus-Jürgen Kühne
Halle (Saale), im Januar 2010

1. Dampflokomotiven der DR

Baureihe 01.5 (Rekolok; ab 1970: BR 01.05, BR 01.15)	8
Baureihe 03.0–2 (Umbau- und Rekolok; ab 1970: BR 03.2)	10
Baureihe 03.10 (Umbau- und Rekolok; ab 1970: BR 03.0, BR 03.1)	12
Baureihe 07 (Umbaulok)	14
Baureihe 08 (Umbaulok)	15
Baureihe 17 ^{Kst} (Umbaulok)	16
Schnellfahrlok 18 201 (Rekolok; ab 1970: 02 0201-0)	17
Baureihe 18.3 (Rekolok; ab 1970: BR 02.03)	18
Baureihe 19.0 (Rekolok; ab 1970: BR 04.0)	19
Baureihe 22 (Rekolok; ab 1970: BR 39.1)	20
Baureihe 23.0 (Rekolok; ab 1970: BR 35.2)	21
Baureihe 23.10 (Neubaulok; ab 1970: BR 35.1)	22
Baureihen 25 und 25.10 (Neubaulok)	24
Baureihe 36.0–4 (Umbaulok)	25
Baureihe 41 (Umbau- und Rekolok; ab 1970: BR 41.1)	26
Baureihe 44 ⁰ⁱ (Umbaulok; ab 1970: BR 44.0)	28
Baureihe 44 ^{Kst} (Umbaulok; ab 1970: BR 44.9)	29
Baureihe 50.35 (Rekolok; ab 1970: BR 50.3)	30
Baureihe 50.40 (Neubaulok; ab 1970: BR 50.4)	31
Baureihe 50.50 (Reko- und Umbaulok; ab 1970: 50.0)	32
Baureihe 52 (Umbaulok, ab 1970: BR 52.1)	33
Baureihe 52.80 (Rekolok; ab 1970: BR 52.8)	34
Baureihe 52 ^{Kst} (Umbaulok; ab 1970: BR 52.9)	35
Baureihe 58.30 (Rekolok; ab 1970: BR 58.3)	36
Baureihe 58 ^{Kst} (Umbaulok)	37

Baureihe 65.10 (Neubaulok; ab 1970: BR 65.1)	38
Baureihe 79.0 (Umbaulok)	39
Baureihe 83.10 (Neubaulok; ab 1970: BR 83.1)	40
Baureihe 95 ⁰ⁱ (Umbaulok; ab 1970: BR 95.0)	41
Baureihe 99.23–24 (Neubaulok; ab 1970: BR 99.72, BR 99.02)	42
Baureihe 99.33 (Neubaulok; ab 1970: BR 99.23)	43
Baureihe 99.51–60 (Umbaulok; ab 1970: BR: 99.15)	44
Baureihe 99.64–71 (Umbaulok; ab 1970: BR 99.16)	45
Baureihe 99.73–76 (Umbaulok; ab 1970: BR 99.17)	46
Baureihe 99.77–79 (Neubaulok; ab 1970: BR 99.17)	47
Baureihe 99.140 (Neubaulok)	48
Baureihe 99.450 (Umbaulok)	49
Baureihe 99.451 (Umbaulok)	50
Baureihe 99.463 (Umbaulok; ab 1970: 99.463)	51
Baureihe 99.464 (Umbaulok; ab 1970: BR 99.464)	52
Baureihe 99.470 (Umbaulok)	53
Baureihe 99.480 (Umbaulok; ab 1970: 99.480)	54

2. Diesellokomotiven der DR

Baureihe 100 (bis 1970: Kö, Köf; ab 1992: 310)	55
Baureihe 101 und 101.5–7 (bis 1970: V 15.10, V 15.20; ab 1992: BR 311)	57
Baureihe 102.0 (bis 1970: V 23; ab 1992: BR 312.0)	59
Baureihe 102.1 (ab 1992: BR 312.1)	60
Baureihe 103 (bis 1970: V 36)	61
Baureihe 106.0–1 (bis 1970: V 60.10; ab 1992: BR 346.0–1)	62
Baureihen 104 und 105/106.2–9 (bis 1970: V 60.12; ab 1992: BR 344, 345, 346 und 347)	64

Baureihe 107 (bis 1975: V 75)	67
Baureihen 108, 110, 110.9, 111, 112, 114 und 199.8 (bis 1970 V 100; ab 1992: BR 201, 202, 204, 293, 298, 710.9)	68
Baureihen 118.0, 118.1, 118.2, 118.5 und 118.6 (bis 1970: V 180; ab 1992: BR 228)	76
Baureihe 119 (ab 1992: BR 219, 229)	81
Baureihe 120 (bis 1970: V 200; ab 1992: BR 220)	83
Baureihen 130, 130.1, 131, 132 und 142 (bis 1970: V 300; ab 1992: BR 230, 231, 232, 242 und 754)	85
Baureihe 199.3 (bis 1970: V 30; bis 1973: BR 103.9)	90

3. Werkbahn-Diesellokomotiven

Typen N 2, N 3 und N 4 (Regelspur)	91
Typen Ns 1, Ns 2, Ns 3 und Ns 4 (Schmalspur)	93
Typ V 10 B (Regelspur)	95
Typ V 10 C (Schmalspur)	96
Reihe BN 150 (Import aus der ČSSR)	97
Reihe T 334 (Import aus der ČSSR)	98
Reihe TGK 2-E1 (Import aus der UdSSR)	99

4. Elektrolokomotiven der DR

Baureihe E 211	100
Baureihe 211 (bis 1970: E 11; ab 1992: BR 109)	101
Baureihe 212 (ab 1992: BR 112.0, 112.1, 114)	102
Baureihe 230 (ab 1992: BR 180)	103
Baureihe 242 (bis 1970: E 42; ab 1992: BR 142)	104
Baureihe 243 (ab 1992: BR 143)	105
Baureihe 250 (ab 1992: BR 155)	106
Baureihe 251 (bis 1970: E 251; ab 1992: BR 171)	107
Baureihe 252 (ab 1992: BR 156)	108

5. Diesellokomotiven der DR

Baureihe LVT 2.09 (ab 1970: BR 171/172 1992; ab 1992: 771/772)	109
Baureihe VT 4.12 (ab 1970: BR 173)	111
Baureihe VT 12.14 (ab 1970: BR 181)	112
Baureihe VT 18.16 (ab 1970: BR 175; ab 1992: BR 675)	113
Baureihe ORT 135.7 (ab 1970: BR 188.0; ab 1992: BR 708.0)	114
Baureihe ORT 137.7 (ab 1970: BR 188.2; ab 1992: BR 708.2)	115
Baureihe 188.3 (ab 1992: BR 708.3)	116

6. Elektrische Triebwagen der DR

Baureihe 279.0 (bis 1970: ET 188.5; ab 1992: 479.6)	117
Baureihe 279.2 (bis 1970: ET 188.5; ab 1992: 479.2)	118
Baureihe 280	119
Baureihe 285.0 (bis 1970: ET 25)	120
Baureihe 285.2 (bis 1970: ET 25.2)	121

7. Elektrische Triebwagen der S-Bahn Berlin

Baureihe 270 (ab 1992: BR 485)	122
Baureihe 276 (ab 1992: BR 476/876)	123
Baureihe 277 (ab 1992: BR 477/877)	124
Baureihe 278.2 (bis 1970: ET 170)	125

8. Abkürzungsverzeichnis 126

Baureihe 01.5 (Rekolok; ab 1970: BR 01.05, BR 01.15)

Die Baureihen 01 und 03 bildeten viele Jahre bei der DR das Rückgrat im Schnellzugdienst. Der DR waren jedoch nach dem Zweiten Weltkrieg nur 70 Maschinen der Baureihe 01 verblieben, von denen fünf aufgrund schwerer Schäden ausgemustert werden mussten. Da die Beschaffung neuer Schnellzug-Maschinen nicht möglich war und sich die Entwicklung moderner Dieselloks verzögerte, entschloss sich die DR im Frühjahr 1958, die Baureihe 01 im Zuge des Reko-Programms zu modernisieren. Kernstück der Rekonstruktion war der Einbau eines leistungsfähigen Verbrennungskammer-Kessels, der von der FVA Halle (Saale) entwickelt wurde. Parallel dazu begannen die Vorarbeiten für die anderen konstruktiven Änderungen. Besonderen Wert legte die DR auf die äußere Gestaltung der Reko-01er. Diese besaß mit ihrem hochliegenden Kessel, der

vom Führerhaus bis zum Mischkasten reichenden Domverkleidung, der kegeligen Rauchkammertür und der steilen Frontschürze eine unverwechselbare Silhouette. Am 30. April 1962 schickte das Raw Meiningen die 01 501 auf Abnahmefahrt. Das Baumuster offenbarte jedoch mehrere Mängel, deren Beseitigung sehr viel Zeit und Geld kosteten. Als Flop erwiesen sich auch die bei 01 504 erstmals eingebauten Boxpok-Radsätze, mit denen nur zwölf Maschinen ausgerüstet wurden. Die enormen Kosten führten innerhalb der DR zu einem massiven Streit über das Für und Wider der geplanten Rekonstruktion aller 01er. Die DR entschied sich daher am 22. November 1963, nur 35 Maschinen modernisieren zu lassen. Davon sollten 28 Maschinen mit einer Ölhauptfeuerung ausgerüstet werden. 01 535 wurde schließlich als letzte am 31. Mai 1965



Foto: P. Gericke, Archiv D. Endisch



Foto: P. Gericke, Archiv D. Endisch

fertig gestellt. Dank des sehr leistungsfähigen Kessels, der bis zu 16,8 t Dampf je Stunde erzeugen konnte, erwies sich die Baureihe 01.5 als eine der besten deutschen Dampfloks. Die ölgefeuerten Reko-01er besaßen eine indizierte Leistung von rund 2.500 PSi. Die Baureihe 01.5 war zunächst in den Bahnbetriebswerken Erfurt P und Wittenberge konzentriert. Die sieben Kohleloks waren im Bw Berlin Ostbahnhof zuhause. Ab 1973 sank der Stern der Reko-01er langsam. 01 520 wurde als letzte Ölokok am 8. Januar 1982 im Bw Saalfeld abgestellt. Wenig später, am 29. September 1982, folgte 01 512 als letzte Kohlelokok. Insgesamt fünf Reko-01er blieben als Museumsstücke erhalten.

Baureihe	01.5	01.5
Baureihen-Nr. ab 1970	01.15	01.05
Bauart	2' C1' h2	2' C1' h2
Betriebsgattung	S 36.20	S 36.20
Länge ü. Puffer (2' 2' T 34)	24.350 mm	24.350 mm
Höchstgeschwindigkeit v/r	130/50 km/h	130/50 km/h
Zylinderdurchmesser	600 mm	600 mm
Kolbenhub	660 mm	660 mm
Treib- und Kuppelraddurchmesser	2.000 mm	2.000 mm
Laufreddurchmesser v/h	1.000/1.250 mm	1.000/1.250 mm
Kesselüberdruck	16 kp/cm ²	16 kp/cm ²
Rostfläche	4,87 m ²	4,87 m ²
Verdampfungsheizfläche	224,5 m ²	224,5 m ²
Dienstmasse (2/3 Vorräte)	169,0 t	174,3 t
Brennstoffvorrat	10 t	13,5 m ³ Heizöl
Wasserkasteninhalt	34 m ³	34 m ³
indizierte Leistung	ca. 2.300 PS _i	ca. 2.500 PS _i
indizierte Zugkraft (0,8)	15,2 Mp	15,2 Mp

Baureihe 03.0–2 (Umbau- und Rekolok; ab 1970: BR 03.2)

Der DR waren nach dem Zweiten Weltkrieg 81 Maschinen der Baureihe 03 verblieben. Nach der Ausmusterung der kriegsbeschädigten Lokstanden der DR noch 78 Exemplare für die Zugförderung zur Verfügung, die gemeinsam mit den Baureihen 01 und 03.10 den größten Teil des schweren Schnellzugdienstes bei der DR abwickelten. Daher stand 1958 auch die Rekonstruktion der Baureihe 03 zur Diskussion. Doch bereits 1959 verwarf die DR die grundlegende Modernisierung der Baureihe 03 wieder, da sich deren Kessel noch in einem sehr guten Zustand befanden. Außerdem fehlten der DR die notwendigen Stahlkontingente für den Bau von Reko-Kesseln. Gleichwohl gab es bei der DR Bestrebungen, den Kesselwirkungsgrad der Baureihe 03 zu verbessern. Dazu wurden die Maschinen mit einer Mischvorwärmanlage der Bauart IfS, einer Verbund-Mischpumpe sowie einem Aschkasten der Bauart Stühren mit seitlichen Luftklappen ausgerüstet. Nachdem die Zustimmung der DR

am 4. August 1960 zu diesen Bauartänderungen vorlag, begann das Raw Karl-Marx-Stadt mit dem Umbau der 03er im Rahmen planmäßiger Haupt- und Zwischenuntersuchungen. Lediglich zwei Maschinen wurden nicht modernisiert.

Doch damit war die Rekonstruktion der Baureihe 03 noch nicht vom Tisch. Als 1963 die Modernisierung der Baureihe 01 abgebrochen wurde, brachten einige Eisenbahner erneut das Thema »Reko-03« zur Sprache. Sie konnten sich jedoch mit ihren Vorschlägen nicht durchsetzen. Erst im Sommer 1968 änderte sich das, nachdem das Politbüro der SED die Aufstellung einer »strategischen Dampflokreserve« gefordert hatte, zu der auch die Baureihe 03 zählte. Etwa zeitgleich trennte sich die DR von den ersten Exemplaren der **Baureihe 22**. Deren erst wenige Jahre alten Verbrennungskammer-Kessel befanden sich jedoch noch in einem tadellosen Zustand, so dass sich deren Weiterverwendung bei der Baureihe 03 anbot. Bereits



Foto: Slg. K.-J. Kühne



Foto: Archiv D. Endisch

1969 rüstete das Raw Meiningen 03 081 und 03 151 als erste mit einem Reko-Kessel aus. Bis 1975 wurden 52 Reko-03er fertig gestellt. Zu diesem Zeitpunkt verdrängten jedoch E- und Dieselloks zunehmend die Baureihe 03 aus dem hochwertigen Reisezugdienst. Im Bw Güsten wurde im Sommer 1980 als letzte Rekolok 03 002 abgestellt. Als letzte Umbaulok quittierte die als Wärmespeicher genutzte 03 128 Anfang 1981 den Dienst. Von den Umbaumaschinen blieb nur 03 204 erhalten. Als Vertreter der Baureihe 03(Reko) entgingen 03 098, 03 155 und 03 295 dem Schneidbrenner.

Baureihe	03(Umbau)	03(Reko)
Baureihen-Nr. ab 1970	03.2	03.2
Bauart	2' C1' h2	2' C1' h2
Betriebsgattung	S 36.17 ¹	S 36.17 ¹
Länge ü. Puffer (2' 2' T 34)	23.905 mm	23.905 mm
Höchstgeschwindigkeit v/r	130/50 km/h	130/50 km/h
Zylinderdurchmesser	570 mm	570 mm
Kolbenhub	660 mm	660 mm
Treib- und Kuppelraddurchmesser	2.000 mm	2.000 mm
Laufreddurchmesser v/h	850 ² /1.250 mm	850 mm ² /1.250 mm
Kesselüberdruck	16 kp/cm ²	16 kp/cm ²
Rostfläche	4,05 m ²	4,23 m ²
Verdampfungsheizfläche	203,65 m ²	206,30 m ²
Dienstmasse (2/3 Vorräte)	158,3 t	159,4 t
Brennstoffvorrat	10 t	10 t
Wasserkastinhalt	34 m ³	34 m ³
indizierte Leistung	ca. 2.000 PS _i	ca. 2.100 PS _i
indizierte Zugkraft (0,8)	13,72 Mp	13,72 Mp
Anmerkungen:		
1 ab 03 123: S 36.18		
2 ab 03 163: 1.000 mm		