

V 180 und Set "LEUNA"

Werkslokomotive 205 der - Art.-Nr. 02653
Leuna-Werke "Walter Ulbricht"

Werksgüterwagenset der - Art.-Nr. 01370
Leuna-Werke "Walter Ulbricht"

V 180



Zur Traktionsumstellung beschafften die VEB Leuna-Werke "Walter Ulbricht" im Jahr 1969 fünf Lokomotiven der sechssachsigen V 180. Sie wurden fabrikenue vom VEB Lokomotivbau "Karl Marx" Potsdam-Babelsberg (LKM) an den Nutzer geliefert.

Die 1957 für den Kohle- und Übergabeverkehr beschafften Lokomotiven der Baureihe 65.10 waren auf Grund der ständig hohen Beanspruchung Ende der sechziger Jahre am Ende ihrer Leistungskraft. Zusätzlich spielte das Thema Traktionswechsel auch hier eine wesentliche Rolle.

Mit Vertrag V 180/9001 vom 26.04.1968 zwischen dem VEB Lokomotivbau "Karl Marx" Babelsberg und den VEB Leuna-Werken "Walter Ulbricht" wurde die Lieferung von 5 Stück sechssachsigen Lokomotiven des Typs V 180 vereinbart. Die Fertigung und Lieferung dieser 5 Lokomotiven erfolgte durch LKM während der laufenden Serie für die Deutsche Reichsbahn.

Die Lok 205 wurde von LKM mit der Fabriknummer 280 164 geliefert. Die Probefahrt wurde erfolgreich am 26.02.1969 absolviert. Die Ablieferung an den Auftraggeber erfolgte zwei Tage später. Der Beauftragte des Bevollmächtigten für Bahnaufsicht erteilte am 19.04.1969 die Genehmigung zum Betrieb der Lokomotiven auf den Gleisen der Anschlußbahn sowie den Strecken der Deutschen Reichsbahn:





- Großkorbetha - Bad Dürrenberg
- Großkorbetha - Merseburg/ Süd-Krumpa
- Merseburg - Buna-Werke
- Leuna - Abzweig Lw (Strecke Merseburg-Zöschen)
- Halle-Süd - Großkorbetha.

Ihre technische Ausrüstung entsprach bei Ablieferung im wesentlichen den Lokomotiven des gleichen Typs, wie er bei der Deutschen Reichsbahn zum Einsatz kam. Die Auslieferung erfolgte allerdings ohne Heizkessel. Veränderungen im Getriebe legten die Höchstgeschwindigkeit auf 85 km/h fest. Diese Veränderungen gestatteten jedoch entsprechend hohe Zugkräfte beim Anfahren. Zur Ausrüstung der Lokomotive gehörte auf jedem Führerstand eine Rangierfunktanlage.

Der Einsatz der Lokomotive erfolgte bis Anfang der neunziger Jahre im Kohlependel bzw. im Übergabeverkehr zur bzw. von der Deutschen Reichsbahn. Nach Einstellung der Kohlezufuhr aus dem Geiseltal erfolgte der weitere Einsatz nur noch im Übergabeverkehr zwischen den beiden Bahnhöfen der Leuna-Werke und dem Bahnhof Großkorbetha. Seit April 1997 ist sie im Ringlokschuppen der Anschlußbahn abgestellt. Modernisierte Lokomotiven des Typs V 110.4 haben die Aufgaben der V 180 übernommen.

Die Lok kam auch als Leihlok beim Bw Halle/G der Deutschen Reichsbahn zum Einsatz. Dort erfolgte die Zuordnung für die Abrechnung der Leistungen als 118 990 oder 118 991.

Ein Einsatz ist in der vorliegenden Beschriftungsvariante in den Epochen III und IV möglich. Der Name "Walter Ulbricht" wurde nach Ablegen des Ehrennamens für das größte Chemiekombinat der DDR nach der politischen Wende in der DDR auch an den Lokomotiven übermalt.

GÜTERWAGENSET	
<p>Flüssigkeits-Tankcontainer</p> 	<p>Gedeckter 2achs. Güterwagen</p> 
<p>Offener 2achs. Güterwagen</p> 	<p>4achs. Kohletransportwagen</p> 

Zum Bestand der Werkbahn der Leuna-Werke "Walter Ulbricht" gehörten, neben Dampf-, Dampfspeicher- und Diesellokomotiven, auch Wagen unterschiedlichster Bauarten. Zur weiteren Ausstattung der Werkbahn gehörten aber auch weitere Spezialfahrzeuge, Fahrzeuge und Geräte der Bahnmeisterei und natürlich ein Hilfszug.

Mit dem vorliegenden Wagenset stellen wir Ihnen einen kleinen Querschnitt aus dem Fahrzeugbestand der Werkbahn der Leuna-Werke "Walter Ulbricht" vor. Zum Inhalt gehören:

- Gedeckter zweiachsiger Güterwagen der Gattung Gbs

Die Fahrzeuge wurden 1971 im Raw Leipzig gebaut. Im Bestand der Werkbahn waren 4 Wagen. Ihre Abmessungen entsprachen den Wagen gleicher Gattung, wie sie in großen Stückzahlen bei der Deutschen Reichsbahn eingesetzt wurden. Die Nutzung bei der Werkbahn erfolgte vorrangig zum Transport von Stückgütern. Ihre graue Farbgebung wies sie als Werkbahn-Wagen aus. Der Einsatz erfolgte sowohl innerbetrieblich, als auch in Güterzügen der Deutschen Reichsbahn. Die Wagen waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugelassen.

- Vierachsiger Kohletransportwagen Gattung Fal

Die Wagen wurden 1965/66 in der polnischen Waggonfabrik "Chorzowska Wytwornia" Chorzow (Polen) gebaut. Insgesamt wurden 50 Waggon dieser Gattung beschafft. Der Einsatz erfolgte in Ganzzügen im Kohlependel zwischen dem Kraftwerk Werkteil II der Leuna-Werke und den Braunkohlengruben des Geiseltals. Ein geringer Teil der Wagen war speziell für den Transport von Salzkohle aus dem Tagebau Merseburg-Ost für das Kraftwerk Bau 990 im Werkteil I eingesetzt. Diese Wagen waren entsprechend gekennzeichnet. Sie waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zugelassen. Ein Einsatz auf Reichsbahngleisen war möglich.

Die Beladung der Wagen mit Rohbraunkohle erfolgte im freien Fall durch Bagger oder entsprechende Förderrichtungen, die Entladung auf speziell dafür vorgesehenen Bunkeranlagen. Dabei wurden alle vier Klappen schlagartig geöffnet.

- Zweiachsiger offener Güterwagen

Im Bestand der Werkbahn waren auch verschiedene zweiachsige Güterwagen unterschiedlicher Gattungen. Sie wurden für die unterschiedlichsten Einsatzzwecke genutzt. Dazu gehörte sowohl der werksinterne Verkehr, wie auch der Einsatz in Zügen der Deutschen Reichsbahn. Ihre graue Farbgebung wies sie als Werkbahnwagen aus. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit betrug 80 km/h.

- Flüssigkeits-Tankcontainer

Die ehemalige Verkehrsabteilung der Leuna-Werke "Walter Ulbricht" hatte zwei dieser Container im Bestand. Sie wurden für den innerbetrieblichen Transport entsprechender chemischer Stoffe eingesetzt. Das konnte sowohl mit straßen- oder schienengebundenen Fahrzeugen erfolgen. Für einen freizügigen Verkehr mußte die entsprechende Prüfung durch den Germanischen Lloyd erfolgen.

Der Heimatbahnhof aller Wagen war Großkorbetha. Ihre Kennzeichnung erfolgte ebenfalls mit dem Vermerk "Auf Reichsbahngleisen zugelassen".

Der Einsatz aller Fahrzeuge dieses Sets kann vorrangig in den Epochen III und IV erfolgen. Anfang der neunziger Jahre erfolgte die Ausmusterung sowie der Verkauf bzw. die Verschrottung der Wagen und Container.