

Schmalspur-Kleindiesellok 199 301

**Eine Gegenüberstellung der widersprüchlichen Angaben
verschiedener Quellen**

Klaus Gottschling, 19.08.2011

(Unveröffentlichtes Manuskript)

Durch unsachgemäßen Umgang mit Begriffen und Fehlinterpretation von Sachverhalten kommt es häufig zum Verfälschen von Informationen. Die Formulierung von Autoren bilden die Ursache von Falschinterpretationen. So passiert es, dass zu einer Person, einem Objekt bzw. einem Ereignis in verschiedenen Quellen (Bücher, Zeitschriften, WWW, ...) widersprüchliche Angaben zu finden sind. Da in den seltensten Fällen die Herkunft der Informationen angegeben wird, ist die Plausibilität der Angaben schwer nachprüfbar.

Ein Beispiel für widersprüchliche Angaben im Bereich Eisenbahn sind die Informationen zur Schmalspur-Kleindiesellok 199 301 (ex. V30 001, ex. 103 901) der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB). Anhand des Betriebsbuchs ist leicht zu klären, welche Daten falsch und welche richtig sind. Auf diesbezüglich per E-Mail an den Kundenservice der HSB gerichtete Fragen kam bisher leider keine Rückmeldung an den Verfasser dieses Artikels.

Nachfolgend werden die widersprüchlichen Angaben aus einer Auswahl an Quellen gegenübergestellt. Angesichts der in letzter Zeit nachgewiesenen Plagiate in Dissertationen von deutschen Politikern, bemüht sich der Verfasser um exakte Angabe der Quellen in Form des erweiterten Kurzbelegs¹.

Die Fragen, auf welche die Autoren verschiedene Antworten geben, lauten:

Welches ist das Baujahr des Prototyps V30 001?.....	2
Wie viele Loks vom Typ V30C wurden nach Indonesien geliefert?.....	3
Was geschah mit der Baumusterlok V30 001 nach 1966?	
Wann wurde sie von der DR gekauft?.....	3
Mit welchem Motor und mit welchem Getriebe war Lok V30 001 im Jahr 1966 ausgestattet?	
Welche Leistung hatte der Dieselmotor?.....	4
Erfolgte in den 1980er Jahren der Einbau eines leistungsschwächeren Motors?	
Welcher Motor mit welcher Leistung wurde eingebaut?	
Wann wurde der Ersatzmotor eingebaut?.....	5
Durch welchen Motortyp wurde der Originalmotor ersetzt?	
Wie heißt der Hersteller des Tauschmotors?	
Welche Leistung hatte der Tauschmotor?.....	5
Wie lautet die Typenbezeichnung des originalen Strömungsgetriebes in Lok V30 001?	
Welches Getriebe hatte die Lok spätestens ab 1970?	
Wie heißt der Hersteller des Austauschgetriebes?.....	6
Hat die DR die Baumusterlok erst als „V30 001“ oder gleich als „103 901“ in ihren Bestand eingliedert?	
Wann wurde die Betriebsnummer „103 901“ in „199 301“ geändert?.....	6
Wann wurde Lok 199 301 von der Instandsetzung zurückgestellt (z.-gestellt)?.....	7
Wie viele Loks der Klasse „C300“ gibt es noch in Indonesien?.....	7

Welches ist das Baujahr des Prototyps V30 001?

Einig sind sich die Verfasser bezüglich des Fakts, dass der VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ (LKM/LOB) in Potsdam-Babelsberg von der Indonesischen Staatsbahn einen Auftrag zur Lieferung von Kleindieselloks mit ≥ 300 PS Motorleistung erhielt. Die Eisenbahnen in Indonesien haben eine Spurweite von 1 067 mm (Kapspur). Daher baute man bei LKM zunächst eine Baumusterlok (Fabriknummer 263001, Baujahr 1966) mit 1 000 mm Spurweite (Meterspur). Wenn Steimecke in der HARZ-BAHN-POST 03/2008 schreibt: „Im Jahr 1965 entstand unter der Fabriknummer 263.001 die Versuchslok V 30 001 im LKM.“² und in seinem Buch zu lesen ist: „Die hierfür notwendige Baumusterlok V 30 001 wurde im Jahr 1965 für Meterspur gebaut und unter der Fabriknummer 263.001 ausgeliefert.“³, dann liefert er die Ursache dafür, dass unbedarfte Leser als Baujahr das Jahr 1965 ansehen – im Gegensatz zu den Aussagen anderer Autoren. Mit der Herstellung der Lok V 30 001 wurde

1 Vgl. Rossig, Prätisch [WISSARBEITEN, 2006], S. 154.

2 Steimecke [IGHSBPOST, 2009]

zwar 1965 begonnen. Fertigstellung war offensichtlich erst 1966⁴. Als „Baujahr“ von Schienenfahrzeugen gilt das Jahr der Fertigstellung, welches im Fabrikschild angegeben wird – also für die Lok das Jahr 1966.

Wie viele Loks vom Typ V30C wurden nach Indonesien geliefert?

Den mit „V30 001“ beschrifteten Prototyp, mit 1 000 mm Spurweite konnte LKM auf der Harzquer- und Brockenbahn ausgiebigen Tests unterziehen. Da die Baumusterlok die gestellten Anforderungen erfüllte, nahm LKM die Serienproduktion auf. Bezüglich der Anzahl Loks für die Kapspur in Indonesien findet man in den Quellen zwei verschiedene Angaben. Röper und Zieglgänsberger⁵, Bauer⁶, Bethke⁷ sowie Voigt⁸ schreiben von 30 Stück. Steimecke⁹ schreibt von 20 Stück. Auf der WWW-Seite von Christopher¹⁰ sind die Fabriknummern der Musterlok und der Lieferserie aufgelistet (263001 – 263021). Auf der indonesischen WWW-Seite „Lokomotif C300“¹¹ werden die Loknummern C300 01 bis C300 20 erwähnt. Diese beiden Quellen lassen den Schluss zu, dass 20 Loks gebaut und nach Indonesien exportiert wurden.

Was geschah mit der Baumusterlok V30 001 nach 1966?

Wann wurde sie von der DR gekauft?

Zum Verbleib der Lok V30 001 von 1966 bis 1970 gehen die Aussagen der Autoren auseinander. Bauer schreibt zum Beispiel, dass die Lok nach der Erprobung im Harz verblieb.¹² Bei Glatte ist hingegen zu lesen: „Anlässlich der Leipziger Frühjahrsmesse 1967 wurde die Lokomotive unter der Typenbezeichnung V 30 C der Öffentlichkeit vorgestellt.“¹³ Ähnliches schreibt auch Kindelberger¹⁴. Was geschah nun mit Lok V30 001– abgesehen vom plausiblen Aufenthalt auf der Frühjahrsmesse in Leipzig? Bei Röper und Zieglgänsberger liest man „Diese Lokomotive mit der Typenbezeichnung V 30C ist 1970 der Harzquerbahn für immer überlassen worden und trägt heute die Nr. 199 301-3.“¹⁵ Glatte behauptet: „1969 wurde sie von der DR gekauft.“¹⁶ Dem entspricht Kindelbergers Aussage: „Nach Erfüllung des Auftrags verblieb die Musterlok beim Hersteller und wurde 1969 von der DR angekauft.“¹⁷ Bauer erhärtet die Aussage mit: „Die DR kaufte sie 1969 dem Lokomotivbau Babelsberg ab und paßte sie den Erfordernissen der Harzquer und Brockenbahn an.“¹⁸ Zweifel kommen angesichts der Aussage von Bethke auf: „Die dreiachsige Lok mit hydraulischem Getriebe und Blindwellenantrieb entsprach von Anfang an den Erwartungen und ging schließlich 1970 in das Eigentum der Deutschen Reichsbahn über.“¹⁹ Im Buch von Steimecke kann man hingegen lesen; „Nach erfolgreicher Erprobung dieser Baumusterlok wurde die Diesellok im Jahr 1970 von der Deutsche Reichsbahn als Einzelstück unter der

3 Steimecke [STEIMECKE, 2011] S. 32; Der Begriff „ausgeliefert“ ist falsch. LKM als Hersteller hat keiner anderen Firma die Lok geliefert. Die Lok blieb zunächst Eigentum des Herstellers.

4 Vgl. Christopher [ACHRISTOPHER, 2009].

5 Vgl. Röper, Zieglgänsberger [RÖPERZIEGL1, 1999], S. 94

6 Vgl. Bauer [BAUER, 1999], S. 94

7 Vgl. Bethke [BETHKE, 2003], S. 123

8 Vgl. Voigt [DAMPFHARZ, 2002]

9 Vgl. Steimecke [STEIMECKE, 2011], S. 32

10 Vgl. Christopher [ACHRISTOPHER, 2009]

11 Vgl. o. V. [LOCOC300, 2010]

12 Vgl. Bauer [BAUER, 1999], S. 94

13 Glatte [DIESELLOKARCHIV, 1988], S. 140

14 Vgl. Kindelberger [KINDELBERGER, 1997], S. 15/16

15 Röper, Zieglgänsberger [RÖPERZIEGL1, 1999], S. 94; Es ist faktisch unmöglich, einem Toten – der Harzquerbahn = Bahnstrecke Nordhausen Nord – Wernigerode – eine Lok zu „überlassen“. Von (unentgeltlichem) „Überlassen“ kann wohl auch keine Rede sein, da – laut anderer Quellen – die Lok von LKM an die DR verkauft wurde.

16 Glatte [DIESELLOKARCHIV, 1988], S. 140

17 Kindelberger [KINDELBERGER, 1997], S. 15/16

18 Bauer [BAUER, 1999], S. 94

19 Bethke [BETHKE, 2003], S. 123

Betriebsnummer 103 901 übernommen.“²⁰ Im Artikel für die Harzbahn-Post 3/2008 nennt Steimecke sogar konkret den 16.12.1970 als Termin für den Kauf der Lok V30 001 durch die DR.²¹ Eine Informationsquelle hat Steimecke leider nicht angegeben. So muss man an der Plausibilität des Termins zweifeln, denn Endisch gibt für den Ankauf der Lok durch die DR den 05.12.1970 an.²² Logisch erscheint angesichts der Widersprüche die Erklärung, dass die DR 1969 die V30 001 angemietet und als V30 001 in ihrem Bestand geführt hat. Nachdem die Lok für die Verhältnisse im Harz hergerichtet und im betriebsfähigen Zustand war, wurde der Kaufvertrag unterzeichnet. Wäre die Diesellok erst 1970 zur DR gekommen, dann hätte man ihr vermutlich gleich die ab 1970 verwendete Betriebsnummer 103 901 gegeben. Die Übernahme im Jahr 1969 rechtfertigt hingegen die kurzzeitige Einordnung in den Bestand der DR als „V 30 001“.

Mit welchem Motor und mit welchem Getriebe war Lok V30 001 im Jahr 1966 ausgestattet?

Welche Leistung hatte der Dieselmotor?

Auf die Frage: „Mit welchem Motor wurde Kleindiesellok V30 001 ausgerüstet?“ erhält man von den verschiedenen Autoren verschiedene Antworten. Röper und Zieglgänsberger widersprechen sich selbst. Einerseits führen sie einen Motor mit 243 kW Leistung an.²³ Andererseits geben sie als Motorleistung 265 kW an.²⁴ Glatte behauptet: „Im Gegensatz zu den exportierten Lokomotiven mit MTU-Dieselmotor wurde [ein, d. Verf.] Dieselmotor des VEB Elbewerk Roßlau eingebaut“.²⁵ Analog schreibt Bethke: „Der Dieselmotor wurde vom VEB Motorenbau Elbe in Roßlau, das hydraulische Getriebe vom VEB Getriebebau Pirna zugeliefert.“²⁶ Im Eisenbahn-Fahrzeug-Katalog – Band 1 steht: „Den Prämissen folgt – bis auf die Spurweite von 1000 mm und die Verwendung eines Dieselmotors aus dem VEB Elbewerk Roßlau – auch die Musterlokomotive.“²⁷ Auf der WWW-Seite von Christopher steht: „Eingebaut war ein Sechs-Zylinder-Dieselmotor ER 6 VD 18/15-A1 des VEB Elbewerk Roßlau mit einer Nennleistung von 330 PS.“²⁸ Warum sollte der Hersteller LKM die Baumusterlok mit einem von der Serienlieferung abweichenden Motor und Getriebe testen? Daher ist die Aussage von Voigt glaubhafter, der schreibt: „Bevor sie nach Wernigerode kam erhielt sie noch ein Getriebe und einen Motor "Made in GDR"²⁹. Getestet wurde sie mit einem Motor "Made in W.-Germany"³⁰ welcher damals mit den anderen Maschinen nach Indonesien ausgeliefert wurde.“³¹ Steimecke schließt sich mit seinem Beitrag in der HARZBAHN-POST 3/2008 der Aussage von Voigt an.³² Man kann also davon ausgehen, dass die V30 001 original einen Motor Maybach Mercedes-Benz „MB 836 B“ mit 330 PS (243 kW) Leistung hatte.³³ Spätestens ab 1970 war die Lokomotive mit einem Motor und einem Strömungsgetriebe aus DDR-Produktion ausgestattet.

20 Vgl. Steimecke [STEIMECKE, 2011], S. 32

21 Vgl. Steimecke [IGHSBPOST, 2009]

22 Vgl. Endisch [ENDISCH, 2009], S. 93

23 Vgl. Röper/Zieglgänsberger [RÖPERZIEGL1, 1999], S. 94

24 Vgl. Röper, Zieglgänsberger [RÖPERZIEGL2, 1999] S. 118, Tabelle 5.3

25 Glatte [DIESELLOKARCHIV, 1988], S. 140

26 Bethke [BETHKE, 2003], S. 123; Die Bezeichnung des Motorherstellers ist nicht korrekt. Die Angabe zum Getriebehersteller ist sogar falsch. In Pirna gab es keinen „VEB Getriebebau“.

27 Hahn [FAHRZEUGKATALOG, 1993]

28 Christopher [ACHRISTOPHER, 2009]

29 „GDR“ = German Democratic Republic / DDR = Deutsche Demokratische Republik

30 „W.-Germany“ = Westdeutschland = Bundesrepublik Deutschland (BRD)

31 Voigt [DAMPFHARZ, 2002]

32 Vgl. Steimecke [IGHSBPOST, 2009]

33 Vgl. o. V. [LOCOC300, 2010]

Erfolgte in den 1980er Jahren der Einbau eines leistungsschwächeren Motors? Welcher Motor mit welcher Leistung wurde eingebaut? Wann wurde der Ersatzmotor eingebaut?

Der Mehrzahl der Autoren ist offenbar nicht bekannt, dass die 199 301 aufgrund eines Schadens später einen anderen Motor erhielt. Nur Voigt berichtet: „Mitte der achtziger Jahre erlitt Sie einen Motorschaden. Für den turbogeladenen 350 PS Motor war in der Mangelwirtschaft der DDR kein Ersatz aufzutreiben. Die Maschine bekam einen 200 PS Motor und büßte so viel von Ihrer Leistungsfähigkeit ein.“³⁴ Schmidt und Thielemann haben vermutlich von Voigt abgeschrieben, denn im EK-Sonderheft kann man lesen: „Mitte der achtziger Jahre erlitt sie einen Motorschaden. Da in der ehemaligen DDR kein geeigneter Ersatzmotor zu finden war, erhielt sie einen 200 PS Motor und büßte somit viel von ihrer Leistungsfähigkeit ein.“³⁵ Durch Prochnau wurde dem Verfasser dieses Artikels bestätigt, dass im Jahr 1989 der defekte Motor durch einen Motor geringerer Leistung ersetzt wurde.³⁶

Durch welchen Motortyp wurde der Originalmotor ersetzt? Wie heißt der Hersteller des Tauschmotors? Welche Leistung hatte der Tauschmotor?

Angesichts der Unkenntnis der meisten Autoren bezüglich der in bestimmten Zeiträumen in die Lok eingebauten Motoren, wird die anfangs gestellte Frage präzisiert: Welcher Motor mit welcher Leistung von welchem Hersteller befand sich zwischen 1970 und 1989 in der Lok 199 301?

Glatte gibt im „Diesellok-Archiv“ an: „Sechszylinder-Viertakt-Reihendieselmotor 6 VD 18/15 SRW Leistung 243 kW (330 PS)“.³⁷ Die Typenangabe stimmt so nicht. Korrekt ist „6 VD 18/15 A-1 SRW“³⁸, da der Motor nur mit Turbolader die 330 PS Leistung abgibt. Kindelberger hat wahrscheinlich die falschen Daten von Glatte übernommen.³⁹ Nicht ohne Fehler ist die Aussage von Steimecke: „Die 199 301 erhielt einen Schönebecker Sechszylinder-Dieselmotor (6VD 18/15-A1), ausgestattet mit einem Abgasturbolader des VEB Elbwerk Roßlau, er erzeugte eine Dauerleistung von 243 kW (330 PS)“. Die Motorenfamilie „6 VD 18/15“ wurde nicht in Schönebeck sondern im VEB Elbe-Werk Roßlau gebaut.⁴⁰ Vermutlich beruht sein Irrtum auf der Verwechslung mit dem Motor 6 VD 14,5/12 SRW⁴¹, der in die Schmalspurloks des Typs V10C eingebaut wurde. Wenn Motor und Abgasturbolader keine Einheit bilden, dann hätte man 1989 wahrscheinlich den Turbolader an den Austauschmotor montieren können.

Bei dem 1989 in die 199 301 eingebauten Motor handelt es sich um einen „6 VD 18/15-1 SRW“ vom VEB Elbe-Werk Roßlau, wie er auch in die Loks der Baureihe 102.1 der DR eingebaut wurde.⁴² Ohne Abgasturbolader leistet der Motor statt 330 PS nur 220 PS (167 kW).

34 Voigt [DAMPFHARZ, 2002]; Die angegebenen Leistungen sind nicht korrekt. Der defekte Motor hatte 330 PS Leistung und der Ersatzmotor hat 220 PS Leistung.

35 Schmidt, Thielemann [EK100JAHRE, 1998] S. 92

36 Prochnau [PROCHNAU, 2011]

37 Glatte [DIESELLOKARCHIV, 1988], S. 141

38 6 ≙ 6 Zylinder, V ≙ Verbrennungsmotor, D ≙ Diesel, 18 ≙ 18 cm Hub, 15 ≙ 15 cm Kolbendurchmesser, S ≙ stehend montiert, R ≙ Reihenanzordnung der Zylinder, W ≙ Wasserkühlung, A ≙ aufgeladen (Turbolader); identisch mit 6 KVD 18/15 A-1, K ≙ Kurzhub

39 Vgl. Kindelberger [KINDELBERGER, 1997], Karte zu 199 301

40 Vgl. VEB Elbwerk Roßlau (Hrsg.) [ELBEWERK, 1970], Henze [WTZ, 2010], Dichtungen Schwarz (Hrsg.) [SCHWARZ, 2010], Hunger [IGBWDDALT, 2010] oder auch Geisler [GSB23, 2007]

41 Vgl. o. V. [MWS, 2009]

42 Vgl. DR (Hrsg.) [DV939DR, 2006] als auch Hunger [IGBWDDALT, 2010]

Wie lautet die Typenbezeichnung des originalen Strömungsgetriebes in Lok V30 001?

Welches Getriebe hatte die Lok spätestens ab 1970?

Wie heißt der Hersteller des Austauschgetriebes?

Sofern die diversen Autoren das in die Baumusterlok eingebaute hydrodynamische Getriebe erwähnen, so erwähnen sie nur den westdeutschen Hersteller Voith. Die Angabe des Typs findet man auf der indonesischen WWW-Seite⁴³. Dieser ist mit „L 203 U“⁴⁴ angegeben.

Welches Getriebe die 1970 in Dienst gestellte Lok 130 901 hatte, das gibt nur Steimecke an: „das Strömungsgetriebe Typ GSU 20/4,2 stammte vom VEB Turbinenfabrik Dresden.“⁴⁵ Gemeint ist damit sicherlich das Getriebe „GSU 20/4,2 AR“. Dieses Getriebe mit zwei Drehmomentwandlern wurde auch in die Loks der BR 102.1 eingebaut.⁴⁶ 1970 schloss man den VEB Turbinenfabrik Dresden und den VEB Gasturbinenbau und Energiemaschinenentwicklung Pirna zum VEB Strömungsmaschinen Pirna zusammen.⁴⁷ Darauf beruhen sicher die falschen Angaben zum Hersteller.

Hat die DR die Baumusterlok erst als „V30 001“ oder gleich als „103 901“ in ihren Bestand eingegliedert?

Wann wurde die Betriebsnummer „103 901“ in „199 301“ geändert?

Die DR hatte die Einführung von internationalen Triebfahrzeugnummern analog der zwölfstelligen Wagennummern zum 1. Juni 1970 beschlossen.⁴⁸ An die nur im Inlandverkehr eingesetzten Fahrzeuge wurden ab 1. Juli 1970 Schilder angebracht, auf denen nur die 6. bis 12. Ziffer – die sogenannte EDV-Nummer – standen.⁴⁹ In diesem Zusammenhang erhielt die Lok V 30 001 die Betriebsnummer „103 901-5“⁵⁰. Wenig später hat die DR ihr Nummernschema für Triebfahrzeuge mit Verbrennungsmotor noch einmal geändert. Die Aussage von Schmidt und Thielemann: „1970 wurde sie der Harzquerbahn überlassen und trägt seither die Bezeichnung 199 301-3.“⁵¹ ist daher eindeutig falsch. Über das Jahr, ab wann Lok 103 901-5 als Lok 199 301-3 beschriftet wurde, herrscht bei den anderen Autoren Uneinigkeit. Kindelberger schreibt: „seit 1972 trägt sie die Nummer 199 301-3.“⁵² Bei Hahn ist hingegen zu lesen: „Von der Deutschen Reichsbahn erhielt die Lokomotive zunächst die Betriebsnummer 103 901, sie wurde aber 1973 bei der Neuvergabe der Betriebsnummern für Schmalspur-Diesellokomotiven in 199 301 umbenannt.“⁵³ Für das Jahr 1972 als Jahr der Umzeichnung sprechen sich auch Bauer, Bethke und Steimecke aus.⁵⁴ Dem gegenüber stehen die Aussagen von Endisch, indem er geschrieben hat: „bis 31.12.1972: 103 901“⁵⁵. Der Verfasser hat den Verdacht, dass in dem Zusammenhang wieder einmal Ereignisse falsch interpretiert wurden. Womöglich wurde im Jahr 1972 von der DR die Änderung des Nummernschemas beschlossen und ab 01.01.1973 mit dem Anbringen der neuen Betriebsnummern begonnen. Auch Glatte sagt: „1973 erfolgte jedoch eine nochmalige Umnummerierung, und die Schmalspur-Diesellokomotiven wurden generell der Baureihe 199 zugeordnet.“⁵⁶

Ab 1. Januar 1992 galt für Deutsche Bundesbahn (DB) und Deutsche Reichsbahn (DR) das gemeinsa-

43 Vgl. o. V. [LOCOC300, 2010]

44 hydrodynamisches Strömungsgetriebe mit zwei Drehmomentwandlern

45 Steimecke [IGHSBPOST, 2009]

46 Vgl. DR (Hrsg.) [DV939DR, 2006] und Hunger [IGBWDDALT, 2010]

47 Vgl. Sächsisches Staatsarchiv (Hrsg.) [ARCHIVDRESDEN, 2011]

48 Vgl. Zschech [Zschech, 1996], S. 11

49 Vgl. Bätzold, Fiebig [ELLOKARCHIV, 1987], S. 11

50 1 ≙ Verbrennungsmotor; 03 ≙ 3 x 100 PS Motorleistung; 9 ≙ Schmalspur; 1 ≙ fortlaufende Nummer; 5 ≙ Selbstkontrollziffer

51 Schmidt, Thielemann [EK100JAHRE, 1998] S. 92

52 Kindelberger [KINDELBERGER, 1997], S. 15

53 Hahn [FAHRZEUGKATALOG, 1993]

54 Vgl. Bauer [BAUER, 1999], S. S. 195, Bethke [BETHKE, 2003] S. 124 und Steimecke [STEIMECKE, 2011] S. 32

55 Endisch [ENDISCH, 2009], S. 93

56 Glatte [DIESELLOKARCHIV, 1988], S. 12

me Nummernschema auf Grundlage des DB-Nummernschemas. Nach diesem Schema erhielt die Lok 199 301 die DB-Nummer 399 130⁵⁷. Mit dieser Nummer wurde die Lok zwar in den Unterlagen geführt. Wie bei den anderen Triebfahrzeugen der Harzer Schmalspurbahnen – im Gegensatz zu den Schmalspurdampfloks in Sachsen – hat man die Schilder mit den DR-Betriebsnummern an der Lok gelassen. Seit dem 1. Februar 1993 gehört Lok 199 301 zum Eigentum der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB). Die HSB übernahm das Nummernschema der DR. So blieb es bei der Betriebsnummer „199 301“.

Wann wurde Lok 199 301 von der Instandsetzung zurückgestellt (z.-gestellt)?

Zum Schluss bleibt noch die Frage: Wann schied Lok 199 301 aus dem Betriebsdienst aus (z.-gestellt)? Liest man die Angaben der verschiedenen Autoren, dann liegt der Termin zwischen 1996 und 1997. Endisch gibt das Jahr 1996 an.⁵⁸ Kindelberger meint „Anfang 1997“⁵⁹, was mit der Aussage von Voigt (März 1997)⁶⁰ zusammenpasst. Steimecke hat dazu keine eindeutige Meinung. In der HARZBAHN-POST 3/2008 nennt er 1996 als das Jahr der Abstellung von Lok 199 301.⁶¹ In seinem Buch steht dagegen das Jahr 1997.⁶²

Wie viele Loks der Klasse „C300“ gibt es noch in Indonesien?

Von den 20 nach Indonesien gelieferten Lokomotiven ist offensichtlich keine Lok mehr mangels Ersatzteilen betriebsfähig. Die Loks C300 11 und C300 12 sind nach Steimecke die letzten zwei vorhandenen Maschinen, die im Transportmuseum von Jakarta zu sehen sind.⁶³ Wenn die indonesische WWW-Seite noch aktuell ist und die dürftige Übersetzung stimmt, gibt es aber noch drei weitere Loks (C300 01, C300 04 und C300 20), die im Depot Tanah Abang abgestellt sind.

Diese ausführliche Auseinandersetzung mit den widersprüchlichen Angaben im Bezug auf die Schmalspur-Kleindiesellok 199 301 macht eines deutlich: Den in der sogenannten Eisenbahn-Fachliteratur oder im WWW gefundenen Angaben darf man nicht 100%ig vertrauen. Nach Möglichkeit sollte man die Aussagen verschiedener Autoren – die nicht voneinander abgeschrieben haben – vergleichen. Die verlässlichsten Informationsquellen sind Unterlagen wie Betriebsbücher.

57 3 \triangleq Kleindiesellok; 99 \triangleq Schmalspur; 1 \triangleq 1 000 mm Spurweite

58 Vgl. Endisch [ENDISCH, 2009], S. 93

59 Kindelberger [KINDELBERGER, 1997], S. 15

60 Vgl. Voigt [DAMPFHARZ, 2002]

61 Vgl. Steimecke [IGHSBPOST, 2009]

62 Vgl. Steimecke [STEIMECKE, 2011], S. 32

63 Vgl. Steimecke [IGHSBPOST, 2009]

Literaturverzeichnis

- Christopher, Andreas [ACHRISTOPHER, 2009]: Lokomotivbau Karl Marx - V30C. in: Lokomotivbau Karl Marx, Babelsberg (LKM), 12/02, Rev. 06/09, http://www.achristo.homepage.t-online.de/HerstLKM_V30C.htm, 4. August 2011.
- Sächsisches Staatsarchiv (Hrsg.) [ARCHIVDRESDEN, 2011]: 11625 - VEB Strömungsmaschinen Pirna. in: Hauptstaatsarchiv Dresden, 04/06, Rev. 06/11, http://www.archiv.sachsen.de/archive/dresden/4444_3131363235.htm, 4. Aug. 2011.
- Bauer, Jörg [BAUER, 1999]: 100 Jahre Harzquer- und Brockenbahn. EK-Verlag, Freiburg, 1999. 3-88255-685-4
- Bethke, Matthias; Finke, Wolfgang; Schweers, Hans [BETHKE, 2003]: Die Fahrzeuge der Harzer Schmalspurbahnen. Verlag Schweers + Wall GmbH, Aachen, 2003. 3-89494-120-0
- Voigt, Holger [DAMPFHARZ, 2002]: Datenblatt 199 301 - 3. in: Dampf mitten im Harz, o. J., Rev. 10/02 <http://www.mediakueche.de/railroad/301dats.htm>, 4. Aug. 2011.
- Glatte, Wolfgang [DIESELLOKARCHIV, 1988]: . 3. Auflage, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, . 3-344-00214-7
- o. V. [DV939DR, 2006]: Vollständige Dokumentation Elektro-, Diesellokomotiven und Triebwagen der Deutschen Reichsbahn – Merkbuch für Triebfahrzeuge . Reprint-Verlag Leipzig , Holzminden, o. J.. 3-8262-1803-5
- Schmidt, Markus; Thielemann, Georg [EK100JAHRE, 1998]: 100 Jahre Harzquer- und Brockenbahn. In: EK-Themen, Nr. 28, EK-Verlag GmbH, Freiburg, 1998.
- VEB Elbewerk Roßlau (Hrsg.) [ELBEWERK, 1970]: Baubeschreibung und Bedienungsanweisung 6 VD 18/15-1 und 6 VD 18/15 A-1. Eigenverlag, Roßlau, 1970.
- Bäzold, Dieter; Fiebig, Günther [ELLOKARCHIV, 1987]: Ellok-Archiv. 6. Auflage, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1987. 3-344-00173-6
- Endisch, Dirk [ENDISCH, 2009]: Das Bahnbetriebswerk Wernigerode Westerntor. Verlag Dirk Endisch, Stendal, 2009. 978-3-936893-51-9
- Hahn, Clemens (Hrsg.) [FAHRZEUGKATALOG, 1993]: Eisenbahn-Fahrzeug-Katalog – Band 1: Deutsche Reichsbahn. In: BAHN-EXTRA, Sonderheft 1, GeraNova Zeitschriftenverlag GmbH, München, 1993.
- Geisler, Uwe [GSB23, 2007]: Schiffstyp GSB 23. in: DDR – Binnenschifffahrt, o. J., Rev. 09/07, <http://www.ddr-binnenschifffahrt.de/schiffstyp-feuerwehr.htm>, 4. Aug. 2011.
- Hunger, Kai-Uwe [IGBWDDALT, 2010]: Diesellokomotive 102 188. in: Eisenbahnmuseum Dresden-Altstadt, o. J., <http://www.igbwddresdenaltstadt.de/bestand/102-188/index.php>, 4. Aug. 2011.
- Steimecke, Jürgen [IGHSBPOST, 2009]: Die Geschichte der Baureihe V 30 im Harz. in: HARZBAHN-POST 03/2008, 01/09, <http://www.ig-hsb.de/hbp/hbp8-3/seite16.htm>, 4. August 2011.
- Kindelberger, Kilian [KINDELBERGER, 1997]: Schmalspurige Diesel- und Kleinlokomotiven – Deutsche Reichsbahn. In: Kleine Eisenbahn-Hefte, Nr. 13, TG Publikationen, Brandenburg an der Havel, 1997.
- o. A. [LOCOC300, 2010]: Lokomotif C300. in: Indonesian Heritage Railway, 11/10, http://indonesianheritagerailway.com/index.php?option=com_content&view=article&id=339%3Alokomotif-c300, 4. August 2011.

- o. V. [MWS, 2009]: MWS Löschenkohl Motorenwerk Schönebeck GmbH. in: MWS Löschenkohl Motorenwerk Schönebeck GmbH, ?/09, Rev. 07/10, <http://www.dieselschoenebeck.de/index.html>, 4. Aug. 2011.
- Prochnau, Holger [PROCHNAU, 2011]; HSB, Betr.: V30C. hprochnau@hsb-wr.de, 28. Juli 2011 21:32 Uhr.
- Zieglänsberger, Gerhard; Röper, Hans [RÖPERZIEGL1, 1999]: Die Selketalbahn. In: Die Harzer Schmalspurbahnen – Die Selketalbahn, Die Harzquer/ und Brockenbahn / Die Südharzeisenbahn, transpress Verlag, Stuttgart, 1999. 3-613-71103-6
- Zieglänsberger, Gerhard; Röper, Hans [RÖPERZIEGL2, 1999]: Die Harzquer- und Brockenbahn und die Südharzeisenbahn. In: Die Harzer Schmalspurbahnen – Die Selketalbahn, Die Harzquer/ und Brockenbahn / Die Südharzeisenbahn, transpress Verlag, Stuttgart, 1999. 3-613-71103-6
- Dichtungen Schwarz (Hrsg.) [SCHWARZ, 2010]: VEB ELBEWERK ROSSLAU - Dichtungen Schwarz. in: Dichtungen Schwarz, o. J., Rev. 08/10, http://www.dichtungen-schwarz.de/epages/62585771.sf/de_DE/?ObjectPath=/Shops/62585771/Categories/Schiffs-motor/V/VEB_ELBEWERK_ROSSLAU, 4. Aug. 2011.
- Steimecke, Jürgen [STEIMECKE, 2011]: Fahrzeuge auf Schmalspurbahnen im Harz. Verlag Ingrid Zeunert, Gifhorn, 2011. 978-3-924335-81-6
- Prätsch, Joachim; Rossig, Wolfram E. [WISSARBEITEN, 2006]: Wissenschaftliche Arbeiten – Leitfaden für Haus- und Seminararbeiten, Bachelor- und Masterthesis, Diplom- und Magisterarbeiten, Dissertationen. TEAMDRUCK GmbH, Weyhe, 2006. 3-9810012-2-2
- Henze, Volker [WTZ, 2010]: Wartung, Service und Reparatur des Motortyps 6 VD 18/15. in: WTZ Roßlau, o. J., Rev. 10/10, http://www.wtz.de/sites/03_dienst/dienst_0301.html, 4. Aug. 2011.
- Zschech, Rainer [Zschech, 1996]: Akku- und Elektrotriebwagen – Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Deutsche Reichsbahn, Deutsche Bundesbahn. 5. Auflage, transpress Verlagsgesellschaft mbH, Berlin, 1996. 3-344-70753-1

WWW-Seiten

Nachfolgende Tabelle enthält Verweise zu den zitierten WWW-Seiten sowie zu weiteren WWW-Seiten mit ergänzenden Informationen und Fotos.

Titel	URL	Autor	Bemerkungen
VEB Strömungsmaschinen Pirna	http://www.archiv.sachsen.de/archiv/dresden/4444_3131363235.htm	Sächsisches Staatsarchiv (Hrsg.)	Geschichte des Betriebs
Diesellokomotive 102 188	http://www.igbwddresdenaltstadt.de/bestand/102-188/index.php	Hunger, Kai-Uwe	technische Daten (Motor, Getriebe einschließlich Hersteller)
Lokomotiv C300	http://indonesianheritagerailway.com/index.php?option=com_content&view=article&id=339%3Alokomotif-c300&catid=68&Itemid=133&lang=id	o. V.	Geschichte der Lokomotiv-Klasse C300 in Indonesien, technische Daten, Foto
Datenblatt 199 301 – 3	http://www.mediakueche.de/railroad/301dats.htm	Voigt, Holger	Geschichte und technische Daten der Lok 199 301

Titel	URL	Autor	Bemerkungen
Die Geschichte der Baureihe V 30 im Harz	http://www.ig-hsb.de/hbp/hbp8-3/seite16.htm	Steimecke, Jürgen	Geschichte, historische Fotos von Lok V30 001/199 301
Lokomotivbau Karl Marx - V30C	http://www.achristo.homepage.t-online.de/HerstLKM_V30C.htm	Christopher, Andreas	Geschichte, technische Daten, Lieferliste des Loktyps V30C
199 301 mal etwas größer (m4B)	http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?17,4628434	Drehscheibe-Online (Hrsg.), Forum „Historische Bahn“	Fotos, technische Daten
LKM V 30 C	http://de.wikipedia.org/wiki/LKM_V_30_C	wikipedia.org (Hesg.), deutsch	Geschichte, Fotos, technische Daten zur Lok V30 001
C300	http://id.wikipedia.org/wiki/C300	wikipedia.org (Hesg.), indonesisch	Geschichte, Fotos, technische Daten zur Lok-Klasse C300 in Indonesien
FAUR L30H	http://www.helgeharling.de/Osteuropa/b_130h.html	Harling, Helge Ralf	Beschreibung zur Schmalspurdieselloktyp L30H von der Lokomotivfabrik „23. August Werke, Bukarest“ (FAUR); Motor MB 836 B in Lizenz-Produktion
V 22	http://www.efsft.de/Fahrzeuge/V%2022/v%2022.html	Krebs, Jürgen	Geschichte und technische Daten des Dieselloktyps V 22 der DR
Wartung, Service und Reparatur des Motor-typs 6 VD 18/15. in: WTZ	http://www.wtz.de/sites/03_dienst/dienst_0301.html	Henze, Volker	Serviceangebot für Motoren aus dem VEB Elbe-Werk Roßlau bzw. Nachfolgebetrieb
VEB ELBEWERK ROSSLAU	http://www.dichtungen-schwarz.de/epages/62585771.sf/de_DE/?ObjectPath=/Shops/62585771/Categories/Schiffsmotor/V/VEB_ELBEWERK_ROSSLAU	Dichtungen Schwarz (Hrsg.)	Verkaufsangebot von Dichtungen für Motoren 6 KVD 18 SHRW
Feuerlöschboot FLB 23-3	http://www.schiffspotter.de/Feuerloeschboote/Feuerloeschboot_FLB_23_3.htm	Kölbl, Andreas	technische Daten zum Boot: „Maschine: 2 x 6 VD 18/15, je 508 PS“
Betriebstechnik des SBW	http://www.frr-51.de/sbw_tech-nik.html	Wünsche, Maik	SBW = Schutzbauwerk (Bunker) technische Daten zur Notstromversorgung: „Motor 6 VD 18/15 AL 1 SRW VEB ELBE-WERK Rosslau
Bunker - Tessin -- Hauptgefechtsstand der Volksmarine der DDR	http://www.bunker-tessin.de/	Funke, Claus	technische Daten zur Notstromversorgung: „4 Dieselgeneratoraggregaten Typ 6 VD 18/15 A-1/ 260 kVA“

Fotos im WWW

URL	Beschreibung
http://www.flickr.com/photos/42309484@N03/4096015378/	C300 02 Jatinegara 29.09.80
http://www.flickr.com/photos/42309484@N03/4001409512/	C300 02 Jatinegoro 29.09.80
http://www.flickr.com/photos/42309484@N03/4001409474/	C300 02 Jatinegoro 29.09.80
http://indonesiaphoto.com/gallery/d/535-2/c30011.jpg	C30011 in the Transportation Museum in Jakarta.
http://farm6.static.flickr.com/5147/5566791256_6d3174b64c_b.jpg	possierende Besucher vor Lok C300 11 im Transport Museum Jakarta

URL	Beschreibung
http://www.ktmrailwayfan.com/pics/data/media/403/matthaziq_uv_it.jpg	Lok C300 11 im Transport Museum Jakarta auf Rundkurs
http://farm6.static.flickr.com/5156/5899954785_f7964aedda.jpg	Lok C300 11 im Transport Museum Jakarta
http://client.imajiku.com/liburananak/la/rabbit-files/tbl_holiday_stories/58_Transportasi3copy.jpg	Lok C300 11 im Transport Museum Jakarta auf Rundkurs
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8e/ID_diesel_loco_C_300-11_040829_003_tmii.JPG	Lok C300 11 vor Touristenzug im Transport Museum Jakarta
http://www.flickr.com/photos/42309484@N03/4000478827/	C300 11 Jakarta 22.08.95
http://www.flickr.com/photos/42309484@N03/4095234617/	C300 11 Jakarta 22.08.95