

Die unterschiedlichen Familienmitglieder

M62



Nach der Entstehung zweier Prototypen M62-1 und M62-2 im Jahre 1964 erfolgte im Folgejahr mit der Auslieferung der M62 001 an die ungarische Staatsbahn MAV der Beginn der Serienlieferungen.

Bis zum Jahr 1970 erfolgte die Auslieferung der einteiligen, 2000 PS starken M62 an fast alle Länder des Wirtschaftsbündnisses Comecon, erstbefindet sich keine M62K mehr im Einsatz. In den Jahren 1970 bis 1976 erfolgte bei den Bahnen der Sowjetunion die Indienststellung.

Heute sind die M62 noch bei den Bahnverwaltungen der Nachfolgestaaten der Sowjetunion (außer Estland), sowie in Nordkorea, Polen und Ungarn in größeren Stückzahlen vorhanden.

In Deutschland, Estland, der Slowakei und Tschechien sind seit geraumer Zeit keine M62 in Staatsbahndiensten mehr anzutreffen, lediglich einige Museumsloks haben überlebt.

M62K



In den Jahren 1974/1975 erhielt Kuba insgesamt 20 Maschinen einer für den Tropeneinsatz minimal modifizierten Version der M62, bezeichnet als M62K (K=Kuba). Seitdem nach dem Niedergang des Ostblockes, auch Kuba notwendige Ersatzteile in Devisen begleichen muss, ging die Anzahl der betriebsfähigen Maschinen mehr und mehr zurück. Heute

2M62

2M62U



Für die Bahnen der Sowjetunion wurden ab 1976 ab dem Jahr 1987 begann man eine verbesserte insgesamt 1.261 Exemplare der Doppelloks vom Version der Doppelloks auszuliefern. Neben Typ 2M62 gebaut. Dabei handelt es sich um zwei Verbesserungen am Dieselmotor sind die 2M62U gekuppelte Lokomotiven auf Basis der M62, jedoch besitzen beide Hälften nur jeweils einen Endführerstand. Geliefert wurden die 2M62 bis zum Jahre 1987. Die letzten Bauserien weisen rechteckig ausgeführte Scheinwerfer auf.

vor allem an den achshalterlosen Drehgestellen (analog DR Baureihe 132) zu erkennen. Analog zu den letzten Bauserien der 2M62 wurden die Scheinwerfer auch bei den „U-Wummen rechteckig ausgeführt.

Der Zwang zur Energieeinsparung ist in den letzten Jahren auch an den 2M62 nicht vorbeigegangen, zahlreiche Umbauten sind die Folge. Allerdings sind auch nach wie vor noch originale 2M62 im Einsatz zu erleben.

3M62U

2M62M



Nahezu zeitgleich mit den 2M62U erfolgte die Auslieferung von 3-teiligen Einheiten an die Bahnen der UdSSR. Diese wurden als 3M62U bezeichnet und weisen die gleichen technischen Verbesserungen wie die 2M62U auf. Die 3M62U ist mit einem führerstandslosen Mittelteil („Booster“) gekuppelt. Insgesamt wurden 104 dieser 3-teiligen Einheiten ausgeliefert und vor allem in Karelien, um Smolensk und auf dem Dieselabschnitt der Baikal-Amur-Magistrale

Für das Streckennetz der mongolischen Eisenbahn wurden zwischen 1980 und 1987 insgesamt 66 Doppellokomotiven geliefert und als Reihe 2M62M bezeichnet. Diese fallen äußerlich durch die beiden Abgasaufsätze auf. In den letzten Jahren wurden einige Einheiten modernisiert und mit neuen Motoren ausgerüstet, es sind derzeit aber immer noch originale 2M62M im Einsatz.

eingesetzt.

Auch wenn der Bedarf an diesen 3-teiligen Kraftpaketen in den letzten Jahren stark rückläufig war wurden einige modernisiert und sind heute noch in Russland im Einsatz.

M62UM



In den Jahren 1989/1990 erhielt die Mongolei nochmals dreizehn einteilige Lokomotiven. Diese sind mit den achshalterlosen Drehgestellen ausgerüstet und sind als M62UM bezeichnet nach wie vor im Einsatz.

M62UP



Für Industriebahnen von Großbetrieben wurden ab dem Jahr 1990 etwa 40 Lokomotiven der Reihe M62UP (P = Privat) ausgeliefert.

DM62



Ab dem Jahr 1983 erhielt das sowjetische Verteidigungsministerium M62 für die Beförderung der mit Interkontinentalraketen bestückten Raketenzüge. Diese Einzelsektionsloks waren mit den von den 2M62U bekannten achshalterlosen Drehgestellen ausgestattet und erhielten eine modifizierte Elektroversorgung. Diese intern als DM62 bezeichneten Lokomotiven wurden mit den Betriebsnummern 1724 bis 1878 bezeichnet und

M62 Kolomna



Der in der M62 verbaute Dieselmotor vom Typ 14D40 aus dem Hause Kolomna ist für den recht großzügigen Verbrauch von Dieselmotoröl bekannt. Nach dem Niedergang des Wirtschaftsverbundes Comecon und des damit verbundenen Wegfalls subventionierter Lieferungen von Rohöl aus der UdSSR waren die Bahnverwaltungen mit M62- Lokomotiven im Bestand gezwungen diese entweder außer Dienst zu stellen oder aber technisch „auf Stand

sind heute, nach Auflösung der Raketenregimenter, teilweise im regulären Betriebsdienst der russischen Eisenbahn Rossijskije schelesnyje dorogi (RZD) zu finden, aber auch einzelne Exemplare wurden bereits in Nordkorea gesichtet.

zu bringen, was mit einer grundlegenden Modernisierung und dem Einbau eines neuen kraftstoffsparenden Antriebsmotors verbunden war. Auf diesen durchaus lukrativen Markt waren alle namhaften Hersteller von Großdieselmotoren zu finden, wie MTU, Caterpillar und Kolomna.

2Zagal

2M62MM



Eine der wohl spektakulärsten Umbauten auf Basis der M62-Familie entstand im Jahr 2005 in der Mongolei. Aus 2M62 entstanden die 2Zagal-Lokomotiven mit den Nummern 0001 bis 0005. Dabei stammt die Bezeichnung „Zagal vom Pferd des Mongolischen Nationalhelden, Dschingis Khan.

Die mongolische Eisenbahn weist eine besonders große Vielfalt an Modernisierungsvarianten auf. Dabei erfolgte auch die Umrüstung von 2M62M und 2M62 vor Ort auf neue Motoren des Herstellers Kolomna. Allerdings ergaben sich dadurch Probleme mit anderen Bauteilen wie den Abgasturboladern. Nach reihenweisen Ausfällen mussten die „MM (Mongolian Modernization) sich einer weiteren Anpassungsrunde unterziehen und sind heute weitestgehend stabil im Einsatz.

Dabei verblieben lediglich die Führerstände und die Fahrgestelle erhalten, als Maschinenanlagen samt Gehäuse wurden Standardelemente von General Elektrik aus US-amerikanischer Produktion aufgebaut. Diese sowjetisch-amerikanische Zusammenarbeit ist mit ihren 2 x 3.000 PS eine der neuen Starlokomotiven der (MTZ).

M62CAT

311D / ST40s



Die ungarische Eisenbahn Magyar Államvasutak (MAV) machte den Anfang und entschied sich für die Übernahme des Caterpillar Konzepts. Neben dem Antriebsmotor wurde auch die komplette Elektrik erneuert, der Führerstand ist nach dem Einbau eines „Joysticks“, anstelle des Handrades und dem nun vorhandenen elektronischen Diagnosegerät kaum mehr wiederzuerkennen.

Äußerlich fallen die ungarischen „CAT-Wummen“ vor allem durch den Aufsatz des Klimagerätes auf den Führständen auf. Auch eine Umnummerierung mussten die betroffenen Loks über sich ergehen lassen, der „Reko-Loks“ wurden fortan als M62.3 bezeichnet. Aus der heutigen Bezeichnung lässt sich nicht auf die ursprüngliche Spenderlok schließen.

Erstmals im Oktober 2007 wurde auf der Danziger Transportmesse TRAKO eine bei der NEWAG in Nowy Sacz umgebaute 311D vorgestellt. Unter Verwendung von Rahmen und Drehgestellen einer V200 wurde mittels eines GE-Antriebsblockes sowie neu konstruierter Führerstände ein völlig neues Erscheinungsbild der „Wumme“ geschaffen. Vorbild dieses Umbaus dürfte zumindest antriebstechnisch die „Zagal“ der Mongolischen Staatsbahn gewesen sein. Das gewöhnungsbedürftige Aussehen der Führerstände hat der Lok mittlerweile Spitznamen wie Allien oder Robo-Gagarin eingebracht.

Anfangs wurden 22 Loks der ehemaligen DR-Baureihe 120/220 umgebaut, welche jahrelang in der JVA Brandenburg eigentlich zum Zwecke der Zerlegung hinterstellt waren. Über Händler gelangten sie nach Polen. Der relativ schlechte Allgemeinzustand der Loks wegen der langen ungeschützten Abstellung spielte wohl keine große Rolle, da nur Rahmen und Drehgestelle weiterverwendet wurden.

Ab Mitte 2008 ließ auch die für die Breitspurstrecke Ukraine(Grenze) - Katowice verantwortliche LHS noch 17 Loks bei der NEWAG umbauen. Diese nun als ST40s bezeichneten Loks entstanden aus schon abgestellten oder gerade zur Revision anstehenden Breitspurloks der Baureihe ST44-20xx.

Heute ist die Regelspurvariante 311D bei verschiedenen polnischen Privatbahnen anzutreffen, so bei PCC bzw. ihrem Nachfolger DB Schenker Rail Polska sowie ITL Polska. Sie tragen dabei einen hellgrauen Grundlack.

Eigentümer dieser Loks ist größtenteils die Leasing - und Capitalgesellschaft CB Rail.

Die Breispurvariante ST40s der LHS ist in dunkelblauer Lackierung teils artrein in Doppeltraktion oder in gemischter Traktion mit ST44-20xx unterwegs.