

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 28



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

OKTOBER

10/79

32542



Als nach 1945 die Eisenbahnzüge wieder zu fahren' begannen und von der SMAD die Deutsche Reichsbahn in die Hände des deutschen Volks übergeben wurde, sah es vielerorts auf dem Territorium der heutigen DDR auf den Bahnanlagen so aus wie auf diesen Bildern. Abertausende von Kubikmetern Trümmer und Schutt galt es zu beseitigen. Mögen diese Bilder den Älteren als Reminiszenz dienen, den Jüngeren aber die grauenhaften Folgen eines Kriegs aufzeigen! Uns alle aber sollen sie mahnen, stets dafür zu kämpfen, daß nie wieder ein solches Unheil ausbricht!

GESTERN
HEUTE



30 Jahre später:
In der Bezirksstadt Cottbus wird 1978 ein neues, ganz modernes Empfangsgebäude des Bahnhofs eingeweiht.

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ok. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR - 108 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere
Anschrift zu richten.

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
(also auch für „Wer hat - wer braucht?“) betreffen,
sind hingegen nur an das Generalsekretariat des DMV,
DDR - 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Joachim Kubig, Berlin
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Dipl.-Jur. Ing. Erich Preuß, Berlin
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

Verlagsleiter:

Dipl.-Ing.-Ok. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ok. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,- M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen
des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR-701 Leipzig, Postfach 160, zu ent-
nehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit
Genehmigung der Redaktion gestattet.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw.
übernimmt die Redaktion keine Gewähr.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluss: 16. 7. 1979
Geplante Auslieferung: 15. 10. 1979



Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR-1026 Berlin, Rosenthaler Straße
28/31, PSF 29, Telefon: 2 36 27 76. Anzeigenannahme
DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren
Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche
Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag -
soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der internatio-
nale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der
BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma
Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52,
Eichborndamm 141-167, sowie Zeitungsvertrieb Ge-
brüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30,
Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rueASSE,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR:
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradská ul 12.
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
P. O. B. 146, Budapest 6. KVDR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen, Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongy-
ang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR-701 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen
und alle Freunde der Eisenbahn

10 Oktober 1979 · Berlin · 28. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anlässlich des
25 jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in
Gold ausgezeichnet.

Inhalt

| | Seite |
|---|---------|
| Gestern — heute | 2.U.-S. |
| Günter Mai Gute Bilanz für den Geburtstagstisch unserer Republik | 286 |
| Ralf Wilke Erzeugnisentwicklung des VEB Waggonbau Bautzen in den vergangenen 30 Jahren | 287 |
| Dieter Bazold 100 Jahre elektrische Lokomotiven (6) | 291 |
| H0-H0 _a -Heimanlage eines 79jährigen Modelleisenbahners | 293 |
| Heinz Kohlberg Ein Leben für die Modelleisenbahn — davon 30 Jahre in unserem Arbeiter-und-Bauern-Staat | 298 |
| Beilage „Elektronik für den Modelleisenbahner“ | 301 |
| Michael Schneider Die Pioniereisenbahn Dresden im 30. Jahr unserer Republik — ein kurzes Resümee über die bisherige Entwicklung | 305 |
| Gunther Feuereißner Noch etwas zur Umbauanleitung der BR 75 ⁵ in H0 (3/79) | 306 |
| Georg Berger Signalabhängigkeit im Spurplansystem | 308 |
| Eberhard Roßner Beleuchtung der Pilz-Weichenantriebe | 309 |
| Wissen Sie schon; Text zum Lokfoto des Monats | 310 |
| Lokfoto des Monats: 1'C1'h2-Personenzuglokomotive der BR 35.1 (ex 23 ¹⁰) der Deutschen Reichsbahn | 311 |
| Lokbildarchiv | 312 |
| Unser Schienenfahrzeugarchiv: Gottfried Köhler Speisewagen mit Bufetabteil aus Bautzen | 313 |
| Gerhard Gorges Anregung zum Bau einer Guterzuglokomotive der BR 50 ⁴⁰ der DR | 315 |
| Tips zum Selbstbau | 315 |
| DMV-Arbeitsgemeinschaften entwickelten Initiative zum 30. Jahrestag der DDR | 316 |
| Auflösung unseres Preisausschreibens zu Ehren des 30. Jahrestags der DDR | 317 |
| Der Kontakt | 318 |
| Mitteilungen des DMV | 319 |
| Selbst gebaut | 3.U.-S. |

Titelbild

Das Foto wurde am 25. Mai d. J. im Bf Radebeul Ost aufgenommen. Es zeigt die vorletzte Fahrt des
Expreßzugs „Vindobona“ Wien—Prag—Berlin als Triebwagenschnellzug. Der VT 175.0 ist ein echtes Kind
unserer Republik: In ihr „geboren“, lange Jahre im internationalen Dienst eingesetzt, bis er unlängst
daraus zurückgezogen wurde. Links im Bild der Lokschuppen der Schmalspurbahn Radebeul Ost—
Radeburg, der bekanntlich ersten Traditionsbahn in der DDR mit der Traditionsbahnlokomotive 99 539.
Auch die mit elektrischer Fahrleitung versehenen Gleise zeugen von der Entwicklung des sozialistischen
Eisenbahnwesens in unserer Republik.

Foto: R. Heym, Suhl

Rücktitelbild

Unser Rücktitelbild zeigt einen Ausschnitt der H0-Heimanlage des Herrn Roland Schlosser aus Klingenthal/Sa., die in einem unserer nächsten Hefte vorgestellt wird. Auch auf ihm sind PIKO-Modelle verschiedener „Generationen“ der Produktion unserer Modellbahnindustrie zu sehen, so oben die BR 23 aus den 50er und auf dem unteren Gleis als eines der letzten neueren Modelle die BR 01⁵ aus den 70er Jahren.

Foto: Jobst, Klingenthal

Gute Bilanz für den Geburtstagstisch unserer Republik

Wie in der gesamten Republik, so tragen auch die Mitglieder unseres Verbands an ihren Arbeitsplätzen und in ihrer lieb gewordenen Freizeitbeschäftigung dazu bei, das 30. Jubiläum der Gründung unseres Arbeiter-und-Bauern-Staats zu einer großen Leistungsschau des Sozialismus auf deutschem Boden zu gestalten.

Wir konnten bereits auf unserem 4. Verbandstag im August 1978 in Dresden darüber berichten, daß sich unsere Mitglieder mit viel Liebe und mit persönlichem Engagement auf den 30. Jahrestag unseres sozialistischen Vaterlands vorbereiten.

Viele neue Initiativen und Aktivitäten sind in den vergangenen Monaten in unseren Arbeitsgemeinschaften dazugekommen, die von der tiefen Verbundenheit und vom Ideenreichtum unserer Freunde Zeugnis ablegen. Die Entwicklung einer sinnvollen, für alle interessanten Freizeitbeschäftigung in unseren Arbeitsgemeinschaften ließ den Kreis unserer Mitglieder auf über 5500 ansteigen. Darüber hinaus sind etwa 800 Schüler und Junge Pioniere in unseren Arbeitsgemeinschaften tätig.

In zahlreichen Ausstellungen berichteten unsere Arbeitsgemeinschaften in der Öffentlichkeit über ihre Tätigkeit. Stellvertretend für viele möchte ich nur die Modellbahnausstellungen in Leipzig und Berlin erwähnen, die von über 80 000 bzw. 145 000 Interessenten besucht wurden.

Exkursionen und Sonderfahrten in allen Betrieben gaben Eisenbahnfreunden in technische und ökonomische Belange der Deutschen Reichsbahn Einblick und vertieften das Verstehen für die Probleme unseres sozialistischen Verkehrsträgers.

Selbst die Freunde des Nahverkehrs wirkten, vor allem bei der Erhaltung technisch wertvoller Straßenbahnfahrzeuge, mit. So haben beispielsweise die Berliner Nahverkehrsfreunde allein 6 museale Straßenbahnwagen aufbereitet, die zu gesellschaftlichen Höhepunkten, zum Beispiel dem „Köpenicker Sommer“, im Rahmen der Festlichkeiten zum Einsatz kommen.

In der letzten Etappe der würdigen Vorbereitung des Jubiläumsgeburtstags unserer DDR, mit der wir uns mit ganzem Herzen verbunden fühlen, konnten wir voller Stolz eine gute Bilanz ziehen und bedeutsame Ergebnisse der gesellschaftlichen Tätigkeit des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR auf den Geburtstagstisch der Republik legen, die letztlich uns allen zugute kommen.

So haben unsere Mitglieder allein seit dem 4. Verbandstag über 12 000 Mark für den Solidaritätsfonds erarbeitet. Damit erhöht sich die Summe, die bisher den um ihre Freiheit kämpfenden Völkern vom DMV zur Verfügung gestellt wurde, auf insgesamt 56 000 Mark.

Im Rahmen der volkswirtschaftlichen Masseninitiative leisteten unsere Mitglieder in den vergangenen 12 Monaten über 60 000 Arbeitsstunden.

Hierbei möchte ich ganz besonders die freiwilligen Arbeitseinsätze bei der Gleiserhaltung und -erneuerung auf den Strecken Putbus—Göhren, Radebeul Ost—Radeburg sowie auf der Selketal- und Harzquerbahn erwähnen. Gerade hier und bei vielen ungenannten Einsätzen zur Schneebeseitigung während des harten Winters 1978/79 kommt besonders die freundschaftliche Verbundenheit unserer Mitglieder mit den Werkträgern des Verkehrswesens zum Ausdruck.

Überall, wo die Freunde des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR in diesen Tagen und Wochen in den Arbeitsgemeinschaften, bei der Gestaltung von Ausstellungen in den Kreisen, Städten und Gemeinden sowie in gemeinsamen Arbeitseinsätzen im Rahmen der „Mach-Mit-Bewegung“ der Nationalen Front zusammenkommen,

wurde immer wieder zum Ausdruck gebracht, daß diese Initiativen zum Jubiläumsgeburtstag der DDR ein ehrliches persönliches Anliegen und zugleich ein politisches Bekenntnis zu unserem sozialistischen Arbeiter-und-Bauern-Staat sind und dessen weiterem Blühen und Gedeihen unser aller Fleiß, unser Tun und Handeln dienen.

Wir wissen, daß unser sozialistischer Staat seinen Bürgern Sicherheit und Geborgenheit gibt, hier hat jeder seinen gesicherten Arbeitsplatz, vielseitige Bildungsmöglichkeiten und einen hohen sozialen Wohlstand, kurzum alles das, was das Leben im Sozialismus menschlich und sinnvoll macht.

Davon konnten sich auch recht eindrucksvoll unsere Gäste aus dem kapitalistischen Ausland überzeugen, die in den letzten Jahren bei der Teilnahme an DMV-Veranstaltungen ihr DDR-Erlebnis hatten und das von westlichen Massenmedien geprägte Bild über unser Land recht bald korrigieren mußten.

Unsere Mitglieder haben in den vergangenen Jahren nicht nur aus den Beschlüssen von Partei und Regierung die richtigen Schlußfolgerungen für ihre tägliche Berufsarbeit gezogen und somit ihren Beitrag zur weiteren Erhöhung des materiellen und kulturellen Lebensniveaus geleistet, sondern auch mit beispielhafter Einsatzbereitschaft, mit großem Ideenreichtum unsere Verbandsarbeit noch interessanter gestaltet.

Im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR gilt für uns der Hinweis unseres Genossen Erich Honecker:

„Eine Haupttrichtung sozialistischer Kulturarbeit besteht darin, in größter Breite und höherer Qualität allen Neigungen und Interessen der Menschen ein weites Betätigungsfeld zu geben.

Es geht darum, die verschiedensten Talente und Fähigkeiten zu entwickeln und eine schöpferische Lebenseinstellung zu formen!“

Die Mitglieder unseres Verbandes haben in der Vergangenheit oftmals unter Beweis gestellt, daß diese ihrem Hobby, nicht losgelöst von der gesellschaftlichen Entwicklung in unserer Republik, nachgehen.

Die enge Verknüpfung unserer Tätigkeit und Orientierung auf gesellschaftliche Höhepunkte in unserem Land zeigt sich unter anderem in der Beteiligung unserer Arbeitsgemeinschaften an politischen Aktivitäten im Rahmen der Nationalen Front, in der Durchführung von Ausstellungen (ca. 700 000), an der Beteiligung unserer Arbeitsgemeinschaften an der MMM und an Veranstaltungen zum „Tag des Eisenbahners“ sowie in den vielfältigen gesellschaftlichen Initiativen bei der Vorbereitung des 30. Jahrestages der Deutschen Demokratischen Republik.

Im Namen des Präsidiums des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR möchte ich allen unseren Mitgliedern und Freunden unseres Verbandes sowie ihren Familienangehörigen für ihren persönlichen Beitrag zur würdigen Vorbereitung des 30. Jahrestages der DDR unseren herzlichsten Dank übermitteln.

Die Ergebnisse der gemeinsamen Arbeit in den vergangenen 30 Jahren erfüllen uns alle mit Stolz und Optimismus.

Wir haben allen Grund, diesen, unseren Jubiläumsgeburtstag, mit tiefer Freude und mit Stolz auf das Erreichte zu begehen.

Ich bin gewiß, daß unsere Mitglieder des Verbandes alles für die weitere Stärkung unseres sozialistischen Vaterlands, dem unsere Liebe und Treue gehört, einsetzen werden. Unsere Heimat soll in Frieden wachsen und gedeihen.

Wir werden stets bereit sein, dazu unseren persönlichen aktiven Beitrag zu leisten!

Erzeugnisentwicklung des VEB Waggonbau Bautzen in den vergangenen 30 Jahren

Im Zeitraum der 30jährigen Entwicklung der DDR hat auch unser Betrieb in der technischen Entwicklung eine Vielzahl von Fahrzeugen gefertigt. Im Rahmen dieses Beitrags sollen einige davon vorgestellt werden, die zum Teil über Jahre hinweg das Produktionsprofil des Betriebes bestimmten. Die ersten Neubaufahrzeuge wurden 1948 an die UdSSR geliefert. In gemeinsamer Arbeit mit den Vertretern der Sowjetischen Staatsbahn wurde ein Weistrecken-Personenwagen entwickelt, der in einer Gesamtstückzahl von 233 Wagen geliefert wurde. Diese Fahrzeuge wurden auf Grund der extremen Temperaturen mit einer eigenen Warmwasserheizung ausgerüstet.

Der Beginn des verstärkten Ausbaus der Handelsbeziehungen mit der UdSSR führte dazu, daß der Betrieb Aufträge zur Fertigung von Schmalspur-Kühlwagen und Weinkühlwagen erhielt. Hiervon wurden in den Jahren 1953 bis 1965 insgesamt 1112 Stück gebaut. Die Weinkühlwagen erhielten zwei Kessel mit 28 m³ Inhalt und ein in der Mitte des Wagens angeordnetes Begleiterabteil. Vier im Dach angeordnete Eisbehälter mit einem Eisgewicht von je 1 t sorgten für die erforderliche Kühlung.

Zur Absicherung des Kohle- und Energieprogramms der jungen DDR war es erforderlich, für die Tagebaubetriebe der Braunkohlenindustrie Einseitenkaskenkipper herzustellen. Diese Kipper waren zum Transport der Abraummassen erforderlich. Die Schmalspurkipper hatten ein Fassungsvermögen von 25 m³, die Ausführung für Regelspur 40 m³. Das selbsttätige Kippen und Aufrichten des Wagenkastens stellte an die Konstruktion besondere Anforderungen, da z. B. bei einem 40-m³-Großraumkipper etwa 80 t Erdmassen auf einmal gekippt werden, wobei das Wagenuntergestell auf den Schienen feststehen muß. Der rauhe Betrieb in den Tagebauen, ihre verhältnismäßig schlechten Gleisanlagen und die Forderung absoluter Standsicherheit beim Entladen

waren entscheidende Faktoren bei der konstruktiven Gestaltung dieser Wagen.

Zur Abdeckung des dringendsten Bedarfs des durch die Kriegswirren stark reduzierten Reisezugwagenparks der DR wurden 1950 35 Liegewagen gebaut. Diese Fahrzeuge wurden vorwiegend im internationalen Verkehr eingesetzt. Die Konstruktion basierte auf dem sogenannten Schürzenwagen, der ab 1939/40 für die damalige Deutsche Reichsbahn beschafft wurde.

Zur Verbesserung des Berufs- und Bezirksverkehrs wurden 1954 200 Großraumwagen mit Seiten- und Mitteleinstiegen gebaut. Diese Fahrzeuge erhielten zwei Großräume mit insgesamt 72 Sitzplätzen. Die Anordnung der End- und des breiten Mitteleinstiegs ermöglichen ein schnelles Ein- und Aussteigen der Fahrgäste, das einen reibungslosen Verkehrsfluß zuläßt. Diese Fahrzeuge haben sich im Berufsverkehr sehr gut bewährt, was auch daran zu erkennen ist, daß ein Teil von ihnen nach entsprechendem Umbau im Raw Delitzsch nach Aufnahme des S-Bahn-Verkehrs in Leipzig dort in den bekannten Stadtfarben Blau/Gelb eingesetzt wurde.

Außer Schienenfahrzeugen wurde in den 50er Jahren auch eine Vielzahl von Straßenfahrzeugen wie Postpaketwagen, Werkstattzüge und Omnibusse gebaut. In das Jahr 1956 fällt auch die erste Entwicklung eines neuen RIC-Reisezugwagens, der gemeinsam mit der DR entwickelt wurde und der als Vorläufer unserer heutigen Reisezugwagen angesehen werden kann. Als Versuchsmuster wurden je zwei AB-Wagen und zwei B-Wagen hergestellt. Diese Wagen hatten eine Länge über Puffer von 23,5 m und erhielten Drehgestelle der Bauart Görlitz V. Die AB-Wagen erhielten 9, die B-Wagen 10 Abteile. Erstmals wurde für diese Versuchsmuster eine Druckbelüftungsanlage eingebaut. Eine weitere Entwicklung wurde mit dem Bau von Dop-

Bild 1 Weistreckenwagen für die Sowjetunion



Bild 2 Kühlwagen für 750-mm-Spurweite für die Sowjetunion aus dem Baujahr 1954

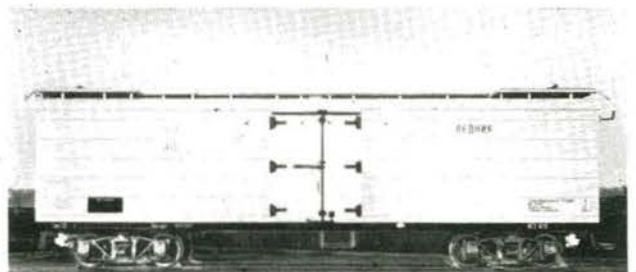


Bild 3 Liegewagen 3. Kl. für die DR aus dem Jahre 1952



pelstockomnibussen aufgenommen. Bereits 1953 erfolgte bei den Berliner Verkehrsbetrieben die Konstruktion für einen neuen Doppelstockomnibus, da es unumgänglich war, den veralteten und durch die Kriegereignisse stark dezimierten Omnibuspark wieder aufzubauen. In der Zeit von 1954 bis 1955 erfolgte dann in der Omnibushauptwerkstatt der BVB der Aufbau von 6 Musterfahrzeugen, wofür unser Betrieb die Rahmen gefertigt hatte.

Anlässlich einer Probefahrt von Berlin nach Bautzen wurde dieser Doppelstockomnibus den Vertretern unseres Betriebs vorgestellt, um Möglichkeiten einer künftigen Serienfertigung zu prüfen. Nach Zustimmung des damaligen Verkehrsministers, Dr. Kramer, wurden im Betrieb die Voraussetzungen geschaffen, die Serienfertigung aufzunehmen. Nach entsprechenden konstruktiven Änderungen wurde bereits im September 1956 der erste Wagen vom Betrieb an die BVB abgeliefert. Insgesamt wurden von der ersten Serie 79 Wagen geliefert. Er erhielt die Betriebsbezeichnung Do 54. In einer Gemeinschaftsentwicklung mit den BVB begannen nach

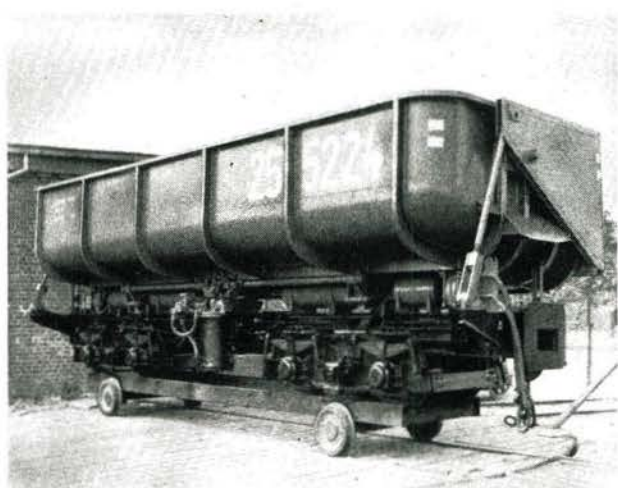


Bild 4 Einseitenkastenkipper für 900-mm-Spurweite, Baujahr 1956



Bild 5 Postwagen, Baujahr 1956

Bild 6 Doppelstockomnibus für Berlin, Baujahr 1956

Beginn der Fertigung umfangreiche konstruktive Arbeiten mit dem Ziel, die bisherige Holzkarosserie durch einen Stahlleichtbau zu ersetzen. Die ersten Wagen dieses Typs wurden 1957 nach Berlin geliefert. Von diesem neuen Typ Do 60 wurden dann bis 1959 105 Wagen gebaut. Der Motor war ein Viertakt-Dieselmotor vom Typ EM 6 mit einer Leistung von 120 PS. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit betrug 60 km/h. An Sitzplätzen waren im Oberdeck 24 und im Unterdeck 28 vorhanden. Außer nach Berlin wurden diese Doppelstockomnibusse auch nach Leipzig geliefert. Der erfolgreiche Einsatz des Do 56 führte dazu, daß auch die Städte Zeitz, Merseburg, Wittenberg, Dessau, Rostock und Stralsund diese Busse aus Bautzen einsetzten.

Durch Umsetzungen der BVB kamen Doppelstockbusse noch nach Parchim, Hilbersdorf, Crimmitschau, Zwickau, Cottbus und Neubrandenburg.

Als der sowjetischen Delegation anlässlich ihrer Teilnahme am V. Parteitag der SED 1958 in Berlin die Doppelstockomnibusse auffielen, bat sie, einen Wagen nach Moskau zu senden, um ihn dort im Stadtverkehr erproben zu können. Im Januar 1959 wurde nach den nötigen Vorbereitungen der Wagen 073 auf die 1753 km lange Reise über die Stationen Frankfurt/Oder, Poznan, Warschau, Brest, Minsk und Smolensk geschickt. Das Ziel wurde nach 41 Stunden reiner Fahrzeit erreicht. In Moskau wurde der Wagen ab 2. Februar 1959 im Straßenverkehr eingesetzt. Von den Moskauer Fahrgästen, die sonst nur von Eindeck-Omnibussen befördert wurden, wurde stets die Fahrt im Oberdeck bevorzugt. Allerdings war dem Wagen in Moskau kein langer Einsatz beschieden. Die extrem niedrigen Temperaturen in den Wintermonaten verhinderten infolge der offenen Plattform eine Aufwärmung der Fahrgasträume durch die Wagenheizung, so daß der Einsatz nur in den Sommermonaten gerechtfertigt blieb. Zum anderen zwang der Wagen als Einzel-



gänger bei Reparaturen und Defekten zu besonderer Aufarbeitungstechnologie, die oft mit einem hohen Zeitaufwand verbunden war. Das führte dann auch dazu, daß der Wagen sehr bald wieder außer Dienst gestellt wurde.

Anlässlich des 30. Jahrestages der Gründung der Volksrepublik Polen erhielten die Warschauer Verkehrsbetriebe auf eigenen Wunsch im Juni 1974 ebenfalls einen Do 56. In die dort vorhandene Fahrzeugsammlung sollte unbedingt auch ein Doppelstockomnibus aufgenommen werden, da dieser Typ in der VR Polen nicht üblich ist und einen besonderen Anziehungspunkt darstellen sollte. Lediglich in der Nachkriegszeit waren in Warschau einige Doppelstockomnibusse fremder Herkunft im Einsatz. Der Do 56 wird in Warschau so lange wie möglich fahrbereit gehalten und gelegentlich bei Stadtrundfahrten zum Einsatz gebracht.

Nach Warschau wurde der Wagen 028 abgegeben, der noch Ende April 1974 als letzter Wagen dieses Typs in Berlin eingesetzt worden war.

Die Do-Busse standen im Durchschnitt 14,5 Jahre im Betrieb mit monatlichen Laufleistungen von 4975 km. Im Gegensatz zu anderen ausgemusterten Fahrzeugen Berliner Nahverkehrsmittel wurden von diesem Omnibustyp nur sehr wenige Wagen verschrottet. Als die Ausmusterung dieser Wagen begann, stellten sich derart viele Kaufwillige ein, daß die BVB nicht in der Lage waren, alle Wünsche zu erfüllen. Nachdem der Motor und zumeist auch die E-Anlage zur Ersatzteilgewinnung ausgebaut worden waren, konnten die neuen Besitzer für durchschnittlich 500 Mark einen Wagen übernehmen. Beim Abtransport leisteten die BVB noch weitgehend Hilfe. In den meisten Fällen fanden die Karosserien als Laube auf Parzellengrundstücken oder als Unter-

Folgefahrzeugen dann auf 180 PS erhöht wurde. Die zugehörigen Beiwagen erhielten zum Teil ein Steuerpult, wodurch von einem Beiwagen aus 2 komplette Einheiten betrieben werden konnten. Die Fahrzeuge waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h zugelassen und mit einer Druckluftscheibenbremse sowie mit einer Magnetschienenbremse ausgerüstet. Bis zum Jahre 1965 wurden insgesamt 86 Einheiten an die DR geliefert.

Die Spezialisierung des Betriebs für die Fertigung von Reisezugwagen

Im Zusammenhang mit der Spezialisierung im Industriezweig wurde diese Fertigung 1966 nach dem VEB Waggonbau Görlitz verlagert. In den Folgejahren wurden durch diesen Betrieb weitere Fahrzeuge an die DR geliefert.

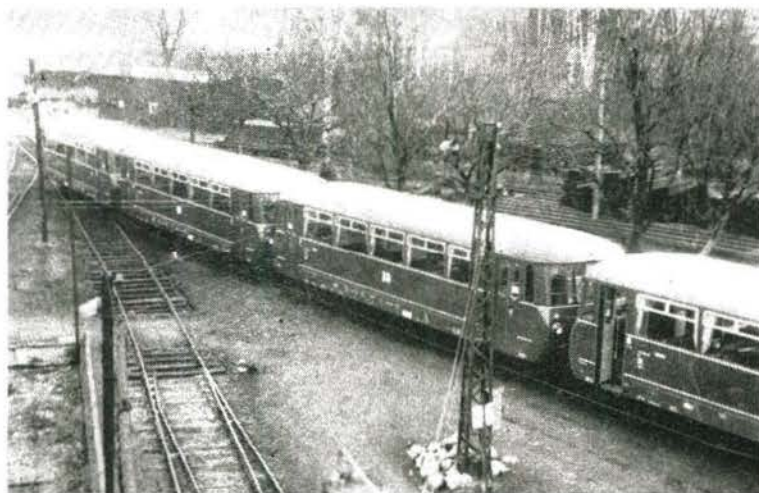


Bild 7 Dieselleichttriebwagen für die DR, Baujahr 1962

kunftsraum für Sportler usw. in der nächsten Umgebung Berlins Verwendung. Von einigen Berliner Betrieben, die diese Wagen erworben hatten, wurden die Karosserien sogar an die Ostseeküste transportiert und dort als „Urlauberhotel“ hergerichtet. Aber auch an Interessenten aus dem Süden der DDR, sogar bis nach Zwickau, wurden einige Wagen verkauft.

In Unkenntnis gesetzlicher Bestimmungen handelten jedoch viele Käufer recht eigenwillig, so daß einigen die Genehmigung zum Aufstellen von den örtlichen Organen verweigert werden mußte. Dieser Umstand zwang viele der Erstkäufer, den Wagen weiterzuverkaufen oder zu verschrotten, wobei noch viele Ersatzteile gewonnen wurden. Zur Traditionspflege haben die BVB einen ihrer Do-Busse aufgehoben und setzen ihn zu besonderen Anlässen ein. So ist dieser Wagen anlässlich der 600-Jahr-Feier von Ahrensfelde auf der Linie 41, die zum Jubiläumsort führt, eingesetzt worden. Aber auch für innerbetriebliche Fahrten mit Brigaden oder Patenklassen der BVB wird der Wagen verwendet.

Nach dem Bau von insgesamt 244 Doppelstockomnibussen wurde 1960 die Fertigung von Straßenfahrzeugen im Betrieb endgültig eingestellt.

Zur dringenden Erneuerung des Bedarfs an Güterzuggepäckwagen wurden 1957 und 1959 insgesamt 240 zachsige Pwgs-Wagen für die Deutsche Reichsbahn gebaut, die nach 1960 nochmals in einer kleineren Serie im Raw Potsdam nachgebaut wurden. Diese Fahrzeuge sind auch heute noch zum großen Teil im Güter- und Reisezugdienst auf Nebenbahnen im Einsatz.

Im Jahre 1957 begann im Betrieb dann die Entwicklung eines Dieselleichttriebwagens für die DR. Der erste LVT wurde 1958 fertiggestellt und dem Kunden zur Erprobung übergeben. Der Antrieb erfolgte mit einem Dieselmotor in Unterfluranordnung mit einer Leistung von 150 PS, die bei den

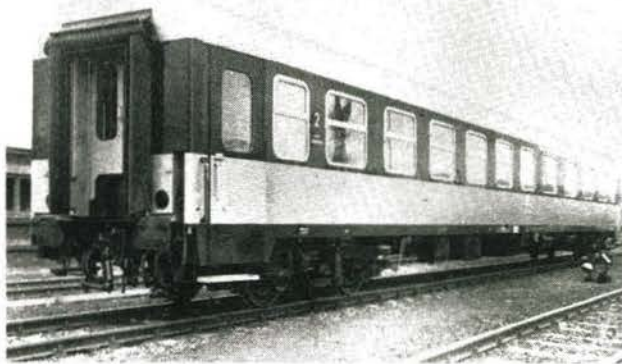


Bild 8 Z.2 Wagen der Gattung ABmc mit einer LuP von 26,4 m

Ableitend von diesen zachsigen Triebwagen erfolgte die Weiterentwicklung zu einem 4achsigen LVT. Dieses Fahrzeug erhielt zwei Unterflur-Dieselmotore zu je 200 PS (Baumuster I) und je 220 PS Leistung (Baumuster II). Während ersterer als 2.-Kl.-Wagen mit 84 Sitzplätzen vorgesehen war, wurde das Baumuster II (1968) als 1./2.-Kl.-Wagen mit 9 + 56 Sitzplätzen ausgeführt, wobei die 1.-Kl.-Sitze bereits als Drehsitze angeordnet wurden. Eine wesentliche technische Neuerung bei diesen Triebwagen waren die Entwicklung und der Einbau einer Luftfederung zwischen Rahmen und Wiege.

Dieses Federungssystem wurde durch hydraulische Stoßdämpfer gedämpft. Die Luftfederung war niveaugerecht, d. h. der Wagen hat bei jeder Belastung annähernd die

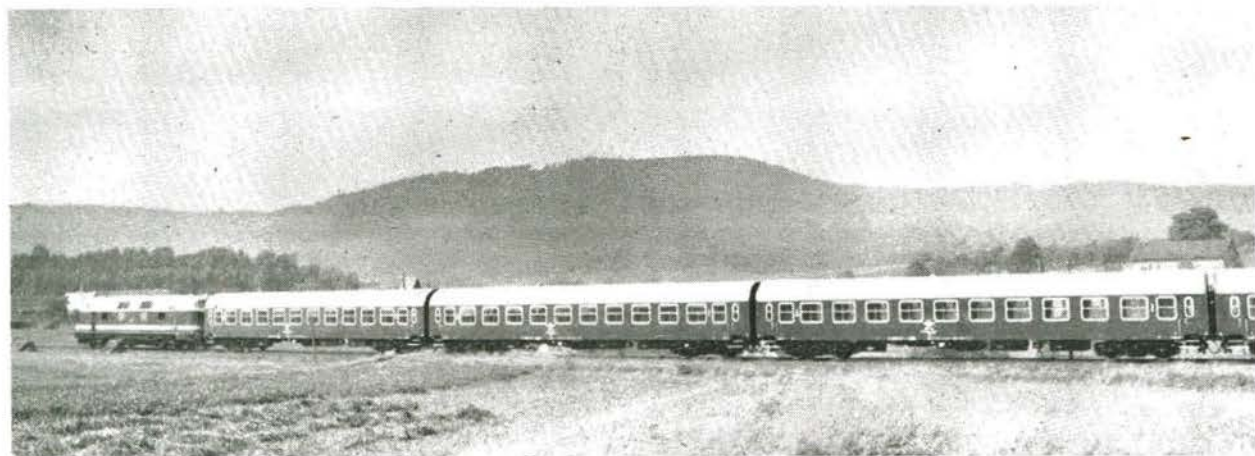


Bild 9 Probefahrt mit einer Reihe von Reisezugwagen für die Griechische Staatsbahn

Fotos: Stachowski, Bautzen (1); Royé, Dresden (2); Verfasser (6)

gleichen Federungseigenschaften und immer eine gleiche Einstieghöhe von Schienenoberkante. Die DR gab jedoch für weitere Fahrzeuge dieses Typs keinen Auftrag.

Im Jahre 1960 wurden im Betrieb die ersten Speisewagen gebaut. Die Serie umfaßte 20 Stück für die Polnische Staatsbahn und 10 Stück für die ČSD. Diese Fahrzeuge erhielten an den Stirnwänden noch den aufwendigen Faltenbalg als Übergangseinrichtung. Bezogen auf die Ausstattung entsprachen sie dem damaligen internationalen Standard und wurden auch vorwiegend im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt.

In den Jahren 1960 und 1962 erfolgten die letzten Lieferungen von Reisezugwagen an die UdSSR. Der Auftrag umfaßte 5 Gepäckwagen und 15 Bahnpostwagen. Diese Fahrzeuge entsprachen in den äußeren Abmessungen im wesentlichen den RIC-Reisezugwagen und wurden je mit einem Satz Regelspur- und Breitspur-Drehgestellen ausgerüstet. Die Wagen verkehren noch heute auf den internationalen Strecken zwischen Moskau—Paris, Moskau—Wien und Moskau—Rom.

Das heutige Produktionsprofil wurde im wesentlichen im Jahre 1961 durch die Entwicklung des bekannten Einheitsreisezugwagens nach dem UIC-Merkblatt 567 eingeleitet. Der erste Wagen, noch als Typ B nach OSShD bezeichnet, konnte bereits 1962 auf der Leipziger Frühjahrsmesse den in- und ausländischen Besuchern vorgestellt werden. In der Folgezeit wurden dann alle bekannten Wagengattungen aus diesem Grundtyp abgeleitet. Einschließlich der in jenem Jahr gefertigten 195 Reisezugwagen für die ČSD wurden im Betrieb seit 1962 3331 Wagen gebaut. Außer bei dem Hauptkunden, der ČSD, verkehren die Y-Wagen bei der DR, der BZD, der MAV sowie in Griechenland und in Syrien. Selbstverständlich wurden in den vergangenen Jahren ständig konstruktive Weiterentwicklungen vorgenommen, die einerseits aus Kundenforderungen aber auch aus Gründen weiterer Verwirklichung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts resultieren. Besonders soll hier auf die Einführung des neuen Luftheizungssystems im Jahre 1970 verwiesen werden, wodurch die vorher eingebauten Druckbelüftungsanlagen und die kombinierten Dampf- und elektrischen Heizkörper entfielen. Weiterhin sind hier die Einführung der zentralen Schaltschranksektion, des Drehstromklauenpolgenerators und die Veränderung der Beleuchtungseinrichtung zu erwähnen. Mit dieser umfassenden konstruktiven Überarbeitung konnte auch gleichzeitig das Baukastenprinzip verwirklicht werden.

Die bei der DR eingesetzten Städteexpresswagen entsprechen ebenfalls im Grundaufbau diesem Typ, wobei diese Wagen noch zusätzlich automatische Türschließ- und Verriegelungseinrichtungen erhielten. Der Betrieb lieferte von diesen Wagen insgesamt 60 B-Wagen und 43 A-Wagen an die DR.

Ferner hat der Betrieb außer dem bekannten Typenprogramm eine Anzahl von Salonwagen in unterschiedlicher Ausführung und Sonderwagen wie z. B. Meßwagen für die Versuchs- und Erprobungsstellen der DR gebaut.

Der ständig wachsende Bedarf an Schienenfahrzeugen in den sozialistischen Ländern und die Notwendigkeit zur Steigerung des Exports in das nichtsozialistische Wirtschaftsgebiet erforderten, daß sowohl im Rahmen der Länder des RGW als auch im „Industriezweig Schienenfahrzeuge“ der DDR eine Spezialisierung vorgenommen wurde. In diesem Rahmen wurde der Betrieb für die Fertigung von Regelspur-Reisezugwagen nach RIC-Bedingungen in allen Klassen einschließlich Speise-, Sonder- und Salonwagen vorgesehen.

Für die Weiterentwicklung des Reisezugwagenbaus war zu berücksichtigen, daß Wagen mit einer Länge von 26,4 m über Puffer gefertigt werden können. Das erforderte, daß das Werk vollständig rekonstruiert und erweitert wurde. Da mit den erforderlichen Baumaßnahmen kurzfristig begonnen werden sollte, wurde im Jahre 1963 eine betriebliche Arbeitsgruppe unter Mitwirkung der damaligen Hauptabteilung Projektierung des Instituts für Schienenfahrzeuge gebildet, die eine komplexe Aufgabenstellung für die geplanten Baumaßnahmen, verbunden mit den erforderlichen technologischen Einrichtungen, ausarbeitete. Durch eine zielgerichtete, konzentrierte Vorbereitung war es möglich, bereits 1964 mit den Arbeiten für den I. Bauabschnitt eines neuen Montagehallenkomplexes zu beginnen. Der zügige Baufortschritt gewährleistete, daß schon 1966 dieser erste Komplex dem Betrieb übergeben werden konnte. Die Endfertigung von Schmalspurreisezugwagen für Indonesien war das erste Erzeugnis, das diesen Betriebsteil durchlief.

Der Hauptanteil der Baumaßnahmen wurde dann im Zeitraum von 1967 bis 1970 realisiert, wie der II. Bauabschnitt der Montagehallen mit 4 Hallenschiffen, Furniererei, neuem Kesselhaus, Schiebebühne, um nur einiges zu nennen. Die Hauptaufgabe bei der Rekonstruktion des Betriebs bestand darin, durch eine komplexe Rationalisierung des gesamten Werks eine wesentliche Kapazitätserhöhung zu erzielen. Daß hierbei der richtige Weg beschritten wurde, zeigt nicht zuletzt die Lizenzvergabe der kompletten Rohbautechnologie an ein bedeutendes französisches Unternehmen im Jahre 1973.

Durch die umfassende Rekonstruktion des Betriebs und der noch im Bau befindlichen Teilobjekte konnte sich der Betrieb zu einem modernen Reisezugwagenwerk unserer Republik entwickeln.

100 Jahre elektrische Lokomotiven (6)

4.4 Die elektrische Zugförderung in der DDR

4.4.1 Streckenelektrifizierung und Energieversorgung

Die UdSSR stellte der DDR 1952/53 für die Elektrifizierung von Strecken der Deutschen Reichsbahn (DR) 186 elektrische Lokomotiven sowie die Ausrüstung zweier Bahnkraftwerke und mehrerer Umspannwerke zur Verfügung, die von den ehemals elektrifizierten Strecken der DRG in Schlesien und Mitteldeutschland stammten. Sie waren 1946 zur Wiedergutmachung der in der Sowjetunion durch die deutschen Faschisten verursachten gewaltigen Kriegsschäden demontiert worden. Durch diese Rückgabe, ein Zeichen freundschaftlicher Hilfe, bekam die DR die Möglichkeit, mit dem Aufbau einer modernen Zugförderung zu beginnen. Für den Anfang wurde die Strecke Halle/S—Magdeburg ausgewählt und mit den Arbeiten für den Abschnitt Halle/S—Köthen sowie dem Aufbau des Bahnkraftwerkes Muldenstein bei Bitterfeld und des Umspannwerkes Köthen begonnen.

Erste Pläne für die Streckenelektrifizierung bei der DR entstanden bereits im Sommer 1949 in Bereich der Rbd Dresden. Die mit dem Ausbau des Bergbaus der SDAG Wismut im Raum Aue und Johanngeorgenstadt stark ansteigenden Transportleistungen erforderten den durchgehenden 2gleisigen Ausbau der Strecke Zwickau—Aue—Johanngeorgenstadt. In diesem Zusammenhang wurde die Elektrifizierung dieser 55 km langen Strecke mit 15 kV, 16 2/3 Hz Einphasenwechselstrom erwogen. Eingesetzt werden sollten 16 Co'Co'-Lokomotiven der Baureihe E 94, von denen zwei noch vorhanden waren, während eine weitere aus im Raw Dessau vorhandenen Teilen hätte aufgebaut werden können. Die restlichen Maschinen hätten neu beschafft werden müssen. Stationiert werden sollten diese Lokomotiven in Zwickau, Aue und Johanngeorgenstadt. Für die Energieversorgung wurden mehrere Varianten vorgeschlagen, u. a. der Bau eines Dampfkraftwerks mit zwei 6-MW-Turbosätzen in Zwickau, einer 110-kV-Fernleitung nach Aue zu einem dortigen Umspannwerk mit drei 6,5-MVA-Transformatoren. Das Vorhaben kam aber nicht zur Ausführung, und die 2gleisig ausgebaute Strecke wurde

weiterhin mit Dampflokomotiven betrieben (Archiv Rbd Dresden Nr. S 285).

Im Frühjahr 1950 wurde der 1,4 km lange Streckenteil zwischen der Staatsgrenze der DDR zur BRD und dem Grenzübergangsbahnhof Probstzella wieder mit einer Fahrleitung ausgerüstet, um den Lokomotivwechsel in Probstzella zu ermöglichen.

Am 27. Juni 1955 fand auf dem Bahnhof Köthen der erste Fahrversuch mit den im Raw Dessau instandgesetzten E 44 045 und 051 statt. Im Bahnkraftwerk Muldenstein wurden der erste Tuborsatz angefahren und die Fernleitung nach Köthen und das dortige Unterwerk sowie die Fahrleitung zugeschaltet. Die Versuche und die anschließende erste inoffizielle Probefahrt mit den beiden Lokomotiven nach Halle/S verliefen erfolgreich.

Zehn Jahre nach dem Zeitpunkt, an dem laut Befehl Nr. 8 der SMAD in der damaligen Sowjetischen Besatzungszone Deutschlands der Eisenbahnbetrieb in die Hände der deutschen Eisenbahner übergeben wurde, erfolgte am 1. September 1955 unter der Losung „Am 10. Jahrestag der Übernahme der Eisenbahn in die Hände des Volkes ist der Aufbau der Elektrifizierung ein besonderer Erfolg“ die Eröffnung des elektrischen Zugbetriebs bei der Deutschen Reichsbahn. Der damalige Verkehrsminister Erwin Kramer und der Präsident der Rbd Halle würdigten in Ansprachen die freundschaftliche Hilfe der UdSSR beim Wiederaufbau der Elektrifizierung und dankten allen daran beteiligten Eisenbahnern und Werkträgern. Ein Zug aus 13 im Raw Dessau instandgesetzten E 44 fuhr in den Hauptbahnhof Halle/S ein, und pünktlich 14 Uhr erfolgte die Freigabe der Strecke Halle/S—Köthen für den elektrischen Zugbetrieb (Bild 32).

In den anschließenden Jahren wurden die Elektrifizierungsarbeiten zügig vorangetrieben und am 12. Januar 1957 die gesamte Strecke Halle/S—Magdeburg (86,1 km) elektrisch befahren. Bereits im ersten Betriebsjahr brachte der elektrische Betrieb auf dieser Strecke eine Einsparung von 91000 t Kohle (Braunkohlenbrikett), und die Transportkosten waren rund 30 Prozent geringer als bei der Dampftraktion. Am 9. Juni 1958 erfolgte die Eröffnung des elek-



Bild 38 Für den ersten elektrisch geförderten Zug bei der DR nach 1945 wird am 1. September 1955 für den Streckenabschnitt Köthen—Magdeburg das Weiße Band zerschnitten. Zuglok war die wieder aufgearbeitete E 44 051.

Bild 39 Inzwischen hat die Fahrleitung auch wieder den Leipziger Raum erreicht; hier die 244 054 (ex E 44 054) vor einem Reisezug im Bf Leipzig Hbf.



trischen Betriebs zwischen Dessau Hbf und Leipzig Hbf mit einem von der E 18 31 beförderten Sonderzug. Bis zum Ende des Jahres 1959 hatten die elektrifizierten Strecken der DR eine Länge von 270 km erreicht. Die am 21. Dezember 1959 für den elektrischen Betrieb eröffnete Strecke Merseburg—Mücheln/Geiseltal war die erste, die nicht zu dem ehemals bereits elektrifizierten Netz der DRG gehörte. Zehn Jahre nach dem Beginn des elektrischen Zugbetriebs betrug die elektrifizierte Streckenlänge nahezu 600 km. Mit den Strecken Leipzig—Reichenbach/Zwickau—Karl-Marx-Stadt—Freiberg/Sa gehörte dazu ein Teil des „Sächsischen Dreiecks“, das seit dem 29. Mai 1970 voll elektrisch betrieben wird. Zur Erinnerung an diesen Tag wurde die 211 028, ex E 11 028, mit einer Erinnerungsplakette ausgestattet.

Am 17. März 1966 faßte der Ministerrat der DDR den Beschluß zur beschleunigten Ablösung der Dampftraktion bei der DR und zur Einführung moderner Traktionsarten. Im Gegensatz zu den Bahnverwaltungen der anderen sozialistischen Länder und zur allgemeinen Entwicklungstendenz der Zuförderung wurde bei der DR unter Berücksichtigung der ökonomischen und materiell-technischen Möglichkeiten bevorzugt die Dieseltraktion gegenüber der Elektrotraktion entwickelt. Durch die Beschaffung umfangreicher Serien von Großdiesellokomotiven aus der UdSSR (Baureihen 120, 130, 131 und 132/42) war es möglich, den Anteil der Dieseltraktion an der Zuförderung von 3 Prozent im Jahre 1965 auf 71,6 Prozent im Jahre 1978 zu steigern. Die Elektrotraktion entwickelte sich im gleichen Zeitraum von 8,6 auf 17,3 Prozent. Mit den neuen Traktionsarten konnte die DR die durchschnittliche Zuförderungleistung je Lokomotive und Tag im Zugdienst von 110 000 Btkm (1965) auf 157 000 Btkm (1978), Ellok 196 000 und Diesellok 164 000 Btkm, steigern und den durchschnittlichen spezifischen Energieverbrauch bei allen Traktionsarten von 1300 kJ/Btkm auf 345 kJ/Btkm senken. Ab 1966 wurden nur noch die damals in Umstellung bzw. in Projektierung befindlichen Strecken fertiggestellt. Gegen Ende der 60er Jahre begann zur Verbesserung des Berufs- und Nahverkehrs in Großstädten und in Ballungszentren der Ausbau von Stadtschnellbahnen. Der im Juli 1969 eröffneten S-Bahn Leipzig folgten die S-Bahnen in Halle/S, Dresden und Magdeburg, für die einige Ergänzungsstrecken (109 km) elektrifiziert wurden. An Fernbahnstrecken wurden von 1971 bis 1978 lediglich 185 km elektrifiziert, darunter die Strecke Roßlau—Magdeburg, mit der seit 15. April 1975 der Ring Leipzig—Halle/S—Magdeburg—Dessau—Leipzig wieder voll elektrisch betrieben wird.

Der IX. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands beschloß dann 1971 die Elektrifizierung der Strecken Bitterfeld—Berlin und Dresden—Berlin. Die ersten Teilabschnitte Muldenstein—Lutherstadt Wittenberg (31,4 km) wurden am 25. Mai 1978 und Lutherstadt Wittenberg—Jüterbog am 27. Mai 1979 eröffnet. Die Weiterführung der Elektrifizierung auf besonders stark belasteten Hauptstrecken und Magistralen ist vorgesehen. Dazu gehören neben den eben genannten Strecken die Hafenabfuhrlinien Rostock—Berlin und Rostock—Magdeburg. Es ist zu erwarten, daß das elektrifizierte Streckennetz der DR damit in den nächsten 10 Jahren auf über 2000 km anwachsen wird. Eine Übersicht über die elektrisch betriebenen Strecken gibt die Tabelle 8.

Für die Energieversorgung der elektrisch betriebenen Strecken wurde bis Ende der 50er Jahre das heutige Bahnkraftwerk „Deutsch-Sowjetische Freundschaft“ in Muldenstein mit drei 11,3-MW-Turbosätzen und zwei zu 11,3-MW-Getriebeumformern 16 2/3 — 50 Hz umgebauten Maschinensätzen wieder aufgebaut. Letztere lieferten anfangs die überschüssige 162/3-Hz-Energie als 50-Hz-Drehstrom in ein 30-kV-Industrienetz. Nach Abschluß der Streckenelektrifizierungen im Raum Halle/S—Leipzig war dann die volle Erzeugerleistung des Kraftwerks für die Bahnenergieversorgung erforderlich. Ein neuer 50 t/h-Dampferzeuger wurde 1974 in Betrieb genommen. Die Maschinenumformer werden nur bedarfsweise für die Bahnenergielieferung eingesetzt, während die drei Turbosätze noch ständig in Betrieb sind.

Ein 50-MW-Umformerwerk 50/16 2/3-Hz nahm Mitte der 60er

Tabelle 8: Übersicht der Inbetriebnahme elektrifizierter Strecken der Deutschen Reichsbahn in der DDR (15 kV, 162/3 Hz)

| | |
|--------------------|--|
| 1. Oktober 1955 | Halle/S—Köthen/Anh. |
| 29. Dezember 1955 | Köthen/Anh.—Schönebeck/Elbe |
| 12. Januar 1957 | Schönebeck/Elbe—Magdeburg Hbf. |
| 15. März 1958 | Bitterfeld—Dessau—Roßlau/Meinsdorf |
| 9. Juni 1958 | Leipzig Hbf—Bitterfeld |
| 31. Oktober 1958 | Nordost-Güterring Leipzig |
| 20. Dezember 1958 | Leipzig Hbf—Halle/S Hbf |
| 6. April 1959 | Nord-Güterring Leipzig |
| 15. Mai 1959 | Leipzig MTh Gbf—Leipzig-Wahren |
| 21. Dezember 1959 | Halle/S—Weißenfels, Merseburg—Mücheln/Geiseltal |
| 2. Oktober 1961 | Leipzig Hbf/Bayr. Bf—Böhlen—Espenhain Südost-Güterring Leipzig |
| 15. Januar 1962 | Böhlen—Altenburg, Neukieritzsch—Borna |
| 25. Mai 1963 | Altenburg—Werdau—Zwickau, West-Güterring Leipzig |
| 28. September 1963 | Halle/S—Bitterfeld—Muldenstein |
| 20. Dezember 1963 | Werdau/Gleisdreieck—Reichenbach/Vgtl. |
| 5. Januar 1964 | Leipzig Hbf—Großkorbetha |
| 26. Mai 1965 | Zwickau—Karl-Marx-Stadt Hbf |
| 26. September 1965 | Karl-Marx-Stadt Hbf—Freiberg/Sa |
| 23. September 1966 | Freiberg/Sa—Dresden Hbf/Friedrichstadt |
| 26. Mai 1967 | Weißenfels—Naumburg—Camburg/Großheringen |
| 24. September 1967 | Camburg/Großheringen—Erfurt—Neudietendorf |
| 28. September 1969 | Dresden Hbf/Friedrichstadt—Riesa, Leipzig Hbf—Wurzen |
| | Dresden-Friedrichstadt—Radebeul-Naundorf—Coswig |
| 28. Oktober 1969 | Halle/S Hbf/Süd—Halle-Nietleben |
| 31. Mai 1970 | Riesa—Wurzen |
| 15. Oktober 1970 | Halle-Nietleben—Halle-Dölau |
| 11. Dezember 1970 | Merseburg—Buna—Angersdorf—Halle-Neustadt |
| 18. Dezember 1970 | Coswig—Meißen-Triebitschthal |
| 1. Januar 1972 | Angersdorf—Holleben |
| 21. September 1972 | Halle/S Hbf—Halle-Trotha |
| 29. September 1974 | Schönebeck/Elbe—Schönebeck-Salzelmen |
| | Magdeburg Hbf—Zielitz |
| 4. Oktober 1974 | Roßlau—Zerbst |
| 15. April 1975 | Zerbst—Magdeburg-Neustadt |
| 20. Juni 1976 | Dresden Hbf—Schöna |
| 24. September 1976 | Muldenstein—Burgkennitz |
| 19. September 1976 | Leipzig-Plagwitz—Leipzig-Grünau I |
| 15. Dezember 1977 | Glindenbergring—Barleben |
| 25. Mai 1978 | Burgkennitz—Lutherstadt Wittenberg |
| 27. Mai 1979 | Lutherstadt Wittenberg—Jüterbog |

Jahre in Karl-Marx-Stadt, und 1976 folgte ein 66-MW-Umformerwerk in Dresden-Niedersedlitz, die Bahnenergieversorgung auf. Das Kraftwerk und die beiden Umformerwerke verbindet ein 110-kV-Fernleitungsnetz mit 6 Unterwerken (Umspannwerken). Das Unterwerk Köthen wird über eine 60-kV-Fernleitung von Muldenstein aus versorgt. Zwei vom VEB Sachsenwerk Niedersiedlitz gebaute 10-MVA-Synchron-Synchron-Umformer 50/16 2/3 Hz in Muldenstein speisen über eine 15-kV-Leitung den Schaltposten in Bitterfeld. Diese fahrbaren Umformer sind auch für dezentrale Umformerwerke zur Versorgung der künftig zu elektrifizierenden Strecken vorgesehen. Bisher wurden dezentrale Umformerwerke in Weimar (1. März 1973), Magdeburg (20. April 1974) und Lutherstadt Wittenberg (20. Dezember 1978) in Betrieb genommen. Jedes ist bzw. wird für das Aufstellen von maximal 4 Umformern vorgesehen.

Fortsetzung auf Seite 296