

2
83

transpress

modell

eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

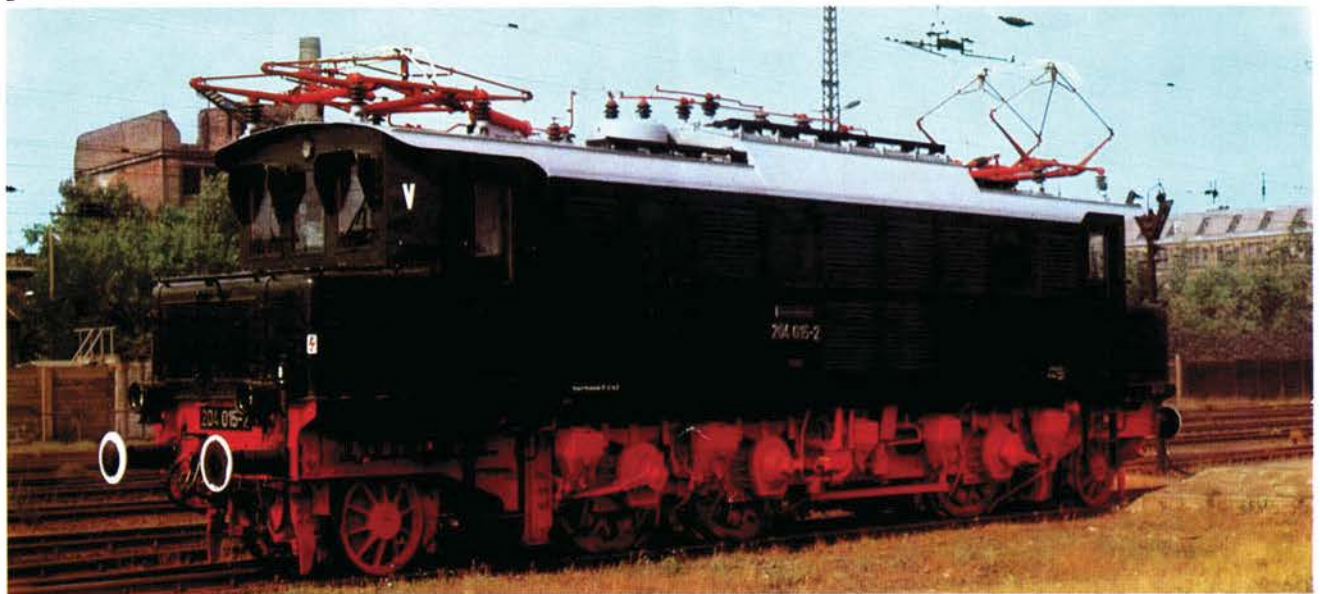
1983
Sonderfahrten



**50 Jahre
Baureihe E 04/204**

Viele Jahre waren auf den elektrifizierten Strecken der Reichsbahndirektionsbezirke Halle (Saale) und Magdeburg die Lokomotiven der Baureihe E 04/204 eingesetzt. Die Fahrzeuge haben sich gut bewährt, waren aufgrund ihrer soliden Konstruktion wenig störanfällig und lange Zeit auf elektrifizierten Strecken, besonders vor Schnellzügen, unentbehrlich.

Nachdem die letzte dieser Maschinen im November 1976 aus dem Plandienst



abgezogen wurde, stand bereits fest, daß die 204001 als Museumslok erhalten bleibt.

Mehr aus der Geschichte dieser interessanten Baureihe lesen Sie bitte auf den Seiten 4 bis 8 dieser Ausgabe.

1 Lok 204001 anlässlich ihrer Inbetriebnahme vor 50 Jahren auf der Jubiläumsfahrt vor dem Personenzug 8287 Dessau—Leipzig am 2. Dezember 1982 in Dessau Süd.
Foto: D. Bätzold, Leipzig

2 Neu lackiert für die Ausstellung „30 Jahre DDR, 50 Jahre Raw Dessau, 100 Jahre Ellok“ präsentierte sich die 204015 im Bw Leipzig West (September 1979).
Foto: D. Wünschmann, Leipzig

3 Im August 1961 entstand diese Aufnahme der E 0405 auf dem Bahnhof Halle (Saale) Hauptbahnhof.
Foto: Hünse, Sammlung: W. Müller, Leipzig



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422
Index 32542

eisenbahn

| | | |
|----------------------|--|--------------|
| aktuell | Fahrdraht in Birkenwerder DMV-Sonderfahrten 1983 | 2 11 |
| forum | Leser meinen, schreiben, antworten und fragen | 3/16 |
| historie | Kitson-Meyer-Schmalspurloks der DR | 13 |
| kurzmeldungen | Lokeinsätze Ausland | 12 17 |
| mosaik | 50 Jahre E 04/204 Werklokomotiven Sonderfahrten 1982 | 4 18 9 |

nahverkehr

| | | |
|---------------|-------------------|-------|
| mosaik | Kirnitzschtalbahn | 3. US |
|---------------|-------------------|-------|

modellbahn

| | | |
|-------------------------|---|--|
| international | Bildauslese Modellbahnwettbewerb | 28/29 |
| tips | Beton-Fahrleitungsmaste für H0 Unterflurantrieb für TT-Weichen Kehrschleifen- und Aufenthaltsschaltung H0-Weiche mit durchgehender Krümmung Automatischer Aufenthalt Bessere Fahreigenschaften des PIKO-Tenders 010503 wird 01504 Bauanleitung für eine Kö | 19 19 20 22 25 26 26 30 |
| vorbild — modell | Haltepunkt Bad Sulza Nord | 34 |
| forum | DMV teilt mit | 35 |

Titelbild

Wie wir bereits berichteten, wird die im Bw Nossen beheimatete Lok 35 1113 z. Z. auch vor planmäßigen Reisezügen eingesetzt. Diese Aufnahme entstand im Herbst vergangenen Jahres auf dem Bahnhof Riesa.

Foto: W. Albrecht, Oschatz

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2041 276
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2041 204
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift: Redaktion „Modelleisenbahner“, DDR - 1086 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit“ (also auch für „Wer hat – wer braucht?“) sind 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
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Paul Heinz, Sonneberg
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress

VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ok. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
Redaktionsschluß: 14. 1. 1983
Geplante Auslieferung: 16. 2. 1983
Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle

Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13-14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Berlin (West) 52, Eichborn-damm 141-167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



Detlef Scheibe, Borna (b. Oschatz)

Fahrdraht im Bahnhof Birkenwerder

Im Frühjahr 1983 werden bekanntlich erstmalig Elloks auf der Fernbahn bis zum Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld fahren. Damit verbunden ist ein elektrischer Gemeinschaftsbetrieb mit Gleich- und Wechselstromsystem auf einem gemeinsamen Bahnkörper. Derartige Anlagen werden im gesamten Berliner Raum künftig dort eingerichtet, wo elektrifizierte Fernbahnstrecken und die Berliner S-Bahn zusammenliegen. Dabei geht es darum, die Rückleitung des Gleichstromsystems (0,75 kV) von der des Wechselstromsystems (15 kV) zu trennen. Die technischen Bedingungen sind dafür in einem Werkstandard der Deutschen Reichsbahn festgelegt. Drei Fälle können eintreten:

1. Als Regelfall der elektrische Parallelbetrieb. Er wird durch metallische Trennung der Rückleitungen beider Stromsysteme ermöglicht.
2. Als Sonderfall der elektrische Wechselbetrieb auf einem gemeinsamen

Gleis durch wahlweise Zuschaltung der Rückleitung beider Stromsysteme.

3. Als weiterer Sonderfall die Einrichtung des elektrischen Verbundbetriebes. Hierbei sind die Rückleitungen für beide Stromkerne metallisch verbunden. Triebfahrzeuge beider Stromsysteme können gleichzeitig auf einem gemeinsamen Gleis verkehren.

Der zuletzt erwähnte Sonderfall wird nach dem gegenwärtigen Stand der Elektrifizierungsmaßnahmen nur auf dem Bahnhof Birkenwerder bei Berlin Anwendung finden. Die Aufnahme des elektrischen Fernbahnbetriebes ist hier im Herbst 1983 vorgesehen.

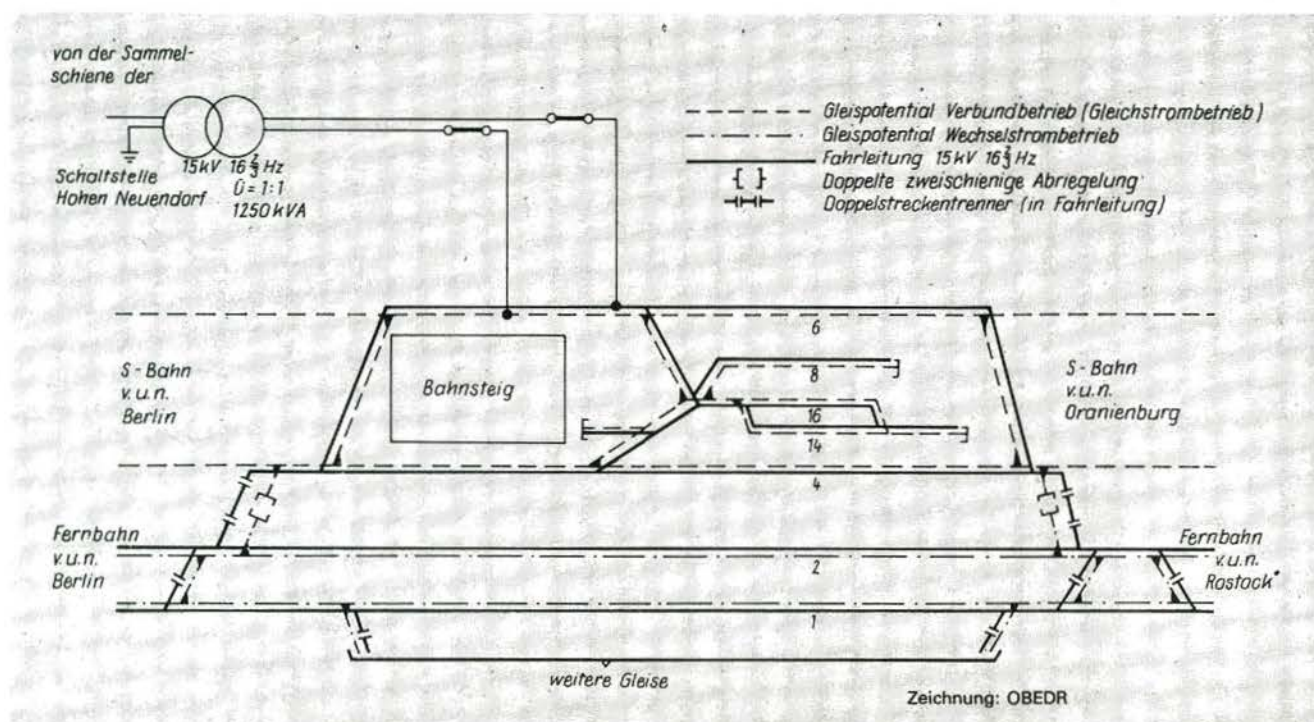
In diesen Bahnhof münden die elektrisch betriebene Strecke der Berliner S-Bahn nach Oranienburg (= 0,75 kV) und die bisher nicht elektrifizierte Verbindung Birkenwerder—Hohen Neuendorf West—Falkenhagen. Die baulichen Verhältnisse ließen lediglich eine gemeinsame Nutzung des einzigen Bahnsteiges durch die elektrische S-Bahn und die von Dieselloks beförderten S-Bahnzüge nach Falkenhagen bzw. Albrechtshof zu. Ein Blick in das Kursbuch zeigt, daß die Wendezüge aus und in Richtung Falkenhagen (bisher je eine Lok der BR 110 und ein vierteiliger Doppelstockwagenzug) im Stundentakt verkehren. In der Regel treffen diese Züge fünf Minuten vor Ankunft der elektrischen S-Bahn am gleichen Bahnsteig ein und verlassen ihn vier Minuten nach Abfahrt der elektrischen S-Bahn.

Die dieselbetriebenen Züge werden in der Zwischenzeit in einer zwischen beiden S-Bahn-Gleisen befindlichen Abstellanlage nördlich des Bahnsteiges

abgestellt. Außerdem verkehren vier Personenzugpaare zwischen Hennigsdorf und Oranienburg im Durchgangsverkehr mit Halt in Birkenwerder.

Trotz des enormen Aufwandes zur Erreichung eines geringen Widerstandes in der zur Rückleitung genutzten Gleisanlage bei der Berliner S-Bahn – erinnert sei hier nur an die kupfernen Schienenverbinder bei verschraubten Stößen – fließt ein nicht geringer Stromanteil der Gleichstrombahn über den Stromkreis der Wechselstrombahn (Fahrschiene – Triebfahrzeug – Fahrleitung – Unterwerk).

Der Verbundbetrieb wird entsprechend der Skizze auf den Gleisen 6, 8, 16, 14, 4 abgewickelt. Die Gleis- und Fahrdrahtverbindungen zu den Fernbahngleisen sind durch DZA (Doppelte zweischienige Abriegelstöße) und Doppelstreckentrenner abriegelt. Die Anlagen für den Gleichstrombetrieb werden technisch nicht verändert. Die Einspeisung der Fahrleitung erfolgt aus einem Transformator mit dem Übersetzungsverhältnis $\bar{U}=1:1$ und einer Leistung von 1250 kVA. Für diesen Sonderzweck werden ursprünglich für Schuppenspannungsprüfanlagen entwickelte Transformatoren modifiziert. Es kommen zwei Transformatoren zum Einsatz, davon dient ein Transformator als Reserve. Diese Anlagen gehören dann zur künftigen Schaltstelle Hohen Neuendorf. Die Einspeisung für den Verbundbetrieb erfolgt von Hohen Neuendorf aus über eine Freileitung. Würden Gleisanlage und Fahrleitung des dem Gemeinschaftsbetriebes unterliegenden Bereiches nicht von denen der anschließenden Strecken der



Zeichnung: OBEDR

Leser meinen...

„Endlich möchte ich meinen Beifall für den neugestalteten ‚modelleisenbahner‘ übermitteln. Ich bin selbst vom Fach und fahre hin und wieder noch Dampflok der Baureihen 50 und 52, aber zumeist moderne Dieselloks. Es ist nicht übertrieben, wenn ich Ihnen mitteile, daß unsere Zeitschrift manchmal sogar eine Fachzeitschrift ersetzt.“

Walter Bornholdt, Magdeburg

„Im großen und ganzen ist der neue ‚modelleisenbahner‘ sehr gut gelungen. Besonders gefreut habe ich mich über die Farbposter und alle anderen Farbbilder. Prima finde ich, daß jetzt jeden Monat Tips für den Modelleisenbahnbau erscheinen. Mir gefallen auch die Kurzinformationen und aktuellen Hinweise. Doch vermisse ich ‚Der Kontakt‘ (dafür ist jetzt ‚forum‘ gedacht). Sehr gern lese ich auch die Beschreibungen der bei der DR eingesetzten Baureihen und die Beiträge von Jochen Kretschmann. Allerdings bereiten mir einige spezielle Ausdrücke Schwierigkeiten (darauf kommen wir noch zurück).“

Christian Heinrich, Falkensee

„Obwohl der ‚modelleisenbahner‘ das Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes

der DDR und hauptsächlich für die Liebhaber in der DDR bestimmt ist, wurde er wahrlich bereits zu einer internationalen Zeitschrift, die sich in der Sowjetunion großer Beliebtheit erfreut.“

Sergej Dowgwillow, Moskau

Leser schreiben...

„Heute, am 21. Dezember 1982, konnte ich den ‚modelleisenbahner‘ zum Glück wieder einmal an einem Kiosk erwerben. Als ich ihn gleich durchblättere, stelle ich auf der zweiten Umschlagseite (Heft 12/82) eine seltsame Sache fest. Zuerst freute ich mich, beim Bild 2 eine bekannte Lok und Gegend zu sehen. Als ich aber den Text dazu las, staunte ich nicht schlecht. Die Lok 110727 ist seit vielen Jahren im Bw Gera beheimatet und läuft planmäßig im Reisezugdienst der Dienstplangemeinschaft 03. Außerdem ist die Blockstelle, welche hier durchfahren wird, nicht auf der Strecke Karl-Marx-Stadt—Bärenstein, sondern auf der Strecke Gera Hbf—Gera Süd—Gößnitz—Glauchau. Ich bin Lokführer im Bw Gera und fahre planmäßig im Güterzugdienst auf der BR 120 und bin oft auf dieser Schiene. Außerdem sind wir in der Dienststelle ein kleines Kollektiv von Eisen-

bahnfreunden, zu dem die Museumslok 38 1182 gehört.“

Wolfgang Pestel, Gera

Dank für diesen Hinweis und auch an andere Leser, die uns dazu schrieben.

Zu den Beiträgen „Die Baureihe 01 und die Baureihe 44 im Bw Saalfeld“ (me 10 und 11/1982) erhielten wir noch diese Information:

„Folgende Lokomotiven der BR 01 und 44 sind auf dem Bahnhof Wernshausen abgestellt: 01 0520, 44 0570, 44 0618 und eine weitere ölgefeuerte 44er des Bw Saalfeld (Nummer nicht erkennbar). Außerdem konnte ich beobachten, daß im Bahnhof Ritschenhausen die 95 0009, 95 0015, 95 0032 und 95 0040 stehen.“

Frank Artus, Walldorf

Leser antworten...

„Bezugnehmend auf Ihre Anzeige im Heft 12/1982 sende ich Ihnen das Heft 2 des 1. Jahrgangs. Falls Sie es nicht bzw. nicht mehr benötigen, bitte ich Sie um Rückgabe. In der Hoffnung, mit meiner Sendung Ihrem Wunsch entsprochen zu haben, verbleibe ich mit freundlichen Grüßen und den besten Wünschen für das Jahr 1983. Als langjähriger Leser der

Zeitschrift möchte ich Ihnen bei dieser Gelegenheit meine Anerkennung für die neue Gestaltung aussprechen.“

Gerd Nagel, Leipzig

Herzlichen Dank. Wir benötigen das Heft. Leider fehlen uns noch die anderen.

Leser fragen...

„Mein Anliegen ist, Informationen über die Dampflok 52 2351 zu erhalten, die ich im Jahre 1974 auf der Strecke Dresden—Altenberg filmte. Nun interessiert mich, ob diese Maschine noch existiert bzw. wann und wo sie verschrottet worden ist.“

Ludwig Forberger, Dresden

Wie denn...?



Eingesandt von Dietmar Pelz, Dessau

Fortsetzung von Seite 2

Wechselstrombahn getrennt, wäre eine unerwünschte Vormagnetisierung des Transformators der Wechselstromlok durch den zurückfließenden Gleichstrom die Folge. Hinzu käme die Tatsache, daß diese Erscheinung die Funktionstüchtigkeit des mit 15kV (162/3 Hz) betriebenen Fahrzeuges beeinträchtigen würde. Neben der galvanischen Abtrennung der Fahrleitungs- und Gleisanlage der Gemeinschaftsgleise 4, 6, 8, 14 und 16 vom übrigen Wechselstrombahnnetz (Gleise 1 und 2) durch Isolierstöße und Streckentrenner ist deshalb ein Transformator erforderlich. Er verbindet ohne galvanische Koppelung die Fahrleitungsanlage der Gemeinschaftsgleise mit dem anschließenden Fahrleitungsbereich bzw. direkt mit dem nächsten Umformwerk. Für den zurückfließenden Gleichstrom stellt er eine Art Sperre dar.

Und wieder zur Selketalbahn

Die Kommission Arbeitseinsätze des Bezirksvorstandes Magdeburg ruft die Freunde der Eisenbahn und die Modelleisenbahner auf, wieder ihre Bereitschaft und Teilnahme an freiwilligen Arbeitseinsätzen in den Monaten Juli und August 1983 zu melden. Dabei ist folgendes zu beachten: Das Mindestalter beträgt 18 Jahre (Gleisbaumaschinenbedienung). Jeder Teilnehmer muß sich zuvor verkehrsmedizinisch untersuchen lassen und eine entsprechende Bescheinigung dem Lagerleiter bei der Anreise vorlegen (Tauglichkeit für Gleisbauarbeiten). Es sind zwei Durchgänge mit je 15 Teilnehmern vorgesehen – vom 17. Juli (Anreise) bis 29. Juli 1983 und vom 31. Juli (Anreise) bis 12. August 1983. Die Freunde werden in Wohnwagen im Raum Alexisbad untergebracht. Interessenten melden ihre Teilnahme bis zum 15. Mai 1983 an Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Magdeburg, 3010 Magdeburg, Karl-Marx-Straße 253.

In 10 Tagen 300 Meter

Am freiwilligen Arbeitseinsatz auf der Selketalbahn vom 2. August bis 14. August 1982 beteiligten sich 10 Freunde. Bis zum 5. August wurden am 120 m langen Gleis 2 im Bahnhof Mägdesprung die Schwellen gewechselt, so daß am 6. August die Stopf- und Richtmaschine noch zum Einsatz kommen konnte. Vom 6. bis 13. August wurden dann unterhalb der Heinrichsburg an 180 m Streckengleis die Schwellen gewechselt, insgesamt also in 10 Tagen an 300 m Gleis – eine Leistung, die sich sehen lassen konnte! Allerdings klappte die Materialbereitstellung nicht wie gewünscht. Eine wesentliche Verbesserung der Arbeitsbedingungen war der straßengebundene Waschwagen. Dank gebührt dem Kollegen Heinz Buchmann von der Bm Aschersleben, dem Gaststättenkollektiv im Bahnhof Mägdesprung und der Leitung des Reichsbahn-Erholungsheimes „Selketal“ in Alexisbad.

R. M./D. W.

Dipl.-Ing. Dieter Bäßold (DMV), Leipzig

50 Jahre E 04/204

Die erste dieser 1'Co1'-Schnellzuglokomotiven, die E 04 01, wurde am 3. Dezember 1932 abgenommen und einen Tag später beim Bw Leipzig West in Dienst gestellt. Bis zum Sommer 1933 folgten noch die E 04 02 bis E 04 10. Anlässlich der Indienststellung der E 04 01 vor 50 Jahren beförderte die seit 1. Juli 1970 als 204 001 bezeichnete Lokomotive vom 2. bis 5. Dezember 1982 planmäßige Reisezüge auf ihren jahrzehntelangen Stammstrecken Leipzig—Dessau, Leipzig—Halle (Saale)—Großkorbetha—Leipzig und Leipzig—Dresden.

Die E 04 bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG)

Anlässlich der Elektrifizierung der Strecke Augsburg—Stuttgart zu Beginn der 30er Jahre beabsichtigte die DRG, die auf den mitteldeutschen Strecken eingesetzten 1'Do 1'-Lokomotiven der Baureihe E 17, die leistungsmäßig nicht ausgenutzt werden konnten, nach Süddeutschland umzusetzen. Für sie wurden 1'Co1'-Lokomotiven der Baureihe E 04 bei der AEG in Auftrag gegeben. Die E 04 01 bis E 04 10 bekam das Bw Leipzig West und gab dafür bis zum Juli 1933 die E 17 101 bis E 17 105 und E 17 107 bis E 17 112 nach Stuttgart ab.

Kurz nach der Indienststellung erhielt das Bw München Hbf die E 04 09 und E 04 10, die mit einer Getriebeübersetzung für 130 km/h Höchstgeschwindigkeit und Laufradbremsen ausgerüstet waren. Mit diesen Maschinen wurden im Juni 1933 die bekannten Schnell-

fahr- und Leistungsversuche zwischen München und Ulm abgewickelt, bei denen die E 04 09 am 28. Juni 1933 zwischen München und Augsburg mit einem 309,7-t-Zug 151,5 km/h erreichte. Nach den Versuchen kamen die Lokomotiven wieder zum Bw Leipzig West, und die E 17 106 wurde als letzte nach Ulm abgegeben. Für die Strecke Augsburg—Nürnberg stellte die DRG weitere 11 E 04 mit 130 km/h Höchstgeschwindigkeit in Dienst. Zwischen Februar 1934 und Januar 1935 erhielt das Bw München Hbf die E 04 11 bis E 04 19 und E 04 21. Die E 04 20 kam für

ein Jahr zum Bw Leipzig-West. Nachdem der elektrische Betrieb zwischen Halle (Saale) und Magdeburg am 7. Oktober 1934 aufgenommen wurde, bestand Mangel an Schnellzuglokomotiven in den mitteldeutschen Bahnbetriebswerken. Ende 1935 erhielt das Bw München Hbf noch die E 04 22 und E 04 23. Die E 04 des Bw Leipzig West bewältigten bis zur Indienststellung der E 18 25 bis E 18 27 im Jahre 1936 den größten Teil des Schnellzugdienstes auf dem elektrifizierten mitteldeutschen Ring. Die E 18 ermöglichten die Umstationierung der E 04 01 bis E 04 04 und



1 E 04 03 mit Eröffnungszug zur Aufnahme des elektrischen Betriebes zwischen Leipzig und Halle (Saale) am 20. Dezember 1934
Foto: Verfasser

2 Messesonderzug nach Leipzig abfahrtsbereit in Halle (Saale) mit der Lok E 04 09 im September 1963
Foto: S. Kaufmann, Halle

E0406 zum Bw Magdeburg Hbf, der E0413, E0417, E0418, E0419 und E0421 von München nach Nürnberg und der E0414 bis E0416 nach Augsburg. Als schließlich ab November 1942 der elektrische Betrieb zwischen Leipzig und München möglich war, erfolgte 1943 die Abgabe mitteldeutscher E18 nach Süddeutschland im Tausch gegen dortige E04. Zum Bw Leipzig West kamen die E0413, E0414 und E0415 sowie zum Bw Magdeburg Hbf die E0411, wodurch sich ihr Anteil an den Schnellzugleistungen wieder erhöhte. Im Bw Halle (Saale) wurde

1941/42 mit der E0407 erstmals eine Lokomotive dieser Baureihe beheimatet. Für die 1944 abgegebenen E18 erhielt das Bw Halle die E0412 und E0416. Damit befanden sich von den 23 E 04 der DR Ende 1944 16 Lokomotiven in den Bereichen der Reichsbahndirektionen Halle (Saale) und Hannover.

Zum Kriegsende im Mai 1945 waren lediglich die E0401, E0402, E0403, E0406, E0407, E0408, E0410, E0414 und E0416 betriebsfähig. Zur Reparatur bei der AEG-Lokomotivfabrik in Hennigsdorf befanden sich die E0411

und E0412. Die bei Sonneberg beschädigt abgestellte E0423 gelangte zum Bw Weißenfels und wurde nach Reparatur im RAW Dessau beim Bw Leipzig West noch eingesetzt, bis schließlich am 29. März 1946 der elektrische Betrieb auf den mitteldeutschen Strecken eingestellt werden mußte.

Die in Süddeutschland verbliebenen E04, ab 1968 Baureihe 104, waren bis 1950 in Nürnberg, anschließend in München und ab Anfang 1968 in Osnaabrück beheimatet. Die DB musterte sie zwischen März 1977 (104020) und Oktober 1981 (104018) aus.

Die E 04/204 in der Bw der Deutschen Reichsbahn

| Lok-Nr. Fa.-Nr./Bj. | Stationierung von bis | Z-Stellung | Verbleib | Lok-Nr. Fa.-Nr./Bj. | Stationierung von bis | Z-Stellung | Verbleib |
|----------------------------|---|------------|---|--|---|------------|----------------------|
| Bw Leipzig Hbf West | | | | E 0409 | 06.01.57- 07.64 | | |
| E 0401 | 03.12.32- 09.36 | | ab 28.04.76 Museumslokomotive | E 0410 | 06.01.57-29.02.64 | | |
| 4681/1932 | 25.09.58-25.10.60 24.12.60-22.12.61 01.03.62-28.02.63 19.03.63-06.01.64 25.02.64-27.04.76 | | | E 0411 | 03.43- 03.45 30.07.59-29.02.64 | | Zur Reparatur an AEG |
| E 0402 | 28.12.32- 09.36 | 21.07.76 | Energieversorgungsgerät für EDG bis 1981 Magdeburg-Rothensee, anschl. Ersatzteilspender | E 0414 | 13.01.57-09.03.61 10.06.61-20.07.63 | | |
| 4682/1932 | 22.11.58-25.06.65 14.08.68-20.07.76 | | | Bw Magdeburg-Buckau | | | |
| E 0403 | 26.01.33- 10.36 | 31.12.76 | Sommer 1980 zerlegt | E 0402 | 26.06.65-03.11.65 07.01.66-21.05.66 | | |
| 4683/1932 | 03.10.58-13.05.64 22.09.67-30.12.76 | | | E 0403 | 08.08.64-17.09.65 03.11.65-21.09.67 | | |
| E 0404 | 08.02.33- 10.36 | | | E 0405 | 06.06.63-02.12.64 12.04.65-17.09.65 31.03.66-31.12.67 | | |
| 4684/1932 | | | | E 0406 | 01.04.62-31.12.67 | | |
| E 0405 | 05.03.33-26.05.41 | 14.10.44 | ausgebrannt bei Fliegerangriff | E 0407 | 25.12.60-31.12.67 | | |
| 4685/1932 | 08.07.42-13.10.44 01.09.61-05.06.63 03.12.64-11.04.65 01.01.68-28.11.76 | | 29.11.76 nach Dresden Altstadt als Prüfanlage für Zugheizung | E 0408 | 16.07.64-21.09.67 | | |
| E 0406 | 18.03.33- 01.38 | 12.04.76 | Energieversorgungsgerät für EDG in Großkorbetha | E 0409 | 07.64-31.12.67 | | |
| 4686/1932 | 01.01.68-11.04.76 | | | E 0410 | 01.03.64-31.12.67 | | |
| E 0407 | 04.33-29.03.46 | 06.10.76 | Energieversorgungsgerät für EDG ab 1981 in Magdeburg-Rothensee | E 0411 | 01.03.64-31.12.67 | | |
| 4687/1933 | 01.01.68-05.10.76 | | | E 0414 | 10.03.61-09.06.61 21.07.63-31.12.67 | | |
| E 0408 | 05.33-29.03.46 | 12.72 | Energieversorgungsgerät für EDG in Bitterfeld | E 0415 | -31.12.67 | | |
| 4688/1933 | 22.09.67- 12.72 | | | E 0416 | 17.10.63-31.12.67 | | |
| E 0409 | 25.05.33- 05.33 | 03.71 | Anfang 1976 zerlegt | Bw Köthen | | | |
| 4689/1933 | 04.34-29.03.46 01.01.68- 03.71 | | | E 0407 | 27.05.56-05.01.57 | | |
| E 0410 | 06.33- 06.33 | 21.07.76 | Energieversorgungsgerät für EDG bis Sommer 1981 in Leipzig-Plagwitz Ende 1982 zerlegt | E 0408 | 09.09.56-05.01.57 | | |
| 4690/1933 | 04.34-29.03.46 01.01.68-20.07.76 | | | E 0409 | 22.12.56-05.01.57 | | |
| E 0411 | 05.68-01.12.76 | | 02.12.76 nach Erfurt Hbf als Prüfanlage für Zugheizung nach Unfall zerlegt 09.46 | E 0410 | 20.06.56-05.01.57 | | |
| 4835/1934 | | | | E 0416 | 15.08.56-15.09.56 | | |
| E 0413 | 14.03.43-24.10.45 | 25.10.45 | | Bw Dessau | | | |
| 4837/1934 | | | | E 0402 | 04.11.65-06.01.66 22.05.66-13.08.68 | | |
| E 0414 | 06.03.43-29.03.46 | 01.07.75 | Energieversorgungsgerät für EDG in Altenburg | E 0403 | 18.09.65-02.11.65 | | |
| 4838/1934 | 20.10.56-09.01.57 01.01.68-30.06.75 | | | E 0405 | 18.09.65-31.03.66 | | |
| E 0415 | 09.04.43-29.03.46 | 01.12.76 | abgestellt im Bw Leipzig Hbf West | Bw Halle P | | | |
| 4839/1934 | 03.06.58- 03.64 01.01.68-30.11.76 | | | E 0401 | 01.07.56-24.09.58 26.10.60-23.12.60 23.10.61-28.02.62 01.03.63-18.03.63 07.01.64-24.02.64 | | |
| E 0416 | 03.06.58-13.03.59 | 27.09.74 | Energieversorgungsgerät für EDG in Merseburg | E 0402 | 12.06.56-21.11.58 | | |
| 4840/1934 | 21.03.59-16.10.63 01.01.68-26.09.74 | | nach Nürnberg abgegeben, von DB 31.03.77 ausgemustert, Museumslok | E 0403 | 01.05.56-02.10.58 | | |
| E 0420 | 14.12.34-18.12.35 | | | E 0405 | 27.05.41-07.07.42 | | |
| E 0423 | 08.03.46-29.03.46 | 18.03.35 | Energieversorgungsgerät für Weichenheizung in Leipzig-Leutzsch | E 0412 | 06.44- 01.45* | | |
| 4875/1935 | 17.06.58-25.05.59 01.04.66-17.03.75 | | | E 0414 | 29.05.56-19.10.56 10.01.57-12.01.57 | | |
| Bw Magdeburg Hbf | | | | E 0415 | 30.09.56-02.06.58 | | |
| E 0401 | 09.36-29.03.46 | | | E 0416 | 16.09.56-02.06.58 14.03.59-20.03.59 | | |
| E 0402 | 09.36-29.03.46 | | | E 0423 | 30.03.57-16.06.58 01.07.59-30.03.66 | | |
| E 0403 | 10.36-29.03.46 | | | Erläuterung: EDG Elektrodynamische Gleisbremse; | | | |
| E 0404 | 10.36-13.10.44 | 14.10.44 | ausgebrannt bei Fliegerangriff, zerlegt 09.46 | * nach Unfall zur Reparatur an AEG | | | |
| E 0406 | 01.38-29.03.46 | | | | | | |
| | 06.07.57-31.03.62 | | | | | | |
| E 0407 | 06.01.57-24.12.60 | | | | | | |
| E 0408 | 06.01.57-15.07.64 | | | | | | |

3



**Wiederindienststellung
bei der Deutschen Reichsbahn**

Anfang der 50er Jahre stellte die UdSSR der DDR die Elloks und Ausrüstungen der elektrischen Zugförderung der DRG wieder zur Verfügung, die die UdSSR 1946 als Reparationen erhalten hatte. Darunter waren 13 E04, die über den Grenzbahnhof Frankfurt (Oder) zwischen Juli 1952 und Januar 1953 in den Raw Dessau und Magdeburg-Buckau sowie im Bw Leipzig Hbf West eintrafen. Anfang 1954 wurden auch die seit 1946 in Velten bei Berlin abgestellten E0411 und E0412 fahrfähig hergerichtet und zum Raw Dessau gebracht.

Für den am 1. September 1955 mit der Strecke Halle (Saale)—Köthen bei der Deutschen Reichsbahn eröffneten elektrischen Zugbetrieb wurden als zweite Ellok-Baureihe nach der E 44 die E 04 im Raw Dessau aufgearbeitet. Dabei kam es zu einem Nummerntausch der E 0406 mit der E 0409. Die E 0403 bestand am 30. April 1956 als erste ihre Probefahrt nach der Aufarbeitung. Ihr folgten am

| | | |
|---------------|------|----------|
| 25. Mai | 1956 | E 04 07, |
| 26. Mai | 1956 | E 04 14, |
| 9. Juni | 1956 | E 04 02, |
| 26. Juni | 1956 | E 04 10, |
| 30. Juni | 1956 | E 04 01, |
| 13. August | 1956 | E 04 16, |
| 12. September | 1956 | E 04 08, |
| 31. Dezember | 1956 | E 04 09, |

4



3 Lok 204 003 mit Personenzug von Riesa kommend vor der Einfahrt in den Dresdner Hauptbahnhof. Noch waren Zugzusammenstellungen aus Bghw-Wagen und vierachsigen Abteilwagen Anfang der 70er Jahre auf sächsischen Strecken anzutreffen.

Foto: K. Brust, Dresden

5



4 204 010 mit dem D 710 zwischen Wiederitzsch und Leipzig-Wahren im Mai 1975. Die Tage des Einsatzes der BR 204 waren zum Aufnahmezeitpunkt bereits gezählt. Doppelstockgliederzüge werden heute auch nicht mehr im Schnellzugverkehr eingesetzt.

Foto: M. Malke, Leipzig

5 Personenzug 4007 nach Saalfeld in Leipzig-Möckern im Mai 1975.

Foto: M. Malke, Leipzig

- Legende**
 Ag Altenburg; Bt Bitterfeld;
 Bu Magdeburg-Buckau;
 Cbg Camburg; Del Delitzsch;
 Dre Dresden Hbf;
 Dn Dresden-Neustadt;
 Du Dessau Hbf; Esp Espenhain;
 Ga Gaschwitz; Hl Halle (Saale) Hbf;
 Kn Köthen; Le Leipzig Hbf;
 Lp Leipzig Bayrischer Bahnhof;
 MgH Magdeburg Hbf;
 MTh Leipzig Magdeburg Thüringer Bf;
 Pa Leipzig-Plagwitz;
 Rb Reichenbach; Ri Riesa;
 Sb Schönebeck (Elbe);
 Söf Leipzig-Schönefeld;
 Wa Leipzig-Wahren; Wo Wolfen;
 Wr Werda; Zw Zwickau

| | | |
|--|---|---|
| Deutsche Reichsbahn Bw Est Gültig ab 19..... | Triebfahrzeug-Umlauf Dienstplan-Nr. | Triebfahrzeugbedarf: Triebfahrzeuge der Baureihe: davon für Zugdienst: Rgd: , Bereitschaft: Personalbedarf: Tfz-Führer und Lokheizer/Tfz-Beimänner davon für Zugdienst: / Rgd: / Bereitschaft: / |
|--|---|---|

- | | | |
|--|--|--|
| ■ = Zugdienst □ = Rangierdienst MAAAA = Bereitschaftsdienst ○○○○○ = Leerfahrt (Lz) □□□□ = Vorheizen mit Zuglok | ××××× = Reisezeit für Fahrgastfahrt - - - - - = Vorbereitungs- u. Abschlußdienst mit Angabe von Beginn u. Ende - 1 3 5 3 - = Beginn u. Ende der Ruhe außerhalb des Heimatortes bzw. der Arbeitspause | VL = Vorspannlok SL = Schiebelok Vlz = Leerfahrt an Zugspitze Slz = Leerfahrt an Zugschluß Zlz = Leerfahrt als 2. Tfz an Zugspitze sind (KWF) (T) (t) usw einzukreisen |
|--|--|--|

| Tag | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | Tag | |
|--|---|------|----|------|-----|------|-----|------|----|------|-------|----|------|------|------|-------|-------|-------|-----|----|-------|-----|----|------|----|------|----|
| Bw: Leipzig Hbf West Gültig ab: 27. Mai 1962 Mo - Fr Lok E04 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | | 282 | | | MgH | | | | | 5146 | | | Le | 4210 | Ag | 4227W | 482W | | 537 | | | 419 | | | Du | | 59 |
| 2 | | 1430 | Le | 8074 | Lz | 4218 | Ag | 4257 | | | | Le | 4228 | Ag | 4207 | Le | 4116W | 4177W | | | | | | | | 4260 | Ag |
| 3 | | | | | | 4102 | Esp | 4103 | Lz | | 5517 | | HL | 533 | Lz | | 1413W | | | | 1466W | | | | | | |
| 4 | | | | | | 1395 | Du | 402 | | | 1425W | | | Du | 1412 | | 4266W | | | | Ag | | | 4215 | | | Le |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|-------|--|--|-------|------|--|-----|------|-----|--|--|-----|------|----|------|------|------|------|-------|-------|-------|--|--|-------|-------|-------|
| Bw: Leipzig Hbf West Gültig ab: 28. Mai 1972 Mo - Fr Lok 204 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | 432 | | | | | MgH | 439 | | Le | 4266 | Ag | 4267 | 24267 | | 79671 | | | 79670 | | |
| 2 | | | | | | 1393 | | | 1408 | | | | Le | 3513 | Ri | 3539 | | 3542 | Ri | 3518 | | | | | | | 74688 |
| 3 | | 74683 | | | 71036 | | | | | 319 | | | Ri | 3512 | | 1403 | Bt | 1413 | Du | | 1416 | | | | | | |
| 4 | | | | | | 1399 | | | 1406 | | | | Ri | 411 | | Du | 414 | | | Le | 64658 | | | | Pa | 64659 | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|------|-----|-----|-----|-------|-----|--|-------|------|-----|-----|-----|--|--|-----|-----|-----|--|-----|-----|------|-----|
| Bw: Leipzig Hbf West gültig ab: 28. Mai 1972 Mo - Fr Lok 204 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | 430 | | | | | MgH | 5581 | | Le | 438 | | | MgH | 443 | | | | Le | 5584 | |
| 2 | | | | | | 5584 | MgH | Bu | MgH | 43730 | Sof | | 43371 | Bu | 161 | MgH | Bu | | | MgH | 441 | | | Le | 444 | MgH | 429 |
| 3 | | | | | | 429 | | | 424 | MgH | 435 | | HL | | | 438 | MgH | | | 483 | HL | 440 | | MgH | 499 | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|----|------|--|----|------|----|----|------|------|------|------|----|------|------|------|------|------|------|----|
| Bw: Leipzig Hbf West Gültig ab: 1. Juni 1975 Mo - Fr Lok 204 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | | | | | | Ri | 3734 | | Le | 3735 | | | Ri | 3738 | Le | 8272 | Bt | 7276 | Du | 8221 | Le | 8288 | | |
| 2 | | | | | | | | | | | | | Wo | 8229 | | Le | 3627 | Wr | Zw | 3600 | Lrv | 5622 | | | Le | 3737 | Ri | 7749 | Dre | 2974 | Le |
| 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 3332 | | | Sb | | | | | | | |
| 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 8202 | Du | 3271 | | HL | | | | | | |

29. September 1956 E 04 15,
29. März 1957 E 04 23,
6. Juli 1957 E 04 06 und
30. Juli 1959 E 04 11.

Den E 04-Bestand vervollständigte am 30. August 1961 noch die am 13. Oktober 1944 ausgebrannte E 04 05. Für diesen Neuaufbau wurden Teile der Schadlo E 04 12 und neue Radkörper, Achsen und Hohlwellen eingebaut. Die E 04 12 wurde buchungsmäßig erst am 14. Juni 1966 ausgemustert und die restlichen Teile bis zum 31. Dezember 1966 verschrottet. Die E 04 05 erhielt auch als erste E 04 einen links- statt rechtsseitig angeordneten verstärkten Antrieb für die Sicherheitsfahrerschaltung (Sifa). Den roten Laufwerk- und Rahmenanstrich sowie den verstärkten Sifaantrieb bekamen dann bis Mitte der 60er Jahre alle E 04. Weiterhin wurden bereits 1956/57 u. a. neue Batterien (200 Ah), teilweise Luftkompressoren VV 224 der E 44 (100 m³/h) und Stromabnehmer RBS 10 ein- bzw. aufgebaut. Ab Mitte der 60er Jahre konnte die Sifa mit einem Zeitrelai ergänzt werden und war dadurch weg- und zeitabhängig. Analog den Neubaulokomotiven E 11/42, wurden die E 04 ebenfalls ab Mitte der 60er Jahre mit kleinen Windschutz-Seitenscheiben vor den rechten Türfenstern ausgerüstet. Die äußerlich bemerkenswerteste Änderung war der zwischen 1969 und 1970 erfolgte Aufbau von Stromabnehmern RBS 58 mit Doppel-Schleifstücken. Erwähnenswert ist noch, daß die E 04 07 ab September 1961 mit einem Haupttransformator der Baureihe E 93 ausgerüstet war.

**Bemerkenswerte Zug- und
Laufleistungen**

Für den Einsatz auf den mitteldeutschen Flachlandstrecken waren die E 04, ab 1. Juli 1970 Baureihe 204, mit 2190 kW Stunden- und 2010 kW Dauerleistung sowie 180 kN Anfahrzugkraft ausreichend leistungsfähig. Je nach Getriebeübersetzung konnten sie befördern:

| | E 04 01 bis E 04 08 | E 04 09 bis E 04 23 |
|--|------------------------|------------------------|
| Ebene | 910 t mit 110 km/h | 570 t mit 130 km/h |
| 5 ⁰ / ₀₀ Steigung | 550 t mit 100 km/h | 730 t mit 100 km/h |
| 10 ⁰ / ₀₀ Steigung | 490 t mit 90 km/h | 485 t mit 90 km/h |

Bis zur Indienstellung der Neubaulok E 11 (heute 211) ab 1963 bewältigten die E 04 den größten Teil der schnellfahrenden Reisezüge auf den elek-

trifizierten Strecken der DR. Oft waren die E 04 auch für Sonderleistungen zur Leipziger Messe und anderen Großveranstaltungen eingesetzt. Dazu kamen in den 60er Jahren Ersatzleistungen für die Triebzüge ET 25 012 und ET 25 201. Durch die E 11 verlagerten sich die E 04-Leistungen mehr zum Personenzugdienst, wie bereits in den 30er Jahren durch den Einsatz der E 18. Zum Sommerfahrplan 1964 waren die E 04 bis auf die E 04 01, E 04 02 und E 04 23 alle in Magdeburg beheimatet. Erst zum Winterfahrplan 1967 setzte das Bw Leipzig Hbf West wieder planmäßig vier E 04 ein, vorwiegend im Personenzugdienst. Bis Anfang der 70er Jahre blieb der E 04-Einsatz des Bw Leipzig Hbf West nahezu unverändert. Nachdem ab 1. Januar 1968 alle E 04 dem Bw Leipzig Hbf West zugeordnet wurden, gehörten zu den Einsatzstellen der Bw Magdeburg-Buckau und Dessau bzw. Roßlau diese Maschinen. Außerdem bestand eine Personaleinsatzstelle in den letzten Betriebsjahren beim Bw Altenburg (204 023). Der Wechsel zum Personenzugdienst, besonders in den letzten Betriebsjahren, lag nicht an unzureichender Leistungsfähigkeit, sondern an der bei Zügen mit 120 km/h Höchstgeschwindigkeit erforderlichen Abbremsung von über 100%. Die E 04/204 erreichte mit Laufradbremsten nur 84% Abbremsung, und mit den Wagenbremsen war die fehlende Bremslast nicht auszugleichen. Gegen Ende der Betriebszeit waren Probleme mit den Motorlagern und dem Kollektorlauf der Fahrmotoren Ursache für die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 90 km/h, u. a. bei der 204 002, 204 006, 204 010, 204 014 und 204 023. Fahrmotorschäden waren zumeist häufigste Ursache für die allmähliche Ausmusterung der BR 204. In ihrer 20jährigen Betriebszeit erreichten einzelne Lokomotiven eine Laufleistung von über 2 Millionen km. An der Spitze liegen die 204 007 mit 2 652 019 und 204 010 mit 2 537 581 km sowie die 204 014 mit 2 408 520 km. In

der ersten Hälfte der 60er Jahre waren die monatlichen Laufleistungen der E 04 mit 16 028 bis 19 392 km beachtlich hoch.

Die E 04 im Wendezugbetrieb

Die E 04 23 wurde Anfang 1959 von der DR wieder für direkte Steuerung von Wendezügen hergerichtet. Sie hatte 1939 als einzige E 04 die elektro-motorische Nachlaufsteuerung der E 18 sowie weitere Einrichtungen für die Erprobung geschobener Züge erhalten. Die DRG konnte infolge des zweiten Weltkrieges ihre Versuche nicht weiterführen. Die E 04 23 fuhr mit ihrem blauen Wagenzug gegen Kriegsende zwischen Bamberg und Treuchtlingen und befand sich im Mai 1945 beschädigt im Bereich der Rbd Erfurt. Die wieder mit Wendezugsteuerung ausgerüstete E 04 23 kam zum Bw Halle P und beförderte nahezu ausschließlich bis zum Frühjahr 1966 Städteschnellverkehrszüge zwischen Halle (Saale) und Leipzig. Das Steuerkabel und die Hauptluftbehälterleitung wurden im Oktober 1966 abgebaut.

Ab Januar 1962 erfolgte Wendezugbetrieb mit Elloks zwischen Leipzig Hbf und Borna (b. Leipzig). Dazu wurden E 44 und die E 04 01 beim Bw Leipzig Hbf West für indirekte Wendezugsteuerung eingerichtet. Im Gegensatz zur direkten Steuerung war infolge der handbetätigten Fahrsteuerung die Lokomotive auch beim geschobenen Zug besetzt. Vom Befehlswagen wurden die Steuerbefehle als Klingelsignale auf die Lok übermittelt. Ab 1966 wurden E 11/42 eingesetzt und die E 04 01 wieder in Normalzustand zurückgebaut.

Das Ende des 204-Einsatzes bei der DR

Durch die Elektrifizierung der Strecke Dessau—Gommern—Magdeburg kam es noch zum durchgehenden 204-Einsatz zwischen Leipzig und Magdeburg über Dessau. Während des Sommerfahrplan-Abschnittes 1975 war mit 10 einsatzfähigen Lokomotiven der letzte größere Einsatz der 204 zu verzeichnen. Ein Jahr später standen der Einsatzstelle Magdeburg-Buckau nur noch die 204 005, 204 007 und 204 015 zur Verfügung. Die 204 007 mußte wegen eines Fahrmotorschadens im August 1976 abgestellt werden. Nachdem am 13. November 1976 die 204 015 aufgrund eines Speichenrisses und Fahrmotorschäden abgestellt werden mußte, beförderte die verbliebene 204 005 am 25. November 1976 den P 3347 letztmalig von Dessau nach Leipzig. Von den 14 E 04/204 der DR wurden bis Ende 1982 nur die 204 003, 204 009 und 204 010 verschrottet. Die restlichen, außer den 204 001 und 204 015, werden stationär weiter genutzt.