

5
85

transpress

modell eisenbahner

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

40 Jahre
im Rückblick



Mit neuen Farben durch Berlin

Auf der 9. Tagung des ZK der SED sagte der Verkehrsminister Otto Arndt Ende November 1984 u. a.: „Besonders in unserer Hauptstadt finden die mit freundlichen hellen Farben ausgestatteten Nahverkehrsmittel ... große Zustimmung unserer Bevölkerung ...“

Um für jedes der vier Nahverkehrsmittel eine ansprechende Farbvariante zu entwickeln, erhielten bereits im Frühjahr 1984 einige S-, U- und Straßenbahnfahrzeuge sowie ein Omnibus Testlackierungen. Während sich bei den Omnibussen und U-Bahnen das neue Farbleid von Anfang an bewährte, wurde das der S- und Straßenbahnen nochmals verändert. Nach und nach werden nun alle Berliner Nahverkehrsmittel umlackiert und tragen somit zur weiteren Verschönerung der Hauptstadt bei.

1 Ein S-Bahn-Zug der BR 275 mit der neuen Farbgebung. Zur bisher üblichen Farbteilung kam ein helles Farbband im Fußbodenbereich hinzu. Nur wenige S-Bahn-Züge dieser BR erhalten noch die neue Lackierung.

2 U-Bahn-Wagen vom Typ E III mit neuer Lackierung. Dach und Seitenwände sind elfenbeinbeige, Stirnwände und Türflächen chromgelb.

3 Auch die Straßenbahnwagen werden mit einem farbenfrohen Anstrich versehen. Dieser nun endgültigen Variante gingen zwei Versuchsanstriche voraus.

4 Nachdem von den Berliner Verkehrsbetrieben (BVB) ein Omnibus in eigener Werkstatt umlackiert worden war, lieferten die Budapester Ikarus-Werke die für Berlin bestimmten Wagen in neuer Farbgebung. Bis auf wenige Ausnahmen präsentiert sich der Omnibuswagenpark bereits einheitlich im neuen Farbgewand.

Fotos: H.-J. Hütter, Berlin

3



4



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
34. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild

Die Rübelandbahn zwischen Blankenburg (Harz) und Königshütte ist immer wieder ein beliebtes Fotoobjekt. In den zurückliegenden 40 Jahren hat sich auch hier ein grundlegender Wandel vollzogen. Dampflokomotiven der BR 95 wurden durch moderne Elloks ersetzt (auf dem Bild Lok 251 008 vor dem P 16484 auf der Steilstrecke bei Michaelstein im Juni 1984). Am 18. und 19. Mai 1985 wird es hier wieder Sonderfahrten mit der Lok 95 1027 geben, übrigens anlässlich des 100jährigen Bestehens der Strecke Blankenburg (Harz)–Rübeland im November 1985. Foto: D. Hommel, Erfurt

modelleisenbahner

aktuell	Brücken des Friedens Seit mehr als 40 Jahren Modelleisenbahner	2 23
forum	Leser meinen, schreiben und fragen Solidaritätsaktion des VdJ DMV teilt mit	3 3 26/27
literatur	Rezensionen	28
mosaik	Gedanken zum 40. Jahrestag der Befreiung	16

eisenbahn

aktuell	Schienenfahrzeuge – Nachlese von der Frühjahrsmesse 1985	6
kurzmeldungen	DDR/Lokeinsätze	4/8
mosaik	Damals und heute Werklokomotiven 15 Jahre S-Bahn Rostock	5 9 10
historie	Nie wieder Krieg Zerstörung und Wiederaufbau der Elstertalbrücke	14 18

modellbahn

aktuell	Auf der Leipziger Frühjahrsmesse notiert	22
anlage	20 Jahre AG 3/24 „Göltzschtalbrücke“ Netzschkau Gleisplanentwurf „Lauscha“	18 24
tips	Selbst gebaut	3. US

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
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
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing.
Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
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
Dr. Manfred Zimmermann, Sonneberg

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
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: 16. 4. 1985
Geplante Auslieferung: 21. 5. 1985

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 Aus-
land: der internationale Buch- und
Zeitschriftenhandel, zusätzlich in
der BRD und in Westberlin: der ört-
liche Buchhandel, Firma Helios Lite-
raturvertrieb GmbH., Berlin (West)
52, Eichborndamm 141–167, sowie
Zeitungsvertrieb Gebrüder Peter-
mann GmbH & Co KG, Berlin (West)
30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik,
DDR – 7010 Leipzig, Leninstraße 16,
und den Verlag vermittelt.



Brücken des Friedens

Dieser Sieg ist nach der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution die zweite welthistorische Befreiungstat während unseres Jahrhunderts, die das Sowjetvolk vollbrachte.

(Aus dem Aufruf zum 40. Jahrestag des Sieges über den Hitlerfaschismus und der Befreiung des deutschen Volkes)

Begleitet von seinen Stabsoffizieren, ging der Befehlshaber der Panzergruppe über den vom Nachttau feuchten Ufersand... Eben war der Expreß Moskau-Berlin über die Brücke gebraut. Einige Fenster darin waren taghell erleuchtet. Guderian begleitete den Nachtzug mit den Blicken. Der letzte Expreß aus Rußland, dachte er... Er führte das Fernglas an die Augen und richtete es auf das gegenüberliegende Ufer. Es war niedrig und mit einzelnen Weiden und Buschwerk bestanden. Dahinter erhoben sich grüne Hügel, die Forts der Festung Brest, alle geometrisch gleich angelegt... Guderian richtete das Fernglas auf die vor ihm liegende Eisenbahnbrücke. Die Brücke sollte im ersten Ansturm genommen und der Übergang auf die andere Seite erzwungen werden... Guderian kehrte zu seiner Befehlsstelle zurück. Genau zur festgesetzten Zeit brausten Flugzeuge über die Befehlsstelle gen Osten, und gleichzeitig erdröhte ein Kanonenschuß. Nun böllerten auch die anderen Geschütze los. Guderian rief seinen Adjutanten. „Rollen die Panzer?“ „Jawohl! Sie greifen befehlsgemäß die Eisenbahnbrücke an.“ Der Krieg des Hitlerfaschismus gegen die Sowjetunion hatte begonnen.

Am 12. Januar 1945 begann die Offensive der Front aus dem Brückenkopf Sandomierz. An den Weichselufern dröhte die Artillerie... Auch die 480-Meter-Brücke über den Dunajec hielt uns nicht auf. Die 19. Brigade stellte sie bis zum 7. Februar wieder her. Das mittlere Arbeitstempo betrug hier 28,3 Meter am Tag. Am Ufer wurden als Unterstützungen Schwellboje, für die übrigen Pfahlboje, verwendet. Als Überbauten verlegten wir erbeutete Peineträger. Sie reichten jedoch nicht, und wir mußten sparsam damit umgehen. In die Mitte der Felder stellten wir bewegliche Stützen aus einem Rahmenpaar. Auch diese Brücke bauten wir zuerst eingleisig und im April zweigleisig aus. Die Weichselbrücke in Krakow mit ei-

ner Länge von 208 Metern war am 9. April fertiggestellt. In konstruktiver Hinsicht unterschied sie sich nicht von ihren Vorgängern. Auch hier gewährleisteten wir zuerst die eingleisige Zufahrt und etwas später die zweigleisige.

Die Berliner Operation begann am 16. April 1945. An ihr waren die 1. und 2. Belorussische sowie die 1. Ukrainische Front beteiligt. Am Anfang der Operation war im Streifen der 1. Belorussischen Front nur die Eisenbahnbrücke im Küstriner Brückenkopf benutzbar. Der Gegner hatte die Bedeutung des Bauwerks begriffen. Am 18. April zerbombte er die Brücke mit Hilfe unbemannter Flugzeuge. Zu dieser Zeit mußten der Front schnellstens schwere Eisenbahngeschütze zugeführt werden. Der Abschnitt Küstrin-Berlin war jedoch noch nicht wiederhergestellt, die Brücke, wie schon gesagt, zerstört. Der Oberbefehlshaber der Front, Marschall G. K. Shukow, forderte von den Eisenbahnern; schnellstens die Brücke und die Magistrale wiederherzustellen. Die Brigaden erfüllten den Befehl des Oberbefehlshabers, die Geschütze trafen rechtzeitig in Berlin ein und halfen den angreifenden Armeen, die Hauptstadt des faschistischen Deutschlands zu stürmen. Am Höhepunkt der Kämpfe in den Straßen der Stadt, am 25. April, traf dort der erste Zug ein... der Chef Militärtransportwesen, General A. G. Tschernjakow, und der Chef der Eisenbahntuppen, General N. W. Borissow telegraphierten sofort dem Kriegsrat: „Ich melde: Heute, am 25. April, 18.00 Uhr, wurde auf der Strecke Küstrin-Berlin bis zum Bahnhof Berlin-Lichtenberg der Zugbetrieb aufgenommen.“ Unter den Telegrammentext schrieb Marschall Shukow als Einschätzung der Heldentat der Militäreisenbahner: „Prachtwerke!“ Bis zum 3. Mai stellten die Eisenbahntuppen der 1. Ukrainischen Front die Linie Cottbus-Lübben-Berlin wieder her. Die Magistrale von unserer Landesgrenze bis nach Gdynia brachten die Eisenbahner der 2. Belorussischen Front in Ordnung... Die stark zerstörte Strecke mußte auf Stahlschwellen wiederhergestellt und umgespurte werden. Bis zum 1. April waren diese Arbeiten durchgeführt. Am 18. Mai fuhren die Züge bis Stettin (Szczecin) und am 22. Mai bis Rostock.

Im Februar 1945 hatte die „Prawda“ schon geschrieben: „In den Chroniken des Großen Vaterländischen Krieges des Sowjetvolkes gegen die faschistischen Eroberer wird den Heldentaten der Militäreisenbahner ein Ehrenplatz eingeräumt...“ Große Verdienste um den Sieg erwarben sich die Eisenbahntuppen und Spezialformationen des Volkskommissa-

riats für Verkehrswesen. In den Kriegsjahren wurden von ihnen 117 100 Kilometer Haupt-, zweite und Bahnhofsgeleise, 13 002 kleine Brücken und Durchlässe, 2756 mittlere und große Brücken wiederhergestellt oder gebaut, 70 872 Kilometer Nachrichtenleitungen verlegt, 2345 Wasserversorgungspunkte, 7990 Bahnhöfe und Abzweigstellen und 182 Dampflokomotiven übergeben und dabei 76 984 Weichen verlegt. Außerdem bauten sie in 5 Jahren etwa 10 000 Kilometer neue Eisenbahnstrecken.

Wie sah es in der damaligen sowjetischen Besatzungszone aus? Von den verbliebenen Lokomotiven und Güterwagen waren rund zwei Drittel nicht mehr betriebsfähig... Nahezu 1000 Eisenbahnbrücken waren gesprengt oder wiesen so wesentliche Schäden auf, daß sie nicht mehr befahrbar waren... So unterbrach z. B. die militärisch sinnlose Sprengung von 27 Eisenbahnbrücken zwischen Görlitz und Zittau den Verkehr auf dieser Strecke für lange Zeit... Rauch quoll noch aus den Trümmern, da nahmen klassenbewußte Antifaschisten, allen voran Kommunisten, mutig und entschlossen den Kampf gegen das Chaos auf. Die einen kamen aus Konzentrationslagern oder aus der Emigration, die anderen tauchten aus der Illegalität auf, in die sie der Faschismus getrieben hatte. Ihnen standen die sowjetischen Klassenbrüder in der Uniform der Rotarmisten zur Seite... Bereits am 11. Mai 1945 verkehrten wieder durchgehende Züge zwischen Berlin und Dresden. In den Ruinen des Reichsbahnausbesserungswerkes Dresden-Friedrichstadt wurde am 9. Mai die Produktion wieder aufgenommen. Am 28. Mai konnten die ersten zehn der dringend benötigten Güterwagen fertiggestellt werden.

An einem strahlenden Sommertag des Jahres 1953 fährt eine Eisenbahnerdelegation der Deutschen Demokratischen Republik mit dem „Blauen Expreß“ über die Brücke vor Brest in Richtung Moskau. Vor allem sollte das hervorragend funktionierende Dispatcher-System auf den sowjetischen Eisenbahnen studiert werden. Heute verkehren täglich rund 15 000 Reise- und Güterzüge auf den Schienensträngen der DDR für die friedliche Arbeit, für das Wohl des ganzen Volkes, Ergebnis der Befreiungstat vom 8. Mai 1945, von der hier nur einige Episoden genannt werden konnten.

Ausgewählt von Rudi Herrmann nach: „Geheime Verschlusssache von Korolkow“, „Stählerne Strecken von Kabanow“, „Die Entwicklung des Verkehrswesens in der DDR“ von Kramer, „Deutsche Eisenbahner mit dem Blauen Expreß in die Sowjetunion“ von Falcke.

Leser meinen ...

Die Marienberger und Meißner sind Spitze

Kleinserienmodelle aus Marienberg und Meißner haben sich längst einen festen Platz auf Anlagen und in Vitrinen zahlreicher Modellbahnfreunde erobert. Der Bedarf ist groß, größer als es die derzeit vorhandenen Möglichkeiten zulassen. Sie reichen nicht immer aus, um alle Verbandsfreunde zu versorgen. Als ständiger Abnehmer der DMV-Modelle war und bin ich mit der Qualität der durch die Marienberger Modellbahnfreunde vertriebenen Erzeugnisse sehr zufrieden. Natürlich kann es passieren, daß die Polystyrol-Spritzlinge gelegentlich nicht voll ausgeformt sind oder Beschädigungen aufweisen. Dieser Tage machte auch ich diese Erfahrung und sandte daraufhin einige defekte Bausatzteile mit der Bitte um Austausch an die AG 3/42 zurück. Bereits nach vier Tagen lagen die gewünschten Teile in ausgezeichneter Qualität wieder auf meinem Tisch. Ein solch guter Kundendienst ist es Wert, öffentlich gelobt zu werden. Das um so mehr, weil es sich bei den dankenswerten Initiativen der Marienberger Modellbahnfreunde und ihrer Meißner Kollegen um ein beträchtliches Arbeitsquantum handelt. Und alles das meistern sie in ihrer Freizeit! Gerade deshalb sollte jeder Verständnis haben, wenn längere Wartezeiten auftreten.
N. Freund, Dresden

Leser schreiben ...

Filmwettbewerb im Oktober

Wie bereits im „me“ 4/84 veröffentlicht, haben das Ministerium für Verkehrswesen und sein Amateurfilmclub (AFC) zu einem Filmwettbewerb aufgerufen, der dem Jubiläum „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ gewidmet ist. Hierzu nähere Einzelheiten: Die Abschlußveranstaltung dieses Wettbewerbs findet am 19. und 20. Oktober 1985 in Berlin statt. Vorgesehen sind Filmvorführungen, ein Abendprogramm, die Jurysitzung und Rahmenveranstaltungen. Voraussetzung für die Teilnahme an dieser Veranstaltung ist der Erwerb einer Teilnehmerkarte bzw. Filmmeldkarte. Diese sowie das Reglement des Wettbewerbs können bis 30. Juni 1985 beim Amateurfilmclub des Ministeriums für Verkehrswesen, 1086 Berlin, Krausenstraße 17–20, abgefordert werden. Übernachtungsmöglichkeiten sind vorhanden. Die Filme müssen bis 20. September 1985 beim Veranstalter vorliegen: Die besten werden ausgezeichnet.
G. Müller, Leiter des AFC

Werklok Typ TGK 2E1

Im „me“ 9/84, S. 10, wurde die Werklok vom Typ TGK 2E1 vorgestellt. Hierzu folgende Ergänzungen: Der Hersteller ist die Gleisbaumaschinenfabrik Kaluga (SU).

Die vorgestellte Maschine wurde am 17. Oktober 1978 in Kaluga fertiggestellt. Das Sanitärporzellanwerk Haldensleben erhielt diese Maschine. Am 12. November 1978 traf sie in Frankfurt (Oder) ein. Die Inbetriebnahme der dieselhydraulischen Lok mit 250-PS-Motorleistung erfolgte dann allerdings erst am 3. August 1979 im VEB Fliesenwerk Boizenburg (Elbe), nachdem die Maschine nicht in Haldensleben in Dienst gestellt worden war.

A. Grüneberg, Potsdam

Modelleisenbahn und Verkehrserziehung – ein gemeinsames Anliegen

Mitglieder unseres Verbandes bauten für das Kinderferienlager „Paul Gruner“ des VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden in Saupsdorf (Sächs. Schweiz) eine Modellbahnanlage. Während der bisherigen Ferienlagerdurchgänge war die Anlage stets



umlagert, trägt sie doch im erheblichen Maße zur lehrreichen Selbstbetätigung, Erziehung und Berufsorientierung bei. Den Aufbau der TT-Gemeinschaftsanlage unterstützte der VEB Verkehrsbetriebe Dresden.

*Obering. H. Haase, Dresden
Foto: VEB Verkehrsbetriebe Dresden*

Leser fragen ...

Der Linksverkehr auf der Regelspur

Bekanntlich gibt es Länder, wo die Autos links fahren und rechts überholen. Weniger geläufig ist jedoch, daß derartige Regelungen auch für die Eisenbahn zutreffen (rechts überholen sicher nicht). Mich interessiert nun, welche regelspurigen Eisenbahnen in Europa fahren links und warum?

Wo befinden sich beim Linksverkehr die Streckensignale, wenn diese sich nicht auf Signalbrücken befinden und wo sitzt der Triebfahrzeugführer?

K. Schulz, Neustadt (Dosse)

Und die fünfte?

Vier Bitten:

**Wahrt Reinlichkeit und damit Gesundheit!
Schont Einrichtungen und Wände!
Zeigt Beschädigungen dem Bahnhof an!
Helft Besudler erfassen!**

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Reichsbahndirektion Dresden

*Eingesandt von E. Schraumm, Anna-
berg-Buchholz*

Am 30. August 1985
auf dem Alex:

Solidaritätsaktion des Verbandes der Journalisten



Wie in den vergangenen Jahren ist unsere Redaktion gemeinsam mit den anderen Bereichen des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen auf dem Berliner Alexanderplatz dabei.

Was wir anbieten?
Poster, Eisenbahnfotos, Souvenirs, Modelle, Briefmarken und natürlich die **Solidaritäts-Spenden unserer Leser!**

Einige Arbeitsgemeinschaften haben sich schon gemeldet: Die AG 3/42 stellt wiederum gefragte Kleinserien-Modelle im Wert von 500,- M zur Verfügung. Die AG 1/13 „Weinbergsweg“ bietet u. a. Modelle und Souvenirs ihrer diesjährigen Ausstellung an. Wenn Sie unsere Solidaritätsaktion unterstützen möchten, dann senden Sie



Am 29. August als Sonderpreis zu gewinnen: kanadischer Kleinbogen mit vier Motiven historischer Dampfloks. Aus technischen Gründen können wir nur einen Wert dieser schönen Ausgabe vorstellen.

uns Ihre Spenden bitte bis zum 1. August 1985! Und noch ein Hinweis: Für die Freunde der Eisenbahn-Philatelie bietet die Redaktion „sammler express“ (an einem Extrastand) einen besonderen Leckerbissen: einen kanadischen Sonderkleinbogen! Des weiteren werden angeboten zehn Briefmarkenzu-

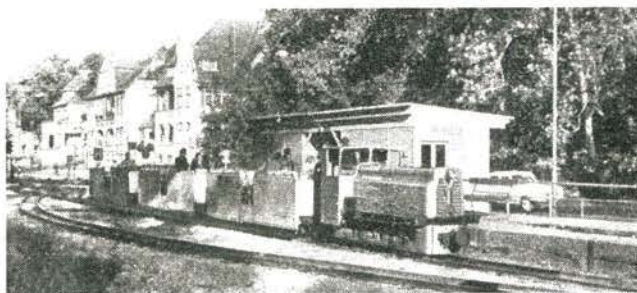
sammenstellungen Eisenbahn sowie drei komplette Serien „Schmalspurbahnen in der DDR“! Chancen haben alle Teilnehmer der Briefmarkentombola und wer auf einer **Extrakarte mit dem Kennwort MODELLEISENBÄHNER** seine Teilnahme (mindestens 6,-) bestätigt. Hier die Teilnahmebedingungen: Mit jeweils 2,- M sind Sie an der Tombola beteiligt, Betrag per Zahlkarte auf das Postscheckkonto 7199-68-17717 des Berliner Verlages unter dem Kennwort „NBI/sammler express-Briefmarkentombola“ überweisen. Werden höhere Beträge eingezahlt, so werden entsprechende Anteilsscheine für je 2,- M ausgeschrieben. Letzter Einsendetermin: 1. August!

Jährlich über 80 000 Fahrgäste

Die Pioniereisenbahn Bernburg entstand im Zusammenhang mit einem Initiativprogramm zur Umgestaltung und Verschönerung der Stadt aus Anlaß des 20. Jahrestages der DDR. Der Beschluß des Rates, das Naherholungsgebiet „Krumbholz“ mit einer Pioniereisenbahn zu erschließen und zahlreiche weitere Erholungseinrichtungen zu schaffen, fand bei den Betrieben des Territoriums und den Bürgern großen Anklang. Neben Werktätigen, Studenten und Schülern faßten auch 700 Komsohlen der sowjetischen Garnison zu Hacke und Schaufel. Beim Bau der 1,7 km langen Strecke festigten sich die freundschaftlichen Beziehungen zwischen den Menschen der beiden sozialistischen Staaten. Nichts lag also näher, als der Bahn bei ihrer Eröffnung nach nur sechsmonatiger Bauzeit am 1. Juni 1969 den Ehrennamen „Drushba“ zu verleihen. Die eingleisige Strecke mit 600 mm Spurweite führt vom Bahnhof Kreiskulturhaus über die Haltepunkte Tiergarten, Platz der Einheit und Keßlerturm zum Bahnhof Paradies, benannt nach einer Gaststätte. Der Haltepunkt Platz der Einheit wurde bald zu einem Kreuzungsbahnhof mit Mittelbahnsteig ausgebaut und in Sportforum umbenannt.

Als Triebfahrzeuge kommen zwei ehemalige Untertage-Dieselloks des Typs BND 30 nach einem Neuaufbau (1969 bzw. 1972) durch Werktätige des VEB Kali- und Steinsalzwerkes Saale, Werk Bernburg, zum Einsatz. Die offenen Personenwagen wurden auf von der Wagenverbesserungsstelle Wernigerode aufgearbeiteten Fahrgestellen vierachsiger Güterwagen der ehemaligen Schmalspurbahn Anklam – Friedland durch Lehrlinge des VEB Landmaschinenbau in Bernburg aufgebaut. Bei starkem Fahrgastandrang, vor allem an den Wochenenden, werden zwei Züge eingesetzt. Der sichere und reibungslose Fahrbetrieb wird seit der Saisonöffnung 1983 durch Hauptsignale und das Zugmeldeverfahren gewährleistet, zuvor wurde lediglich „nach Fahrplan“ gefahren. Jeder Zug ist mit einem Erwachsenen als Lokführer, einem Zugführer und in der Regel je-

der Wagen mit einem Zugschaffner aus den Reihen der etwa 25 Pioniereisenbahner besetzt. Diese kassieren das Fahrgeld während der Fahrt, so daß es auf den meisten Stationen keinen Fahrkartenverkauf gibt. Die jährliche Fahrsaison beginnt bei der Pioniereisenbahn Bernburg Anfang April mit Fahrbe-



trieb an den Wochenenden. Von Mai bis Mitte Oktober verkehrt die Bahn zusätzlich dienstags bis freitags an den Nachmittagen. Vom Stadtzentrum aus ist der am linken Saaleufer liegende Bahnhof Kreiskulturhaus in wenigen Minuten zu erreichen, wobei man den Wegweisern zum Naherholungsgebiet Krumbholz folgen kann. Mit über 80 000 Fahrgästen pro Jahr nimmt die Pioniereisenbahn der Kreisstadt Bernburg aufgrund ihrer Beförderungsaufgabe zu den Naherholungsstätten hinter Dresden, Cottbus und Leipzig einen beachtlichen vierten Rang ein!

C. B./St. H., Foto: Archiv

Aufbau geht zügig voran

Planmäßig verläuft der Aufbau des künftigen Fährbahnhofs Mukran auf der Insel Rügen. Derzeit entstehen Fährbecken und Bahnhofsgelände. Die mit zwei Etagen projektierte Fährbrücke wird vom Stahlbau Dessau der DR gebaut. Neben den umfangreichen breit- und regelspurigen Gleisanlagen werden in Mukran außerdem Instandhaltungswerkstätten, Tanklager, Gebäude für die Schiffsversorgung, ein Bahnhofsgelände sowie Bauten für die Betriebsfeuerwehr, Berufsausbildung und soziale Zwecke geschaffen.

In Mukran werden die Güter umgeladen. Nur ein geringer Teil der Fahrzeuge wird umgeacht. Rund 5 Mill. t Güter sollen jährlich einmal in Mukran umge-

schlagen werden. Um diese Leistung zu erreichen, sind hier dann täglich rund 1000 Regelspurwagen zu behandeln! Für die Bedienung der breitspurigen Gleisanlagen ist der Einsatz von 1524-mm-spurigen Loks der BR 106 vorgesehen.

Ff/me

Künftig mit Klammerverschluß

Die elf in der DDR vorhandenen Pioniereisenbahnen verfügen insgesamt über 81 Weichen mit unterschiedlichen Abmessungen. Vielfach ist der laut Bau- und Betriebsordnung für Pioniereisenbahnen erforderliche Verschluß noch nicht vorhanden. Um die daher in diesen Fällen gültigen Ausnahmegenehmigungen zu reduzieren, wurden im Werkteil Gotha des Weichenwerkes Brandenburg der Deutschen Reichsbahn Klammerverschlüsse für die 381-mm-spurigen Bahnen entwickelt. Für die Spurweiten 500 mm und 600 mm konzipierte das Brandenburger Werk mit der Staatlichen Bahnaufsicht ebenfalls einen solchen Verschluß. Die Brandenburger Weichenwerker haben sich anläßlich des 40. Jahrestages der Befreiung verpflichtet, die Entwicklung des Klammerverschlusses acht Monate früher als vorgesehen abzuschließen.

Ff/me

Der ehemalige „Schwarzbach- express“

Nicht jedem wird die im Volksmund entstandene und liebevoll gemeinte Bezeichnung „Schwarzbachexpress“ ein Begriff sein. Dabei handelt es sich um die ehemalige vogtländische Nebenbahn von Siebenbrunn über Markneukirchen nach Erl-

bach. Der erste planmäßige Zug auf dieser Strecke rollte am 20. September 1909, der letzte bereits am 31. Mai 1975.

Wie bei so vielen anderen Bahnen auch, war von der Idee bis zum Bau dieser Strecke ein weiter Weg. Die Initiativen gingen von den Stadtvätern der Musikinstrumentenstadt Markneukirchen aus. Obwohl sich die Verkehrsverhältnisse für die Markneukirchner durch die 1865 eröffnete Bahnlinie Herlasgrün – Falkenstein – Oelsnitz – Adorf – Eger (heute Cheb) verbesserten, reichten sie noch immer nicht aus. Die meisten Güter mußten mit dem Fuhrwerk in das 5 km entfernte Adorf transportiert werden. Mit einem Kapital von 150 000 M beteiligte sich der Magistrat von Markneukirchen an dem Bau der Chemnitz – Aue – Adorfer Eisenbahn (CAAE) in der Hoffnung, somit zu einem eigenen Bahnanschluß für Markneukirchen zu kommen. 1875 wurde die CAAE eröffnet, doch erst im Frühjahr des Jahres 1909 begann man mit den Vorarbeiten für den Bau des späteren „Schwarzbachexpresses“. Um das Umsetzen der Lokomotive in Markneukirchen-Siebenbrunn zu vermeiden und das Gleis der Linie Aue – Adorf nicht zu überlasten, verlegte man bis nach Adorf ein zweites Gleis. Am Rande sei noch erwähnt, daß die Bahnhofsbearbeitung Markneukirchen-Siebenbrunn als Kompromißlösung nach jahrelangem Streit zwischen den beiden Orten galt. Markneukirchen war aufgrund seiner Handelsbeziehungen in alle Welt wesentlich bekannter als Siebenbrunn. Die Strecke führte also von Markneukirchen-Siebenbrunn über Markneukirchen Hp bis Markneukirchen Stadt und wurde 1911 bis nach Erlbach verlängert. Die Züge verkehrten stets zwischen Adorf und Erlbach im Pendelverkehr. Am 16. Mai 1935 wurde der Bahnhof Markneukirchen-Siebenbrunn in Siebenbrunn umgenannt. Bis Ende der 60er Jahre fuhren Dampflokomotiven, anschließend Triebwagen und wenig später Dieselloks mit aus zwei- und dreiachsigen Rekowagen bestehenden Zügen. Etwa neun Personenzugpaare verkehrten hier täglich. Nach 66 Jahren hatte der „Schwarzbachexpress“ ausgedient, die meisten Gleise sind verschwunden. Das einzige, was übrig blieb, ist der Bahndamm, der heute als Fahrweg genutzt wird.

Bgr.

Der faschistische Krieg hinterließ überall Schutt und Asche. Auch auf dem Gebiet der damaligen sowjetischen Besatzungszone wurden durch unzählige Bombenangriffe Industriezentren und Großstädte vernichtet. Gleiches traf für die Bahnanlagen zu. Besonders die Ei-

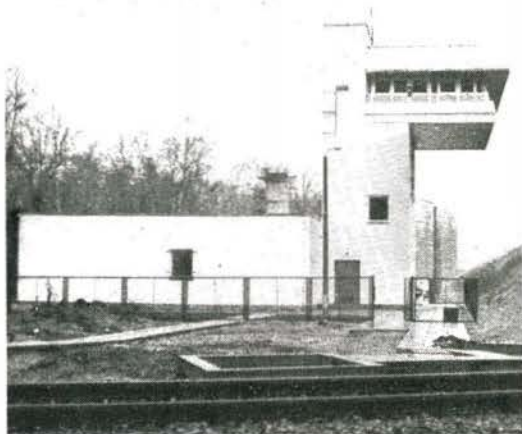
senbahnknoten in Berlin, Leipzig, Dresden und Magdeburg waren Trümmervüsten. Über den selbstlosen Einsatz jener Eisenbahner, die es ermöglichten, daß gleich nach dem 8. Mai 1945 die ersten Züge wieder rollten, ist schon viel berichtet worden. Obwohl die auf die-

ser Seite veröffentlichten Fotos nur einen kleinen Einblick in die Entwicklung der zurückliegenden 40 Jahre bei der Eisenbahn geben können – so meinen wir – sprechen sie doch für sich. Weitere Fotos zum Thema „Damals und heute“ werden noch veröffentlicht.

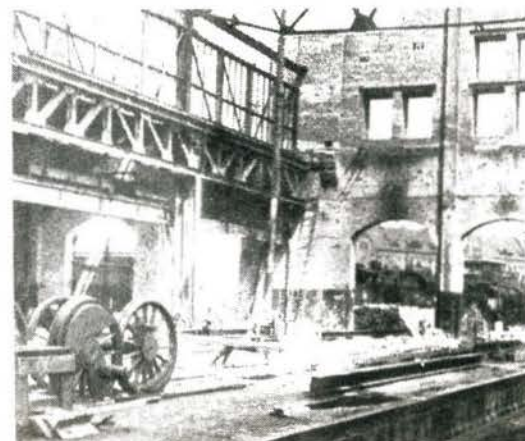
Damals und heute



1 816 Stellwerke und 2 636 Signale wurden während des zweiten Weltkriegs auf dem heutigen Gebiet der DDR zerstört und danach zunächst meist provisorisch instand gesetzt. Schließlich war das eine wichtige Voraussetzung dafür, daß auf den Strecken wieder sicher gefahren werden konnte. Neue Gleisbildstellwerke sind heute fester Bestandteil der Sicherungstechnik bei der Deutschen Reichsbahn. Ihre Zahl wächst vor allem in Knotenbereichen von Jahr zu Jahr.



Wie trostlos die Bahnanlagen vielfach vor 40 Jahren aussahen, zeigt die Abbildung. 1 869,5 Kilometer mit 2 863 Weichen waren 1945 nicht mehr befahrbar. Daß sich viele Menschen damals die Frage stellten, ob der Wiederaufbau überhaupt noch einen Sinn hätte, wird beim Betrachten der Aufnahme durchaus verständlich. Der Rangierbahnhof Dresden-Friedrichstadt, ausgestattet mit leistungsfähiger und moderner Gleisbremstechnik, ist heute der größte dieser Art bei der DR. Vor 40 Jahren gab es auch hier ein Bild des Grauens.



Ebenso gehörten 1945 zerstörte Bahnbetriebswerke und Ausbesserungswerke zum faschistischen Erbe. Auf dem Gebiet der sowjetischen Besatzungszone waren zwei Drittel aller Loks und 60 % der Reisezugwagen völlig vernichtet oder in westliche Besatzungszonen verschleppt worden. Die DR verfügt heute über leistungsfähige Bahnbetriebswerke.



Fotos: Sammlung der Politischen Verwaltung der DR (1, 3, 5); I. Migura, Berlin (2, 4, 6)

Gottfried Köhler, Berlin



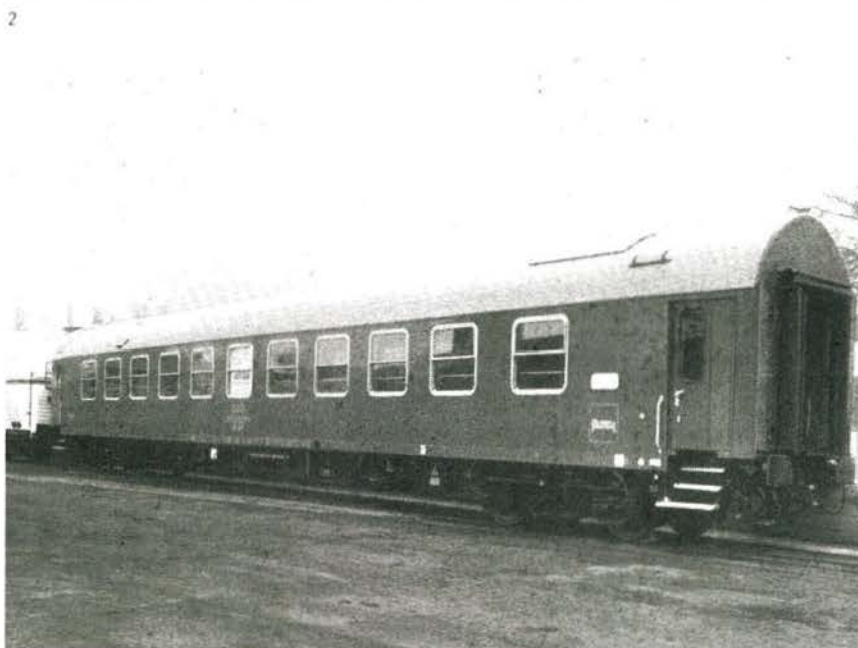
Schienenfahrzeuge – Nachlese von der Frühjahrsmesse 1985

Obwohl die Frühjahrsmesse in Leipzig bei Erscheinen dieses Heftes schon einige Wochen Vergangenheit ist, lohnt ein Rückblick auf dieses internationale Ereignis. Denn der Gleisfächer auf dem Freigelände des Technischen Messegeländes war voll mit Exponaten vieler Erzeugnisgruppen aus mehreren Ländern.

Hauptaussteller war, und das als internationales Forum für weltoffenen Handel und technischen Fortschritt, der DDR-Schienenfahrzeugbau mit einem umfangreichen Sortiment seines laufenden Produktionsprogramms. Voran das Kombinat LEW Hennigsdorf. Die neuentwickelte Ellok, Baureihe 242, inzwischen Serienfahrzeug, stand im Mittelpunkt des Interesses, denn dieser Loktyp steht im engen Zusammenhang mit dem weiteren Elektrifizierungsprogramm der DR. Die technisch ausgereifte Lok verfügt über einen hohen Anteil von Baugruppen der Mikroelektronik und hat Weltniveau (siehe „me“ 7/82, S. 4–6).

Die leistungsstarke Industrielokomotive EL 20 für die UdSSR, im gleichen Werk serienmäßig hergestellt, beeindruckte durch die konstruktive Lösung. Bei Fahrdrabtrieb wird eine Gesamtleistung von 5520 kW, kurzzeitig sogar 6600 kW, erreicht. Steigungen von 35‰, auf kurzen Abschnitten von 40‰, bei Anhängemassen von 1800 t, werden bewältigt. Leistungskennzahlen der Materialökonomie sind dafür maßgebend, daß es sich dabei um ein Spitzenzeugnis im Industrielokomotivbau handelt, zumal in den Fahrmotorkreisen eine Thyristorleistungssteuerung mit elektronischer Zugkraftregelung eingebaut worden ist. Die EL 20 erhielt in Leipzig Messegold.

Der VEB Kombinat Schienenfahrzeugbau zeigte 23 Final- und Zuliefererzeugnisse, davon zehn als Neuentwicklungen.



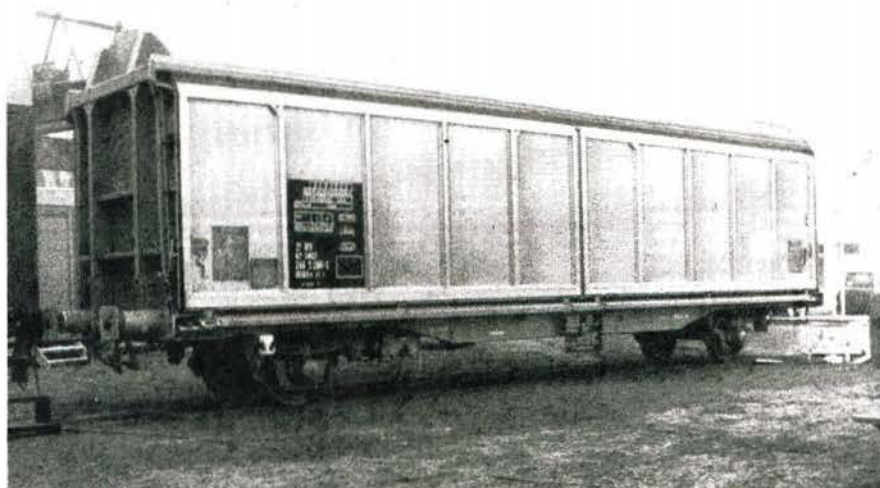
Nach wie vor nehmen die Lieferungen von Reisezug- und Kühlwagen für den Export in die UdSSR einen entscheidenden Platz ein. Langfristige Regierungsabkommen mit der UdSSR, die maßgebliche Aufgaben der sozialistischen ökonomischen Integration enthalten, werden künftig weitere Lieferserien sichern und gleichzeitig die Erneuerung der Erzeugnisstruktur des VEB Kombinat Schienenfahrzeugbau bestimmen. Auch die höheren Exportaufgaben wurden durch solche Exponate wie die Großraumgüterwageneinheit mit Spreizhauben oder den Großraum-Reisezugwagen deutlich gemacht. Über letztgenanntes Fahrzeug, das auch für den Einsatz bei der DR bestimmt ist und in absehbarer Zeit mit weiteren

Wagen dieses Typs auf der Relation Berlin–Dresden–Berlin als „Berlin-Expreß“ (Ex 171 und Ex 176) zum Einsatz gelangt, wird in einer der nächsten Ausgaben des „modelleisenbahners“ berichtet.

Schienenfahrzeug-Hersteller, u. a. aus Frankreich und Westberlin, zeigten mit ihren Exponaten dominierende Entwicklungstendenzen: großräumige Wagen mit Schiebewänden, lange Flachwagen für den Container-Transport gehörten ebenso zu den Exponaten wie auch unterschiedliche Containerausführungen für den Transport von flüssigen und gasförmigen Gütern.

Die in diesem Heft von der Exponatenschau veröffentlichten Bilder haben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

3



1 50-Hz-Industrielokomotivgespann EL 20 mit zusätzlichem Dieselantrieb und zwei Motorkippwagen für die UdSSR, Hersteller KLEW Hennigsdorf, Stundenleistung 5 520 kW, Zugkraft bei Stundenleistung 690 kN, Anfahrzugkraft 1200 kN, Dieselmotorleistung 810 kW, Länge über automatische Kupplung (Gespann) 52 300 mm, v_{max} 50 km/h

2 Schlafwagen mit Druckbelüftung für die ČSD, Hersteller VEB Waggonbau Görlitz, geschweißte Ganzstahlkonstruktion, Drehgestelle der Bauart Görlitz Va, Flüssigkeitsheizung, dabei Beheizung des Wärmetauschers wahlweise mit Dampf- oder Elektroenergie, Druckbelüftungsanlage wahlweise zur Belüftung oder Heizung zu betreiben, Länge über Puffer 24 500 mm, zehn Fahrgastabteile, v_{max} 160 km/h

3 Zweiachsiger Großraumgüterwagen mit verschiebbaren Seitenwänden für die SNCF, Hersteller die französische Firma ARBEL, Wagengattungszeichen Hbikks, Länge über Puffer 14 160 mm, Ladefläche 12 500 mm, Ladefläche 34 m², Eigenmasse 15 490 kg, v_{max} 100 km/h

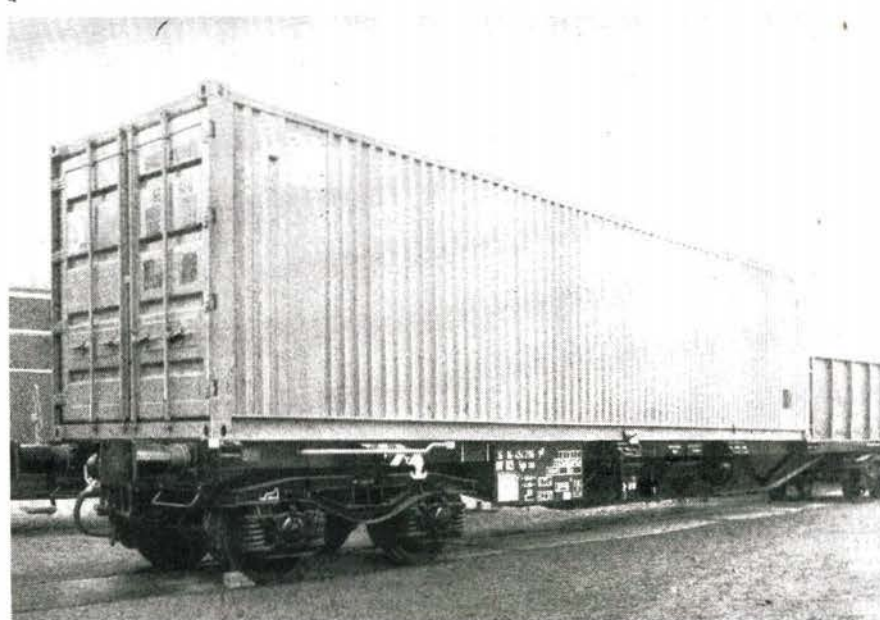
4 Überlanger vierachsiger Containertransportwagen der Niederländischen Staatsbahn, Wagengattungszeichen Sgs, Länge über Puffer 19 640 mm, Drehzapfenabstand 14 600 mm, Eigenmasse 18 870 kg, v_{max} 100 km/h, beladen mit einem Großcontainer

5 Kurzgekuppelte, zweimal zweiachsige Großraumgüterwageneinheit mit Spreizhauben, Hersteller VEB Waggonbau Niesky, Länge über Puffer der Fahrzeugeinheit 27 000 mm, nutzbare Ladelänge jeweils 12 620 mm, Dachhälften mit Seitenwänden können bis maximal 6 930 mm über bzw. in die andere Wagenseite geschoben werden. Damit ist mehr als die Hälfte der Ladefläche zur Be- bzw. Entladung freigegeben.

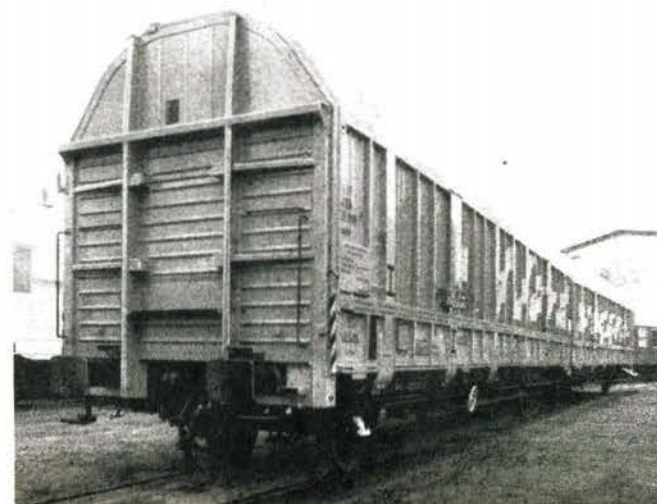
6 Zwei Wagen vom Fünf-Wagen-Kühlzug für die VR China, Hersteller VEB Waggonbau Dessau. Die Zugeinheit besteht aus einem 19 m langen und in der Zugmitte angeordnete Diesel-Mannschaftswagen und vier 21 m langen auch vierachsigen Kühlwagen. Gesamtlänge 107 690 mm, Ladevolumen 368 m³, zuladbare Masse 182 t, mögliche Laderaumtemperaturen (über elektronische Temperaturregler) von +14°C bis -24°C bei Außentemperaturen zwischen +45°C und -45°C.

Fotos: ZBDR

4



5



6



Lok-einsätze

Est Lübbenau

Lokbestand: 44 1570 (Hzi), 52 8091 (kalt), 52 8002 (Raw), 52 8078, 52 8115, 52 8124 (ex Bw Elsterwerda) im Einsatz, 52 8194 und 52 8196 (Dispolok). Im Januar 1985 wurde der Dampflokeneinsatz o. g. Dienststelle reduziert, da das Bw Senftenberg wegen Rekonstruktionsarbeiten nicht angefahren werden kann und hier künftig die Dampflokbehandlungsanlagen entfallen werden. Dadurch übernimmt Lübbenau nur noch zwei Dampflokleistungen nach Königs Wusterhausen und zurück.

Est Löbau

Lokbestand: 52 4924 und 65 1057 (Hzi); 52 8080, 52 8148, 52 8183 im Einsatz.
Umläufe: KBS 252: P 17841, P 17842; KBS 240: P 3814 als Slz von Löbau nach Bautzen

Bw Görlitz

Lokbestand: 52 8003, 52 8014 (E), 52 8051 (E), 52 8057, 52 8069 (E), 52 8125 (E), 52 8138, 52 8191 (E) und 52 8192; 44 140; 44 1106 (ex Lübbenau, Hzi) und 44 2300 (Hzi bzw. Rangierlok), 44 2349 (Dispatcherlok); 50 0006, 50 0072 (beide Hzi). Von den BR 52 sind ständig 7 bis 8 Loks unter Dampf. Die 52 0031 wurde Ende Dezember 1984 zerlegt.
Umläufe: Schlauroth ab 9.17 Uhr (54213), Löbau ab 9.46 Uhr, Ebersbach an 10.15 Uhr; Ebersbach ab 11.02 Uhr (65720), Löbau an 11.26 Uhr; Schlauroth ab 11.49 Uhr (65203), Hoyerswerda an 12.17 Uhr; Hoyerswerda ab 15.44 Uhr (65204), Schlauroth an 16.12 Uhr.
Wa (Mitte Februar 1985) / Di (Anfang April 1985)

Bw Bautzen / Est Löbau

65 1057 bis Mitte Mai Heizlok.
Re. (Anfang April 1985)

Bw Zittau

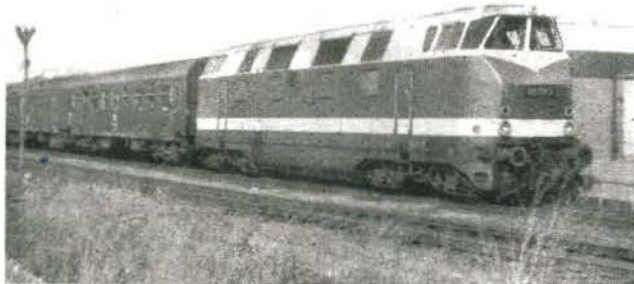
Lokbestand: 52 1630, 52 5137, 52 8047 (ex Görlitz) (Dg 50264 und N 65274); 52 8062 (ex Kamenz) (Dg 50264); 52 8190 (P 17 831).
Ad (Ende Februar 1985)

Bw Dresden

Lokbestand: 50 3565 (seit Oktober), 50 3636, 50 3661, 50 3673, 50 3694, 58 1246. Diese Loks waren bzw. sind als Hzi eingesetzt, die 50 3565 als Weichen-Hzi im Hbf. Lok 50 2407 wurde zerlegt, die 86 1056 ist nicht einsatzfähig abgestellt.
Hn. / Haw. (Ende März)

Bw Kamenz

In diesem Bw werden die Dampflokeneinsätze reduziert und die Baureihen 118 und 114 lösen die 52er ab. Die 114er sollen die Dampfleistungen auf der KBS 303 übernehmen; die BR 119 gelangen zur Rbd Greifswald. Im Probebetrieb befinden sich die 118 702 und 118 793. Der N 61 322 von Großenhain 6.35 Uhr nach Ruhland, an 7.15 Uhr, ist ebenso wie der N 53 273 von Ruhland 9.30 Uhr nach Straßgräbchen, an 10.05 Uhr, mit Diesel bespannt; ab 10.15 Uhr nach Kamenz, an 10.37 Uhr, wird er mit Dampf gefahren.
Lokbestand: 52 6721 (abgestellt), 52 8010, 52 8036, 52 8043, 52 8062, 52 8090, 52 8116, 52 8122, 52 8123, 52 8124 (vom Bw Elsterwerda), 52 8128, 52 8134, 95 1016 (Hzi).
Haw. / Tro. (Ende März 1985)



Vor einiger Zeit ist die im Rbd-Bezirk Schwerin beheimatete Lok 118 131 aus dem Raw Karl-Marx-Stadt zurückgekehrt. An den Stirnseiten dieser Lok hat sich noch nichts geändert, so daß die Maschine nach wie vor als Außenseiter über die Strecken der Deutschen Reichsbahn rollen wird.
Foto: U. Lindow, Rostock

Bw Saalfeld

Lokbestand: 01 1531 (EM), 41 1025 (E), 41 1055 (E), 41 1125 (R), 41 1130 (E), 41 1150 (kalt R), 41 1180 (in Sa, 3. Kuppelachse kaputt), 41 1182 (Raw), 41 1225 (E), 41 1273 (E), 44 1378 (Hzi), 44 1389 (Hzi), 44 2324 (Hzi), 44 2196 (Hzi).
Umlauf: Plan II, Tag 1 – bei Ausfall von Dg 53 445 für P 4005, Cb ab 13.37 Uhr, Sa an 15.30 Uhr.

Legende: EM –

Eisenbahnmuseumsfahrzeug, R – Reserve, Cb – Camburg, Sa – Saalfeld.
Tro. (Ende März 1985)

Bw Oebisfelde

Die 41 1185 wurde dem Bw Magdeburg, Est Rothensee, zugeordnet; 41 1231 und 41 1079 befinden sich im Raw Meiningen und gehen wahrscheinlich nach Saalfeld; damit gibt hier keine 41er mehr.
Tro. (Ende März 1985)

Bw Leipzig-Engelsdorf

Lokbestand: 44 1256, 44 1614, 44 2398 (zwei dieser Loks dienen ständig Heizzwecken), 50 3555, 50 3629, 52 8027, 52 8028, 52 8077, 52 8096, 52 8103, 52 8119 (Dispolok), 52 8154, 52 8168, 52 8186. Die Loks der BR 50 sind im Bahnkraftwerk Leipzig-Connwitz als Heizloks eingesetzt.
Umläufe: Egf ab 15.46 Uhr (55619), Elg an 16.21 Uhr; Elg ab 19.07 Uhr (66624), Ta an 19.35 Uhr; Ta ab 20.33 Uhr; ab Egf in Richtung Ba: 7.00 Uhr, 13.56 Uhr, 15.50 Uhr (nur Mo bis Fr); an Egf aus Ri Ba: 10.15 Uhr, 14.00 Uhr und 18.56 Uhr.
Legende: Elg – Eilenburg, Egf – Leipzig-Engelsdorf, Ta – Tauscha, Ba – Beucha
Hn./Lab. (Anfang April 1985)

Est Eilsleben

Lokbestand: 01 005 (Eisenbahnmuseumsfahrzeug), 01 1512 (Reserve, Kesselfrist bis 16. November 1985 verlängert); 41 1137, 50 3515, 50 3555, 50 3558 und 50 586 (Reserve); 50 3706 (Einsatz), 65 1049 (Eisenbahnmuseumsfahrzeug), Dampfsender 27 (ex 22 066).
Ku. (Mitte April 1985)

Est Zwickau

Lokbestand: 50 1849, 50 2652, 50 3145, 50 3671, 58 1800 zur Verschrottung abgestellt; 50 0012 im Februar und 50 1298 (ex Nossen) schon im August 1984 zerlegt. 58 261 abgestellt, zwei ehemalige 44er als Dampfsender eingesetzt. 50 3671 (E) bzw. 50 1849 (als Ersatz).
Hn. (Ende Februar 1985)

Bw Aue

Seit 8. März verkehrt (nur) freitags ein Gag mit zwei Maschinen 50.35 aus Richtung Aue 17.42 Uhr nach Schwarzenberg 18.00 Uhr.
Re (Anfang April 1985)

Bw Elsterwerda

Lokbestand: 44 1393 (Hzi), 50 0031 (ex Görlitz) zerlegt, 52 8015, 52 8020 (E), 52 8104 (E), 52 8111, 52 8149 (E), 52 8015 (Kesselschaden), 52 8113 (E), 52 8185 Reserve (ex Senftenberg).
Ku./Di. (Ende März 1985)

Bw Eberswalde

Lokbestand: 50 3648 (Hzi), 52 8031, 52 8112 (E), 52 8132, 52 8133 (E), 52 8155 (E).
Gri. (Ende März 1985)

Bw Falkenberg

Lokbestand: 52 5448, 52 5660 (R), 52 5679, 52 8025 (E), 52 8039, 52 8044 (E), 52 8093 [(E), Bw Engelsdorf], 52 8092, 52 8098, 52 8105 (E) [Est Torgau].
Di./Lab. (Anfang April 1985)

April, April ...

Das im Heft 4/85 auf Seite 18 veröffentlichte Foto der Lok 118 805 zeigt diese Maschine natürlich nicht mit neuen Drehgestellen. Unter der Lok befanden sich zum Zeitpunkt der Aufnahme Hilfsdrehgestelle, die in Vorbereitung eines Drehgestellwechsels eingefahren wurden, und mit denen das Fahrzeug nur in Schrittschwindigkeit bewegt werden darf.
Die Redaktion