

# DR in den 80ern



Mit DVD  
50 Minuten



# Die DB im Kultjahrzehnt



Die neue Bahn setzt Akzente, die letzten Oldies verschwinden – diese Extra-Ausgabe widmet sich den spannenden Kontrasten bei der DB der 80er-Jahre. Während der ICE stolz über neugebaute Hochgeschwindigkeitsstrecken jagt, verschwinden populäre Triebfahrzeuge wie E 18, E 44, E 94, V 200, VT 11.5 oder VT 95 endgültig aus dem Betriebsdienst.

Zahlreiche bislang unveröffentlichte und vielfach großformatig wiedergegebene Fotos lassen die Geschichte dieses wechselvollen Eisenbahn-Jahrzehnts wieder aufleben. Wie alle EJ-Extra-Ausgaben **inklusive Video-DVD** (Laufzeit 50 Minuten) mit fantastischen Filmszenen vom Einsatz des Lufthansa-Airport-Express (1982–1993) u.a. auf der linken Rheinseite.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 160 Abbildungen, inklusive Video-DVD mit ca. 50 Minuten Laufzeit

Best.-Nr.  
701402  
**€ 15,-**

## Weitere EJ-Extra-Ausgaben:



**Baureihe 52**  
(inkl. Video-DVD)  
Best.-Nr. 701201 - € 15,-



**Baureihe 232**  
(inkl. Video-DVD)  
Best.-Nr. 701202 - € 15,-



**BLS – Lötschbergbahn**  
(inkl. Video-DVD)  
Best.-Nr. 701301 - € 15,-



**Baureihe 103**  
(inkl. Video-DVD)  
Best.-Nr. 701302 - € 15,-



**Rhätische Bahn – RhB**  
(inkl. Video-DVD)  
Best.-Nr. 701401 - € 15,-

# Brüchige



## IDYLLE

Wer auf verschlissenen Betonplatten-Autobahnen, schlaglochübersäten Asphaltstraßen und kopfsteingepflasterten Chausseen die DDR bereiste, empfand die holprige Fahrt zumeist als der Mangelwirtschaft geschuldete Zumutung. Auch die überwiegend im Auto ans Ziel gelangten Eisenbahn-enthusiasten aus dem Westen verklärten die schlechten Straßen dorthin kaum als Relikte der guten alten Zeit. Vielmehr sorgten sie sich um die Stoßdämpfer ihrer Wagen. Aber dann, endlich am Ziel der Begierde: herrlich rückständige Eisenbahn!

Selbst in mittlerweile (fast) dampffreien Gegenden blieben die Anlagen aus der Dampflokomotivzeit oft erhalten und intakt, mit Rundschruppen, Drehscheibe, Schlackengrube, Kohlebansen und Wasserkränen, überragt vom weithin sichtbaren Wasserturm. Die Schruppen wurden nun für die Unterhaltung von Diesel- und Elloks genutzt. Letztere bewegte man mit Hilfe einer Kleinlok oder eines Akku-Schleppfahrzeugs (ASF) im nicht mit Fahrdrabt überspannten Bw-Bereich. Zudem verfügten viele Bahnbetriebswerke und Einsatzstellen für Heizdienste über Dampflokomotiven.

Empfangsgebäude aus der Länderbahnzeit zeigten trotz Anzeichen des Verfalls meist noch immer die Schönheit ihrer Backstein- oder Fachwerkarchitektur, anders als häufig bei der Bundesbahn nicht durch Einscheibfenster entstellt. Zur archaischen Innenausstattung gehörten Edmondson'sche Fahrkartenschränke, ebenso die gleichsam aus Mosaik-Bausteinen gebildeten Abfahrt- und Ankunftsafeln. In Dienst- und Warteräumen strahlten Kachelöfen eine wohlige Wärme ab.

Während im Westen schon in den 1970er Jahren der Rückbau begonnen hatte, blieben in vielen DR-Bahnhöfen Gleisanlagen, Signale und Stellwerke aus der Vorkriegszeit komplett erhalten. Zwar schritt die Modernisierung der Signal- und Sicherungstechnik fort, aber außer elektrischen Gleisbildstellwerken gingen auch noch in den Achtzigern neue elektromechanische Stellwerke in Betrieb. Epochal steigerte die Reichsbahn die Leistungsfähigkeit ihrer Infrastruktur mit der Elektrifizierung von rund 2200 Streckenkilometern. Andererseits fraß der „Betonkrebs“ die Schwellen auf.

Die hintangestellte Sanierung oder Erneuerung von Hochbauten unterblieb nun erst recht, mussten doch vorrangig die Betonschwellen ausgewechselt werden. So zehrte die hochbelastete DR weiterhin von der materiellen Substanz, die indes wie die historischen Innenstädte und abgewirtschafteten Industriebetriebe zusehends verfiel. Auch vor allem der Idylle zugewandte Eisenbahnfreunde konnten es gegen Ende des in diesem Heft dokumentierten Jahrzehnts kaum übersehen: Die D(D)R befand sich in einer tiefen Krise. Trotzdem bewies die Reichsbahn, als der Staat kollabierte, dass sie noch zu urplötzlich geforderten Spitzenleistungen imstande war.

KONRAD KOSCHINSKI

## INHALT



### Dieseltraktion

Mit Indienststellung der 119 200 endete 1985 die Beschaffung von Diesellokomotiven durch die DR. Die Remotorisierung der Baureihen 110 und 118 hingegen wurde fortgesetzt.

56



### Nach dem Ölpreisschock

Wegen der rasanten Verteuerung des Erdöls setzte man verstärkt auf die Verstromung von Braunkohle und elektrifizierte in einem Kraftakt bis 1989 die wichtigsten Hauptstrecken.

14



### DR in West-Berlin

Trotz der Aufteilung Berlins in vier Sektoren blieb die Einheit des Eisenbahnwesens erhalten, die Betriebsrechte lagen bei der Reichsbahn. Nach einem Eisenbahnerstreik legte sie 1980 die Hälfte des Westnetzes der Berliner S-Bahn still.

88



### Fernverkehr

Innerhalb der DDR waren die „Städte-Express-Züge“ das Topangebot der Reichsbahn. Internationale Verbindungen gab es u.a. nach Moskau, Stockholm und Sofia. Zwischen Dresden und Budapest konnten Urlauber sogar ihr Auto mitnehmen.

66





# LUDMILLA begegnet

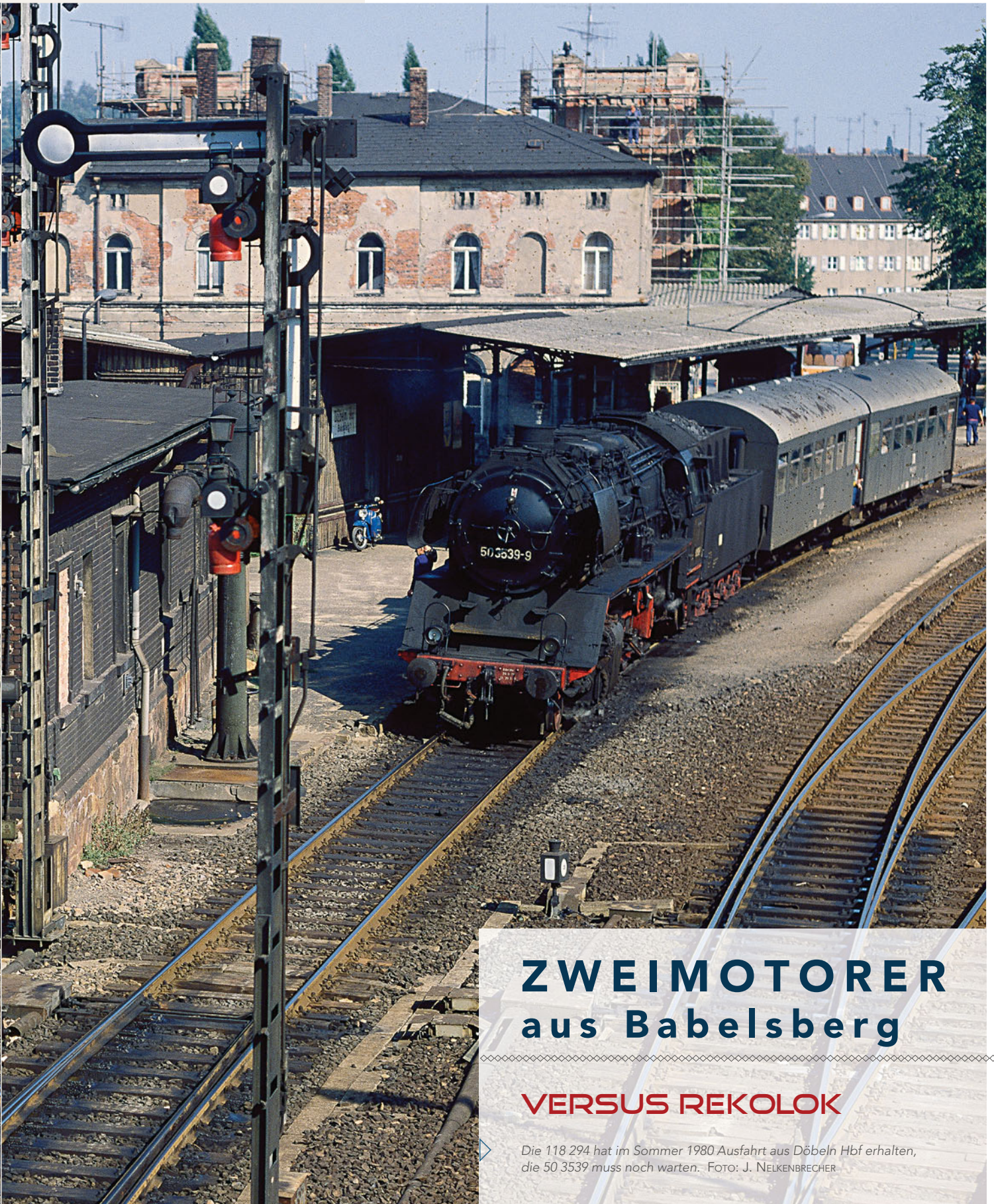
## DRILLMASCHINE

Südlich von Saalfeld dokumentierte der Fotograf um 1980 den Einsatz einer pferdegezogenen Sämaschine. FOTO: J. NELKENBRECHER









# ZWEIMOTORER aus Babelsberg

## VERSUS REKOLOK

Die 118 294 hat im Sommer 1980 Ausfahrt aus Döbeln Hbf erhalten,  
die 50 3539 muss noch warten. FOTO: J. NELKENBRECHER



# IKARUS und der

## WILDE ROBERT

*Der Linienbus aus ungarischer Produktion lenkt die Blicke auf sich, die 99 1574 dampft dem Bahnhof von Oschatz entgegen (September 1980)*  
FOTO: J. NELKENBRECHER