

# Inhalt

<b>7</b>	<b>Übersichtskarte</b>	Signal- und Sicherungstechnik
<b>9</b>	<b>Das Zeitz-Weißenfelser Revier</b>	<b>91</b> <b>Achtung, blaue Lichter!</b>
	Braunkohle in Mitteldeutschland	Verbindung zur Deutschen Reichsbahn
<b>21</b>	<b>Abbau und Transport der Braunkohle</b>	<b>96</b> <b>Die Anschlußbahnen</b>
	<b>Die Grubenbahn</b>	Die Werkbahn zur Wendezzeit
<b>35</b>	Tagebau Deuben	<b>105</b> <b>Abbau bei Personal und Technik</b>
	<b>Den Abbau zentralisiert</b>	Alle Jahre wieder mit ganzer Kraft
<b>41</b>	Tagebau »Carl Bosch«	<b>111</b> <b>Im rauen Winterbetrieb</b>
	<b>Kohleausfahrt durch Tunnel</b>	Die Schwarze Chronik
<b>47</b>	Tagebau »Otto Scharf« (»Einheit«)	<b>114</b> <b>Havarien und Unfälle</b>
	<b>Zahnradbahn mit stärkster Lok</b>	Die Schienenfahrzeuge im Revier
<b>57</b>	Tagebau Pirkau	<b>117</b> <b>Lok-Neuheiten und Spezialgeräte</b>
	<b>Aufwendiger Zugbetrieb</b>	Schweregewicht auf sechs Achsen
<b>59</b>	Tagebau Profen	<b>121</b> <b>Die 150t-Lok von Henschel/SSW</b>
	<b>80 Kilometer Schmalspur</b>	Extra für Steilrampenbetrieb
<b>75</b>	Tagebau Domsen	<b>123</b> <b>Die Esslinger Zahnrad-Lok</b>
	<b>Gefördert, gestundet, neu geplant</b>	Auf schmaler Spur in Gruben und »über Land«
<b>77</b>	Höhere Anforderungen beim Transport	<b>124</b> <b>Die 75 t-Lok (EL 3)</b>
	<b>Die Werkbahn</b>	Über 50 Jahre – und immer noch nicht alt
<b>79</b>	Alles wird Normalspur	<b>126</b> <b>Die 100t-Lok (EL 2)</b>
	<b>In Etappen zum neuen Netz</b>	Umbruch und Neugestaltung
<b>89</b>	Real existierende Planwirtschaft	<b>129</b> <b>Die MIBRAG</b>
	<b>Instandhaltung angepaßt</b>	Traditionsbewußt, leistungsstark, modern
		<b>131</b> <b>Die neue Bahn der MIBRAG</b>