

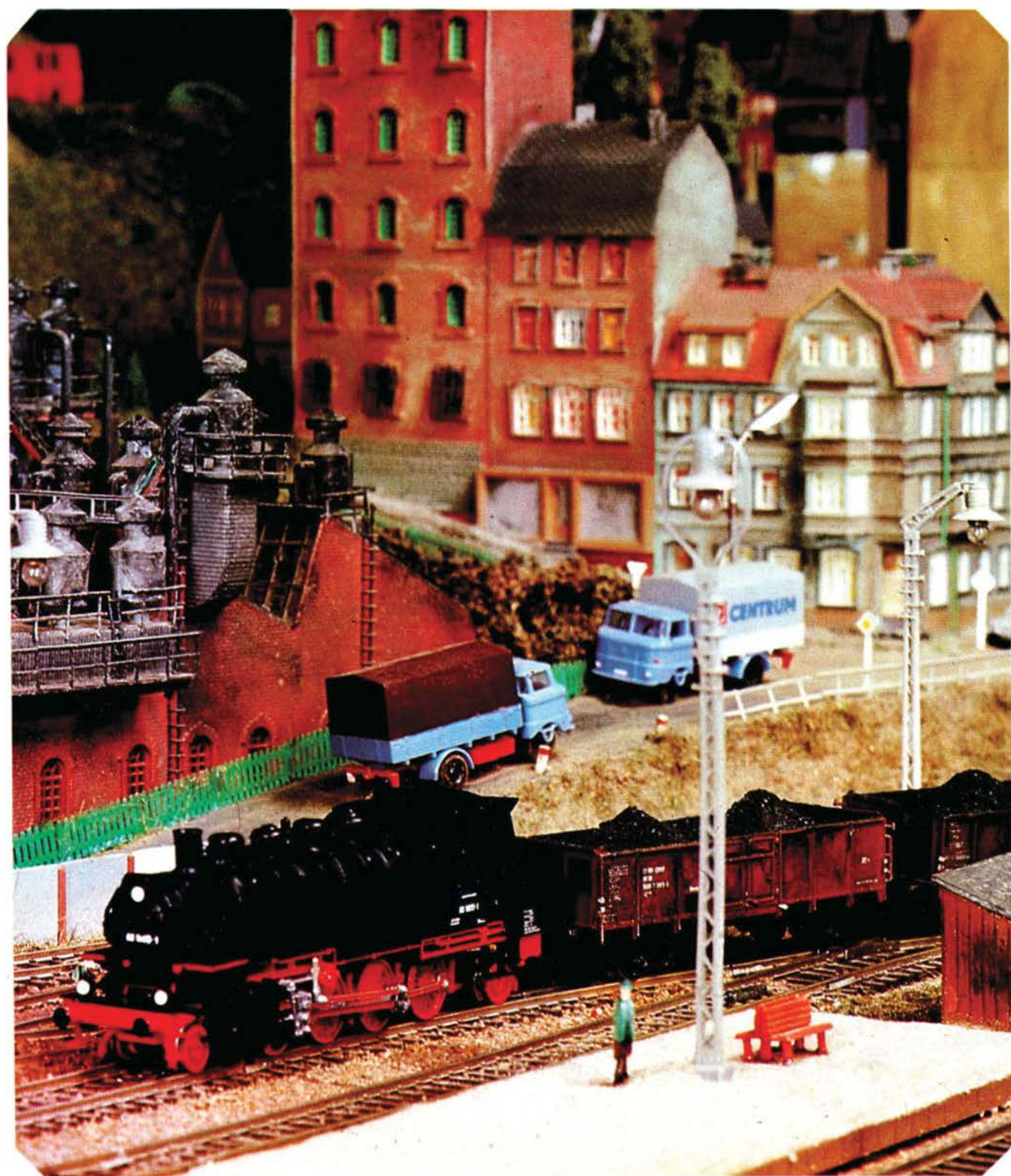
10
85

transpress

modell eisenbahner

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

Poster
50 0065



„Fhs“
neu im Gewand

„Fhs“ – das ist die dienstliche Abkürzung der DR für den Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld, gelegen am Rande unserer Hauptstadt.

Seit 1977 wird hier modernisiert – es wird rekonstruiert, elektrifiziert, vor allem aber auch neu gebaut. Nachdem bereits ab 1980 drei überdachte Bahnsteige in Betrieb gingen, sind am 26. Juni 1984 der Personentunnel und das Empfangsgebäude seiner Bestimmung übergeben worden.

Am 14. Dezember 1984 kam der letzte Bahnsteig – und zwar für die S-Bahn – hinzu. 20 000 S-Bahn-Reisende und 60 000 Fern- bzw. Vorortreisende passieren täglich „Fhs“. 450 bis 500 Zugfahrten gibt es in 24 Stunden, und die gab es auch, als die Bauarbeiten auf Hochtouren liefen. Zahlen und Fakten also, die sich sehen lassen können.

Auch nach dem 36. Jahrestag unserer Republik wird am Investkomplex Schönefeld weitergebaut. Dazu gehören auch die Fertigstellung und Inbetriebnahme des vierten Gleises zwischen Glasower Damm und Schönefeld.

1 Das neue Empfangsgebäude des Bahnhofs Flughafen Berlin-Schönefeld von der Straßenseite aus gesehen. Architekten und Bauschaffende aus der CSSR schufen dieses Gebäude. Heute ist es rund um die Uhr stark frequentiert.

2 Seit Ende 1984 besteht für die S-Bahn ein separater Bahnsteig. Erst vor wenigen Monaten wurde das zweite Gleis am S-Bahnsteig zur Nutzung übergeben. Hinzu kam eine Keh- und Abstellanlage, eine Gleisanlage, die in Schönefeld bisher noch nicht bestand.

3 Fernzüge aus dem Süden erreichen Schönefeld inzwischen fast ausschließlich mit Elloks. Die Fernbahnsteige B, C und D sind ebenso wie der S-Bahnsteig A großzügig angelegt. Moderne Abfahrtsignaltechnik für die Aufsicht beschleunigt den Zugverkehr.

4 Alle vier Bahnsteige werden heute durch den modernen und bequem zu erreichenden Tunnel verbunden. Außerdem sind von hier aus die auf der anderen Straßenseite liegenden Bushaltestellen und selbstverständlich auch das Empfangsgebäude zu erreichen.

5 Es gehört heute zu einer großen Ausnahme, daß in Schönefeld eine Dampflok zu sehen ist. Nicht nur unsere Fotografin freute sich über diesen Schnappschuß, sondern auch zahlreiche Reisende. U. B. z. einen Lokzug mit Eisenbahnmuseumsfahrzeugen, der Anfang Juni 1985 in Vorbereitung der großen Fahrzeugausstellung im Wriezener Bahnhof in die Hauptstadt rollte.

Fotos: I. Migura, Berlin



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
34. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Eisenbahner auf Zeit/Präsidium tage/ Sonderausstellung und Museumstage DMV teilt mit/Anzeigen Tag der internationalen Solidarität	2 33/34 36
--------------	--	------------------

eisenbahn

kurzmeldungen	Lokeinsätze/DDR und Ausland	14
mosaik	Als unsere Republik 10 Jahre alt war ... Die Fahrkarte (1. Teil)	3 6
poster	Lok 50 0065	18/19
international	Auf Afrikas Schienenwegen	10
fahrzeugarchiv	Der Traditionszug der DR	15

nahverkehr

kurzmeldungen	Pullman-Wagen als Einsetzer	5
mosaik	25 Jahre regelspurig durch Karl-Marx-Stadt	4

modellbahn

aktuell	MMM-Exponat/Messebericht	20/21
anlage	H0-Kleinanlage mit preußischen Motiven	36
tips	Speichertriebswagen ETA 177 Baureihe 80 verbessert	22 27
mosaik	Anschriften an Reisezugwagen (1. Teil)	30

Titelbild

Dieser Tage wird die große Modellbahn-Ausstellung am Fernsehturm eröffnet. Vom 19. Oktober bis 3. November 1985 gibt es zahlreiche Gemeinschafts- und Heimanlagen zu sehen, worüber wir bereits im Heft 8/85 auf der Seite 19 berichteten. Dabei ist auch die H0-Anlage der AG 3/53 Gelenau, die wir in der Dezemberausgabe näher vorstellen werden.

Foto: Albrecht, Oschatz

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 (t)
Hansotto Voigt, Dresden
Dr. Manfred Zimmermann, Sonne-
berg

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 Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR – 7010 Leipzig,
Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Aus-
züge sind nur mit Genehmigung der
Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 12. 9. 1985
Geplante Auslieferung: 16. 10. 1985

Verlagspostamt Berlin

Geplante Auslieferung des Heftes
11/85: 19. 11. 1985

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.

**Eisenbahner
auf Zeit**

Für 56 Jugendliche war das 6. Lager der Erholung und Arbeit – wiederum wie 1983 und 1984 die Sfm Leipzig – ein wahrer Knüller. Leipzig macht Spaß. Das zeigen die von Jahr zu Jahr größeren Teilnehmerzahlen und was geschaffen wird: 1 290 Meter Kabelgraben auf dem stark befahrenen Leipziger nördlichen Güterring – davon 670 Meter einfacher Kabelgraben, 360 Meter Trogstrecke freigelegt, gesäubert und beschädigte Teile ausgetauscht sowie 260 Meter Trogstrecke ausgebaut, gestapelt und Kabelgraben hergestellt – das kann sich sehen lassen.

Mit 30 Prozent wurde die Wettbewerbsvereinbarung überboten. Vorbildlich die Arbeitsdisziplin, Ordnung und Sicherheit. So auch bei einem Munitionsfund. Kaum Pause. Bis zum Eintreffen der Volkspolizei wurden an anderer Stelle 150 Meter vorbereitende Arbeiten gemacht. Disko-Besuche, Baden, sowie ein Grillabend gehörten zum Freizeitprogramm. Höhepunkt war die Exkursion zur Fahrzeug-Ausstellung nach Erfurt West mit dem DMV-Sonderzug des Bezirksvorstandes Halle. Auf der Abschlusveranstaltung zeichneten der Leiter der Dienststelle Reichsbahn-Oberrat Zierröhl und der Vorsitzende der Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des DMV, Hans-

Dieter Weide, die Besten aus: Sven Kuhnlein, AG 6/54 Leipzig (bester Teilnehmer), Olaf Zimmer, AG 6/39, Olaf Papke, 6/34, Henrik Geißler, Ingo Kleeberg, beide 6/54, Torsten Krüger, Andre Bull, Andreas Schmidt, alle 8/20, Andreas Splawski, Kathrin Kussinger, beide Pioniereisenbahn (PE) Berlin, Frank Schmidt, Tino Dost, Peter Frost, Jens Kummer, alle PE Leipzig, Steffen Pötzscher, PE Gera. Ein großes Dankeschön gehört den Betreuern, den Freunden Berghäuser, Hülle, Weber und Schubert. Das nächste Lager soll in den beiden ersten Ferienwochen im Juli 1986 folgen. Bewerbungen sind nur über die AG möglich. *Hdw.*

Präsidium tagte

Auf der Präsidiumssitzung des DMV – 29./30. August 1985 in Magdeburg – wurden in schöpferischer Atmosphäre eine Reihe wichtiger Fragen der Verbandsarbeit behandelt. So berichteten die Freunde Rolf Steinicke, Vorsitzender der Kommission Eisenbahnfreunde, über die vielfältigen Aktivitäten und über die anstehenden Aufgaben bei der Erhaltung und Pflege historischer Fahrzeuge, Winfried Lieb-schner, Sekretär des Bezirksvorstandes Dresden, über Erfahrungen bei der Werbung neuer Mitglieder und mit Sonderfahrten, Siegfried Miedecke, Sekretär des Bezirksvorstandes Berlin, über die große Fahrzeug-Ausstellung im Juni und den Stand der Vorbereitungsarbeiten der Modelleisenbahn-Ausstellung am Fernsehturm vom 19. Oktober bis 3. November 1985. Das Präsidium faßte je einen Beschluß über die Mitgliederversammlungen und Bezirksdelegiertenkonferenzen 1986 und über den MOROP-Kongress, der vom 6. bis 12. September 1987 in Erfurt stattfinden wird. Vizepräsident Günter Mai, der die Beratung leitete, dankte namens des Präsidiums allen Mitgliedern für aufschlußreiche Aktivitäten in den Arbeitsgemeinschaften und Kommissionen zur würdigen Vorbereitung des XI. Parteitages der SED. *R. H.*

Tief getroffen hat uns die Nachricht, daß am 22. September 1985 unerwartet unser geschätzter Kollege und Modellbahnfreund

Jacques Steckel

verstorben ist. Seit August 1981 gehörte Jacques Steckel dem Beirat unserer Zeitschrift an. Mit großem Engagement unterstützte er uns bei der Neugestaltung des „modelleisenbahners“. Seine Erfahrungen und Ideen trugen zur weiteren Profilierung der Zeitschrift bei. Große Verdienste hat er sich als langjähriger Modelleisenbahner und besonders als Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft 1/50 des DMV erworben. Durch zahlreiche Veröffentlichungen, auch in unserer Zeitschrift, wurde er bekannt und erhielt große Anerkennung von vielen Modelleisenbahnern. In Jacques Steckel haben wir einen Kollegen verloren, der eine Lücke hinterläßt, die nur schwer zu schließen sein wird. Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Redaktion „modelleisenbahner“
und Redaktionsbeirat

Blechspielzeug im Schloß

Bereits seit einigen Wochen gibt es im Museum des Merseburger Schlosses (Ostflügel) eine Sonderausstellung zum Thema „Sammlers Blech“. Neben alten Spielzeugeisenbahnen und Zubehör verschiedener Spuren, wird in 40 Vitrinen auch anderes Blechspielzeug verschiedener Hersteller gezeigt. *me*

1982 statt 1985

In den im Heft 9/85 auf Seite 8 veröffentlichten „Nachbemerkungen der Redaktion“ wurde auf die Beitragsfolge über den Genthiner Unfall verwiesen, die nicht in den Heften 1 bis 4/85, sondern in den Heften 1 bis 4/82 des „me“ erschien.

**Sonderausstellung
und
Museumstage**

Auf einer Gesamtfläche von mehr als 400 m² zeigt das Verkehrsmuseum von Ende Oktober 1985 bis Anfang März 1986 eine Sonderausstellung zum Thema „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen“. Dargestellt wird vor allem die Entwicklung der Deutschen Reichsbahn in den zurückliegenden 40 Jahren. Originalexponate, Modelle, Schrift- und Bilddokumente veranschaulichen diese Entwicklung, wobei natürlich auch die 150jährige Geschichte der deutschen Eisenbahnen in gebührender Form berücksichtigt wird. Daß dabei die Eisenbahner selbst im Mittelpunkt stehen, dürfte von besonderem Interesse sein. An Hand interessanter Modelle, u. a. von Lokomotiven aller Traktionen sowie ausgewählten Wagen wird die Entwicklung der Deutschen

Reichsbahn zu einem modernen und leistungsfähigen Verkehrsträger veranschaulicht. Die Streckenelektrifizierung und die neue Fährverbindung DDR-UdSSR gehören ebenso dazu wie Expo-



nate der Mikroelektronik und Robotertechnik. Die Ausstellung wird durch ein umfangreiches Rahmenprogramm mit verschiedenen Sonderveranstaltungen ergänzt. Dazu gehören Filmvorführungen über die

Elektrifizierung, den Traktionswechsel, die elektrische Zugförderung, Eisenbahnbrücken, den Rangierbahnhof Dresden-Friedrichstadt, aber auch Streifen über die Traditionspflege des Verkehrsmuseums, der Deutschen Reichsbahn und des DMV.

In einem gesonderten Ausstellungsraum im ersten Obergeschoß kommen ausgewählte und Preisträgerfotos des 7. Fotowettbewerbes der zentralen Kommission Eisenbahnfreunde des Präsidiums des DMV zur Ausstellung, der erstmalig gemeinsam mit der Gesellschaft für Fotografie im Kulturbund der DDR, Bezirksvorstand Dresden, veranstaltet wurde. Anlässlich der XI. Museumstage der Arbeiterjugend 1985 sind vom 28. Oktober bis 14. November 1985 weitere Veranstaltungen vorgesehen, zu denen insbesondere Vorträge und auch Exkursionen gehören. Nähere Auskünfte erteilen die Kollegen des Verkehrsmuseums montags und freitags von 9 bis 11 und 13 bis 15 Uhr. Telefon: Dresden 4 95 30 02. *vmd/Ki.*

**Als
unsere Republik
10 Jahre alt
war ...**

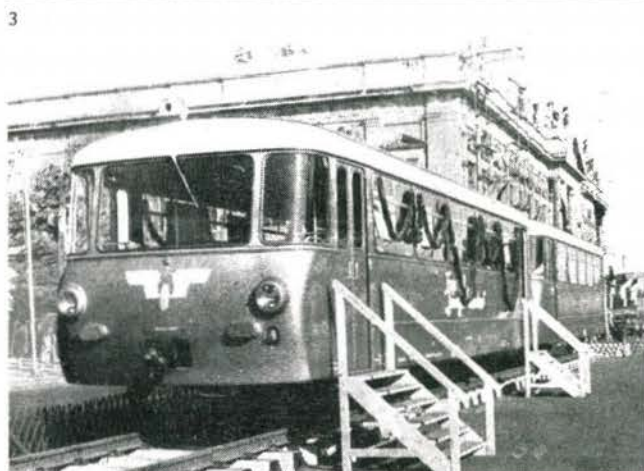
**Ein Rückblick zum 36. Jahrestag
der DDR**

Vom 20. September bis 31. Oktober 1959, also vor nunmehr 26 Jahren, fand in Berlin auf der bekannten Straße Unter den Linden eine Leistungsschau des Eisenbahnwesens statt. Schon damals wurde der Modernisierung unserer Eisenbahn große Beachtung geschenkt. Einige der „Unter den Linden“ gezeigten Exponate gehören heute zum täglichen Bild bei der Deutschen Reichsbahn, wie etwa die Triebwagenzüge der Baureihen 171 bzw. 172 oder die Güterwagen. Andere Fahrzeuge galten als Zwischenlösung. Erinnert sei an die zwei- und dreiachsigen Rekowagen der

DR, die zwar inzwischen dezimiert, aber noch immer im Dienst stehen.

Auf dem 375 m langen Gleis stand außerdem ein neu entwickelter Triebzug der Berliner S-Bahn. Der An- und Abtransport sämtlicher Fahrzeuge erfolgte auf Straßenrollern mit z. T. recht erheblichen Aufwendungen. Dabei waren auch technisch komplizierte Lösungen erforderlich.

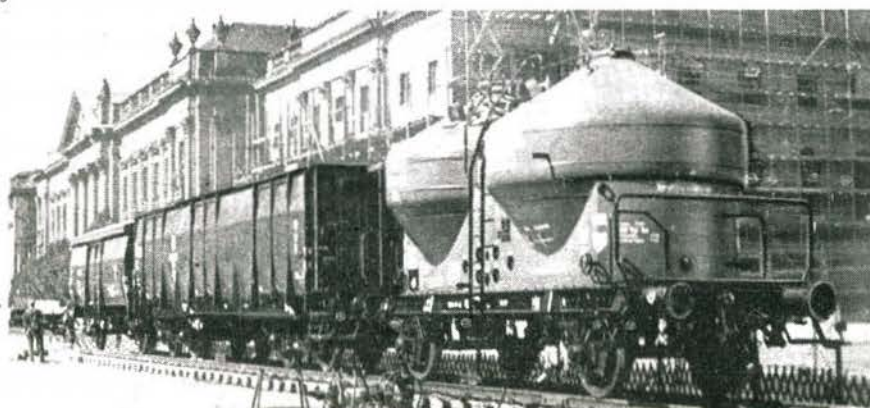
Rund 275 000 Besucher wurden auf dieser Ausstellung registriert – ein Zeichen dafür, daß schon Ende der 50er Jahre großes Interesse für Neuerungen bei der Eisenbahn bestand.



1 Mittels Straßenroller wurden sämtliche Eisenbahnfahrzeuge unter recht komplizierten Bedingungen zum Ausstellungsort transportiert, wie dieser S-Bahn-Triebwagen.

2 und 3 Rekowagen und LVT fanden bei den Besuchern großes Interesse.

4 und 5 Ebenfalls zur Verjüngung des Wagenparks der DR trugen diese Fahrzeuge bei. Die gesamte Ausstellung wurde übrigens vom Stellvertretenden Leiter der Politischen Verwaltung der DR und heutigen Vizepräsidenten des DMV, Günter Mai, betreut.



Fotos: Oberingenieur H. Bartsch, Berlin

Dipl.-Ing. Heiner Matthes,
Karl-Marx-Stadt

25 Jahre regelspurig durch Karl-Marx-Stadt

Vor 25 Jahren begann in Karl-Marx-Stadt mit der Inbetriebnahme des ersten regelspurigen Streckenabschnittes der Straßenbahn ein neues Kapitel Nahverkehrsgeschichte.

Ernsthafte Gedanken, die schmalspurige Straßenbahn durch ein modernes Verkehrsmittel zu ersetzen, reichen bis Mitte der 50er Jahre zurück. Zu diesem Zeitpunkt war zwar das Vorkriegs-Straßenbahnnetz wieder voll betriebsfähig, aber vom sprunghaft angewachsenen Kraftfahrzeugverkehr in eine bedrohliche Enge gedrängt worden. Es gab nicht wenige Stimmen, die die Straßenbahn als Grundübel verstopfter schmaler Stadtstraßen ansahen und ihren alsbaldigen Ersatz durch Busse als günstige Alternative betrachteten.

Der ausgeprägte Berufsverkehr in der wirtschaftlich bedeutenden Industriestadt Karl-Marx-Stadt stand im krassen Widerspruch zur Leistungsfähigkeit der vorhandenen Straßenbahn. Alle Versuche, die völlig unzureichenden Verkehrsverhältnisse zu verändern, scheiterten an den fehlenden technischen Voraussetzungen. Konkret: die abnormale Spurweite (925 mm) ließ keine Vergrößerung bzw. Erneuerung des Schienenfahrzeugparkes zu.

Untersuchungen, die technische und wirtschaftliche Gesichtspunkte gleichermaßen berücksichtigten, brachten unmißverständlich zum Ausdruck, daß eine grundlegende Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nur durch den Bau eines regelspurigen Straßenbahnnetzes erreicht werden würde. Mit dem im Jahre 1956 von den Staatsorganen gefaßten Beschluß über die Umspurung der Straßenbahn in Karl-Marx-Stadt stand gleichzeitig fest, daß dieses Nahverkehrsmittel auch künftig der Hauptträger des öffentlichen Personenverkehrs in der sächsischen Industriestadt sein wird, der durch Kraftomnibuslinien ergänzt werden sollte.

Als erste Trasse wurde die von Alchemnitz zur Stadtmitte regelspurig

ausgebaut. Nach dem symbolischen ersten Spatenstich im Juni 1958 konnte der Schmalspurbetrieb zunächst noch bestehen bleiben. Erst ab Anfang 1959 mußte, je nach Baufortschritt, die alte Strecke stillgelegt und im Schienenersatzverkehr betrieben werden. Die Belastungen für Fahrgäste, Personal und Bauschaffende, die sich aus dem gebrochenen Verkehr ergaben, waren über Jahre hinweg sehr hoch. Immerhin umfaßte das Baugeschehen nicht nur die Bahnanlage, sondern auch weitaus umfangreichere Folgemaßnahmen. Am 8. Mai 1960 wurde der erste 2,3 Kilometer



1 Mit Zweirichtungstriebswagen vom Typ T 57 begann der Fahrbetrieb auf dem ersten regelspurigen Streckenabschnitt in Alchemnitz. Diese Aufnahme entstand im August 1960 vor dem Institut für Werkzeugmaschinen.

ter lange regelspurige Streckenabschnitt in Alchemnitz eröffnet. Am 22. Dezember 1961 erreichte die neue Bahn schließlich das Stadtzentrum. Zunächst verkehrten ausschließlich zweiaxelige Trieb- und Beiwagen der Zweirichtungsbauart aus dem VEB Waggonbau Gotha. Schon damals stand fest, daß sie zu einem späteren Zeitpunkt von großräumigen Fahrzeugeinheiten ersetzt werden sollten.

Zur Instandhaltung wurde ab 1981 der neue an der Annaberger Straße gelegene Betriebsbahnhof genutzt. Seine Durchlauftechnologie mit Freiaufstellung der Fahrzeuge galt seinerzeit als Musterbeispiel und Studienobjekt für derartige Betriebsanlagen.

Erst im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Stadtzentrums war es möglich, den Fahrbetrieb durch die Straße der Nationen zum Hauptbahnhof auszuweiten. Das geschah ab 29. Dezember 1967 zusammen mit der Übergabe des

ersten Teilabschnittes der Zentralhaltestelle.

Bei der Fortsetzung des Bauvorhabens mit neuen Trassen wurde neben deren Rangfolge in der Dringlichkeit auch die vorhandene Anbindemöglichkeit an fertiggestellte Gleisanlagen beachtet (Tabelle 1). Jede der Trassen besitzt technische Besonderheiten. So wurde zum Beispiel auf der Trasse Bernsdorf erstmals im Gleisbau die Querschwellenbauweise mit reichsbahnähnlicher Oberbaubefestigung angewendet sowie die elastische Fahrleitung in Beiseilaufhängung verlegt. Die Strecke zur C.-v.-



2 Erprobung der ersten Tatra-Straßenbahnwagen im Frühjahr 1969, im Hintergrund das Karl-Marx-Städter Rathaus.

Fotos: Verfasser:

Tabelle 1
Inbetriebnahme der regelspurigen Streckenabschnitte

Eröffnung	Strecke	Länge
8. 5. 1960	Alchemnitz – Uhlestraße	2,3 km
14. 9. 1961	Uhlestraße – Brüder-Grimm-Straße	1,9 km
22. 12. 1961	Brüder-Grimm-Straße – Poststraße	1,1 km
29. 12. 1967	Annaberger/Annenstr. – Hauptbahnhof	1,9 km
15. 8. 1972	Annenstraße – Wartburgstraße	1,9 km
15. 12. 1973	Wartburgstr. – Bernsdorf, Sommerbad	1,2 km
30. 10. 1976	Zentralhaltestelle – Hans-Beimler-Straße	2,9 km
30. 12. 1977	Hans-Beimler-Str. – C.-v.-Ossietzky-Str.	1,4 km
7. 10. 1979	Annaberger Straße – Stollberger Straße	2,8 km

Ossietzky-Straße erhielt als erste die Hochkettenfahrleitung. Im übrigen ist jeder Streckenast mit eigenen Gleichrichter-Unterwerken ausgerüstet worden, die teilweise ferngesteuert werden. Diese dezentrale Bahnstromversorgung hat sich bewährt und wurde in den zurückliegenden Jahren weiter vervollkommen.

Die mit dem Entstehen großer Wohngebiete veränderte Siedlungsstruktur der Stadt sowie der Einsatz von Gelenkombussen führten 1972 zu der Entscheidung, nicht mehr das historisch gewachsene Schmalspurnetz durchweg auf die moderne Straßenbahn umzustellen, sondern nur die am stärksten belasteten Streckenäste diesem leistungsfähigen Verkehrsmittel vorzubehalten. Die seit Februar 1969 eingesetzten Großraumtriebwagen des Typs T3D von ČKD Tatra aus Praha, die die Ablösung der bisherigen Zweiachsfahrzeuge ermöglichten und die heute im Groß-

zugverband 400 Personen befördern können, belegen dies.

Nach 25 Jahren ist das regelspurige Streckennetz auf 19 Kilometer angewachsen (Tabelle 2). Zur Verkehrsbedienung steht ein typenreiner Fahrzeugpark von 102 Trieb- und 50 Beiwagen bereit. Die Trassen sind durchweg zweigleisig und zu 87 Prozent auf besonderem bzw. eigenem Bahnkörper verlegt und nach modernen Gesichtspunkten sowie weitgehend unabhängig vom Straßen- bzw. Fußgängerverkehr geführt. Die damit verbundene hohe Reisegeschwindigkeit hebt klar die Attraktivität der neuzeitlichen Straßenbahn als umweltfreundliches und energiegünstiges Nahverkehrsmittel hervor.

Neue Verkehrsbauvorhaben zur Erweiterung des bestehenden Netzes sind konzipiert bzw. befinden sich in Vorbereitung. Dabei wird die Erschließung von Stadtteilen mit dichter Wohn- und Industriebebauung, wie z. B. in Rich-

tung Siegmarschönau, Wohngebiet „Fritz Heckert“ über Stollberger Straße, Nordvorstadt und Sonnenberg-Hilbersdorf, im Vordergrund stehen.

Anmerkung der Redaktion

Zu der im „me“ 2/85 auf S. 19 veröffentlichten Kurzmeldung über die schmalspurigen Gotha-Beiwagen der Linie 3 folgende Hinweise: Die Kabelkupplungen wurden nicht im Herstellerwerk, sondern in der Straßenbahn-Hauptwerkstatt des VEB Nahverkehr Karl-Marx-Stadt im Rahmen der Umrüstung ergänzt. Die NC-Batterien besitzen eine Spannung von 24 V.

Quellenangaben

- (1) Autorenkollektiv: Straßenbahn-Archiv, Teil 1 und 3, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1983 und 1984
- (2) Lehmann, Matthes: Betriebschronik der Straßenbahn Karl-Marx-Stadt, Karl-Marx-Stadt, 1980
- (3) Aufzeichnungen des Verfassers

Tabelle 2

Regelspurige Straßenbahnlinie (1. September 1985)

Linie	Relation
2	Bernsdorf – Hauptbahnhof
5	Wohngebiet „Fritz-Heckert“ – Hauptbahnhof
6	Altchemnitz – C.-v.-Ossietzky-Straße
7	Stollberger/W.-Sagorski-Str. – C.-v.-Ossietzky-Straße

Tabelle 3
Fahrzeugstatistik

Serie	Typ	Baujahr	Bemerkung
<i>Triebwagen</i>			
801–816	T 57	1959/60	1965/67 nach Dresden umgesetzt
817–836	T2-62	1964–67	1973/75 nach Potsdam, Rostock, Brandenburg umgesetzt ¹⁾
401–504	T3D	1968–82	Nr. 415, 416 1979 in Arbeitstriebwagen 1415, 1416 umfunktioniert
<i>Beiwagen</i>			
901–926	B 57	1959/60	1965/67 nach Dresden umgesetzt
927–965	B2-62	1964/69	1973/75 nach Potsdam, Rostock, Brandenburg umgesetzt ¹⁾
701–750	B3D	1973–81	

1) Die Literatur nennt auch den Zeitraum 1974/75, da die vertraglich bereits 1973 umgesetzten Fahrzeuge bis zur Indienstellung der ersten B3D-Beiwagen Ende 1973 noch als „Fremdfahrzeuge“ im Einsatz waren.

Pullman-Wagen als Einsetzer

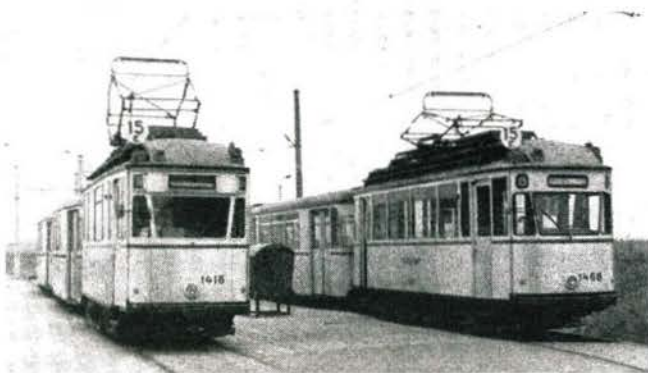
Nachdem die 1984 gelieferten Tatra-Triebwagen (LVB-Nr. 2101–2157) zum überwiegenden Teil mit den neuen Halbscheren-Stromabnehmern ausgerüstet worden sind, erhielten auch ältere Tatra-Triebwagen diese Stromabnehmer. Umgerüstet wurden die Triebwagen 1648, 1829 und 2025. Im Januar 1985 begann man auch damit, Gotha-Fahrzeuge mit Halbscheren-Stromabnehmer auszurüsten. Als erster Triebwagen befindet sich Gotha-Tw 1334 im Einsatz. Dieses Fahrzeug wurde im Juni 1978 mit der Nummer 214 013 von den Dresdner Ver-

kehrsbetrieben übernommen. Durch den zunehmenden Tatra-Einsatz werden Gotha-Fahrzeuge frei. Sie wurden bzw. werden an andere Verkehrsbetriebe abgegeben. Gelenkzüge (G4) erhielten

1984/85 die Verkehrsbetriebe Potsdam und Rostock, Beiwagen vom Typ Gotha bekamen die Betriebe Bad Schandau, Karl-Marx-Stadt, Potsdam, Rostock und Magdeburg.

Der nach Magdeburg abgegebene Beiwagen 916 gelangte von dort nach Dessau. Gegenwärtig sind 64 Gelenktriebwagen und 83 Gotha-Beiwagen für den Personenverkehr im Bestand.

Bei den letzten noch vorhandenen Vorkriegs-Fahrzeugen der LVB handelt es sich um 12 Triebwagen vom Typ 22s. Vorwiegend werden sie auf der Linie 25 eingesetzt, in Einzelfällen verkehren sie auch auf anderen Linien. Baustellenbedingt wurden sie auch als Pendelwagen eingesetzt. Das Foto zeigt zwei Triebwagen des Typs 22s mit je 2 Gotha-Beiwagen als Linie 15 E an der Endstelle Grünau-Nord. Die Gegenendstelle war das Gleisdreieck im Kulturpark Lützner Str.
Text und Foto: Seifert, Leipzig



Dr. Georg Thielmann (DMV), Erfurt
und Dipl.-Ing. oec. Hermann Lohr
(DMV), Weimar

Die Fahrkarte

**Vom Billet zum Fahrausweis aus einem mikrorechergesteuerten Schalter
1. Teil**

Ein kurzer systematischer Überblick über die Entwicklung der Fahrkarten soll eine Seite der Eisenbahn beleuchten, mit der jeder Reisende seit eh und je in Berührung kommt. Hierbei geht es nicht um eine lückenlose Darstellung, da die Vielzahl der Fahrkartenmuster ein solches Vorhaben einfach unmöglich macht. Bei der Entwicklung der Fahrkartenmuster wurde viel experimentiert, entworfen und wieder verworfen. Das betrifft die Privatbahnen ebenso wie auch die Länderbahnen und die Deutsche Reichsbahn. Kuriositäten lassen den Betrachter von Fahrkartenmustersammlungen heute schmunzeln: Doch besitzen diese Sammler ein Hobby, das viele Aussagen zu politischen und wirtschaftlichen Einflüssen zuläßt.

Edmonson'sche Fahrkarten, spezielle Druckmaschinen und Mikrorechentechnik haben die Entwicklung entscheidend beeinflusst. Späteren Beiträgen wird es vorbehalten bleiben, das Detail darzustellen.

„Guten Tag! Die Fahrkarten bitte zur Kontrolle!“

Nach dieser zuweilen sachlichen bis freundlichen Aufforderung durch das Zugbegleitpersonal reichen wir unsere Fahrkarte zur Prüfung hin und erhalten sie gelocht oder mit einem Prüfvermerk versehen wieder zurück – vorausgesetzt, sie ist für diese Fahrt im Zuge gültig. Wer denkt dabei schon daran, daß es sich bei der Fahrkarte um eine Urkunde handelt, mit der die Beförderung auf der Eisenbahn vertraglich geregelt ist. Außerdem ist sie auch eine Art Bescheinigung über bezahltes Fahrgeld. Unsere Gedanken schweifen zurück zu den Anfängen der Eisenbahn in unserem Lande. Was mag da der Reisende am Fahrkartenschalter erhalten haben? Diese Frage kann einfach beantwortet werden. Seit dem Bestehen der Eisenbahn gibt es auch Fahrkarten. Die Ent-

wicklungsgeschichte beginnt mit dem handschriftlich ausgefertigten Billet und endet bei der elektronisch gedruckten Fahrkarte. Ein weit gespannter Bogen über 150 Jahre. Auch hier haben sich die grundlegenden Entwicklungen zum heutigen Stand erst im Verlaufe der letzten Jahre vollzogen.

Die Post stand Pate

Vieles ist bei der Eisenbahn am Anfang nach dem Vorbild der Post gestaltet und eingerichtet worden. Geläufig sind uns die Übernahme der Spurweite, die Konstruktion der ersten Eisenbahnwagen

und Uhrzeit der Reise, Abgangs- und Zielstation, Fahrpreis sowie Name des Reisenden. Die Reisescheine hatten ein Format von 145 mm x 115 mm. Diese Größe ergab sich auch aus der Notwendigkeit, den Reisenden umfassende Beförderungsbedingungen und Verhaltensweisen mitzuteilen. Außer den drei Ziffern auf der Vorderseite des Reisescheins nach Abb. 1 folgten noch zehn weitere Ziffern auf der Rückseite. Aus den Verhaltensweisen ein kleiner Auszug:

„10) Tabakrauchen ist nur aus wohlverschlossenen Pfeifen und nur dann ge-



1 Reiseschein des Königlich-Sächsischen Oberpostamtes aus dem Jahre 1834



2 Zettel-Billet für 3 halbe Meilen der Sächsisch-Böhmischen Staatseisenbahn (S. BHM. STS. E.) mit eingestempeltem Abfahr- und Zielort

öffnung des ersten Streckenabschnittes vom Leipzig Dresdner Bahnhof nach Athen am 24. April 1837

3 Zettel-Billet der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (LDEBC) für die zweite Fahrt zur Er-

4 Edmonsonsche Fahrkarte für Hin- und Rückfahrt

nach den Postkutschen und der Bau der Bahnhofsgebäude nach dem Vorbild der Poststationen. Die ersten Fahrkarten waren Zettel-Billets aus dünnem Papier. Pate dafür stand der Reiseschein der Post (Abb. 1). Die Post verfügte bereits über zahlreiche Erfahrungen in bezug auf die Abfertigung und Beförderung von Reisenden und die Erhebung sowie Verrechnung von Posttaxen. In den vorgedruckten Reiseschein wurden eingetragen: Da-

stattet, wenn sämtliche Reisende damit einverstanden sind. Kann jemand von der Gesellschaft den Tabakrauch nicht vertragen, so darf nicht geraucht werden.“

Die „wohlverschlossene Pfeife“ war mehr eine notwendige Maßnahme des Brandschutzes, um das Herausfallen von Glut beim Benutzen der unbequemeren Postwagen auf den schlechten Wegen zu vermeiden.

Tabelle 1:
Muster und Format der Fahrkarten

Bezeichnung	Größe	Material
Zettel-Billets	Abweichende	Papier (dünn)
Tourbillets	Größe bei den	Halbkarton
Retourbillets	einzelnen	
Fahrscheine	Eisenbahnen	
Edmonsonsche Fahrkarten	57 mm × 30 mm	Pappe
Zeitkarten, allgemeines Muster	90 × 70 mm	Klappdeckelkarte in Leinen gebunden
Schülerzeitkarte	135 mm × 117 mm	Leinen
Zeitkarten, fertiggedruckt	70 mm × 45 mm	Pappe
Buchfahrkarten	114 mm × 80 mm	Papier
Fahrscheinhefte	115 mm × 80 mm	Papier
Zettelfahrkarten	114 mm × 30 mm	Halbkarton
Blankokarten	110 mm × 85 mm	Stamm Papier, Karte Halbkarton
Fahrradkarten	128 mm × 65 mm	Halbkarton

Tabelle 2:
Farbliche Kennzeichnung der Fahrkarten

Art der Karte	Farbe
1. Wagenklasse	Grundfarbe gelb
2. Wagenklasse	Grundfarbe grün
3. Wagenklasse	Grundfarbe braun
4. Wagenklasse	Grundfarbe grau
Zuschlag für Schnellzug	Grundfarbe blau
Fertiggedruckte Rückfahrkarten	weißer Längsstreifen in der Mitte der Karte 10 mm
Blanko-Rückfahrkarten	Längsstreifen in der Grundfarbe 9 mm
Fahrkarten für alle Züge	rote Längsline in der Mitte der Karte
Militärfahrkarte	rosa Querstreifen
Hundekarte	Grundfarbe weiß
Umwegkarte	Schrägstreifen 10 mm von links unten nach rechts oben in der Grundfarbe
Nachlösekarte	Grundfarbe lila

Tabelle 3:
Einheitsfahrpreis

Wagenklasse	Einheitssätze des normalen Verkehrs	Einheitssätze Vereinsreiseverkehrs
1.	8 Pf	7,3 Pf
2.	6 Pf	4,8 Pf
3.	4 Pf	3,2 Pf
4.	2 Pf	—

Die ersten Fahrkarten

Die Zettel-Billets als erste Fahrkarten waren bei weitem nicht so groß wie die Reisescheine der Post (Abb. 3). Sie hatten ein Format von 143 mm × 57 mm. Es waren bedeutend weniger Angaben unterzubringen. In das Billet für die Dampfwagen-Fahrt wurden eingetragen: Platz-Nummer, Fahrt-Nummer und das Datum. Abgangs- und Zielstation waren eingedruckt. Auf der rechten Seite des Zettel-Billets befand sich ein Kontrollabschnitt, der beim Betreten des Bahnsteiges oder des Wagens abgetrennt wurde. Die Benutzungshinweise und Verhaltensregeln waren nicht so umfangreich wie beim Postkutschensbillet. Ausführliche Fahrplan- und Fahrpreistafeln mit den entsprechenden Bekanntmachungen an die Reisenden befanden sich außerdem auf jeder Station.

Ein solcher Aushang ist bereits um 1840 bei der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie nachweisbar. Mit den wenigen Fahrten am Tage in jede Richtung und den einheitlichen Personentaxen für das zunächst bestehende Drei-Klassen-System bereitete die Abfertigung der Reisenden noch keine Schwierigkeiten. Der Kauf der Billets lag in vertretbaren zeitlichen Grenzen.

Zettel-Billets wurden schon auf Vorrat gedruckt, gesondert für die erste bis dritte Wagenklasse, in sieben verschiedenen Farben für die einzelnen Tage der Woche und getrennt für die entsprechenden Verbindungen zwischen den „Aufsitz-Stationen“. Zettel-Billets waren in Blocks geheftet und wurden beim Verkauf abgerissen. Bei einer Strecke mit zwei Zwischenstationen wurden bei dieser Organisation des Fahrkartenverkaufs immerhin 126 verschiedene Blocks vorgehalten. Bei einer weiteren Untergliederung für die einzelnen Fahrten des Tages hat sich die Anzahl der Blocks noch vervielfacht. Aus diesen Gründen war es nicht mehr möglich, für jede beliebige Fahrt eine fertiggedruckte Fahrkarte bereitzuhalten. Man entschloß sich deshalb, die Fahrkarten schriftlich von Fall zu Fall auszuschreiben. Dabei mußten bedeutend weniger Blocks auf Vorrat gehalten werden. Die Fahrkartenbestände konnten verringert und die Abrechnung der einggenommenen Beträge vereinfacht werden. Bei den einzelnen Eisenbahnverwaltungen wurde eine Vielzahl von verschiedenen Mustern verwendet. Sie unterschieden sich in der Papierqualität, im Format, Druckbild, eingedrucktem Inhalt und in der Farbgebung. Auch in der Folgezeit hat sich der Formen-

reichtum bei den Fahrkarten weiter entwickelt. Einen Überblick enthält Tabelle 1.

Mit der Zunahme des Verkehrs und Inbetriebnahme weiterer Fernbahnstrecken gab es auch eine immer größer werdende Anzahl von Zwischenstationen. Damit wuchs auch die Vielzahl von Abfertigungsmöglichkeiten, die in Preußen mit der Einführung der 4. Wagenklasse im Jahre 1856 und mit der Gewährung von Fahrpreisermäßigungen noch umfangreicher wurde. Danach war die Ausfertigung der Billets nach umfangreicher Preistabellen vorzunehmen. Das umständliche und zeitraubende Ausschreiben führte bereits zu Klagen ungeduldiger Reisenden. Deshalb waren die Eisenbahnverwaltungen bemüht, zahlreiche Vereinfachungen einzuführen.

So kamen Fahrkarten hinzu, die für eine bestimmte Entfernung Gültigkeit hatten. In diese Karten wurde lediglich der Abfahrort eingestempelt. Innerhalb dieser Entfernungszonen lagen bestimmt mehrere Zielbahnhöfe, wobei sich mit einer Karte mehrere Abfertigungsmöglichkeiten ergaben. Bei anderen Eisenbahnverwaltungen (Abb. 2) wurde neben dem Abfahrort auch noch der Zielort eingestempelt.

Mister Edmonson und seine Fahrkarten

Bei der weiteren Entwicklung der Fahrkarten blieb es wiederum den Engländern vorbehalten, einen speziellen Beitrag zu leisten. Das ständige Drängeln und Schlangestehen der Reisenden und auch die Vorwürfe beim Verkauf der Fahrkarten ärgerten den Vorsteher der kleinen Station Milton auf der Strecke von Manchester nach Leeds – er hieß Edmonson – so sehr, daß er auf Abhilfe sann. Im Jahre 1836 hat er ein Billetsystem entwickelt, dessen Grundlage Fahrkarten aus Pappe in einer Größe von 57 mm × 30 mm waren. Die unhandlichen Zettel-Billets verloren immer mehr an Bedeutung. Die Papptäfelchen erhielten den Namen „Edmonsonsche Fahrkarten“ und eroberten von England aus, wo sie eine rasche Verbreitung fanden, den gesamten Kontinent.

Mit Verfügung der Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft (Th. E. G.) vom 13. Juni 1883 wurden die „Edmonson'schen Fahrkarten“ beispielsweise im Bereich dieser Eisenbahn eingeführt. Zur Gewährleistung des Verfahrens gab es bereits ab 21. Juli 1854 eine detaillierte „Instruction über Anfertigung, Buchung, Verkauf und Controle der Fahrbillets nach dem Edmonsonschen System“.

Die Fahrkarten wurden mit besonderen Maschinen von den Eisenbahnverwaltungen in den Fahrkartendruckereien hergestellt. Man druckte sie für größere Vorräte einzelner Verkehrsverbindungen und ordnete sie nach einem bestimmten System in einem Fahrkartenverkaufsschrank ein. Es würden die verschiedensten Formen der Schrankschalter entwickelt, deren größte mehrere hundert verschiedene Fahrkartensorten aufnehmen konnten. Der Fahrkartenverkäufer hatte mit treffsicherem Blick die gewünschte Fahrkarte herausgegriffen und an den Reisenden verkauft. Mit der umfassenden praktischen Anwendung des „Edmonsonschen Billetsystems“ bei fast allen Eisenbahnverwaltungen wurde die erste Etappe in der rationellen Entwicklung der Fahrkarten eingeleitet. Das „Edmonsonsche Papptäfelchen“ ist immerhin das einzige Fahrkartenmuster, das sich in 150 Jahren bewährt und die Entwicklung im Fahrkartenwesen nachhaltig beeinflusst hat (Abb. 4).

Dieses System verliert erst gegenwärtig mit der Einführung der Mikrorechentechnik immer mehr an Bedeutung. Auch die Britischen Eisenbahnen (BR), sozusagen das „Mutterland“, geben in den nächsten Jahren den „Edmonsonschen Fahrkarten“ den Abschied. Stationäre und tragbare Fahrkartenausgabesysteme auf der Basis der Mikrorechentechnik werden sie ersetzen.

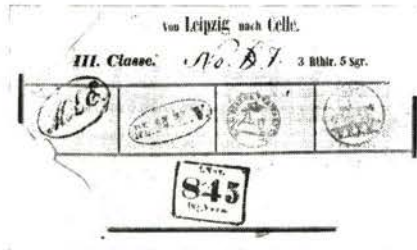
Fahrkarten für mehrere Strecken

Mit der weiteren Ausdehnung der Streckennetze machte sich ein Nachteil immer stärker bemerkbar: Der Reisende bekam nur eine Fahrkarte für die Strecke einer Eisenbahnverwaltung. Auf den Übergangsbahnhöfen von einer Strecke zur anderen mußten für die Strecken der folgenden Eisenbahnverwaltungen immer wieder neue Fahrkarten gelöst werden. Jede Eisenbahn hat den Tarif und die Fahrkarten nach eigenen Anschauungen gestaltet.

Das Netz der Eisenbahnen verdichtete sich immer mehr, und der Verkehr nahm ständig zu. Damit machte sich das Bedürfnis nach direkter Abfertigung vom Abgangs- zum Zielbahnhof immer stärker bemerkbar. Die Notwendigkeit der direkten Abfertigung über das Gebiet einer größeren Zahl von Eisenbahnen hinaus führte schließlich zur Bildung von Eisenbahnverbänden. Im Jahre 1846 entstand der Verband der Preussischen Eisenbahnen und 1847 der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Danach folgten eine Reihe von Verbänden regionalen Charakters, wie

der norddeutsche Verband, der rheinische Verband und der ostmittel-südwestdeutsche Verband. All diese Verbände mündeten 1877 in die ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen. Mit Bildung der Verbände war die Grundlage gegeben, mit vereinbarten Fahrkartenmustern oder unter gegenseitiger Anerkennung der eigenen Fahrkartenmuster eine Abfertigung der Reisenden zwischen den Eisenbahn-Verwaltungen zu ermöglichen. Es wurden Fahrkarten verwendet, die dem Muster nach besonders vereinbart waren. In anderen Fällen mußten

5



6



die eigenen Fahrkartenmuster zwischen den Eisenbahn-Verwaltungen anerkannt werden. Diese Fahrkarten wurden in dafür vorgesehenen Feldern von den benutzten Eisenbahn-Verwaltungen abgestempelt. Für jede dieser Verwaltungen war ein Kontrollabschnitt vorgesehen (Abb. 5).

Bei Benutzung der Strecken wurde der Kontrollabschnitt abgerissen. Auf der Grundlage dieses Abschnittes nahm man die gegenseitige Verrechnung der Personentaxen entsprechend dem geleisteten Beförderungsanteil der einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen vor.

Ein weiteres Fahrkartensystem bestand in Form der Buchfahrkarte. Im Verkehr zwischen mehreren Eisenbahn-Verwaltungen wurden die Fahrscheine für die einzelnen Strecken in Buchform mit einem Umschlag geheftet. Dabei handelte es sich jedoch noch nicht um ein einheitliches Fahrkartenmuster, sondern um die Muster der einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen. Die Fahr-

scheine wurden in der Reihenfolge der vorgesehenen Benutzung zusammengefaßt. Bei Benutzung wurden die eigenen Fahrscheine der Eisenbahn-Verwaltung herausgetrennt und der Ausgabe-Verwaltung der Buchfahrkarte zur Verrechnung der Beförderungsanteile übergeben. In der Buchfahrkarte verblieb lediglich ein kleiner Abschnitt zum Fahrschein. Dieses System wurde 1844 erstmals eingeführt und hat sich als Vorläufer des „Zusammengestellten Fahrscheinheftes“ bis 1884 bewährt.

Karten für freie Fahrt

Freikarten sind so alt wie die Eisenbahn

7



8



selbst. Eine Freikarte war schon immer eine freundliche Geste an den Förderer und Gönner. Eine solche Karte kostete der Eisenbahn nichts, wirkte nachhaltig auf den Inhaber, auch wenn er sehr selten wirklich einmal mit der Eisenbahn gefahren ist. Ein solches Fluidum umgibt heute noch die Freikarten der Deutschen Reichsbahn. Ausgegeben werden viele – benutzt werden wenige, die Besitzer sind dennoch stolz, eine solche Karte zu besitzen. Bei den einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen haben sich die verschiedensten Muster herausgebildet (Abb. 6). Ebenso alt ist auch das Vorrecht der Beschäftigten der Eisenbahn, auf ihrem Unternehmen freie Fahrt zu haben. Die Formen für die Inanspruchnahme und die Genehmigung waren unterschiedlich (Abb. 7). Bei den Sächsischen Staatseisenbahnen wurden Urlaubs-Scheine ausgegeben. Auf der Rückseite des Urlaubsscheines ist die freie Fahrt empfohlen und schließlich genehmigt worden.