

9
85

transpress

modell eisenbahner

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

Traditionspflege



**Umgeschaut
im Bw Halle P**

Mehr als 120 Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn sind in diesem Bahnbetriebswerk beheimatet. Es ist eine Dienststelle mit einer langen, aber auch bewegten Geschichte. Der erste Lokschuppen entstand bereits in den Jahren von 1840 bis 1845. Früher hatten Dampflokomotiven die dominierende Rolle. Heute gibt es nur noch zwei, die 03 1010 und die legendäre 02 0201. Beide Maschinen werden von Eisenbah-

nern des Bw mit großem Engagement – ebenso wie die E 18 31 und die E 95 02 – gepflegt. Über eine Million Kilometer Laufleistungen dieses Bw stehen heute monatlich zu Buche, 95 % davon mit elektrischer Traktion. Diesem Bw sind außerdem die Einsatzstellen Bitterfeld (V- und E-Traktion), Gerbstedt (BR 110) und Löbejün (BR 105/106) angeschlossen. 1 100 Eisenbahner gehören heute zum Bw. Halle P wurde bekannt durch zahlreiche Versuchsfahrten mit Neubau- und Rekonstruktionsfahrzeugen der DR. Erinnerung sei dabei vor allem an die 01⁵. Vorhanden sind ein Rechteckschuppen und zwei Halbrundschuppen.

- 1 Lok 132 611 vor einem der beiden Ringlokschuppen auf der Drehscheibe (1. Juni 1984).
- 2 Blick auf einen Schuppen des Bw Halle P. Auf der Drehscheibe eine Lok der BR 119 (15. Juni 1984).
- 3 Halle P ist heute eine Hochburg der E-Traktion. Daß Loks der BR 242 und 250 überwiegen, versteht sich von selbst. Ab und zu wird aber auch noch die 218 019 eingesetzt (rechts 242 204 und links 250 235, 1. Juni 1984).
- 4 Blick aus einem Schuppen des Bw, in dem auch die 03 1010, 02 0201 sowie E 95 02 abgestellt werden.
- 5 Dieser Steuerwagen 190 813 – er war zuletzt im Bw Salzwedel beheimatet – wurde Lagerraum.

Fotos: V. Emerleben, Halle (Saale)



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
34. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbilder

Mit dem historischen Befehl Nr. 8 der Sowjetischen Militär-Administration in Deutschland vom August 1945 wurde der Eisenbahnbetrieb in der damaligen sowjetischen Besatzungszone ab 1. September 1945 in die Hände des Volkes gelegt. Diesem historischen Ereignis von weitreichender Bedeutung sind nicht nur die Titelbilder der Septemбераusgabe gewidmet, sondern ebenfalls die Beiträge auf den Seiten 3 bis 7, 10 bis 17 und auf der Seite 28. Die Deutsche Reichsbahn präsentiert sich heute als leistungsfähiges Verkehrsunternehmen im Gebiete der gesamten Volkswirtschaft unserer Republik. Die Titelfotos veranschaulichen insbesondere die Entwicklung der Eisenbahn in den zurückliegenden 25 Jahren, aber auch davor. Erläuterungen dazu finden Sie auf Seite 2 dieses Heftes.

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, 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 Zei-
tschriftenkatalogen 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: 15. 8. 1985
Geplante Auslieferung: 18. 9. 1985

Verlagspostamt Berlin

Geplante Auslieferung des Heftes
10/85: 16. 10. 85

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.

modelleisenbahner

aktuell	Aufruf zum 16. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner“ 1986	25
forum	Jahre als Zugabe/Ausstellungen mit großer Resonanz DMV teilt mit/Anzeigen Freundschaft ist unser Grundprinzip	2 26/27 28

eisenbahn

aktuell	Elektrisch von Nord nach Süd Sowjetische Stellwerke der DR	14 16
kurzmeldungen	Lokeinsätze DDR	8 13
mosaik	Damals und heute Die Eisenbahn – Wegbereiter internationaler Verkehrsbeziehungen (2. Teil) Traditionspflege bei der DR	3 4 10
international	Strecke Tanvald–Harrachov	9

modellbahn

anlage	Die Harzquerbahn im Garten H0-Heimanlage	18 28
tips	Selbst gebaut Eine 24-m-Schiebebühne in den Nenngrößen N, TT und H0	20 21

Kommentiert

Jahre als Zugabe

Am 1. Juli 1985 im D 671 Berlin-Schöneweide-Dresden: Schon kurz nach der Abfahrt machte sich die Schaffnerin bemerkbar. „Die Fahrkarten bitte! – Deinen Ausweis!“ Höflich, aber bestimmt. Die Ausweiskontrolle galt Jugendlichen. „Danke.“ Alles verlief korrekt. Erstaunlich, wieviel junge Reisende den Ausweis zeigten. Kein mürrischer Ton ob der gründlichen Kontrolle. Eher war allen – auch den Nichtbeteiligten – Zufriedenheit anzusehen. Solange ich die Eisenbahn kenne – das sind immerhin rund 50 Jahre – galt: Für Kinder vom vollendeten vierten bis zum zehnten Lebensjahr sowie für jüngere Kinder, die einen Platz beanspruchen, werden Fahrausweise und Zuschlagkarten zum halben Preis ausgegeben. So steht es auch in jedem Kursbuch und Taschenfahrplan für 1985/1986 unter Reiseinformationen. Doch 29 Tage nach Inkrafttreten des Fahrplans war ungültig, was seit vielen Jahrzehnten galt. (Das genaue Datum ist leider nicht so einfach zu ermitteln.) Seit dem 1. Juli 1985 muß dieser Text etwa so lauten: Für Kinder vom vollendeten sechsten und für Jugendliche bis zum vollendeten 16. Lebensjahr, für Schüler und Studenten werden Fahrausweise und Zuschlagkarten zum halben Preis ausgegeben! Ja, man darf ein dickes Ausrufezeichen hinter diesen millionenschweren Satz setzen. Ja, man darf sich dieses Datum so einprägen, wie den Dienstbeginn einer neuen Lokomotiv-Baureihe. Neben mir saß ein junger Bürger aus der BRD im Alter von 14 Jahren. Auch er genoß, was im Mai 1985 auf dem XII. Parlament der FDJ vorgeschlagen und schon wenige Wochen danach Realität wurde. „Das spare ich ja auf dieser Fahrt fast ein Pfund“, sein Kommentar. Im D 676 auf der Rückfahrt am gleichen Tage. Ein stark besetzter Zug. Das gleiche Bild wie auf der Hinfahrt. Und doch hatte dieser historische Tag schon den Anstrich des Alltags. Ich lehne mich auf meinen Platz zurück und mache mir Gedanken. Wieviel Kinder, Jugendliche, Schüler und Studenten mögen es sein, die von dieser Regelung, die man getrost großzügig nennen darf, betroffen sind?

Wieviel Pfunde macht das im Jahr aus? Im anderen deutschen Staat gibt es bei der Bahn den Juniorenpaß, das rosarote Jahr und ähnliches geht mir durch den Kopf. Doch wieviel haben den Laufpaß, keine Lehr- und Arbeitsstelle? Von rund vier Millionen Bürgern, die von Arbeitslosigkeit betroffen sind, über 168 000 registrierte Jugendliche unter 20 Jahre! Mir kommt auch noch in den Sinn, was vor über 40 Jahren an Stellwerken, in Bahnhöfen, an Lokomotiven, auf Schritt und Tritt zu lesen war: Erst siegen – dann reisen! Räder müssen rollen für den Sieg! Unselige faschistische Vergangenheit. Realistische Gegenwart: Alles für das Wohl des Volkes! Drum werde ich mir den 1. Juli 1985, die Fahrt im D 671 gut merken. Ein interessantes Datum, seit sich die Eisenbahn bei uns in Volkes Hand befindet, ja in der 150jährigen Geschichte seines gleichen sucht.

Rudi Herrmann

Ausstellungen mit großer Resonanz

Die Kommission Öffentlichkeitsarbeit des Präsidiums des DMV der DDR behandelte auf ihrer 9. Beratung (9./10. Juli 1985 in Erfurt West) u. a. die Tätigkeit der Zeitschrift „modelleisenbahner“ im ersten Halbjahr 1985, die neue Regelung für DMV-Tauschmärkte und weitere Aufgaben in der Öffentlichkeitsarbeit im Eisenbahn-Jubiläumsjahr. Zum Programm gehörten ferner ein Erfahrungsaustausch mit der AG 4/50 Erfurt sowie der Besuch der Fahrzeugausstellung auf dem Traditionsgelände Erfurt West. Kommissionsvorsitzender Rudi Starus konnte feststellen, daß sich in allen Bezirken bisher viel Interessantes getan hat und sich die langfristige Vorbereitung bereits jetzt bewährte. Dafür sprechen z. B. die hohen Besucherzahlen der Fahrzeugausstellungen in Blankenburg

(Harz), Berlin, Wilhelm-Pieck-Stadt-Guben, Güstrow, Nossen und Erfurt West. Außerordentlich öffentlichkeitswirksam waren bzw. sind die Sonderfahrten und der Ausstellungszug des Bezirksvorstandes Magdeburg. Sinngemäß trifft das auch für die publizistische Arbeit unseres Verbandsorgans „modelleisenbahner“ zu. Auf der Grundlage fundierter Einschätzungen der Bezirksvorstände Leipzig, Dresden, Berlin und Schwerin entspann sich eine eingehende Diskussion, die sowohl der Redaktion als auch den Kommissionen Öffentlichkeitsarbeit der Bezirksvorstände wertvolle Hinweise für die künftige Arbeit gab. Den Leipziger Freunden wurde Dank und Anerkennung für die bemerkenswerte Einschätzung ausgesprochen. Augenscheinlich wurden solche Ereignisse wie der 40. Jahrestag der Befreiung vom Hitlerfaschismus, 40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand, 150 Jahre Eisenbahnen auf deutschem Boden mit spezifischen Beiträgen gewürdigt. Als reife Leistungen wurden u. a. auch die Beiträge von Peter Eickel „Das gute Beispiel“ von Helmut Behrends, Wolfgang Hensel und Gerhard Wiedau „Güterwagen deutscher Eisenbahnen“ genannt. Freund Machel betonte nochmals die Doppelfunktion solcher Artikel – Vorbild und Modell – die auch anregend für andere Veröffentlichungen sind. Das sei ein wichtiger Gesichtspunkt für die Planung der Ausgaben 1986, die nunmehr angelaufen ist. Für die Gestaltung einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung wird der XI. Parteitag der SED weitere wichtige Impulse geben. Dabei spielt der Erfahrungsaustausch im DMV eine wichtige Rolle, auch im Hinblick auf die Bezirksdelegiertenkonferenzen und den Verbandstag.

Zu den Titelfotos

V. l. n. r.: 1 – Abfahrbereiter Zug in Pritzwalk nach Putlitz, 1966; 2 – BR 132 mit Schnellzug in Halle (Saale), 1983; 3 – Lok 243 003 in Hennigsdorf 1984; 4 – Vorortzug Berlin-Lichtenberg – Werneuchen bei Ahrensfelde, 1970; 5 – Schnellzug bei Einfahrt in den Hbf Halle (Saale), 1984; 6 – Lok 103 015 mit Personenzug in Kröpelin, 1979; 7 – 106 251 mit Triebwagen der Nebenbahn Müncheberg – Buckow in Berlin-Schöneweide, 1984; 8 – Wendezug im Elbsandsteingebirge, 1980. Fotos: K. Kieper, Ahrensfelde (1 und 4); V. Ermersleben, Halle (2, 5 und 7); B. Sprang, Berlin (3); K. Brust, Dresden (8).

Herzliche Glückwünsche zum 60.

Der Generalsekretär des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR, Helmut Reinert, vollendet am 24. September 1985 sein 60. Lebensjahr. Das Präsidium des Verbandes und die Redaktion „modelleisenbahner“ sowie deren Beirat gratulieren dem Jubilar zu diesem Ehrentag sehr herzlich. Helmut Reinert wurde 1942 als Verkehrslehrling bei der Deutschen Reichsbahn eingestellt. Durch den verbrecherischen zweiten Weltkrieg mußte er die Ausbildung unterbrechen. Erst danach konnte sie unter friedlichen, aber durchaus nicht immer einfachen Bedingungen fortgesetzt werden. Danach war Helmut Reinert u. a. als Aufsicht, Fahrdienstleiter und Dienstvorsteher tätig. Anschließend im Neuerwesen eingesetzt, übernahm er ab 1961 im Ministerium für Verkehrswesen die Verantwortung für die Pioniereisenbahnen, für Lehrmittelbeschaffung und beriet einzelne Arbeitsgemein-



ten, die sich mit der Modelleisenbahn beschäftigten. Seit Gründung des DMV am 7. April 1962 ist er dessen Generalsekretär und hat hohe Verdienste beim Aufbau der inzwischen weit über die Grenzen unseres Landes geschätzten Verbandsarbeit, wofür er mit zahlreichen staatlichen Auszeichnungen geehrt wurde. Helmut Reinert ist seit frühesten Jugend mit der Modelleisenbahn eng verbunden. Wir wünschen dem Jubilar viel Gesundheit, Freude und weiterhin Schaffenskraft.

Deutscher Modelleisenbahnverband der DDR
Präsidium
Redaktion
„modelleisenbahner“
und Redaktionsbeirat

In der Mai-Ausgabe veröffentlichten wir zum gleichen Thema bereits einen Beitrag. Standen hier Bilddokumente über die Verwüstungen der Bahnanlagen durch den zweiten Weltkrieg verschiedene Aufnahmen aus der heutigen Zeit gegenüber, geben die folgenden Bilder einen Einblick in die Entwicklung.

der Technik anlässlich des Jubiläums „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand“. Bekanntlich wurde am 1. September 1945 durch den Befehl Nr. 8 der SMAD der Eisenbahnbetrieb in der damaligen sowjetischen Besatzungszone in die Hände der deutschen Eisenbahner gelegt.

Die Modernisierung der Eisenbahn war und ist seitdem eine wichtige Grundlage für ein leistungsfähiges Transportsystem in unserem Lande. Neben der Elektrifizierung als wichtigstes Rationalisierungsmittel spielen Mikroelektronik und Robotertechnik auch bei der Eisenbahn eine zunehmende Rolle.

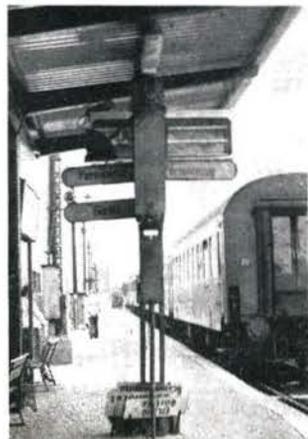
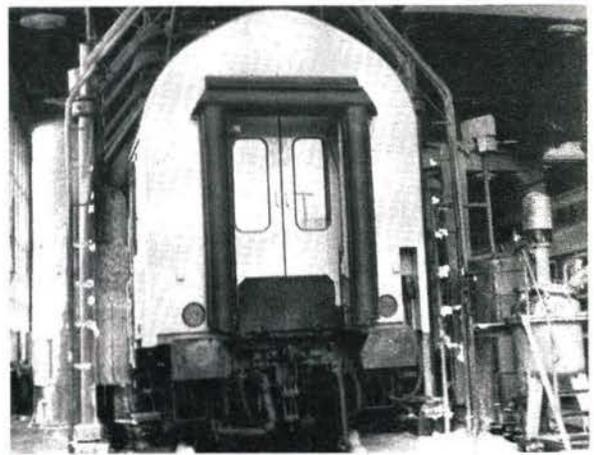
Damals und heute



Die moderne Traktion erreicht nicht nur einen höheren Wirkungsgrad bei der Zugförderung, sie ist durch die Eisenbahner auch wesentlich einfacher zu handhaben und hat in den zurückliegenden zwei Jahrzehnten entscheidend zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen des Lokomotivpersonals geführt.



Ganz abgesehen davon, daß die letzten traditionellen Abteilwagen Anfang der 70er Jahre von den Gleisen der DR verschwanden, verdeutlichen diese beiden Fotos auch etwas anderes: die Reinigung der Reisezugwagen ist heute nicht nur leichter und schneller geworden; sondern es wurden auch Eisenbahnerinnen und Eisenbahner für andere wichtige Tätigkeiten freigesetzt.



„Hampelmänner“ – sie werden immer seltener – und andere manuell zu betätigende Fahrtrichtungsanzeiger sind auf S-Bahnstationen und großen Fernbahnhöfen durch elektrisch betriebene Geräte ersetzt worden. Auch hier: Erleichterung für die Betriebseisenbahner, schnellere und optisch bessere wahrnehmbare Information für die Reisenden

Fotos: Sammlung der Politischen Verwaltung der DR (3); I. Migura, Berlin (1 und 2, 4 bis 7)



Dr. Horst Schandert, Berlin

Die Eisenbahn – Wegbereiter internationaler Verkehrsbeziehungen

2. Teil

Wir veröffentlichen in dieser Ausgabe den zweiten und letzten Teil des Beitrags von Dr. Schandert „Die Eisenbahn – Wegbereiter internationaler Verkehrsbeziehungen“. Im ersten Teil („me“ 8/85) wurde die Entwicklung der internationalen Zusammenarbeit bei den Eisenbahnen von den Anfängen dargestellt. Der Verfasser schilderte dabei auch die Entstehung und die Arbeitsweise internationaler Eisenbahnorganisationen, wie den Internationalen Eisenbahnverband (UIC). Nachdem dabei bereits auf die verantwortungsvolle Mitarbeit der Eisenbahn unseres Landes eingegangen wurde, befaßt sich der letzte Teil des Beitrags mit der Arbeit im Rat für Gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) und in der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD). Aus historischem Anlaß werden die freundschaftlichen Beziehungen zwischen den Eisenbahnern der DDR und der UdSSR überzeugend demonstriert.

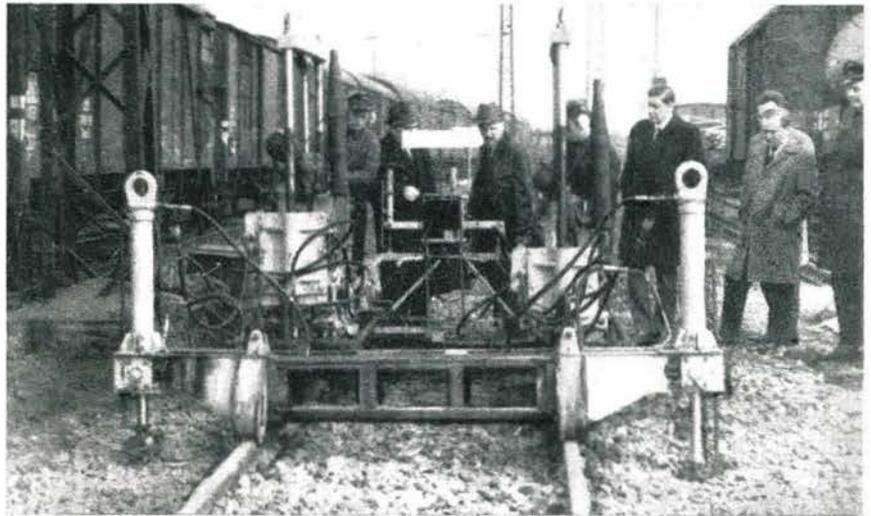
Die Mitarbeit im Rahmen des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe

Anfang Januar 1949 trafen sich in Moskau Vertreter der Volksrepublik Bulgarien, der Ungarischen Volksrepublik, der Volksrepublik Polen, der Sozialistischen Republik Rumänien, der UdSSR und der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik und vereinbarten die Bildung des „Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe“ (RGW). Die konstituierende Sitzung (1. Ratstagung) fand vom 26. bis 30. April des gleichen Jahres ebenfalls in Moskau statt (8). Die DDR wurde 1950 Mitglied des RGW. Inzwischen sind weitere Staaten in den RGW aufgenommen worden bzw. beteiligen sich an den Arbeiten dieser Organisation. Die Mitgliedsländer des RGW koordinieren mit zunehmender Effektivität seit über dreieinhalb Jahrzehnten die volkswirtschaftliche Entwicklung ihrer Länder. Ein bedeutender Schritt dabei ist die weitere Vertie-

fung und Vervollkommnung der Zusammenarbeit durch die Entwicklung der sozialistischen ökonomischen Integration der Mitgliedsländer des RGW. Ein entsprechendes Komplexprogramm wurde auf der 25. Ratstagung im Juli 1971 in Bukarest angenommen (9). Schon fünf Jahre später wurde ein weiterer wichtiger Schritt zur Vertiefung der wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit, zur internationalen Plankoordinierung und zur weiteren abgestimmten Spezialisierung und Kooperation getan.

Das geschah durch die Vereinbarung, langfristige Zielprogramme zu erarbei-

1



ten und dann schrittweise zu verwirklichen (30. Ratstagung, Berlin, Juni 1976). Sie ermöglichen eine gute prognostische Arbeit und gleichermaßen eine für alle sichtbare praktische Umsetzung.

Die Entwicklung in jüngster Zeit veranschaulicht überzeugend, daß die Zusammenarbeit im RGW für alle Beteiligten gute Früchte trägt. Dabei geht es nicht nur um die Gegenwart, sondern zunehmend um Entwicklungsrichtungen bis zur Schwelle des kommenden Jahrhunderts. Die im Juni dieses Jahres in Warschau stattgefundene 40. Tagung des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe hat diese Sachlage überzeugend verdeutlicht.

Für die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens ist im RGW die „Ständige Kommission für Transport“ (SKT-RGW) zuständig. Sie arbeitet seit 1958 und koordiniert die Perspektivpläne über die Entwicklung des Transports. Hier werden auch die Pläne für den Bau und die Rekonstruktion von Magistralen mit internationaler Bedeutung ausgearbeitet und Maßnahmen zur Sicherung des internationalen Reise- und Güterverkehrs er-

griffen. Selbstverständlich steht auch die Effektivität der Transportarbeit und die Koordinierung mit anderen Ständigen Kommissionen des RGW im Mittelpunkt der laufenden praktischen Arbeit.

Der hohe Stellenwert der Tätigkeit dieser Ständigen Kommission wird dadurch unterstrichen, daß der Minister für Verkehrswesen der DDR und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn persönlich die DDR-Delegation in der Ständigen Kommission Transport leitet. In dieser Kommission ist die Sektion „Eisenbahntransport“ neben der Sektion, die sich mit der Koordinierung der Per-

spektivpläne und mit komplexen Transportproblemen befaßt, das wichtigste Arbeitsorgan zur Lösung der vielfältigen Probleme des Transports auf der Schiene. Zeitweilige Arbeits- und Expertengruppen sowie wissenschaftlich-technische Räte unterstützen die Arbeit der Ständigen Kommission mit ihren Sektionen.

Die Grundsatzdokumente, die bisher unter Beachtung der genannten Beschlüsse der Ratstagungen des RGW auf dem Gebiet des Verkehrswesens ausgearbeitet wurden, sind

- die Hauptrichtungen und -aufgaben der Zusammenarbeit im Transportwesen;

- das Programm zur Entwicklung der Transportverbindungen;

- das langfristige Zielprogramm der Zusammenarbeit zur Entwicklung der Transportverbindungen der Mitgliedsländer des RGW mit entsprechenden Abkommen.

Diese Dokumente stellen eine abgestimmte Strategie zur Entwicklung der gegenseitig interessierenden Verkehrsverbindungen dar und reichen weit in die Zukunft. So verpflichten sich die Mitgliedsländer zur Zusammenarbeit bei der

- Vervollkommnung der nationalen Verkehrssysteme;
- Entwicklung internationaler Hauptverkehrsmagistralen;
- Erhöhung der Durchlaßfähigkeit der Eisenbahnhauptstrecken mit internationaler Bedeutung;
- Erhöhung der Kapazität wichtiger Grenzbahnhöfe, einschließlich der Schaffung leistungsfähiger Umschlagkomplexe.

Alle prognostischen Untersuchungen und die Summe gesammelter praktischer Erfahrungen besagen auch für die nahe und weitere Zukunft, daß der Eisenbahn der Hauptanteil der zu erbrin-

zügen, die Energie- und Materialeinsparung im Eisenbahnwesen, die Entwicklung des Containerverkehrs, die Vervollkommnung der Technologie der betrieblichen Arbeit der Eisenbahn, die Kooperation und Spezialisierung auf dem Gebiet der Forschung, Projektierung und Produktion von Eisenbahnsicherungs- und Fernmeldeanlagen, die zielgerichtete Vereinheitlichung, Typisierung und Standardisierung perspektivischer Eisenbahnfahrzeuge und die Anwendung moderner Methoden der Rechentechnik zur Beschleunigung der Güterbeförderung, der Platzreservierung sowie zur Vervollkommnung des

Prozeß internationaler sozialistischer Arbeitsteilung. Unter diesen Bedingungen konnte die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens ein beachtliches Niveau erreichen.

Der Gemeinsame Güterwagenpark (OPW)

Ein beredtes Zeugnis für die qualitative Entwicklung der Verkehrsbeziehungen über Ländergrenzen hinweg ist die internationale Transportorganisation zur gemeinsamen Nutzung von Eisenbahngüterwagen (OPW – russ. Obstschijs Park Wagonow). Der OPW begann mit



1 Weiterentwickelte Kleinstopfmachine der DR im Erprobungseinsatz auf dem Güterbahnhof Halle (Saale) im Jahre 1967 in Anwesenheit von Experten der ČSD

2 Eine in Forschungs- und Produktionskooperation DR – ČSD im Jahre 1985 hergestellte Grabenräumereinheit

3 Ein Teil der geschlossenen und offenen Güterwagen der DR wurden bereits vor der Arbeitsaufnahme des OPW für den gemeinsamen Güterwagenpark vorbereitet. Diese inzwischen historische Aufnahme entstand am 25. Mai 1964 während der Beschriftungsarbeiten in Leipzig-Wahren.



Systems der wissenschaftlich-technischen Information und Prognose. Die für alle Bereiche der Volkswirtschaft bestehende Aufgabe, den Aufwand konsequent zu reduzieren, kann natürlich bei den internationalen Verkehrsbeziehungen nicht ausgeklammert werden. Wie im Binnenverkehr gilt auch hier, den Transportbedarf auf das gesellschaftlich unbedingt notwendige Maß zu beschränken, optimal zu verteilen und den betrieblichen Aufwand zur Bewältigung der Transporte durch Rationalisierung weiter zu reduzieren. (12)

Betrachtet man die Entwicklung des RGW und die Mitwirkung unseres Staates insgesamt, wird deutlich, daß in den internationalen Wirtschaftsbeziehungen wesentliche qualitative Veränderungen vor sich gegangen sind. Unter den Bedingungen unserer Zeit ist die Lösung vieler wichtiger Probleme im Rahmen eines Landes entweder unmöglich oder zumindest wenig effektiv. Die internationale Wirtschaftsintegration ist zur Gesetzmäßigkeit der gesellschaftlichen Entwicklung geworden. Innerhalb des RGW wurde sie zu einem geregelten

ständigem Sitz in Prag am 1. Juli 1964 mit der Arbeit. Grundlage hierfür war ein am 21. Dezember 1963 abgeschlossenes Abkommen zwischen den Regierungen Bulgariens, Ungarns, der DDR, Polens, Rumäniens, der UdSSR und der ČSSR.

Die Wagen, die von den Mitgliedern zur gemeinsamen Nutzung zur Verfügung gestellt wurden, bleiben Eigentum der jeweiligen Eisenbahnunternehmen, stehen aber allen Mitgliedern zur Verfügung. Sie haben die Kennzeichnung OPW erhalten. Durch diese internationale Kooperation, die es in einem solchen Umfang und mit dieser Qualität im internationalen Eisenbahntransport noch nie zuvor gegeben hat, werden die Waggonleerfahrten entscheidend reduziert. Selbstverständlich erhöht sich dadurch auch der Waggonumschlag und die Effektivität der Auslastung. Das Grundprinzip der Arbeitsweise besteht darin, daß die Teilnehmerländer so viele Güterwagen des Gemeinsamen Parkes nutzen können, wie sie in diesen Park eingebracht haben. In den mehr als zwei Jahrzehnten des Bestehens dieses internationalen Parkes hat sich diese Einrichtung bewährt. Un-

genden Transportleistungen zugeordnet bleibt. So erklärt sich, daß zunächst mit dem Zeithorizont 1990 weitere Maßnahmen zur stabilen Netzentwicklung der Eisenbahn realisiert werden. Dazu gehören für die Territorien der Mitgliedsländer des RGW

- der Neubau von 2 100 km und die Rekonstruktion von 9 500 km Eisenbahnstrecken;
- die Elektrifizierung von 6 300 km Eisenbahnstrecken;
- die Ausrüstung von 7 500 km Strecken mit automatischem Streckenblock. (11)

Weitere Schwerpunkte sind der Einsatz schnellfahrender „Interpreß“-Reise-

ter Berücksichtigung der Interessen aller Teilnehmerbahnen wurde der „Gemeinsame Park“ an gedeckten und offenen Güterwagen laufend erweitert. Die Leistungsparameter konnten erhöht werden, beispielsweise in bezug auf die zulässige Geschwindigkeit. Der Rat des OPW (das höchste Leitungsorgan) konnte die wichtige Frage der Regulierungsmethode den Gegebenheiten anpassen und wichtige Beschlüsse zur Erhöhung der Einbringungsanteile der am Abkommen beteiligten Länder sowie zur Leistungssteigerung fassen. Heute erfolgt mehr als zwei Drittel des gesamten internationalen Gütertransports der Teilnehmerländer in Wagen des Gemeinsamen Parkes, eine überzeugende Demonstration nutzbringender internationaler Kooperation.

Die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Auf der Grundlage eines Beschlusses zuständiger Minister wurde 1956 für die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens sozialistischer Länder die „Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen“ (OSShD – russ. Organizacija sotrudnitschestwa shelesnych dorog) gebildet. Sie nahm ihre Arbeit am 1. September 1957 auf. Die sozialistischen Eisenbahnverwaltungen Europas und Asiens und seit 1966 auch die Eisenbahnen der Republik Kuba verständigen sich in dieser Organisation über eine Vielzahl von Fragen der technischen Zusammenarbeit und des internationalen Personen- und Güterverkehrs. In dieser Organisation werden auch Aufgaben des Kraftverkehrs, des Straßenwesens und der Verkehrssicherheit als oftmals tangierende Probleme zur Eisenbahn behandelt. Ständiger Arbeitssitz des Komitees der OSShD ist Warschau, das leitende Organ die Ministerkonferenz. Zur Erfüllung der Aufgaben hat das Komitee Kommissionen und Arbeitsgruppen gebildet, die fach- und aufgabenbezogen wirksam sind.

Das 1957 angenommene und 1962 ergänzte Statut sieht als Hauptaufgabe die „Organisierung der Ausarbeitung der rationellsten internationalen Verkehrswege“ vor sowie die Entwicklung der Grenzübergangsbahnhöfe und „die Abstimmung der Fragen, die mit dem Bau und der Rekonstruktion von Eisenbahnstrecken und Autostraßen mit internationaler Bedeutung verbunden sind“. Dazu gehören auch „Studium und Abstimmung von Fragen bezüglich der Garabite, der Fahrzeuge, des Oberbaus, der Sicherungsanlagen, der Signale und der Betriebsvorschriften...“ (13).

Am 16. Oktober 1962 wurde in Moskau ein Protokoll unterzeichnet, welches den Charakter und die Formen der Zusammenarbeit zwischen dem RGW und der OSShD regelt. Es wird dadurch gesichert, daß die Arbeitspläne gegenseitig koordiniert und abgestimmt und Doppelarbeiten vermieden werden. Die internationale Kooperation der OSShD ist im Interesse ihrer Mitglieder weitreichend und schließt auch Abstimmungen und Vereinbarungen mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) ein. Diese Zusammenarbeit spiegelt sich auch in Gemeinsamen Gruppen der OSShD und UIC wider, so auf dem Gebiet der numerischen Codierung. Eine Hauptaufgabe der OSShD besteht darin, die Geschäftsführung über den internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (SMPS) und den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS) gemäß Regierungsabkommen von 1951 wahrzunehmen. Einheitlich für die sozialistischen Länder wird hierbei die durchgehende Abfertigung und Beförderung von Reisenden und ihres Gepäcks ebenso geregelt wie der internationale Gütertransport mit einheitlichen Frachtbestimmungen. Die Notwendigkeit zum letzteren ergibt sich schon daraus, daß die Eisenbahnen für Verlust, Verderb und Beschädigung des Frachtgutes von der Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung der Waren an den Empfänger verantwortlich sind. Nur höhere Gewalt, unabwendbare Ereignisse und bestimmte Haftungsausschließungsgründe heben diese Verantwortlichkeit auf.¹

Eine weitere Hauptaufgabe der OSShD besteht in der Vereinheitlichung betrieblicher Vorschriften und in der Vervollkommnung technologischer Prozesse. Schließlich dürfte man als dritte Zuordnung bei den Hauptkomplexen die laufende Realisierung zwei- und mehrseitiger Vereinbarungen und langfristige Abstimmungen sehen.

Das leitende Organ der OSShD, die Mi-

¹ Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr gibt es bereits seit 1893 (CIM – frz. – Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer) und über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr seit 1928 (CIV – frz. Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer).

Am 1. Mai 1985 trat das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in Kraft (COTIF – frz. – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires). Die DDR gehört zu den Signatarstaaten. Die bisher geltenden Übereinkommen CIM und CIV sind damit am 1. Mai 1985 aufgehoben worden. Das COTIF ist Rechtsnachfolger der früheren Übereinkommen CIM und CIV geworden. (14) Die COTIF-Mitgliedsstaaten bilden die neue „zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)“ (frz. – Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires). Im Eisenbahnverkehr untereinander wenden die DDR und die anderen sozialistischen Staaten das SMPS und SMGS an.

nisterkonferenz, hat bereits 1984 und auch im Mai dieses Jahres schon Akzente für die Tätigkeit des Komitees der OSShD im Zeitraum bis 1990 gesetzt. Mit hoher Verantwortung wird sowohl bei den Mitgliedsbahnen als auch in den einzelnen Kommissionen daran gearbeitet, das Arbeitsprogramm 1986–1990 verantwortungsbewußt aufzustellen. Besondere Priorität haben dabei

- die Verbesserung des internationalen Personen- und Güterverkehrs,
- die Einführung automatischer Reservierungssysteme,
- die Koordinierung der Beförderungsaufgaben,
- die wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit auf den Gebieten der Eisenbahntechnik und der Betriebsführung.

Im Komitee der OSShD, in den Kommissionen und Arbeitsgruppen sowie bei allen Expertenberatungen leistet die Deutsche Reichsbahn eine verantwortungsbewußte schöpferische Arbeit. Sie hat einen hohen Anteil daran, daß sich das Niveau der internationalen Zusammenarbeit laufend erhöht hat und weitere Voraussetzungen geschaffen werden, daß dieser Trend auch in der vor uns liegenden Periode beibehalten wird.

Eisenbahner der DDR und der UdSSR auf Dauer freundschaftlich verbunden

Die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens vollzieht sich nicht nur durch die Mitarbeit in weltweiten Organisationen und durch den Abschluß multilateraler Vertragswerke. Die Zusammenarbeit mit der Sowjetunion hat sich zu einer tragenden Säule unserer bilateralen Verkehrsbeziehungen entwickelt.

In diesen Wochen ist die Erinnerung an den 40. Jahrestag der Übergabe der Eisenbahnen in Volkes Hand besonders lebendig. Sie verbindet sich dabei nicht nur mit dem historischen Datum des 1. September 1945, sondern mit der sich seitdem entwickelten Freundschaft und Verbundenheit zwischen den Eisenbahnern der DDR und der UdSSR. Aus der Begegnung mit den Befreiern unserer Heimat in den Maitagen des Jahres 1945 wurde die Unterstützung und Hilfe beim Aufbau der Eisenbahn in unserem Land nach dem verhängnisvollen Krieg, den der deutsche Faschismus entfesselt hatte. Aus den Helfern wurden Freunde. Diese Freundschaft durchdringt inzwischen alle Sphären unseres Lebens und ist ein Grundpfeiler unserer gesellschaftlichen Entwicklung geworden.

Im Rückblick auf diese Zeitepoche kann man einschätzen, daß sich die moderne Entwicklung der Betriebsführung und aller Dienstzweige der Deutschen Reichsbahn auf dieser Grundlage vollzog. Als Mitglied der ersten Delegation von Baueisenbahnern der DDR hatte der Verfasser vor nahezu drei Jahrzehnten in der Sowjetunion die Möglichkeit, Techniken und Technologien des Eisenbahnbaues kennenzulernen und studieren zu können. Mit gutem Recht kann man heute sagen, daß die Vermittlung der gesammelten Erfahrungen durch die sowjetischen Freunde

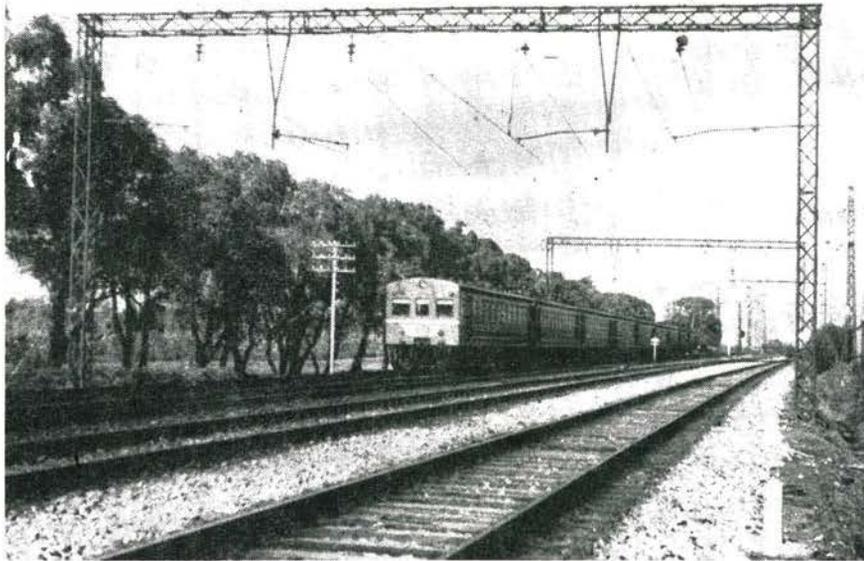
allen anderen Dienstzweigen. Hochleistungsfähige Diesellokomotiven aus der Sowjetunion waren die Grundlage für den ersten notwendigen Traktionswechsel in den 60er und 70er Jahren. Wichtige Bauelemente der Sicherungs- und Fernmeldetechnik kamen zum Einsatz. Schon 1954 nahm in Anwesenheit sowjetischer Eisenbahner die erste Dispatcherleitung der Deutschen Reichsbahn ihren Dienst auf. Das System der Betriebsführung wurde unter Beachtung der Erfahrungen bei den sowjetischen Staatsbahnen weiter entwickelt und ausgebaut. Bereits im Jahre 1950 wurden

optimierung, des Korrosionsschutzes und der Sicherungstechnik konnten gute Kooperationsbeziehungen abgerechnet werden.

Spezialistendelegationen beider Länder unterbreiteten im Ergebnis durchgeführter Studien und Untersuchungen wertvolle Anregungen, u. a. auch bei der Vorbereitung des Eisenbahnfahrverkehrs zwischen der DDR und der UdSSR.

Gegenwärtig wird beiderseitig die Forschungskoooperation bis zum Jahr 1990 erarbeitet. Besonders wertvoll ist dabei, daß die abgestimmte gemeinsame Themenbearbeitung immer mehr an Bedeutung gewinnt. Verkürzung der Bearbeitungszeiten, effektive Arbeitsergebnisse und die gemeinsame Nutzung vorhandener Ressourcen sind dabei lohnende Ziele. Solche Komplexe wie die Überwachung des Wagenparks und die Zugsteuerung mit Hilfe moderner Rechenmethoden, rationelle Konstruktionen von Stahlbetonfahrleitungsmasten sowie Maßnahmen auf dem Gebiet des Einsatzes von Gleisbaumaschinen werden dazugehören.

Die Arbeit an gemeinsamen Projekten, der laufende Erfahrungsaustausch, die Übereinstimmung unserer gesellschaftlichen und fachlichen Interessen stärken und fördern die sich immer tiefer entwickelnde Freundschaft. Das Wichtigste aber ist wohl, daß diese Freundschaft zur Herzensache der Menschen wurde und sich von Generation zu Generation fortsetzt. In diesem Sinne zu wirken, ist Anliegen und Verpflichtung zugleich.



4 Die Moskauer elektrische Vorortbahn – ein schnelles, zuverlässiges und beliebtes Verkehrsmittel, das im Umkreis von über 200 km um die sowjetische Hauptstadt den Nahverkehr bewältigt. Die Aufnahme entstand Ende der 50er Jahre.

Fotos: Verfasser (1 und 4); Archiv (3); DR-FEW Blankenburg (Harz) (2)

an uns der Grundstein dafür war, daß ab Anfang der 60er Jahre der Übergang von der schweren manuellen Arbeit im Gleisbau zur teil- und vollmechanisierten Gleisverlegung und Streckeninstandhaltung eingeleitet werden konnte. Die Arbeit mit sowjetischen Kleinmechanismen wurde ebenso alltäglich, wie die vollmechanisierte Reinigung des Schotterbettes und die hochmoderne Verlegung von Gleisjochen mit Hilfe sowjetischer Gleisjochverlegekräne. Schienen des Typs R 65 aus der Sowjetunion schufen die Voraussetzung, daß die Magistralen des Streckennetzes der Deutschen Reichsbahn immer leistungsfähiger ausgebaut werden konnten.

Ähnlich vollzog sich die Entwicklung in

zwischen den Verkehrsministerien der DDR und der UdSSR Regelungen über den Personen- und Güterverkehr zwischen beiden Ländern getroffen. Am 21. Februar 1955 traf der erste durchgehende Expreßzug aus Moskau in der Hauptstadt der DDR ein und im April 1970 fuhr der erste Containerzug als Versuchsfahrt von Berlin in die sowjetische Metropole. Auch auf dem Gebiet der Forschungskoooperation vollzieht sich ein tiefgreifender Wandel. Praktiker, Ingenieure und Wissenschaftler beider Länder stützen sich dabei auf vielfältige Erfahrungen der gemeinsamen Arbeit in den vergangenen Jahren.

Bedeutende Forschungskomplexe konnten in letzter Zeit mit gegenseitiger Unterstützung erfolgreich abgeschlossen werden. Auf dem Moskauer Versucherring wurden Konstruktionselemente des Gleisbaus aus der DDR erprobt. Eine sonst notwendig gewesene Langzeiterprobung in den Gleisen der Deutschen Reichsbahn konnte dadurch entfallen. Auch auf den Gebieten der Transport-

Quellenangaben

- (8) Autorenkollektiv: 30 Jahre RGW Staatsverlag der DDR, Berlin 1979, S. 12, 34
- (9) Autorenkollektiv: Dokumente RGW; Staatsverlag der DDR, Berlin 1971, S. 5ff, S. 140ff
- (10) Autorenkollektiv: Lexikon RGW, VEB Bibliographisches Institut, Leipzig 1981, S. 218
- (11) Dietrich Witt: Die Reduzierung des Transportaufwandes – eine strategische Grundfrage auch der internationalen Zusammenarbeit im Verkehrswesen; DDR Verkehr (18) 1985, 6, S. 164 – Zeitschrift für komplexe Fragen der Leitung und Planung des Verkehrswesens; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, DDR – Berlin
- (12) Dietrich Witt: ebenda, S. 162f
- (13) Statut der OSShD, Artikel 1, Pkt. 1, 2 und 4
- (14) Viktor Kolloch, Lothar Krink: „COTIF – das neue Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr“ DDR Verkehr (18) 1985, 4, S. 99

Lok- einsätze

Bw Cottbus

Lokbestand: 52 8010, 52 8072, 52 8122, 52 8163, 52 8197, 52 3548; 44 1106, 44 1537, 44 2225, 44 2546 (alle 44er k)

Umläufe: Drei Maschinen sind täglich eingesetzt, eine Maschine dient als Reserve.

KBS 222: N 11.07 Uhr ab Co, 11.30 Uhr an Pi ab 12.50 Uhr, 13.05 Uhr an Ta ab 13.27 Uhr, 13.38 Uhr an Jl ab 14.22 Uhr, 14.40 Uhr an Wf ab 15.54, 15.17 Uhr an Wf ab 18.00 Uhr, 18.16 Uhr an Jl ab 18.53 Uhr, 19.05 Uhr an Ta ab 19.18 Uhr, 19.30 Uhr an Pi ab 22.20 Uhr, 20.42 Uhr an Co.

KBS 210: N 11.06 Uhr ab Co, 11.36 Uhr an C ab 13.21 Uhr, 14.04 Uhr an Fiw ab 14.54 Uhr, 15.05 Uhr an Hf ab 15.42 Uhr, 15.50 Uhr an Dk; Ng 7.28 Uhr an Dk ab 8.22 Uhr, 8.38 Uhr an Trö ab 9.05 Uhr, 9.15 Uhr an Be; Ng 10.05 Uhr ab Be, 10.18 Uhr an Schö ab 10.34 Uhr, 10.46 Uhr an Dk; Ng 14.07 Uhr ab Dk, 14.21 Uhr an Trö ab 15.03 Uhr, 15.13 Uhr an Be; Ng 16.01 Uhr ab Be, 16.14 Uhr an Schö ab 16.43 Uhr, 16.55 Uhr an Dk ab 17.52 Uhr, 18.03 Uhr an Hf ab

19.15 Uhr, 19.24 Uhr an Dk.
Legende: Co – Cottbus, Pi – Peitz, Ta – Tauer, Jl – Jamlitz, Wf – Weichensdorf, C – Calau, Fiw – Finsterwalde, Hf – Hengersdorf, Dk – Doberlug-K., Trö – Tröbitz, Be – Beutersitz, Schö – Schönborn
Sei. (Anfang Juli)

Est W.-P.-Stadt Guben

Lokbestand: 52 8008 (Raw), 52 8036 (k), 52 8038 (E), 52 8085 (Raw), 52 8090 (k), 52 8093 (E), 52 8110 (k), 52 8116 (k), 52 8121 (E), 52 8190 (E)

Umläufe: KBS 220: N 11.36 Uhr ab Co, 11.49 Uhr an Mf ab 12.38 Uhr, 12.53 Uhr an PiO ab 13.32 Uhr, 14.07 Uhr an WPGu; Ng 13.54 Uhr ab WPGu, 14.32 Uhr an PiO ab 15.37 Uhr 15.52 Uhr an Mf ab 16.50 Uhr 17.01 Uhr an Co; Dg 18.07 Uhr ab Co, 18.58 Uhr an WPGu; Ng 8.05 Uhr ab WPGu, 8.44 Uhr an PiO ab 9.18 Uhr, 9.33 Uhr an Mf ab 10.21 Uhr, 10.32 Uhr an Co.
Legende: Co – Cottbus, Mf – Merzdorf, PiO – Peitz Ost, WPGu – Wilhelm-Pieck-Stadt Guben
Sei (Ende Juli)

Bw Seddin

Lokbestand: 44 1053 (abg.) 44 1090 (abg.), 44 1305 (Raw),

44 1601 (Hzl), 44 2221 (Raw), 52 1662 (Raw), 52 8170 (abg.), 52 8178 (ex Brandenburg – E) Di. (Anfang Juli)

Bw Dresden

Lokbestand: 50 2407 (Z-Park), 50 3565, 50 3636, 50 3661, 50 3673, 50 3694 und 86 1056. Nicht genannt sind die hier beheimateten Eisenbahnmuseumswagen. Die Loks 50 3361 und 50 3673 wurden Mitte Juli zu einem Heizlokeinsatz in das Raw Dresden überführt. Die 86 1056 rangiert im Raw Dresden.
Sta. (Ende Juli)

Bw Nossen

Ergänzungen zu „me“ 7/85, S. 14
50 3551 und 50 3657 wurden im Mai 1985 an das Bw Glauchau abgegeben. Die Kesselfrist der 50 1002 läuft im Dez. endgültig ab. Über die erneute Aufarbeitung ist noch nicht entschieden. 50 3581 wurde für den weiteren Einsatz als Hzl in Nossen vorbereitet.
Sta. (Ende Juli)

Bw Hoyerswerda

Lokbestand: 35 1019 (Denkmal), 44 2115 (Hzl, ex Saalfeld), 52 8004, 52 8009, 52 8037, 52 8046, 52 8058, 52 8083,

52 8109 (ex Kamenz) und 52 8198.

Umläufe: täglicher Einsatz vier Dampfloks!
Hw ab 7.06 Uhr (51661), Ny an 8.30 Uhr; Ny ab 10.31 Uhr (64234), Hw an 13.10 Uhr. Hw ab 11.50 Uhr (Lzz), Knr an 11.55 Uhr; Knr ab 12.45 Uhr (73236), Hw an 12.58 Uhr; Hw ab 13.51 Uhr (Lzz), Skl an 13.55 Uhr; Hw ab 13.51 Uhr (Lzz), Skl an 13.55 Uhr; Skl ab 14.50 Uhr (an 73207), Hw an 14.55 Uhr; Hw ab 16.13 Uhr (53286), Sn an 16.56 Uhr; Sn ab 17.51 Uhr (71285), an Bk 17.57 Uhr. Hw ab 11.37 Uhr (64245), Bos an 13.25 Uhr; Box ab 14.05 Uhr (64246) Hw an 16.23 Uhr; Hw ab 11.06 Uhr (61294), Hc an 12.04 Uhr; Hc ab 12.46 Uhr (73205), Lta an 12.56 Uhr; Lta ab 13.23 Uhr (73206), Hc an 13.33 Uhr; Lzz Hc – Sw; Sw ab 14.21 Uhr (61295), Ru an 14.29 Uhr; Ru ab 17.19 Uhr (61295), Hw an 19.11 Uhr. Ru ab 8.35 Uhr (64244), Hw an 10.21 Uhr.
Legende: Hw – Hoyerswerda; Ny – Niesky; Box – Boxberg; Knr – Knappenrode; Skl – Schwarzkollm; Lta – Lauta; Hc – Hohenbocka; Sw – Schwarzbach; Ru – Ruhland; Sn – Senftenberg; Bk – Brieske; Sdt – Saabrod; Spe – Spreewitz; Ew – Elsterwerda.
Ru. (Ende Juni)

Nachbemerkungen der Redaktion

In den Ausgaben 1 bis 4/85 brachten wir eine Beitragsfolge über den Eisenbahnunfall am 22. Dezember 1939 in Genthin. Der Autor, Herr Joachim Grothe aus Caputh, hatte nach mühevollen Recherchen umfangreiches einschlägiges Archivmaterial ausgewertet und kommentiert, so daß erstmals eine umfangreiche Darstellung über den Unfallhergang und die vermuteten Unfallursachen veröffentlicht werden konnte. Ziel dieser Veröffentlichung war es, wie Herr Grothe einleitend schrieb, „diese Dunkelstelle in der Geschichte des Eisenbahnwesens auf unserem sozialistischen Staatsgebiet nach bestem Wissen aufzuhellen“. Die Ausführungen über die Eisenbahnkatastrophe in Genthin regten zahlreiche Leser an, sich mit dieser Thematik zu beschäfti-

gen und aufgrund eigener Fachkenntnisse und Erfahrungen ihre Meinungen gegenüber der Redaktion zu äußern. Wir haben uns sehr über die unerwartet starke Resonanz gefreut und glauben, daß sie auch dem Autor trotz zum Teil gegenteiliger Auffassungen zu seinen Mutmaßungen über die Unfallursachen Genugtuung bereitet. Das offenkundige Interesse am Unfallgeschehen in Genthin und seinen Folgen hatte uns bewegt, obwohl seit der Erstveröffentlichung bereits eine längere Zeit verstrichen war, im Heft 12/84 Bemerkungen des Herrn Erich Preuß abzurufen, in denen er sich u. a. gegen die von Herrn Grothe vertretene und ausführlich begründete Meinung wandte, daß mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit „eine durch die bestehende Inversionswetterlage bedingte beginnende Vergiftung des Lokführers durch Rauchgase, insbesondere Kohlenmonoxid“, zum Unfall geführt habe, und dem Lokführer des D 180 die volle Schuld am Unfall beimaß. Diesen Standpunkt hatten auch andere Leser vertreten; wir wollten sie auch deshalb – und weil wir

unsere Aufgabe darin sahen, zur Meinung auch die Gegenmeinung zu publizieren – den Lesern nicht vorenthalten. Nun haben die Bemerkungen des Herrn Preuß erneut für Diskussionsstoff gesorgt, so daß sich über das Für und Wider gewiß noch längere Zeit streiten ließe. Das liegt jedoch nicht in unserer Absicht. Die noch vorhandenen Akten enthalten über einige Zusammenhänge keine genügend konkreten Angaben, und zum Teil sind die Aussagen der beteiligten Betriebseisenbahner widersprüchlich, so daß ein Streitgespräch kaum neue Erkenntnisse bringen würde und demnach letztlich fruchtlos bliebe. Der Zweck der Veröffentlichungen wurde u. E. erfüllt, wir haben ihn bereits genannt. Im großen Zusammenhang und detailliert hat Herr Grothe den Hergang des Eisenbahnunfalls Genthin beschrieben, die zum Unfall führenden Fehlhandlungen und Begleitumstände aus seiner Sicht geschildert, die politischen Hintergründe bei der Untersuchung der Unfallursachen und bei der Strafverfolgung genannt. Darin liegt das unbenannte Ver-

dienst des Autors, dem wir an dieser Stelle nochmals danken möchten. Wir bedanken uns bei dieser Gelegenheit auch bei Herrn Preuß und allen anderen Lesern, die sich schriftlich, fernmündlich und in Gesprächen in der Redaktion so rege an der Diskussion beteiligt haben, die wir hiermit als abgeschlossen betrachten. Im Ergebnis des Meinungsaustausches bliebe lediglich noch zu vermerken, daß es in Anbetracht des Bemühens des Herrn Grothe, zur weiteren Aufhellung der Unfallursachen beizutragen, unnötig war, die Mutmaßungen des Autors als „kühne Spekulation“ zu bezeichnen. Außerdem möchten wir zur Richtigstellung darauf hinweisen, daß in den Ausführungen des Herrn Grothe nicht die Rede davon war, der schuldige Lokführer des D 180 hätte aufgrund der meteorologischen Situation eigentlich freigesprochen werden müssen.
Die Redaktion