12
85

transpress

modell eisenbahner

150 Jahre deutsche Eisenbahnen

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

Magdeburg bleibt unvergeßlich

Drei Eisenbahnfahrzeug-Ausstellungen wurden 1985 anläßlich des Jubiläums „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" organisiert: in Berlin, Erfurt und Magdeburg. Über letztere soll auf dieser Seite berichtet werden.

Vom 24. August bis 1. September 1985 waren auf dem Gelände des Bw Magdeburg 25 Triebfahrzeuge zu sehen. 40 081 Besucher, darunter 16 116 Kinder, wurden gezählt – eine beachtliche Resonanz in der Öffentlichkeit. Beliebt waren vor allem die 1 250 Fahrten mit der 65 1047 auf der Vorführstrecke. Zwei Tatsachen ließen diese Veranstaltung zu der wohl bisher bemerkenswertesten dieser Art werden:

Alle Eisenbahnfahrzeuge wurden so aufgestellt, daß ausreichend Platz zum Fotografieren war. Auf der Drehscheibe präsentierten sich innerhalb kurzer Zeitabschnitte verschiedene Lokomotiven. Was aber besonders erwähnenswert ist: Das Bw Magdeburg wurde eine Woche für diese Ausstellung „freigestellt" – eine Leistung, die durch das Engagement zahlreicher Eisenbahner mit Hilfe einer Sondertechnologie möglich war. Dafür sei allen Beteiligten herzlich gedankt.

1

2

3

4

5

1 Vor der Drehscheibe (v. l. n. r.): 95 6676, 78 009 und 95 1027

2 Bisher auf nur wenigen Fahrzeugausstellungen zu sehen: die 24 004, hier auf der Drehscheibe.

3 Als Vertreterin der leistungsfähigen Güterzug lokomotiven wurde 44 1623 ausgestellt.

4 Besonderes Interesse erweckte bei den Besuchern die 19 017. Sie war übrigens bis 1967 als Bremslok in Betrieb und gehört seitdem zu den Eisenbahnmuseumsfahrzeugen.

5 Eine Rarität besonderer Art ist der Triebwagen 186 257. 1935 in Bautzen gebaut, gehört er seit 1951 zum Bestand des Bw Magdeburg und wird für Sonderzwecke genutzt.

Fotos: R. Steinke, Magdeburg (1 bis 3); W.-D. Machel, Potsdam (4 und 5)

modell eisenbahner

inhalt

12/85

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
34. Jahrgang

transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leser meinen, schreiben und antworten	2
	DMV teilt mit/Anzeigen	32/33
literatur	Rezensionen	34

eisenbahn

aktuell	Eisenbahn-Jubiläumsjahr war erfolgreich	3
	7. Fotowettbewerb	12
kurzmeldungen	Lokeinsätze	16
mosaik	Zur Geschichte des Eisenbahnerberufes	4
	Amateurfilmwettbewerb „Eisenbahn"	6
	Die Pioniereisenbahn Görlitz	7
historie	Elektrisch ans „Thüringer Meer"	9
	Der Oberauer Tunnel – Aufbau und Abbruch	14
	Verstaatlichungen ausgewählter Eisenbahnen	17
	Jubiläumsveranstaltung	27
sonderfahrt	Thüringen-Rundfahrt 1985	10

modellbahn

aktuell	16 Tage Modellbahn	20
	XXXII. Internationaler Modellbahnwettbewerb in Trutnov	35
anlage	Über 10 Brücken nach Steinigerode	29
tips	Die Eisenbahn-Pyramide	22
	Nebenbahn-Empfangsgebäude in der Nenngröße H0	30
vorbild – modell	Der ADLER-Zug	24

Titelbild
Die vorliegende Ausgabe ist aus aktuellem Anlaß dem 150jährigen Bestehen der ersten Eisenbahn auf deutschem Boden gewidmet. Am 7. Dezember 1835 wurde bekanntlich die Strecke Nürnberg – Fürth mit dem legendären ADLER eröffnet. Ein mit Dieselmotoren angetriebenes Modell dieser Lok gehört zum Bestand der Pioniereisenbahn Görlitz, über die wir auf den Seiten 7 und 8 dieses Heftes berichten.
Foto: J. Migura, Berlin

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
Hansotto Voigt, Dresden
Dr. Manfred Zimmermann, Sonneberg

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 13. 11. 1985
Geplante Auslieferung: 17. 12. 1985

Verlagspostamt Berlin

Geplante Auslieferung des Heftes 1/86: 23. 1. 1986

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 Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Leser meinen...

Dankeschön!
Die diesjährige Sonderfahrt des Bezirksvorstandes Berlin am 12. und 13. Oktober hat bei vielen Teilnehmern großen Anklang gefunden. Ich denke dabei nur an die „Mini-Lokschau" im Bahnbetriebswerk Brandenburg. Eine solche Fahrt zu organisieren, das ist sicherlich keine leichte Aufgabe. Vielleicht hätten sich trotzdem bessere Fotohalte wie in Döberitz Nord, Görden und Golzow Nord finden lassen!
Ein besonderes Dankeschön gebührt aber den Frauen, die uns so nett im Büfettwagen versorgten. In Erinnerung an den selbstgebackenen Kuchen wäre nur noch zu wünschen, daß man als „normaler" Reisender bei der MITROPA ähnlich verwöhnt werden sollte...
R. Dittrich, Teltow

Kleine Züge für die Solidarität
Bereits seit 1973 überweisen wir Geldbeträge auf das Solidaritätskonto. Damals geschah das noch vereinzelt. Seit 1974 nutzen wir ein Schaufenster des Bahnhofs Wismar, und im Dezember gingen unsere kleinen Züge auf Solidaritätskurs. Wir waren aber mit der damaligen Gestaltung nicht zufrieden und bauten in elf Monaten die jetzige Anlage (siehe auch „me" 3/85). Es wurden 35,2 m Gleis verlegt und elf Weichen eingebaut. Je nachdem können zwei bis sechs Züge fahren. Am 7. Dezember 1978 ging diese Anlage in Betrieb. Bis jetzt sind über 40 000 Mark auf das Solidaritätskonto überwiesen worden!
Viel Arbeit und Mühe war erforderlich, bis es soweit war. Auch heute noch bereitet uns manches Ersatzteil Kopfzerbrechen. Schließlich müssen wir auch auf den schonenden Umgang mit der Anlage verweisen. Die Schäden sind manchmal nicht unerheblich. Doch wir werden weiterarbeiten, weil wir meinen, für die Solidarität kann man nicht genug tun. Es würde uns freuen, wenn sich unserer Initiative noch mehr AG anschließen.
AG 8/13, Wismar

In eigener Sache

Das Jahresinhaltsverzeichnis 1985 erscheint erst im Heft 2/86.
Redaktion „modelleisenbahner"

Leser schreiben...

Speisewagen war in Genf
Der im Heft 10/85 auf Seite 3 gezeigte MITROPA-Speisewagen war zwar hauptsächlich für die gastronomische Betreuung vorgesehen, wurde aber aus ganz besonderem Anlaß als Ausstellungsobjekt gewählt. Er diente seinerzeit der Delegation der DDR unter Leitung des damaligen Außenministers, Dr. Bolz, als sie zur Außenministerkonferenz nach Genf fuhr. Eine vor dem Wagen aufgestellte Texttafel wies auf dieses Ereignis hin.
Obering. H. Bartsch, Berlin

Reisen mit der Bahn
Im Jubiläumsjahr der Eisenbahn hat die Sektion Allgemeine Körperkultur der BSG Rotation Berlin Mitte ihr Reiseprogramm auf dieses Ereignis eingestellt. Im Frühjahr ging es in den Harz mit der Harzquerbahn, der Selketalbahn und der Rübelandbahn. Die zweite Fahrt führte uns nach Saalfeld und Sonneberg, anschließend über Eisfeld, Hildburghausen nach Meiningen. Demnächst stehen noch Arnstadt, Schleusingen, Suhl und Oberhof, Neustadt (Dosse), Brandenburg, Belzig, Altenburg und Zwickau auf dem Programm.
G. Haselan, Eggersdorf

Altmärkische Geschichten
Bis zur Einstellung des Schienenverkehrs zwischen Stendal und Arendsee konnten Reisende, die spätabends noch zu den Orten an dieser Strecke gelangen wollten, auf dem Stendaler Hauptbahnhof in einen Triebwagen einsteigen. Er fuhr – für eine Kleinbahn recht bemerkenswert – gegen 21.45 Uhr ab und zukkelte gemütliche zwei Stunden an 17 Ortschaften vorbei zu dem fast 50 km entfernten Altmarkstädtchen. In den 50er Jahren war es überhaupt die einzige Möglichkeit, zu dieser Stunde noch Arendsee zu erreichen, wenn man mit den Abendzügen aus Magdeburg oder Berlin kam. Ich habe damals diese Verbindung häufig genutzt und stand eines Abends in dem vollbesetzten Wagen mit im vorderen Führerstand. Wir näherten uns der Station Rochau Nord, ich glaube, zu jener Zeit hieß sie noch Schartau. Es war eine Bedarfshaltestelle. Reisende, die einsteigen wollten, hatten sich also dem Personal des herannahenden Zuges rechtzeitig bemerkbar zu machen. Der Triebwagenführer drosselte die Geschwindigkeit, gab Signal, und fuhr, da auch niemand aussteigen wollte, langsam am menschenleeren, unbeleuchteten Bahnsteig und der kleinen aus Brettern gebauten Wartehalle vorbei. Mir schien es, als stünde jemand hinter diesem Häuschen. Da kam auch schon der Schaffner nach vorn gesaust: „Fahre bitte zurück, ich glaube, da wollte jemand mit!"
Gesagt, getan, der Triebwagen stoppte, rollte an die 100 Meter zurück. „Wollen Sie mit?" Und die Antwort: „Ich, nein, ich wollte nur sehen, ob meine Frau mitgekommen ist."
Ende der 50er Jahre, als es auch auf den altmärkischen Kleinbahnen noch kräftig dampfte, wollten wir von Arendsee aus einen Ausflug nach Gardelegen unternehmen. Das war damals noch über Salzwedel – Kalbe (Milde) möglich, und so verlangten wir die entsprechenden Fahrkarten.
„Nach Gardelegen fährt man über Stendal", wurde uns von einem älteren Eisenbahner hinter dem Schalter recht nachdrücklich erklärt. Dabei war die Verbindung über Stendal gar nicht so ideal. Wir hätten 3.16 Uhr ab Arendsee fahren müssen, aber wer steht in den Ferien schon freiwillig so zeitig auf? Und der nächste Zug wäre erst um 14.21 Uhr in Gardelegen gewesen, zu spät für einen Urlaubsbummel durch eine fremde Stadt. So aber konnte man um 6.28 Uhr ab Arendsee fahren, um 11.51 Uhr in Gardelegen anzukommen. Verständlich, daß wir darauf bestanden. Nur, für diese Verbindung gab es keine gedruckten Fahrkarten. Sollte das der Grund für die Reiseroute über Stendal gewesen sein? Verbissen suchte der Kollege aus seinem dicken Buch die Strecken 209 g, 210 m und 208 b heraus und rechnete zusammen. Das Ergebnis brachte ihn jedoch vollends aus der Fassung und gipfelte in der lauthals geäußerten Feststellung: „Donnerwetter – und noch eine Mark billiger!"
Dr. K.-D. Gellerich, Strausberg

Leser antworten...

Druckfehler – oder falsch lokalisiert?
Im Heft 5/1985 wurden auf S. 9 mehrere Werklokomotiven vorgestellt. Einige Aufnahmen stammen aus meiner Heimat, und da ich als Merseburger Eisenbahnfreund die meisten Motive kenne, sind mir einige Unstimmigkeiten aufgefallen.
So entstand beispielsweise Abb. 1 nicht in Buna, sondern am beschrankten Bahnübergang in Beuna. Auf dem links zu erkennenden Gleis sind meistens ein Kohlenstapler, eine V 200 sowie Werkloks des BKK Geiseltal zu sehen, die in den Tagebau Lörsen bzw. in die Brikettfabriken Beuna oder Braunsbetra fahren.
Die auf dem Foto dargestellte Lok fährt in Richtung Merseburg, also nach Buna.
Abb. 3 zeigt ein Motiv aus der Brikettfabrik Beuna. Übrigens soll in Großhayna seit fast 15 Jahren keine Kohle mehr gefördert werden. Dort befindet sich nur noch das „Raw" des Braunkohlenkombinats.
A. Tille, Merseburg

Am 23. November 1985 verstarb plötzlich und unerwartet das langjährige Mitglied des Präsidiums unseres Verbandes

Genosse Dipl.-Ing.-Ök. Helmut Übelhör

Träger des Ordens Banner der Arbeit, der Verdienstmedaille der DDR und der Deutschen Reichsbahn sowie der Ehrennadel des DMV in Gold.
Wir verlieren in ihm einen stets einsatzbereiten Funktionär, der sich hervorragende Verdienste um die Entwicklung unseres Verbandes erworben und zu einem engen freundschaftlichen Zusammenwirken mit der Modellbahnindustrie der DDR beigetragen hat.
Wir werden unseren Freund Helmut Übelhör stets ein ehrendes Gedenken bewahren.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium

Eisenbahn-Jubiläumsjahr war ereignisreich

Beeindruckende Würdigung in Dresden

Der Rückblick auf historische Ereignisse des Jahres 1945 und die 150. Wiederkehr des Tages, an dem am 7. Dezember 1835 von Nürnberg nach Fürth die erste deutsche Eisenbahn fuhr, gab auch der Redaktion unserer Zeitschrift Anlaß, in vielfältiger Form diese Jubiläen zu würdigen.

Eisenbahner kamen zu Wort und berichteten von ihren Erlebnissen beim Aufbau des Eisenbahnwesens nach dem verhängnisvollen faschistischen Krieg und von der Hilfe, die uns sowjetische Freunde gewährten.

Mehrere Autoren belegten überzeugend die Entwicklung der Eisenbahn unseres Landes zu einem bedeutenden hochleistungsfähigen Verkehrsunternehmen. Nicht zu übersehen war dabei auch die Verbundenheit der Menschen zu ihrer Bahn.

Die Rationalisierungskonferenz im September, durchgeführt im Raw „Roman Chwalek", Eisenbahn-Fahrzeugausstellungen in der Hauptstadt und in mehreren Bezirksstädten, die Sonderausstellung im Verkehrsmuseum Dresden, die traditionellen Modellbahnausstellungen, u. a. auch in den Ausstellungsräumen des Berliner Fernsehturms und weitere vielfältige Veranstaltungen führten nicht nur die Fachleute, sondern auch viele Eisenbahnfreunde zusammen. Es wurde deutlich, daß sich die Eisenbahn in der DDR gut entwickelt hat und daß alles Progressive in unserem Staat bewahrt wird.

Die bedeutende Rolle, die der Wissenschaft und Technik im zunehmenden Maße zukommt, verdeutlichte eine wissenschaftliche Konferenz, die die Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" in Zusammenarbeit mit dem Zentralen Forschungsinstitut des Verkehrswesens der DDR am 27. und 28. November 1985 in Dresden aus Anlaß der Eisenbahnjubiläen durchführte. Im Mittelpunkt stand die Bedeutung der Eisenbahnen für den Fortschritt der Gesellschaft sowie die Ausbildung, Weiterbildung und Forschung für das Eisenbahntransportwesen. Anerkannte Wissenschaftler referierten zu spezifischen Themen, wie

- Eisenbahn und Volkswirtschaft
- Moderne Tendenzen in der Technologie des Eisenbahntransports
- Der Eisenbahnbau im Blickwechsel neuer Erkenntnisse
- Neue Erkenntnisse beim Bau, Einsatz und in der Instandhaltung von Schienenfahrzeugen.

Das besondere Interesse an dieser Konferenz kam schon allein durch die Anwesenheit von mehr als 100 ausländischen Teilnehmern zum Ausdruck.

Zu einem gesellschaftlichen Höhepunkt der Feierlichkeiten in der Deutschen Demokratischen Republik aus Anlaß des 40. Jahrestages der Übergabe der Eisenbahnen in Volkes Hand und des 150jährigen Bestehens deutscher Eisenbahnen gestaltete sich eine Festveranstaltung des Ministeriums für Verkehrswesen am 28. November 1985 in der Semperoper Dresden. Der festliche Abend war mit einer künstlerisch beeindruckenden Opern-Gala verbunden.

Repräsentanten der Partei- und Staatsführung, an der Spitze Alfred Neumann, Mitglied des Politbüros des ZK der SED und 1. Stellvertretender Vorsitzender des Ministerrats der DDR, namhafte Vertreter gesellschaftlicher Organisationen und aller Bereiche der Volkswirtschaft nahmen an dieser Festveranstaltung teil. Zu den Gästen gehörten außerdem hochrangige Vertreter europäischer Eisenbahnen. Vor ihnen und den Eisenbahnerdelegationen aller Reichsbahndirektionen zeichnete der Minister für Verkehrswesen der DDR und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Otto Arndt, ein eindrucksvolles Bild der Geschichte des sozialistischen Eisenbahnwesens in der DDR. Überzeugend wurde deutlich, daß alle humanistischen und revolutionären Traditionen in der 150jährigen Geschichte der Eisenbahnen in unserem Land eine gute Heimstatt gefunden haben.

Auf dem Festakt in der Dresdner Semperoper dankte der Minister allen Eisenbahnern in der DDR für ihre disziplinierte und pflichtbewußte Arbeit. Wenige Monate vor dem XI. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands nahmen die Teilnehmer die Gewißheit mit nach Hause, daß die Eisenbahn in der DDR ein sich weiter vorwärts entwickelnder Verkehrszweig ist, in dem alle eine gesicherte Perspektive haben.

h.s./wdm.

Die weltberühmte Semperoper: gebaut von 1838 bis 1841, nach einem Brand 1869 mit Abweichungen vom ursprünglichen Plan neu errichtet, am 13. Februar 1945 durch einen Luftangriff zerstört und nach dem Wiederaufbau am 13. Februar 1985 der Öffentlichkeit übergeben.
Am 28. November 1985 fand hier die Festveranstaltung des Ministeriums für Verkehrswesen anläßlich des Jubiläums „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" statt.
Foto: K.-E. Zimmer, Berlin

Prof. Dr. sc. oec. Elfriede Rehbein

– Studium der Geschichte und der Wirtschaftswissenschaften an der Universität Leipzig. Promotion zum Dr. rer. oec. 1953 an der Hochschule für Verkehrswesen Dresden, zum Dr. rer. oec. habil. 1958 an der Universität Halle mit Arbeiten zur preußischen bzw. deutschen Eisenbahngeschichte.

– Seit 1952 in Lehre und Forschung an der Hochschule für Verkehrswesen tätig; 1958 Berufung zum Professor. Wissenschaftsdisziplin: Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte. Inhaber des gleichnamigen Lehrstuhls.

– Von 1954 bis 1974 nebenamtlich Direktor des Verkehrsmuseums Dresden. Mitglied des Nationalen Museumsrates der DDR und des ICOM (Internationaler Museumsrat als Organisation der UNESCO). Mitglied des Board der IATM (Internationale Vereinigung der Transportsmuseen).

– Gegenwärtig Dekan der Fakultät für Gesellschaftswissenschaften an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" und Leiter des Wissenschaftsbereichs Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte.

– Etwa 160 Veröffentlichungen zu historischen und aktuellen Problemen des nationalen und internationalen Verkehrswesens, darunter:

Einbaum-Dampflok-Düsenklipper, Urania-Verlag, 1.–3. Auflage 1969, 1971 und 1974 (Leiter des Autorenkollektivs) Oldtimer auf Schienen, Urania-Verlag, 1. und 2. Auflage 1981 und 1982
Zu Wasser und zu Lande. Ein Streifzug durch die Geschichte des Verkehrswesens, Leipzig 1984
Unterwegs durch die Jahrtausende, Urania-Verlag 1985 (Leiter des Autorenkollektivs)
Deutsche Eisenbahnen 1835–1985, transpress-Verlag 1985 (Leiter des Autorenkollektivs)

Mitarbeit u. a. bei folgenden Titeln:
Uns gehören die Schienenwege – Festschrift zum 125jährigen Bestehen der Eisenbahnen in Deutschland, transpress-Verlag 1960
Schmalspurbahn-Archiv, transpress-Verlag, 1. und 2. Auflage 1980 und 1982

Im Druck:
Klassiker auf Schienen, Urania-Verlag

Zur Geschichte des Eisenbahnerberufs

Prof. Dr. sc. oec. Elfriede Rehbein, Dresden

Die Geschichte der deutschen Eisenbahnen umfaßt 1985 eineinhalb Jahrhunderte, in denen dieses Verkehrsmittel für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung außerordentlich vielseitig genutzt wurde. Mit Hilfe der Eisenbahnen setzte sich die kapitalistische Fabrikproduktion durch, mit ihr realisierten die deutschen Imperialisten ihre ökonomische und politische Expansion im nationalen und internationalen Rahmen. Die Eisenbahnen spielten außerdem bei der Vorbereitung und während der beiden verheerenden Weltkriege unseres Jahrhunderts eine wichtige Rolle für die herrschende Klasse. Erst in den letzten vier Jahrzehnten konnten sie unter veränderten gesellschaftlichen Bedingungen in unserer Republik neue Aufgaben bei der Förderung der sozialistischen Wirtschaft und der Erfüllung staatlicher Aufgaben übernehmen.

Bei der Würdigung der Eisenbahnentwicklung stehen naturgemäß Bau und Betrieb dieses bis heute in der Deutschen Demokratischen Republik wichtigsten Verkehrsträgers im Vordergrund des Interesses. Weniger ist allerdings in diesem Zusammenhang bekannt, unter welchen Bedingungen die Menschen arbeiteten, deren Tätigkeit wir das Entstehen und Funktionieren des modernen Massentransports auf dem Lande zu verdanken haben. Die Angaben darüber sind für die historischen Zeiträume auch wesentlich geringer als die offiziellen Mitteilungen über alle anderen Eisenbahnprobleme. Dennoch finden sich manche interessanten Einzelheiten über die Arbeit unserer Eisenbahner in den vergangenen Jahrzehnten. Vor allem zu deren beruflicher Entwicklung sollen im folgenden einige Angaben herausgegriffen werden.

Körperliche Schwerstarbeit und Akkordsystem

Der Eisenbahnbau erforderte erstmalig in Deutschland eine erhebliche Konzentration von Arbeitskräften, die den Schienenweg einschließlich aller erforderlichen Hochbauten herzustellen hatten. Tausende von ungelernten Arbeitskräften zogen in der Hoffnung zu den Baustellen, dort den nötigen Lebensunterhalt für sich und ihre Familien verdienen zu können, den sie durch die kapitalistischen Veränderungen auf dem Lande und in der Stadt sonst nicht mehr finden konnten. Die Arbeit war körperlich sehr schwer, und bei einer täglichen Arbeitszeit zwischen 12 und 16 Stunden (letztere vor allem im Sommer) mußten die Arbeiter ein Höchstmaß an physischer Kraft leisten. Vor allem bei den Erdbewegungen wurde im Akkordsystem gearbeitet, das damals in den Fabriken noch fast unbekannt war. Mit der Spitzhacke wurde der Boden gelockert und danach ausgeschaufelt. Von Hand auf Karren verladen, wurde das Erdreich anschließend von je zwei „Zottelknechten" abgefahren (den Schultergurt, mit dem der Wagen gezogen wurde, nannte man Zottel). Der Lohn für diese Knochenarbeit war mehr als

bescheiden, zumal die Arbeiter in der Regel noch Abgaben an ihren „Schachtmeister" zu leisten hatten, der sie für einen bestimmten Streckenabschnitt einstellte. In Scheunen, Ställen oder Hütten untergebracht, wurden die Eisenbahnbauarbeiter gegen verhältnismäßig hohe Preise ungenügend verköstigt. Sie hatten außerdem praktisch keinerlei medizinische Versorgung, auch nicht bei den häufigen Arbeitsunfällen bzw. anderen Erkrankungen. Die raschen Fortschritte des Eisenbahnbaus trotz dieser schwierigen Bedingungen zeugen vom Grad der Ausbeutung der Eisenbahnbauarbeiter, die in nicht wenigen Fällen den gesellschaftlichen Fortschritt mit ihrer Gesundheit oder gar ihrem Leben bezahlen mußten.

Neben zehntausenden ungelernten Arbeitskräften, die das hauptsächliche Kontingent für den Eisenbahnbau stellten, wurde erstmalig auch in größerem Umfang ingenieurtechnisches Personal erforderlich, da die bisherigen Handwerkserfahrungen nicht ausreichten, um den Eisenbahnbau mit seinen vielfältigen, völlig neuartigen Anforderungen zu beherrschen. Für spezielle Aufgaben wurden außerdem andere Berufsgruppen herangezogen, wie z. B. Bergleute für den Tunnelbau.

Neue Berufsgruppen kamen hinzu

Der beginnende Eisenbahnbetrieb bedingte das Entstehen zahlenmäßig starker neuer Berufsgruppen. Schon die ersten statistischen Erhebungen des Vereins Deutscher Eisenbahnbahnverwaltungen aus dem Jahre 1850 wiesen unter den Beschäftigten, einschließlich der Verwaltungskräfte, immerhin 118 Berufsgruppen aus. Deren Aufgliederung auf die einzelnen Bahnen läßt zugleich interessante Rückschlüsse hinsichtlich ihres technischen Niveaus zu. Meldeten (von insgesamt 37) die größeren Bahngesellschaften z. B. jeweils mehrere Ingenieure, so wiesen neun kleinere überhaupt keinen aus. Signalwärter beschäftigten in diesem Jahr nur fünf Bahnen; ein Zeichen für die noch relativ geringe Dichte des Verkehrs. Telegrafisten wurden gleichfalls nur von acht Bahnen angegeben, obgleich die elektrische Telegrafie seit dem Ende der 40er Jahre erfolgreich für die Zugsicherung genutzt wurde. In der Statistik des Jahres 1852 wurden erstmals 315 Bremser bei den deutschen Eisenbahnen angeführt. Es läßt sich heute nicht mit Bestimmtheit feststellen, ob die Zahl tatsächlich nicht größer war oder nur die entsprechenden Meldungen fehlten. In jedem Falle zeigt sich die zunächst noch ungenügende Lösung dieser für Sicherheit und Geschwindigkeit des Eisenbahnverkehrs unerläßlichen Voraussetzungen. Dabei sei angemerkt, daß beispielsweise die Bremser unter schwierigen Bedingungen arbeiteten. Auf ihrem der Witterung voll preisgegebenen Sitz auf dem Dach des Wagens mußten sie auf ein Zeichen des Lokomotivführers die Bremsen mit Einsatz ihrer vollen Körperkraft so betätigen, daß eine möglichst gleichmäßige Bremswirkung erreicht und kein Wagen abgerissen wurde.

In den folgenden Jahrzehnten vermehrte sich bei den Eisenbahnen vor allem die Zahl der im operativen Dienst Beschäftigten. Um 1879 entfielen mehr als 40 % der Eisenbahner auf Bahnwärter und Weichensteller sowie 28 % auf das Zugpersonal. Erwähnt seien für die letzte Gruppe die Zugschaffner, deren Dienst nicht ohne Gefahren war, da sie bis zum Aufkommen der Durchgangswagen während der Fahrt ihren Dienst ausüben mußten, indem sie außerhalb der Wagen auf den – im Winter oft vereisten – Laufbrettern von Abteil zu Abteil gingen.

Alle Eisenbahner der mittleren und unteren Berufsgruppen wurden lange Zeit ausschließlich in der Praxis ausgebildet. Sie wurden während ihrer Tätigkeit mit den Dienstvorschriften vertraut gemacht und eigneten sich die ansonsten erforderlichen Kenntnisse während des Arbeitsprozesses an. Eine Ausnahme bildeten die Lokomotivführer, die unter den im Zugdienst Tätigen zweifellos die kompliziertesten Aufgaben zu erfüllen hatten. Die ersten Lokführer waren erfahrene englische Maschinisten, die zusammen mit den Lokomotiven „importiert" worden waren und in der Regel die ersten deutschen Kräfte ausbildeten. Der Anzulernende mußte dazu drei Monate auf der Lokomotive mitfahren. Besondere Kenntnisse wurden von dem künftigen Lokführer zunächst nicht verlangt. Er mußte ein „geschickter, thätiger, aufmerksamer, fleißiger und muthiger Arbeiter ... und von Lernbegierde beseelt... (sein)". Während seiner Arbeit als Heizer wurde er vom Lokführer mit praktischen Erfahrungen der Bedienung der Lok, aber auch mit dem gültigen Reglement sowie den Vorschriften über den Dienst bei Güterzugfahrten vertraut gemacht. Die Heraushebung des Gütertransports erfolgte deshalb, weil zunächst meist nur gemischte Züge gefahren wurden. Nach Ablauf der dreimonatigen Lehrzeit wurde der Kandidat zunächst noch nicht eingesetzt, sondern frühestens nach einem Jahr Praxis. Im Rahmen der Prüfung war je eine Probefahrt vor dem Maschinenmeister und vor einem leitenden Ingenieur des Maschinenamtes zu absolvieren. Mit dem rasch steigenden Betriebsumfang der Eisenbahnen gestaltete sich die Ausbildung verständlicherweise immer komplizierter, blieb jedoch immer Teil der praktischen Arbeit. Dabei reduzierte sich zwar in der Folgezeit die Anzahl der statistisch geführten Berufsgruppen, bis 1870 beispielsweise schon auf 80, jedoch erhöhte sich in der Praxis die differenzierte Tätigkeit in den Dienststellen. Das ergab sich zwangsläufig aus den raschen technischen Fortschritten und den wachsenden Leistungsanforderungen an die Eisenbahnen. Sie führten gleichzeitig zu einer erhöhten Verantwortung der Eisenbahner für die ihnen in immer größeren Dimensionen anvertrauten Personen, Güter und Transportmittel. Außerdem forderte die Sicherheit des Verkehrs von ihnen eine straffe Disziplin, die durch gesetzliche Vorschriften durchgesetzt wurde.

Beamte im Dienste der Gesellschaft

Vor allem durch die Verstaatlichung der deutschen Eisenbahnen seit der Mitte der 70er Jahre wurde der soziale Status der Eisenbahner berührt. Sie wurden zu einem großen Teil in ein Beamtenverhältnis überführt, das durch sein hierarchisches Gefüge eine langfristige Bindung der Arbeitskräfte an die Eisenbahnen und zugleich die erforderliche Ausbildung von Fachkräften sicherte. Die Eisenbahnbeamten korrumpierte man durch einige Vorteile in ihrer sozialen Stellung, wie Unkündbarkeit (mit Ausnahme politischer und krimineller Vergehen), gesichertes Einkommen, Zulagen und Nebenbezüge, Ruhegehälter usw. Als „Gegenleistung" für diese Vorzüge wurde von den Beamten bedingungslose Unterordnung unter die Staatsdoktrin gefordert, absolute Abstinenz von politischer Betätigung – es sei denn im Sinne der herrschenden Klasse. Nur eine „tadellose Führung" garantierte dem Eisenbahner die genannten Rechte. Wenn man weiß, daß in Preußen um die Jahrhundertwende jeder 90. Wähler ein Eisenbahner war – dessen Familienmitglieder nicht mitgerechnet – so wird das Interesse des Staates an ihnen ganz offensichtlich. Natürlich war außerdem zu berücksichtigen, daß die Eisenbahner auch erheblichen Einfluß auf politische und militärische Verkehrsaufgaben hatten und das reibungslose Funktionieren aller wirtschaftlichen Beziehungen direkt von der Tätigkeit der Eisenbahner berührt wurde.

Entsprechend ihren Aufgaben im Betrieb waren die Beamten streng nach

höheren, mittleren und unteren Diensten getrennt. Vor allem die unteren Beamten lagen mit ihren Einkommen häufig unter den Löhnen der Arbeiter und damit unter dem Existenzminimum. Die gesicherte Dienststellung und die – wenn auch geringe – Versorgung im Alter waren dennoch für sie ein Anreiz, solche Nachteile in Kauf zu nehmen.

Technische Entwickung forderte bessere Qualifizierung

Die höheren beruflichen Anforderungen an die Eisenbahner spiegelten sich in einer verbesserten Ausbildung wider. Allgemein wurden die Anlern-, Lehr- oder Vorbereitungszeiten erhöht und zunehmende Anforderungen an die geistigen und körperlichen Voraussetzungen der Bewerber gestellt. Die Prüfungsvorschriften wurden verschärft und der Inhalt der Prüfungen erweitert. So mußten die Lokführer Ende des 19. Jahrhunderts vor Zulassung zur Prüfung eine abgeschlossene Lehre als Schlosser oder Schmied und eine mindestens eineinhalbjährige Ausbildung als Lokheizer sowie eine Dienstzeit im Rangierbetrieb nachweisen. Zusätzlich wurde eine exakte Kenntnis der zu befahrenden Strekken vorausgesetzt. Die Prüfung wurde jetzt von einer Kommission abgenommen. Sie schloß den Nachweis technischer Kenntnisse, die Beherrschung aller einschlägigen Vorschriften und Probefahrten ein. In der Folgezeit wurden die Prüfungsbestimmungen noch ergänzt, z. B. durch Verlängerung der Ausbildungszeit auf zwei Jahre, die Festlegung eines Mindestalters (25 bzw. 31 Jahre) und umfangreichere theoretische und praktische Kenntnisse. So verlangten die Sächsichen Staatsbahnen nach 1911 von den Lokführeranwärtern die betriebstechnische Untersuchung einer Lokomotive, in die absichtlich Fehler eingebaut worden waren.

Der Trend erhöhter Qualifikationsanforderungen setzte sich seit den 20er Jahren unseres Jahrhunderts fort. Die Ursachen dafür lagen auch jetzt wiederum in den technischen Fortschritten; es sei hier nur auf die Elektrifizierung und den Einsatz von Triebfahrzeugen mit Verbrennungsmotor verwiesen. In nicht wenigen Fällen ergaben sich dabei vergleichsweise schärfere Qualifikationsanforderungen als in der Industrie. Sie resultierten aus dem oft höheren technischen Ausstattungsgrad des einzelnen Arbeitsplatzes sowie aus der Tatsache, daß die ständige Ortsveränderung der im operativen Dienst Tätigen die berufliche Selbständigkeit der Eisenbahner erhöhte. Mit den technischen Veränderungen ergab sich außerdem die Notwendigkeit beruflicher Differenzierung, wie für Lokführer auf Elektro- und Dieseltriebwagen, aber auch beim Einsatz von Großraumwagen und Wagen mit Selbstentladevorrichtungen.

Seit der Bildung der Deutschen Reichsbahn 1920 wurden weiterhin noch vorhandene Unterschiede in der Ausbildung der Eisenbahner beseitigt und in größerem Umfange eigene Einrichtungen für die Berufsausbildung geschaffen, desgleichen für eine ständige Weiterbildung vor allem der Beamten im mittleren und höheren Dienst. Letztere mußten jetzt für bestimmte Dienststellungen eine akademische Ausbildung nachweisen. Die bevorzugten Richtungen waren dabei neben technischen Disziplinen Jura und Nationalökonomie. Die sozialen Unterschiede in der Beamtenhierarchie wurden durch derartige Maßnahmen weiter verschärft.

Dieser kurze, zwangsläufig lückenhafte Überblick vermittelt trotz allem einen Eindruck von den zahlreichen Einflüssen, die den Eisenbahner bis heute formten. Er zeigt, daß stets hohe Anforderungen an seine Qualifikation gestellt wurden. Sein disziplinierter beruflicher Einsatz war Voraussetzung für die zuverlässige Arbeit der Eisenbahnen, wobei sein sozialer Status nur in wenigen Fällen der beruflichen Verantwortung entsprach. Eine grundsätzliche Veränderung dieses Mißverhältnisses wurde erst in den vergangenen vier Jahrzehnten erreicht; seitdem sich die Eisenbahn in Volkes Hand befindet.

Amateurfilmwettbewerb „Eisenbahn"

Anfang 1984 hatten das Ministerium für Verkehrswesen (MfV) und dessen Amateurfilmclub (AFC) zu einem nationalen Amateurfilmwettbewerb anläßlich des diesjährigen Eisenbahnjubiläums aufgerufen. Eingereicht wurden daraufhin 52 Filme mit einer Gesamtspieldauer von über acht Stunden. Die besten sind am 19. und 20. Oktober 1985 dargeboten sowie preisgekrönt worden.

Die zweitägige Retrospektive eröffnete Staatssekretär im MfV Dr. Heinz Schmidt mit einigen persönlichen Erinnerungen aus dem Alltag eines Eisenbahners und umriß damit zugleich den bedeutungsvollen Abschnitt deutscher Eisenbahngeschichte nach der Befreiung vom Hitlerfaschismus sowie beim Aufbau des sozialistischen Verkehrswesens. Diese erste Leistungsschau der Amateurfilmer zum Thema Eisenbahn widerspiegelte nicht nur einige wichtige Etappen aus der 150jährigen Geschichte der Eisenbahn, sondern auch bei aller Einmaligkeit eines solchen Wettbewerbs die Breite filmerischen Volksschaffens. Denn die Eisenbahn scheint nach wie vor ein beliebtes Objekt für Fotografen sowie Filmfreunde zu sein...

Von den 52 eingereichten Streifen liefen 47 im Wertungsprogramm. Der im Sonderprogramm enthaltene Film „150 Jahre Eisenbahn – von der ADLER bis zum Berlin-Expreß" des AFC des MfV eröffnete die überaus vielseitige Schau.

Nach Meinung der Jury überwogen bei den bisweilen 20 Minuten langen Beiträgen Reportagen. Zu sehen waren aber ebenfalls einige wirkungsvolle Animationsfilme, obwohl leider noch nicht alle Genres bzw. Themen gleichermaßen vertreten wurden. Und trotzdem mußte man bei vielen faszinierend fotografierten Szenen eines vermissen: die gestalterische Idee! Sicherlich wird dies später bei ähnlichen Veranstaltungen nicht mehr so offensichtlich sein – sowie Musik, Kommentar und Film eine Einheit bilden.

Folgende Streifen wurden preisgekrönt:

1. Preis: „Ein fauchender Zwerg" vom FDJ-Filmstudio Zwenkau, ein überzeugend gestalteter Film über den Molly.

2. Preis: „Unterwegs auf Schienen" vom AFS Stativ Dresden, ein Film, der die Eisenbahn als Transportmittel und den Alltag eines Triebfahrzeugführers zeigt.

3. Preis: „Fliegender Kran im Einsatz" von Gärtner/Leonhardt, Dresden; eine aktuelle Reportage.

Mit Anerkennungspreisen bedacht wurden die „Liebeserklärung" (Sass, Potsdam-Babelsberg), „Alte Bahn ganz nah" (Görbing, Pritzwalk), „Mit der Pioniereisenbahn durch den großen Garten" (Frohberg, Dresden), „Liebe alte Bimmelbahn" (Illing, Potsdam-Babelsberg) und „Benny ist doch der Erste" (G. Eichler, Wernigerode). Des weiteren gingen sechs Sonderpreise an die Amateurfilmer. Dabei verdient der Streifen „Traditionspflege" (AFS KKH Perleberg) Anerkennung, zeigt er doch die mühselige Arbeit bei der Modernisierung von Schmalspurwagen.

Den Sonderpreis des transpress-Verlages und unserer Redaktion erhielt „...einmal im Jahr" (BFS Werkzeugfabrik Altenburg), ein Film über eine Gartenbahn! Wir erfuhren vom Kameramann Hans-Werner Müller, der noch dazu kein Modellbahner ist und zufällig eine solche Bahn im Nachbargarten entdeckte, daß für den 16-mm-Film (6:40) 90 Meter Film in zehn Stunden belichtet werden mußten. Heute nur noch soviel: Wir beabsichtigen, noch ausführlicher über die Geschichte dieses Filmes zu berichten. An dieser Stelle sei abschließend den rührigen Organisatoren dieser beiden Filmtage gedankt, und insbesondere Kollegen G. Müller vom AFS des MfV.

me

Christine Marakanow, Görlitz

Die Pioniereisenbahn Görlitz

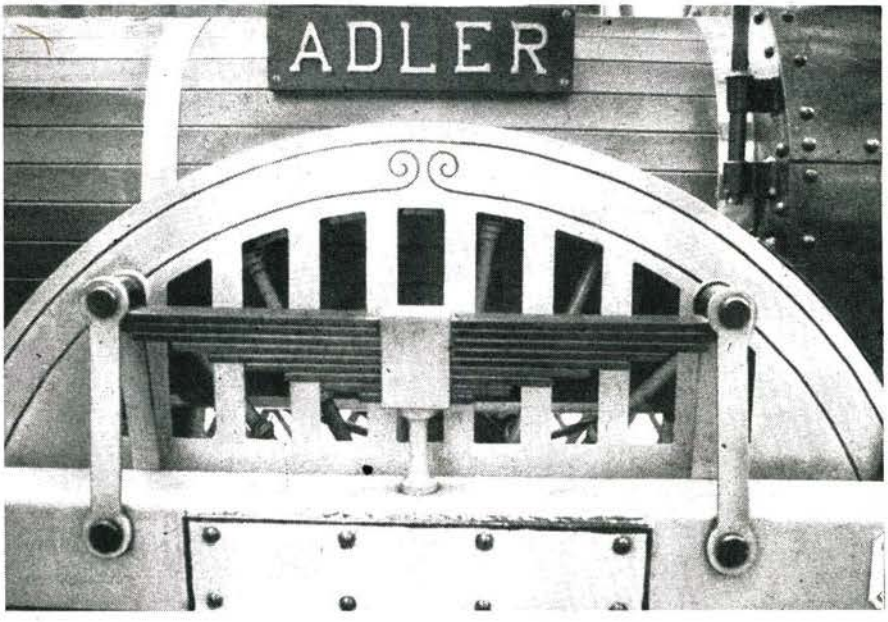
Mit dem ADLER seit neun Jahren auf kleiner Spur

Der ADLER wurde von Stephenson als 118. Maschine in der Lokfabrik von Newcastle (England) gebaut und kam in Holzkisten verpackt im Jahre 1835 auf dem Schiffswege ins damalige Königreich Bayern. Der Werkmeister William Wilson begleitete den Transport, baute die Maschine zusammen und fuhr damals als fürstlich bezahlter Lokomotivführer gemeinsam mit dem Heizer Johann Georg Hyronimus, als Herrscher über das Feuerroß, auf dem ADLER.
Diese Lokomotive zog den Eröffnungszug über die Ludwigsbahn, der ersten deutschen Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth.
Wohl nur wenige Gäste des Görlitzer Parks der Thälmannpioniere wissen heute um diese Geschichte des Oldtimervorbilds, hat es doch im Görlitzer ADLER – einer modifizierten, verkleinerten Nachbildung der Stephenson-Lok – einen würdigen Nachfolger gefunden.
Dieser ADLER hat nach nur 15 Monaten Bauzeit vor mehr als neun Jahren seine Jungfernfahrt angetreten, genau am Kindertag des Jahres 1976. Viele Freunde hat die Görlitzer Pioniereisenbahn seitdem gefunden. Doch manches Erwähnenswerte aus der Geschichte des jüngeren ADLERs ist inzwischen auch schon ein wenig in Vergessenheit geraten.

Idee fand große Resonanz

Einer, der in der Neißestadt zu Hause ist, heißt Hans-Rüdiger Eulitz, der „Vater" des Görlitzer ADLER, Leiter des Parks der Thälmannpioniere, kennt seine Geschichte aus dem Effeff. Die Idee eine Oldtimer-Pioniereisenbahn in Görlitz zu bauen, stammt von ihm, dem gelernten Maschinenbauer. Damals noch im VEB Luft- und Wärmetechnik beschäftigt, schaute er sich in unserer Republik die bestehenden Pioniereisenbahnen an, holte Erkundigungen ein, tüftelte und legte schließlich dem Rat der Stadt Görlitz seinen Vorschlag vor. Mit großem Engagement erläuterte er das Projekt dem Rat der Stadt Görlitz. Der Rat übernahm nun die Schirmherrschaft über den Bau. Der damalige Stadtrat für Jugendfragen, Körperkultur und Sport, Hoffmann, unterstützte den ehrenamtlichen Bauleiter Hans-Rüdiger Eulitz nach Kräften. Ein ehrenamtliches Leitungskollektiv arbeitete mit viel Initiative, Ideenreichtum, mit straffer Organisation und gewann viele Mitstreiter.
Zahlreiche volkseigene und genossenschaftliche Betriebe sowie andere Einrichtungen wie Schulen, aber auch Arbeitskollektive und einzelne Bürger unterstützten den Bau finanziell. Hier einige Beispiele:
Auf Initiative des Elternaktivs einer dritten Klasse der 12. Görlitzer Oberschule spendeten Eltern, Klassenlehrerin und die Horterzieherin 42 Mark.

1



1 Große Mühe gaben sich die Erbauer des Görlitzer „ADLER" auch bei der Nachbildung einzelner Bauteile.

Die Patenbrigade dieser Klasse wollte nicht nachstehen und spendete 120 Mark. Der VEB Waggonbau stellte 20 000 Mark, der VEB Luft- und Wärmetechnik 5 000 Mark und das Feinoptische Werk 3 000 Mark bereit. Die Produktionsgenossenschaften und das private Handwerk verpflichteten sich, Arbeitsleistungen in Höhe von 48 000 Mark zu erbringen.
Erfahrene Konstrukteure des VEB Waggonbau hatten eine möglichst genaue Kopie des Vorbilds erarbeitet. Vermessungs- und Erdarbeiten fanden auf dem Gelände am Weinberg statt. Annähernd 100 Betriebe des Territoriums sowie Betriebe aus anderen Bezirken halfen beim Bau der Pioniereisenbahn, der nunmehr im „Eilzugtempo" voranschritt. Kollegen des VEB Görlitzer Maschinenbau hatten die knifflige Aufgabe übernommen, Radspeicher zu drehen. Vom Radwerk Ilsenburg kamen die übergroßen Radsätze. Die Lok und die Wagen entstanden im VEB Waggonbau. Die Firma Mischke spendete einen neuen Dieselmotor, der von Kollegen des Bahnbetriebswerkes eingebaut wurde. Im VEB Braunkohlenwerk „Oberlausitz" wurden die Schwellen gefertigt, und beim Bau des Lokschuppens half die Brigade Prenzel vom VEB (B) Bau Görlitz. Aus Mecklenburg, vom Faßwerk Grabow, wurden historische Ausstattungsstücke – zwei Fässer, das erste Frachtgut des ADLER – beschafft. Die Gleise stammen von der ehemaligen Waldeisenbahn Muskau.
Aber noch andere Helfer gab es, wie den VEB Oberlausitzer Volltuchfabrik, der einen speziellen Stoff für die historischen Uniformen der Pioniereisenbahner herstellte. Im VEB Görlitzer Bekleidungswerke „Wilhelm Pieck" nähte man die Uniformen. Aus der Görlitzer Schuhfabrik kamen die passenden Schuhe. Eine Unterstützung übrigens, die diese drei Betriebe noch heute leisten. Fahrkarten, Urkunden u. a. m. entstanden im VEB Spezialpapier Görlitz. Das Unternehmen ADLER brachte fast die ganze Stadt auf die Beine – teilweise arbeiteten bei Einsätzen 350 Menschen gleichzeitig im Park.

Obelisk erinnert an Eröffnung

Und dann war es soweit! Am 1. Juni 1976 konnten die Kinder ihren ADLER in Besitz nehmen. Das Startzeichen zur Jungfernfahrt der Oldtimerpioniereisenbahn auf dem 850 m langen Rundkurs gab Horst Kischke, damals Vizepräsident der Reichsbahndirektion Cottbus.
Auf einem an die Postsäulen erinnernden Obelisk ist dieses historische Datum vermerkt. Den Dank an die Erbauer dieser Attraktion hatten die Steinmetze des VEB Stadtgrün, die die Stele und darüberhinaus zehn Kilometersteine in freiwilliger Arbeit fertigten, darauf eingemeißelt.
Der ADLER und die sechs Personenwa-

gen – drei gedeckte und drei offene – können auf jeder Fahrt bis zu 85 Fahrgäste mitnehmen. Die Lok wird von einem Vier-Zylinder-Dieselmotor bewegt und fährt mit voller Besetzung etwa 10 km/h. Die Länge der Lok beträgt 6 250 mm (LüP), und die Masse beträgt 6,3 t. Lok und Wagen haben keine Gleit-, sondern Wälzlager, um den Wartungsaufwand so gering wie möglich zu halten.

Kinder neben dem Lokführer

Zur Visitenkarte des „Oldi" gehört aber noch eine andere Besonderheit. Die einzige Pioniereisenbahn unserer Republik mit historischem Charakter hat die Möglichkeit, ein Kind auf der Lok mitfahren zu lassen. Dazu erhält der Auserwählte eine kleine Urkunde als „Lokführer bei der Pioniereisenbahn".

Rund 60 Pioniere, Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft „Junge Eisenbahner" vom Haus der Jungen Pioniere „Bruno Gleisberg" betreuen die Bahn. Stets haben mehrere Pioniere (drei bis fünf) Dienst, als Zugschaffner, Kontrolleure, Signalwärter oder Bahnhofsaufsicht. Das Führen der Lok sowie die Funktion des Bremsers obliegt allerdings erwachsenen Fachleuten. Eisenbahner des Görlitzer Bahnhofs beraten ihre jungen Kollegen in allen betriebstechnischen Fragen und wachen über die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen. In dieser Beziehung geht der Oldtimer keine Kompromisse ein, sondern wird den heutigen Forderungen gerecht. Und wenn der ADLER Ruhepause hat – die Saison geht von Mai bis Oktober –, heißt es für die jungen Eisenbahner lernen, sich auf den Fahrbetrieb des kommenden Jahres vorzubereiten. Die Mädchen und Jungen befassen sich dann mit dem Einmaleins des Pioniereisenbahners. In dieser Zeit wird die kleine Bahn gründlich überholt. Dabei hilft auch das Reichsbahnamt Bautzen, unter anderem bei der Überprüfung der Gleisanlage. Und nach wie vor helfen Görlitzer Betriebe Lok und Wagen in Schuß zu halten.

2

2 Die Kleidung für die jungen Eisenbahner ist eine Sonderausfertigung: Stoff aus dem VEB Oberlausitzer Wolltuchfabrik; im VEB Bekleidungswerk wurden die Uniformen genäht, und die passenden Schuhe sind aus dem VEB Görlitzer Schuhfabrik.

3

3 1978 wurde ein ausgedienter Schmalspurreisezugwagen aus Zittau auf dem Gelände des Parks der Thälmannpioniere abgestellt. Der Wagen wurde als „Klub der Pioniereisenbahner" eingerichtet.

Fotos: T. Fiedler, Görlitz (1); F. Spranger, Dresden (2) und R. Kitte, Görlitz (3)

Nachwuchs für die Deutsche Reichsbahn

Die Pioniereisenbahn ist sozusagen eine „Kaderschmiede" für den künftigen Eisenbahnernachwuchs. Jährlich bewerben sich fünf bis sechs Schulabgänger, ehemalige Pioniereisenbahner, bei der Deutschen Reichsbahn. Traum für viele ist, Lokführer zu werden. Natürlich können diesen Weg nur wenige gehen. Viele Kenntnisse erwerben wollen die jungen Pioniereisenbahner jedoch schon in ihrer Arbeitsgemeinschaft. Deshalb pflegen sie den regelmäßigen Erfahrungsaustausch mit anderen Pioniereisenbahnern. Besonders gute Kontakte haben sie zur Cottbuser Pioniereisenbahn. Und seit drei Jahren sind auch die Pioniereisenbahner der ungarischen Hauptstadt Budapest regelmäßig bei ihren „Kollegen" in Görlitz zu Gast und umgekehrt. Dienst und Erholung werden dabei miteinander verbunden.

Gleich zu Beginn hatte der ADLER viele Freunde bei jung und alt. Annähernd 100 000 Fahrgäste beförderte der Zug in der ersten Saison. Durchschnittlich 70 000 waren es danach pro Saison, darunter so prominente Gäste wie Olympiasiegerin und Weltmeisterin im Rückenschwimmen Ulrike Richter mit ihrem Ehemann, dem Fußballer Volker Schmidt, auf einer Hochzeitsfahrt rund um den Pionierpark. 1983 weilten Volkskammerpräsident Horst Sindermann, sowie Egon Krenz und Wolfgang Herger im Pionierpark und drehten eine Ehrenrunde mit dem ADLER-Zug.

Eingetragen ins Gästebuch haben sich auch schon die Marionettenbühne aus der französischen Partnerstadt von Görlitz, Amiens, Gäste aus der VR Polen, der ČSSR und aus Japan. Die DEFA und das DDR-Fernsehen interessierten sich ebenfalls für den ADLER. Die Hauptfigur spielte er allerdings in einem 16-mm-Schmaltonfilm, der vom Bau bis zur Fertigstellung und den Betrieb der Görlitzer Pioniereisenbahn berichtet und der am 13. Dezember 1976 uraufgeführt wurde. Häufig wird er von Schülerkollektiven ausgeliehen.

In Erinnerung bringt sich der ADLER aber auch bei seinen Gästen durch zahlreiche, sehr ansprechende Souvenirs: Postkarten, Bastelbögen, Wandkalender, Malbücher, Würfelspiele, Wimpelketten, Platzdeckchen, Mützen. Diese sind so lustig und bunt, wie die kleine Eisenbahn.

„Oldi" fährt ins zehnte Jahr

Bald feiert der „Oldi" sein zehnjähriges Bestehen. Hans-Rüdiger Eulitz, der „Vater" der kleinen Bahn, der nach dem Bau vom Stadtschulrat zum Leiter des Parks der Thälmannpioniere in Görlitz berufen wurde, blieb seither nicht nur dem ADLER, sondern vor allem den Kindern treu. Für sie half er, inzwischen noch weitere attraktive Spielideen im Pionierpark zu verwirklichen. Zur Freude der vielen Gäste, die auch im letzten Sommer wieder dabei waren.

Fotos gesucht

In Vorbereitung einer Beitragsfolge über die Geschichte des Bahnhofs Berlin-Rummelsburg benötigen wir leihweise zur Illustration und somit für die Veröffentlichung historische Bilder. Eventuell vorhandene Aufnahmen schicken Sie bitte direkt an die Redaktion. Für Ihre Hilfe im voraus besten Dank.

me