

Harald Grafe

Militärtransporte auf der Schiene

- NVA der DDR
- Sowjetische Streitkräfte
in der DDR



Militärtransporte auf der Schiene



Band 1: Bundeswehr und Verbündete

100 Seiten über den Transport von Militärfahrzeugen und -gerät auf der Bahn: Mit über 210 in der Regel farbigen Fotos sowie vielen Skizzen und Zeichnungen zeigt diese Exklusiv-Ausgabe des Eisenbahn-Journals detailliert, wie Panzer, Geschütze, Radfahrzeuge und anderes Gerät der Bundeswehr transportiert werden, wie sie zu befestigen und welche Vorschriften beim Bahntransport zu beachten sind. Als ehemaliger Pionieroffizier kennt Autor Ulrich-Peter Staudt sein Metier aus dem „FF“. Eine Fotoreportage von der Verladung einer Panzereinheit sowie Kapitel über Zugbildungen und die am häufigsten verwendeten Wagentypen runden eine Fundgrube ab, zu der es keine vergleichbare Publikation gibt. Nicht nur für Militär-Interessierte, sondern vor allem auch für Modellbahner!

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 210 meist farbige Fotos, zahlreiche Verladeskizzen und Typenzeichnungen

Best.-Nr. 710701 • € 15,-

Band 2: US Army in Deutschland

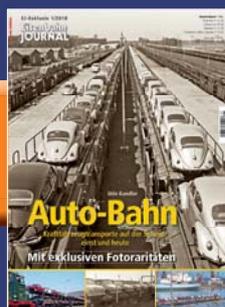
In dieser Exklusiv-Ausgabe der Eisenbahn-Journal-Redaktion wird erstmals ausführlich über die verschiedenen Schienenfahrzeuge der US Army berichtet, die auf deutschen Gleisen bis 1990 im Einsatz waren. Selbstverständlich benutzten die Amerikaner die Eisenbahn auch für Truppentransporte, die in einer Vielzahl von Aufnahmen aus dem Zeitraum von 1945 bis heute dokumentiert werden. Ein aktueller und ausführlicher Exklusiv-Bericht von der Verladung der 172.th Support-Einheit in Schweinfurt auf die Eisenbahn rundet eine Sonderausgabe ab, die vielfältige Informationen und Anregungen für Militär-Interessierte, Dioramenbauer und Modellbahner enthält.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 160 meist farbige Fotos, Verladeskizzen und Typenzeichnungen

Best.-Nr. 710901 • € 15,-

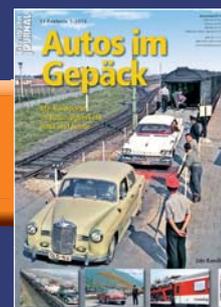


Weitere noch lieferbare
Exklusiv-Ausgaben



Auto-Bahn

Kraftfahrzeugtransporte auf
der Schiene – einst und heute
Best.-Nr. 711001 • € 15,-



Autos im Gepäck

Kraftfahrzeugtransporte im
Reisezugverkehr – einst und heute
Best.-Nr. 711101 • € 15,-

Plädoyer für Objektivität



Harald Grafe
Autor dieser Ausgabe

Vor Ihnen liegt die dritte Ausgabe der Exklusivreihe „Militärtransporte auf der Schiene“. Sie wendet sich dem Militärtransportwesen der einstigen Nationalen Volksarmee (NVA) der DDR und der auf ihrem Territorium (bzw. dem Territorium der Neuen Bundesländer) bis 1994 stationierten, ehemaligen sowjetischen Streitkräfte zu. Redaktion und Verlag haben sich für eine Darstellung dieses speziellen Kapitels der Eisenbahngeschichte in Deutschland entschieden, weil nur so eine Vervollständigung des Geschichtsbildes auch unter diesem Aspekt denkbar wird. Dass dabei nur mit größtmöglicher Objektivität voranzukommen ist, liegt auf der Hand.

Fast fünf Jahrzehnte prägten sowjetische Truppentransporte den Eisenbahnalltag in der Sowjetischen Besatzungszone Deutschlands, ab 1949 in der DDR und ab 1990 in den Neuen Bundesländern. In den 1950er-Jahren kamen die als Kasernierte Volkspolizei im Aufbau begriffenen DDR-Streitkräfte hinzu, die sich ab 1956 als NVA zu einer vergleichsweise kleinen, aber hochdisziplinierten Koalitionstruppe der Sowjetarmee entwickelten. Dieses Bündnis prägte die Truppentransporte auf der Schiene und schuf klare Unterschiede zum Eisenbahnmilitärtransportwesen auf bundesdeutscher Seite. Das betraf weit mehr als nur Organisations-, Kommando- und Befehlsstrukturen, Vorschriften und Abläufe und zeigte sich dem Zeitzeugen sowohl bei den Transportmitteln als auch den Transportobjekten – moderner Militärtechnik fast nur sowjetischen Ursprungs. Allein schon die Unterschiedlichkeit des Militärtransportwesens in beiden deutschen Staaten rechtfertigt eigenständige Darstellungen wie diese, die sich auch als Beitrag differenzierter Aufarbeitung jüngster deutscher Militärgeschichte versteht.

Mit Dipl.-Ing. Harald Grafe stand ein Autor bereit, der wie kein Zweiter für eine objektive Behandlung des Themas prädes-

tiniert ist. Aus einer Eisenbahnerfamilie kommend, studierte der Lokomotivschlosser aus dem Raw Meiningen von 1974 bis 1977 an der Ingenieurschule für Eisenbahnbetriebstechnik in Gotha, die er als Ingenieur der Fachrichtung „Technologie des Eisenbahntransports“ absolvierte. 1977/1978 absolvierte Harald Grafe die Offiziershochschule der Landstreitkräfte der NVA und arbeitete bis 1982 als Dispatcher (Verkehrsoffizier) in der Eisenbahntransportkommandantur Erfurt. 1982 schloss sich ein Direktstudium an der Hochschule für Verkehrswesen Dresden, Sektion „Militärisches Transport- und Nachrichtenwesen“ an. Von 1985 bis 1994 war Harald Grafe Stellvertreter bzw. Leiter der Eisenbahntransportkommandantur Erfurt. Es folgten verantwortliche Dienststellungen als Oberstleutnant in Stäben der Bundeswehr, zuletzt von 2007 bis 2011 als Stabsoffizier im Wehrbereichskommando III.

Zur Fertigstellung dieser Publikation trugen wesentlich Lutz Lichtenberg, Benno Hartwig und als Übersetzerin Inge Willmann bei. Ihnen gilt der Dank des Autors und des begleitenden EJ-Redakteurs dieser Ausgabe. Beide, Harald Grafe wie Dr. Franz Rittig, kennen die NVA aus eigenem Erleben. Das förderte ihr Zusammenwirken und ihr Verständnis füreinander, schuf aber auch Situationen, in denen sich das Erlebte vergangener Zeiten subjektiv unterschiedlich darstellte. Als Arbeitspartner empfanden beide aber stets die Pflicht, das vom Autor dieser Exklusivausgabe mit größter Akribie gesammelte, aufbewahrte, systematisch aufgearbeitete und anschaulich angeordnete historische Material so darzubieten, wie es das Gebot größtmöglicher Objektivität bei der Erforschung und Darstellung schwieriger Abschnitte der Geschichte verlangt.

Franz Rittig

Die berühmte LUDMILLA



Die von der Deutschen Reichsbahn ab Beginn der 70er-Jahre beschafften Großdiesellokomotiven der V-300-Familie erwiesen sich lange Zeit als unverwundlich. Den Löwenanteil unter den aus der Sowjetunion importierten Fahrzeugen machten die 709 Maschinen der Baureihe 132 aus – wovon noch heute etliche Exemplare unter den Baureihenbezeichnungen 232, 233 und 241 von der DB AG sowie bei Privatbahnen eingesetzt werden. Sie stehen im Mittelpunkt der neuen und mit bislang unveröffentlichtem Bildmaterial reich illustrierten Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe. Aber auch die längst ausgemusterten Lokomotiven der Baureihen 130, 131 und 142 werden vorgestellt. Die beigefügte DVD macht den Einsatz dieser Brummer vor schweren Güterzügen im nordrhein-westfälischen Industriegebiet zu einem optischen und akustischen Erlebnis.

116 Seiten im DIN-A4-Format,
über 150 Abbildungen, Klebebindung,
inkl. DVD mit 79 Minuten Gesamtlauzeit
Best.-Nr. 701202 • € 15,-

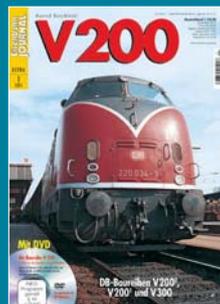
Weitere Extra-Ausgaben



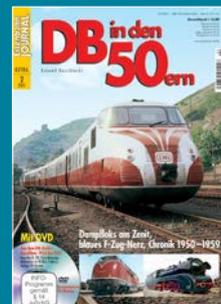
E 10
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701001 • € 15,-



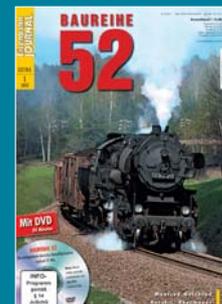
Eisenbahn und Kohle
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701002 • € 15,-



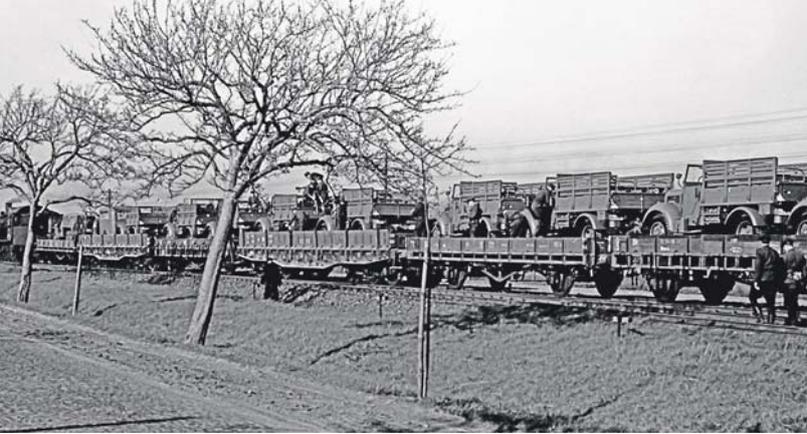
V 200
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701101 • € 15,-



DB in den 50ern
(inkl. Video-DVD)
Best.-Nr. 701102 • € 15,-



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



Das Militärtransportwesen der NVA ging aus der Kasernierten Volkspolizei KVP hervor und basierte auf sowjetischen Erfahrungen. Das erste Kapitel erinnert an die Geschichte der sowjetischen Eisenbahntruppen und berichtet vom Aufbau des Militärtransportwesens in der KVP und der NVA. **Seite 12**



Militärtransporte sind Transporte von Personal, Technik und Material im Interesse und Auftrag der Streitkräfte – auch unter winterlichen Bedingungen. Kapitel 2 gibt einen ersten Überblick über den hohen Organisationsaufwand der Eisenbahnmilitärtransporte der Nationalen Volksarmee. **Seite 16**



Die Aufrechterhaltung der Gefechtsbereitschaft der NVA erforderte Ausbildungsmaßnahmen und Übungen unter Einschluss von Transporten auf der Schiene. Ihre Planung und Organisation erfasste kleinste Details. Im Foto der Einzeltransport eines Schützenpanzers SPW 50PK. **Seite 26**



Verladung, Transport und Entladung von Militärtechnik stellten einen sehr komplexen, sensiblen Prozess dar. Der Gefechtssicherstellung, vor allem der Bewachung und der Luftabwehr, kam hohe Bedeutung zu. Hier sichert ein 14,5-mm-Zwillings-Fla-MG eine NVA-Verladung in den 1960er-Jahren. **Seite 66**

TITELBILD:
Verladung des Panzertruppenteils „Arthur Becker“ der NVA (1977)
kleine Fotos:Lkw ZIL 157 auf Ks-Wagen in Arnstadt (1994), Schützenpanzerwagen SPW40P2 in Weimar (1992)

FOTOS TITELBILD UND INHALTSVERZEICHNIS:
Militärhistorisches Museum der Bundeswehr (4), Harald Grafe (2), Sammlung Harald Grafe (1)



3 EDITORIAL

6 GALERIE

Sowjetische Lehrtafeln

12 GESCHICHTE

Militärtransportwesen und Eisenbahn

16 ORGANISATION

Truppen auf dem Schienenweg

20 KRÄFTE UND STRUKTUREN

Führungsorgane und Kommandanturen

26 PLANUNG UND DURCHFÜHRUNG

Grundsätze, Regeln, Details

36 VERLADEEINRICHTUNGEN

Stationäre und mobile Rampen

46 FAHRZEUGTECHNIK

Mannschafts-, Flach- und andere Wagen

58 ANDERES TRANSPORTGUT

Munition, Raketen, Treibstoffe

60 LADEMASSÜBERSCHREITUNGEN

Sonderbedingungen

62 VERANTWORTLICHKEITEN

Leiter, Kommandeure, Gehilfen

66 VERLADUNG, ZUGBILDUNG, TRANSPORT

Vorschriften und Abläufe

88 DER V-FALL

Planungen für den Verteidigungszustand

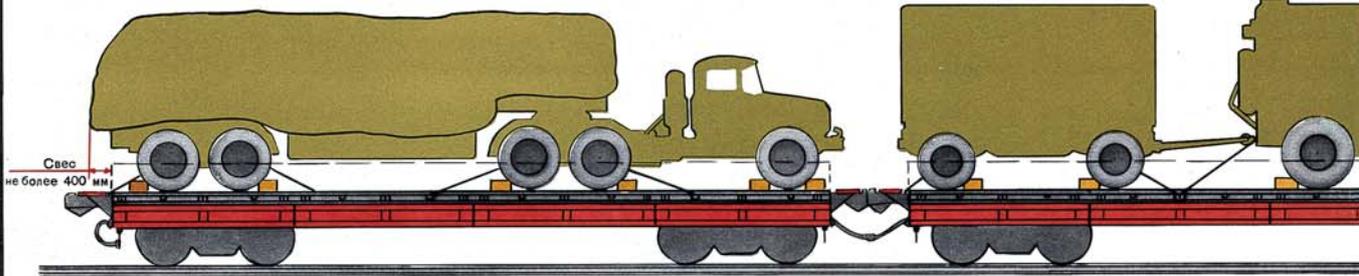
96 IMPRESSUM & VORSCHAU

Sowjetische Truppentransporte

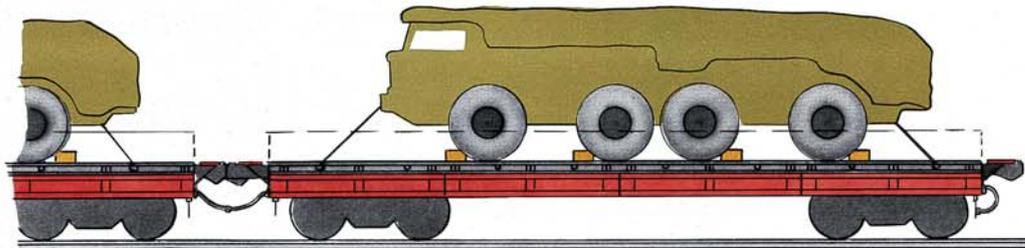
МИНИСТЕРСТВО
ЦЕНТРАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

РАЗМЕЩЕНИЕ И КРЕПЛЕНИЕ ДЕРЕВЯННЫМИ (ТАБЕЛЬНЫМИ) РАСТЯЖКАМИ АВТОМОБИЛ

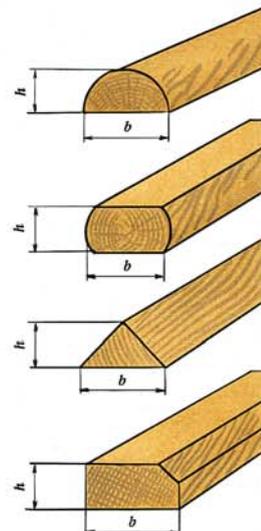
1. Размещение и крепление



2. Размещение и крепление спецмашины типа ЗИЛ-135



3. Упорные брусья



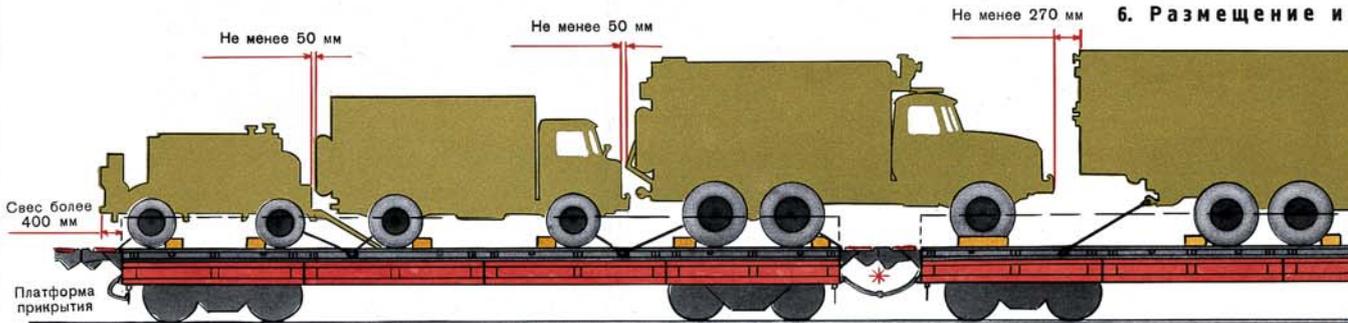
Размеры упорных брусьев

Диаметр колеса, мм	Допустимое сечение бруса, мм		Диаметр колеса, мм
	a	b	
Менее 500	40	100	1100—1300
500—799	50	100	1400—1500
800—1099	75	120	1600 и более

Кraftfahrzeuge, Schützenpanzerwagen, Anhänger, Sattelaufleger, Lastzüge, Maschinen, Aggregate sowie Artillerie- und Luftabwehrgeschütze werden mit Holzkeilen und Drahtverspannungen befestigt. Fahrzeuge bis 40t müssen funktionstüchtige Feststellbremsen haben. Ohne Feststellbremsen sind nur Fahrzeuge bis 10t erlaubt. Alle Fahrzeuge werden mit minimal zulässigem Abstand aufgestellt. Jedes Fahrzeug wird mit 4 bzw. 8 Holzkeilen und 4 Drahtabspannungen befestigt. Den MAZ-543 (Abb. 4/5) befestigt man mit 8 Keilen und Seitenkeilen sowie 8 Drahtverspannungen. Bei Verladungen über

Puffer verkeilt man die Hinterräder zweiachsiger Kfz. beidseitig. Bei dreiachsigen Kfz. verkeilt man die Räder der mittleren und hinteren Achse nur von außen. Parallel zu den Rädern der Vorderachse werden außen oder innen mit 20 bis 30mm Distanz Führungsbalken mit Nägeln am Wagenboden befestigt. Bei Raddurchmessern bis 1200mm haben die Balken die Maße 75 x 75 x 400mm, bei größeren Raddurchmessern 100 x 100 x 1000mm. Sattelaufleger werden wie 2 eigenständige Kfz. befestigt. Die Form der Keile zeigt Abb. 3, ihre Größe enthält Tabelle 1. Die Anzahl der Nägel, der Abspannungen und der Drahtadern

je Abspannung enthält Tabelle 2. Die Fahrzeuge werden auf Flachwagen mit aufgestellten Bordwänden befördert. Sind diese Wände abgeklappt (Abb. 5), ist das Kfz. zusätzlich mit Seitenkeilen und Nägeln wie bei Raddurchmessern bis 1200mm bzw. größeren Raddurchmessern zu befestigen. Die Drehschemel von Anhängern sind zu fixieren. Die Deichsel ist in vertikaler Lage oder auf den Wagenboden abgesenkt mit 2 Querverspannungen mit je 2 Drahtadern zu befestigen. Bei allen Kfz. ist die Handbremse anzuziehen und ein Gang einzulegen. Bei Fahrzeugen, die über Puffer verladen wurden, ist kein Gang einzulegen.



Размещение и крепление деревянными упорными брусьями и кровельными (табельными) растяжками автомобилей на железнодорожных платформах. Планет на 1 листе.
Автор О. Н. Бочаров, Художник Г. Д. Орлов,
Редактор В. И. Мамеев, Художественный редактор В. П. Скибин,
Технический редактор Г. А. Кузнецова, Корректор М. Г. Вартская.

Zur Vorbereitung der Truppe auf Eisenbahnmilitärtransporte verwendeten die sowjetischen Streitkräfte Lehrtafeln, die das erforderliche Wissen in sehr anschaulicher Form vermittelten. Diese Tafel beinhaltet die Befestigung von Kraftfahrzeugen.

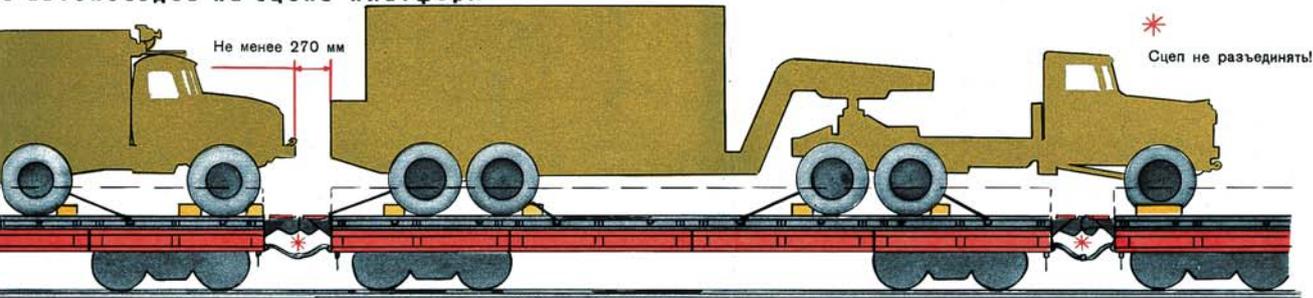
ABBILDUNG: SLG. HARALD GRAFE; ÜBERSETZUNG: INGE WILLMANN

ОБОРОНЫ СССР
И ВООРУЖЕННЫХ СООБЩЕНИИ

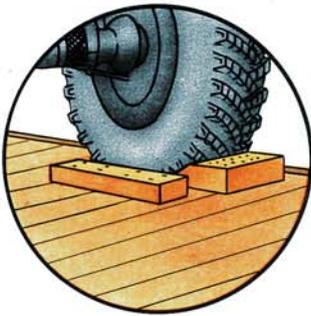
БЕСПЛАТНО

УПОРНЫМИ БРУСКАМИ И ПРОВОЛОЧНЫМИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЛАТФОРМАХ

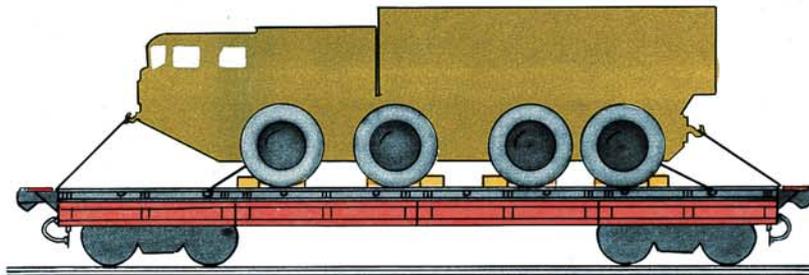
е автопоездов на сцепе платформ



4. Установка упорного и бокового брусьев



5. Размещение и крепление автомобилей типа МАЗ-543



Расход материалов крепления

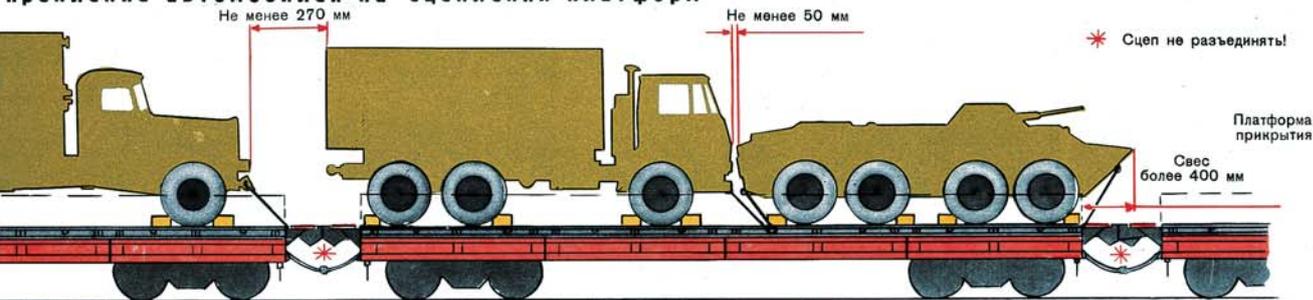
Таблица 2

Масса автомобиля, т	Число растяжек на автомобиль, шт.	Проволока		Гвозди $f = 200$ мм, $d = 6$ мм на брусок, шт.			
		Число нитей в растяжке, шт.	Примерный расход на автомобиль, кг	лог. м	При 4 упор. брусках на автомобиль	При 8 упор. брусках на автомобиль	Расход на автомобиль
Для автомобилей с тормозами							
До 2	4	2	4,4	20	2	2	8 или 16 ^{*)}
2,1—4,0	4	2	4,4	20	4	2	16
4,1—6,0	4	2	4,4	20	6	3	24
6,1—12,0	4	4	8,8	40	12	6	48
12,1—18,0	4	6	13,2	60	18	9	72
18,1—24,0	4	8	17,6	80	24	12	96
24,1—30,0	8	6	24,4	120	—	12	96
30,1—40,0	8	8	35,2	160	—	12	96
Для автомобилей без тормозов							
До 3,5	4	2	4,4	20	4	2	16
3,6—7,0	4	4	8,8	40	8	4	32
7,1—10,0	4	6	13,2	60	—	9	72

Длина бруска должна быть больше ширины колеса.

^{*)} При применении четырех брусков — 8, восьми брусков — 16.

Крепление автомобилей на сцеплении платформ



Борта платформ на кадрах 1, 2 и 6 условно показаны открытыми.

МОСКВА
ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
1963

Подписано в печать 29.04.63. Г-62674. Формат 60x90.
Бумага офсетная. Печать офсетная. Усл. печ. л. 1. Усл. изд.-л. 6.
Изд. № 61617. Зав. № 256. Бесплатно. 500 экз. ФГУП УИИ МО.

Jeder Eisenbahntruppentransport war gegen Angriffe, vor allem aus der Luft, zu sichern. Zur Gefechtssicherstellung wurden am Zugesanfang und Zugende Luftabwehr- und andere Waffen unter Berücksichtigung des besten Schussfeldes eingestellt.

ABBILDUNG: SLG. HARALD GRAFE; ÜBERSETZUNG: INGE WILLMANN

БЕСПЛАТНО

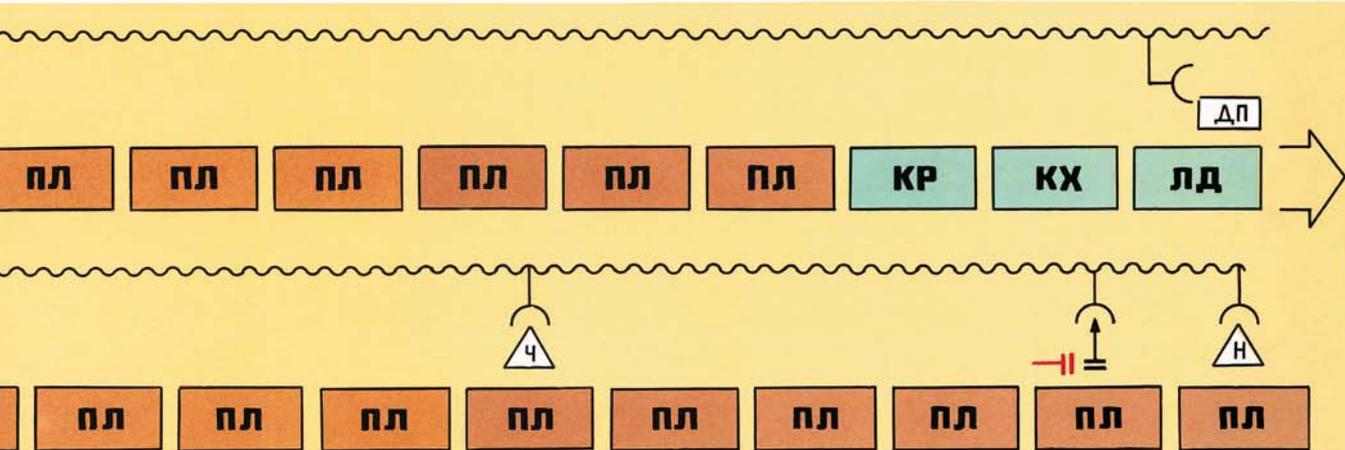
ГО ЭШЕЛОНА В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ

sowie das Zeichen des Kommandeurs der auf dem Transport befindlichen Einheit. In der vierten Spalte wird auf den Stellvertreter

des Kommandeurs für politische Arbeit (Politoffizier), den Gehilfen des Transportleiters für Gefechtssicherstellung, den Militär-

arzt bzw. Feldscher des Transports und den Offizier vom Dienst innerhalb dieses Zuges hingewiesen. Die fünfte Spalte enthält die

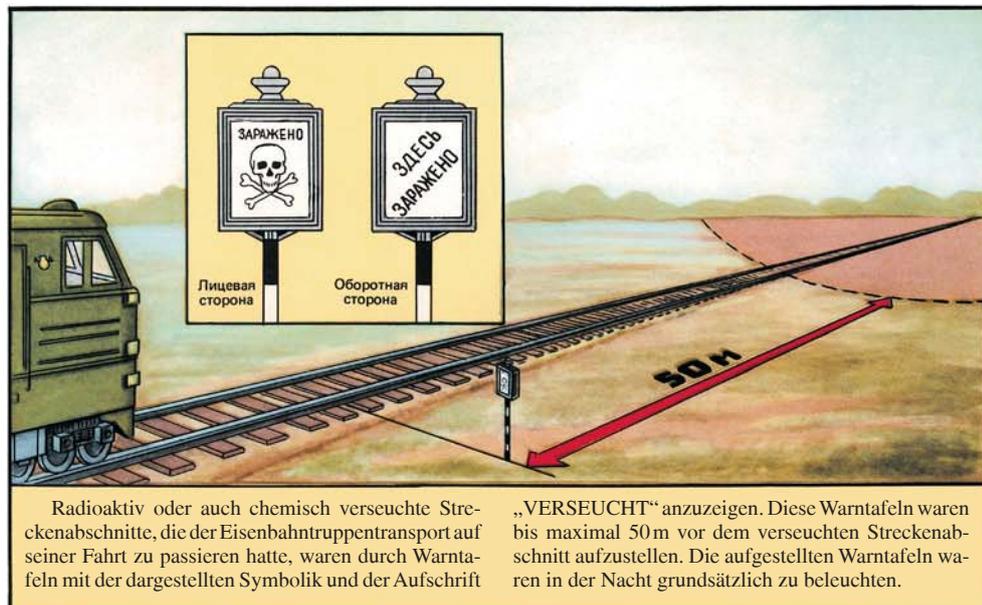
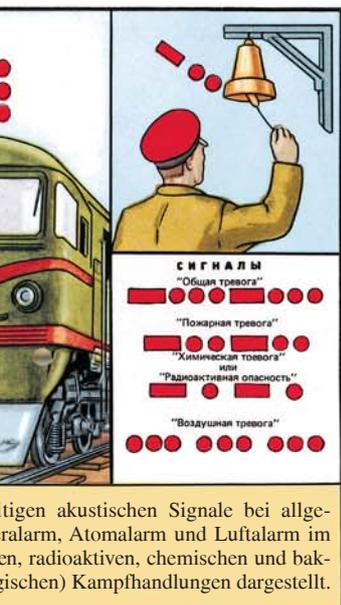
Zeichen für die Luftabwehr, das Funkgerät auf Empfang, ein Maschinengewehr auf Lafette und die Telefonverbindung des Zuges.



чения

- ЗАМ** Заместитель начальника воинского эшелона по политической части
- ПОМ** Помощник начальника воинского эшелона по боевому обеспечению
- В** Врач (фельдшер) воинского эшелона
- Д** Дежурный по воинскому эшелону

- Зенитная пулеметная установка
- Радиоприемник, настроенный на волну оповещения
- Ротный (станковый) пулемет
- Телефонная линия связи



Radioaktiv oder auch chemisch verseuchte Streckenabschnitte, die der Eisenbahntruppentransport auf seiner Fahrt zu passieren hatte, waren durch Warntafeln mit der dargestellten Symbolik und der Aufschrift

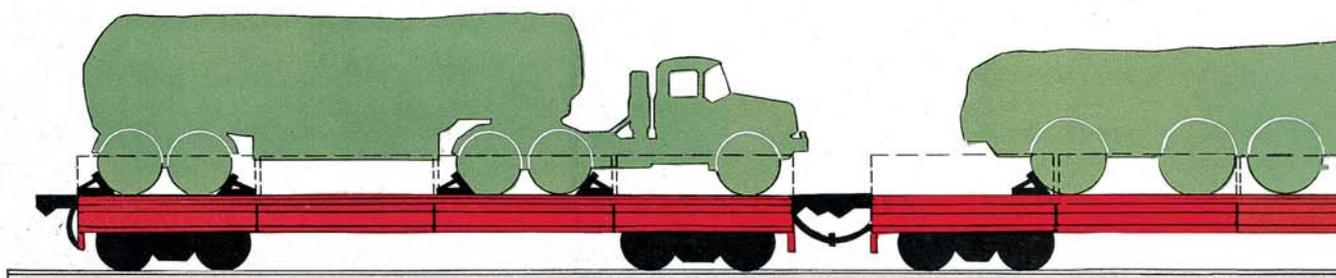
„VERSEUCHT“ anzuzeigen. Diese Warntafeln waren bis maximal 50 m vor dem verseuchten Streckenabschnitt aufzustellen. Die aufgestellten Warntafeln waren in der Nacht grundsätzlich zu beleuchten.

Подписано в печать 10.11.87. Г-12276. Формат 60x90/1. Бумага офсетная. Печать офсетная. Усл. печ. л. 1. Усл. кр.-отт. 6. Изд. № 8/1120. Зак. 1909. Бесплатно. 800-м ФОРТ УФИ МО.

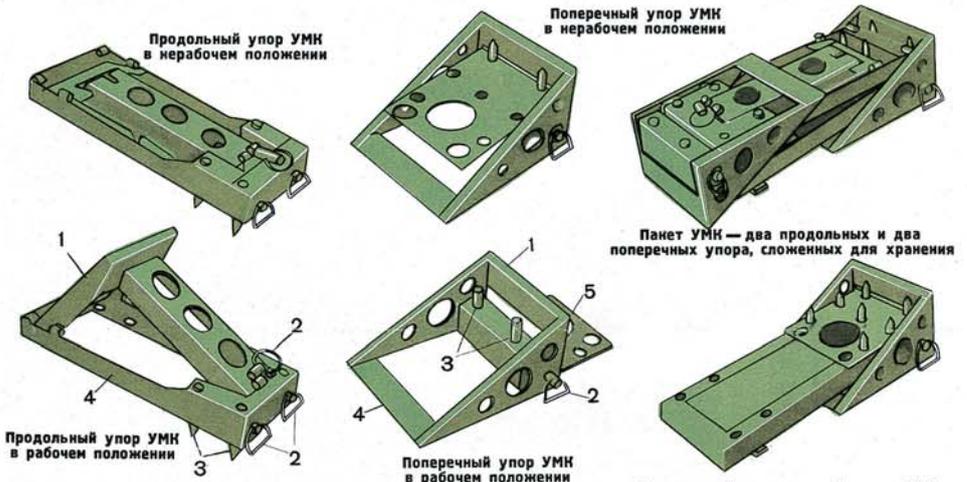
Universelle Befestigungskeile

МИНИСТЕРСТВО
ЦЕНТРАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

РАЗМЕЩЕНИЕ И КРЕПЛЕНИЕ УНИВЕРСАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЛАТФОРМАХ



2. УМК-1К



Продольный упор УМК в нерабочем положении

Поперечный упор УМК в нерабочем положении

Продольный упор УМК в рабочем положении

Поперечный упор УМК в рабочем положении

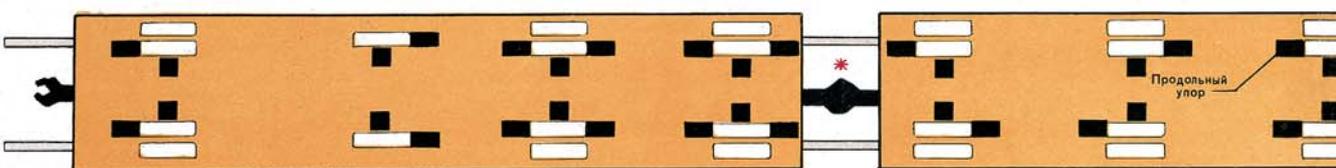
Пакет УМК — два продольных и два поперечных упора, сложенных для хранения

Продольный и поперечный упоры УМК в сложенном положении при укладке в пакет

Пакет УМК состоит из двух продольных и двух поперечных упоров. В нерабочем положении (для хранения) два пакета складываются в комплект.
Размер комплекта УМК-1К — 480 × 200 × 280 мм; масса — 36 кг.
Размер комплекта УМК-2К — 540 × 245 × 280 мм; масса — 80 кг.

1. Упор.
2. Фиксатор.
3. Штыри.
4. Рамка.
5. Опорная плита.

Zur Befestigung mit UMK müssen Radfahrzeuge, Artillerie- und Fliegerabwehrwaffen über funktionstüchtige Fahrzeugbremsen verfügen. Fahrzeuge bis zu 15 t befestigt man mit einem Satz UMK-1K, bis zu 26 t mit einem Satz UMK-2K und bis zu 40 t mit zwei Sätzen UMK-2K. Die Pakete der Befestigungsmittel werden geöffnet und die Radvorleger sowie Seitenführungen in Arbeitsstellung gebracht (Abb. 2). Wenn die Feststeller der Radvorleger in ihrer Sperrstellung einrasten, sind die Dorne frei nach oben und unten beweglich (Abb. 3). Seitlich der Radflanken stellt man im Abstand von



Борта платформ на кадрах 1, 5 показаны условно открытыми.

5. Размещение и крепление автомобилей, погруженных наклонно

Размещение и крепление универсальными многооборотными креплениями (УМК) автомобилей на железнодорожных платформах. Планшет на 1 листе.
Автор О. Н. Болотов, Художники Н. И. Демоскин.
Редактор В. И. Мелехин, Художественный редактор В. П. Сибиряк.
Технический редактор Т. В. Балагурова, Корректор М. Г. Вартова.

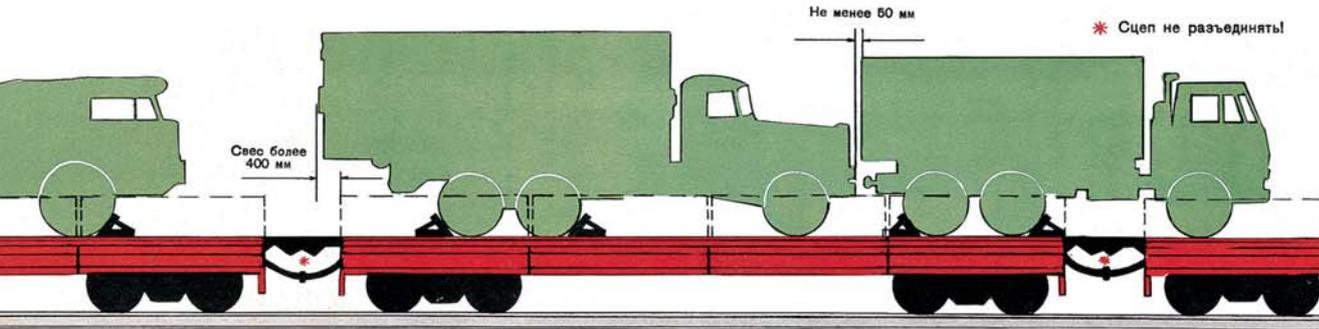
Zur Befestigung der Fahrzeuge auf den Flachwagen der Eisenbahn wurden auch so genannte Universelle Mehrfachverwendbare Keile (UMK) verwendet. Die Tafel zur Schulung der Truppe erläutert den Umgang mit diesen Befestigungsmitteln.

ABBILDUNG: SLG. HARALD GRAFE; ÜBERSETZUNG: INGE WILLMANN

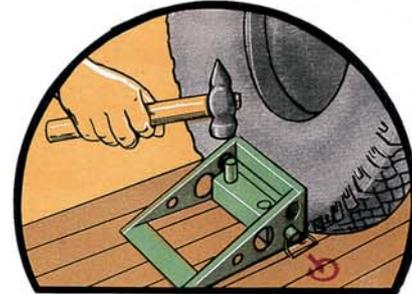
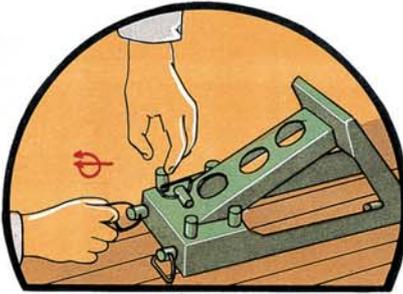
ОБОРОНЫ СССР
И ВОЕННЫХ СООБЩЕНИЙ

БЕСПЛАТНО

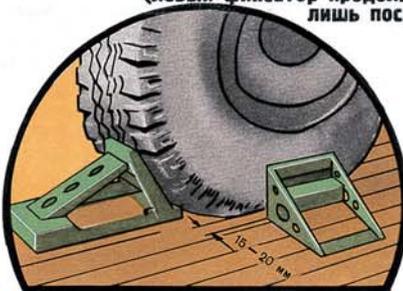
ОБЩИЙ СПОСОБ НА СЦЕПЕ ПЛАТФОРМ С УНИВЕРСАЛЬНЫМ МНОГООБОРОТНЫМ КРЕПЛЕНИЕМ (УМК) НА ПЛОСКОЖЕЛЕЗНЫХ ПЛАТФОРМАХ



15 bis 20 mm je eine Seitenstütze auf. Das Fahrzeug fährt auf die Platten der Stützen auf. An die Laufflächen der Reifen werden im Abstand von 5 bis 10 mm Radvorleger angelegt (Abb. 4). Die Dorne der Stützen werden der Reihe nach in den Wagenboden geschlagen. Die Feststeller der Radvorleger werden herausgezogen und die Stützflächen in Arbeitsstellung (Schräge) gebracht. Gemäß den Zeichnungen ist darauf zu achten, wie die Radvorleger und Seitenstützen bei zwei und dreiachsigen Fahrzeugen unterschiedlich anzulegen sind. Für den MAZ-543 werden 2 Sätze UMK benötigt.



3. Перед забивной штырей вытащить за кольца фиксаторы, повернуть их по часовой стрелке (левый фиксатор продольного упора повернуть против часовой стрелки), лишь после этого можно забивать штыри!!

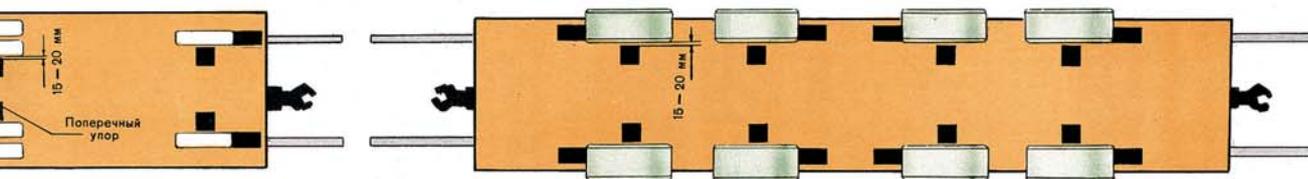
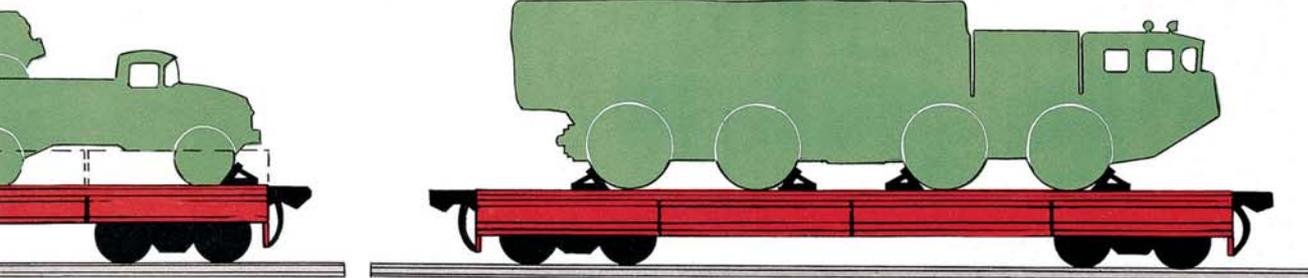


Нормы расхода УМК на 1 автомобиль

Тип УМК	Масса автомобиля, т	Диаметр колеса, мм	Количество УМК, комплект
УМК-1К	До 15	1220	1
УМК-2К	15,1—26	1500	1
УМК-2К	26,1—40	1600 и более	2

В целях предотвращения разрушения упоров запрещается:
1. Забивать зафиксированные штыри.
2. Бить чем-либо тяжелым по корпусам упоров.
3. Снимать упоры, находящиеся в контакте с колесами машины.

4. Положение продольного и поперечного упоров



6. Размещение и крепление спецшины типа MAZ-543

МОСКВА
ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
1985

Подписано в печать 29.04.83. Г42673. Формат 60x90.
Бумага офсетная. Печать офсетная. Усл. печ. л. 1. Усл. фр.-отт. б.
Изд. № 01016. Зам. 207. Бесплатно. 500-я ФАП УВМ МО.



■ Eisenbahntransport in der Frühzeit der NVA (1957): eine Prenzlauer Artillerieeinheit mit 57-mm-Panzerabwehrkanonen und Lkw Granit 27D/Zg.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR

Militärtransportwesen und Eisenbahn

Die militärische Bedeutung der Eisenbahn, die weit in das 19. Jahrhundert zurück reicht, wurde auch von der Sowjetarmee frühzeitig erkannt und bei der Entwicklung der eigenen sowie der verbündeten Streitkräfte in der DDR berücksichtigt

Wie schon im EJ-Exklusiv 1/2008 (Militärtransporte auf der Schiene – Bundeswehr) dargestellt, bezogen die Militärs alle verfügbaren Schienenwege bereits frühzeitig in ihre Aufmarschplanungen ein. Mit der Entwicklung und Technisierung der Massenheere wurde die Eisenbahn zum seinerzeit wichtigsten Transportmittel von Truppen, Waffen, Munition und Material. Da das russische und später das sowjetische Militärtransportwesen (MTW) die Entwicklung des MTW der NVA wesentlich mitgeprägt hat, sei hier ein kurzer Entwicklungsabriss gestattet.

Die ersten russischen Eisenbahntruppen wurden im Jahre 1851 zur Nutzung und zum Schutz der neu gebauten Eisenbahnstrecke Petersburg–Moskau aufgestellt. Nach der Niederlage Russlands im Krimkrieg und am Vorabend des Russisch-Türkischen Krieges wandelte man die 1870 geschaffenen, zeitweiligen militärischen Eisenbahnkommandos in ständige Truppenteile (drei Bataillone) um. Die-

■ Vom Ersten Weltkrieg kaum zu unterscheiden: Eisenbahntruppentransport einer Infanterieeinheit der noch jungen Roten Armee, wahrscheinlich um 1919.

FOTO: SLG. HARALD GRAFE



se Entwicklung setzte sich kontinuierlich fort, sodass bei Beginn des Russisch-Japanischen Krieges sieben und bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges 29 Bataillone zum Bau sowie zur Wiederherstellung von Eisenbahnstrecken und zur Organisation des Eisenbahnbetriebs in Frontnähe zur Verfügung standen.

Auch nach der Oktoberrevolution (1917) und beim Aufbau der Roten Armee gab es keinerlei Zweifel an der Bedeutung der Eisenbahn für die damals moderne Kriegführung; die Eisenbahntruppen wuchsen stärker als je zuvor. Allein während des Bürgerkriegs von 1917 bis 1922 bauten diese Truppen bei ca.

70 000 km in Russland vorhandener Eisenbahnlinien etwa 21 000 Gleiskilometer wieder auf, stellten 3000 Brücken wieder her und setzten 9000 Dampflokomotiven und 16 500 Wagen nutzungsfähig instand. Transportiert wurden damals etwa 25 Millionen Soldaten samt Ausrüstung in mehr als 33 000 Truppenzügen. Hinzu kamen 7000 Versorgungszüge.

Höchste Anforderungen an das Militärtransportwesen der Sowjetarmee stellte der Zweite Weltkrieg. Während dieses Krieges wurden durch Eisenbahntruppen und Spezialformationen ca. 12 000 km Strecken- und Bahnhofsgleise, 2756 mittlere und große Brücken und 46 Tunnel wiederhergestellt. Außerdem mussten etwa 10 000 Streckenkilometer neu gebaut werden. Auch der Transportumfang war enorm; allein zur Vorbereitung und Durchführung der Schlacht um Berlin im Frühjahr 1945 waren 192 163 Güterwagen zu entladen.

Derart hohe Transportleistungen waren zu jener Zeit auch im Fernen Osten erforderlich, wo der Krieg gegen Japan noch bis September 1945 andauerte. Um Soldaten und Ausrüstungen nach der Niederlage Deutschlands

zum fernöstlichen Kriegsschauplatz zu transportieren, sollen auf der Transsibirischen Eisenbahn zwischen Mai und August 1945 ca. 1600 Militärzüge mit 136 000 Waggons gefahren worden sein,

1945 verfügte die Sowjetarmee somit über ein erprobtes, leistungsfähiges Eisenbahntransportwesen, das ständiger, intensiver Nutzung unterlag. Neben der Rückführung demobilisierter sowjetischer Truppen aus Deutschland erfolgte auch der Abtransport von Beutegütern in die Sowjetunion vor allem auf dem Schienenweg.

Eine wesentliche Rolle dabei spielten die Führungsorgane des Militärtransportwesens.

So bestand ab August 1945 bei jeder Reichsbahndirektion (Rbd) in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) eine Transportkommandantur (russisch: wojennije soobschtschenija = WOSO). Andere Führungsorgane des MTW setzten in verschiedenen Führungsebenen der Truppen ihre Tätigkeit fort und verblieben über die Gründung der DDR (1949) und deren Ende (1990) hinaus Teil der Gruppe der sowjetischen Streitkräfte in Deutschland (GSSD), die sich später Westgruppe der Truppen (WGT) in Mitteleuropa nannte.

Mit dem Kalten Krieg begann ab etwa 1952 in der DDR analog zur Bundesrepublik Deutschland der Aufbau neuer Streitkräfte.

■ 1945 längst unverzichtbar: Truppenluftabwehr eines Eisenbahnmilitärtransports der Sowjetarmee.

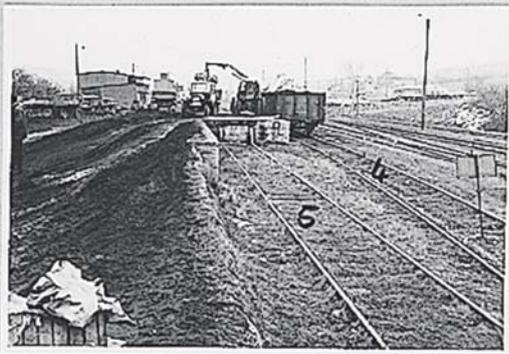
FOTO: SLG. HARALD GRAFE



■ Teil militärischer Transportplanung: die Rampen auf Bahnhöfen der DR, hier in einer Dokumentation des Bahnhofs Bad Bibra.

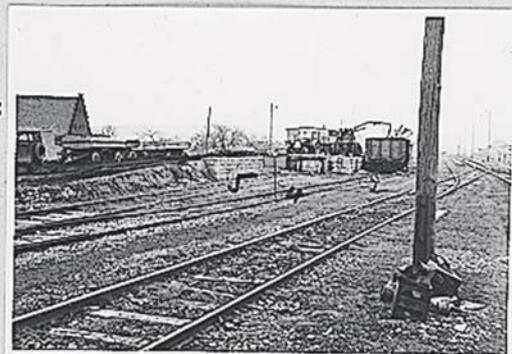
FOTO: SLG. HARALD GRAFE

Fotografische Aufnahmen



Kopframpe Gleis 5

Seitenrampe Gleis 4



Verlade-Richtung über die KR - Lassa
Ver- und Entladung in beide Richtungen möglich



Anfahrl für die



■ Militärtransport zwischen Polizei und Armee: Truppenzug mit Lkw Granit 27A in der Übergangszeit von der KVP zur NVA.

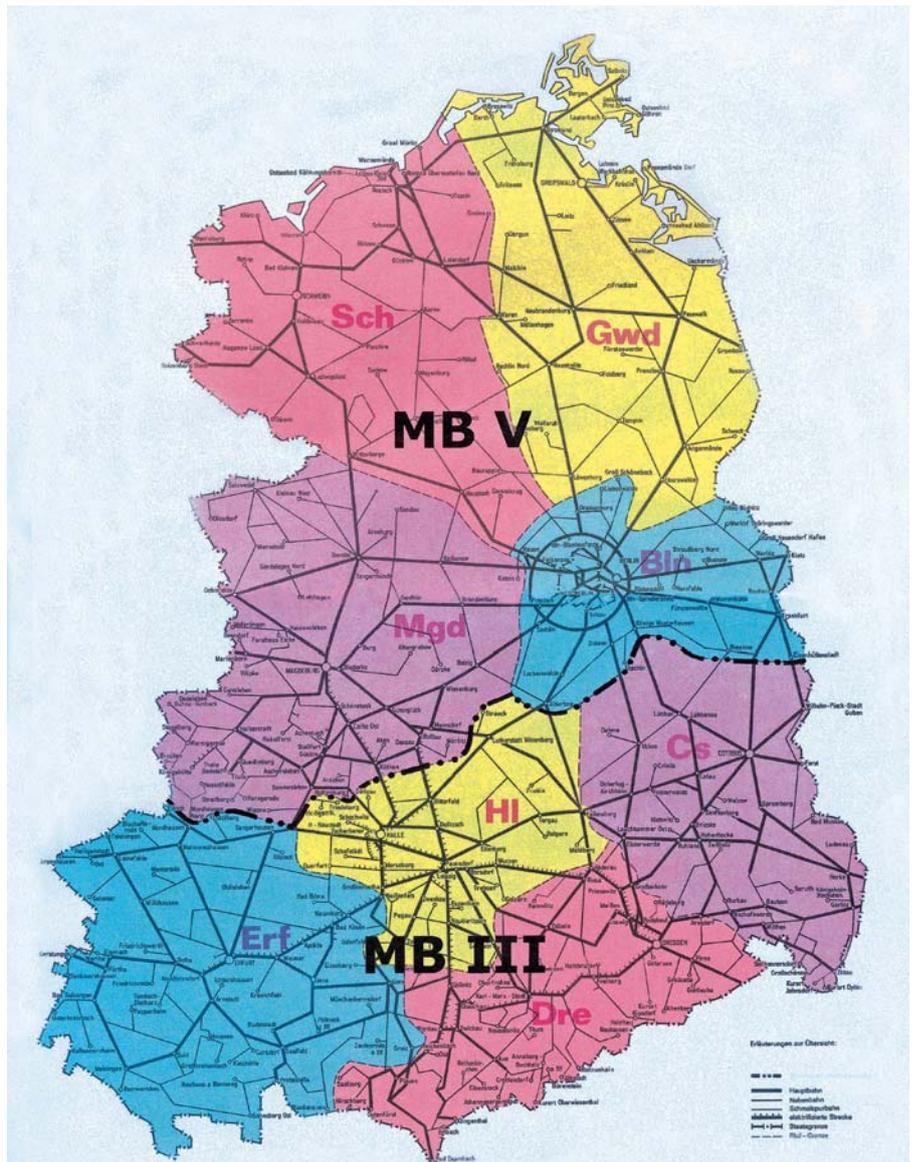
FOTO: MITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR

■ Karte der Reichsbahndirektionen mit ihrer Zuordnung zu den Militärbezirken III und V der NVA nach einer Neuanpassung der Rbd-Grenzen (1976).

ABBILDUNG: SIG. HARALD GRAFE

Passend zur Struktur der sowjetischen Besatzungsmacht entstanden, schrittweise und mit vielen Korrekturen, DDR-eigene Strukturen eines militärischen Transportwesens. Der Schaffung einer Verwaltung Transportwesens der Kasernierten Volkspolizei (KVP) im Jahre 1952 folgten mit dem Befehl 07/53 des Ministers des Inneren der DDR ab März 1953 sogenannte Transportabteilungen (TA) bei den Reichsbahndirektionen, denen Bahnhofskommandanturen unterstellt waren. Die Aufgaben der Transportabteilungen beinhalteten neben der Organisation von Eisenbahnmilitärtransporten die Erarbeitung technischer Dokumentationen der Transportwege, die Aufklärung von Verladeeinrichtungen und deren Dokumentation (vgl. Foto S. 13) und das Zuarbeiten zu einem Programm, das die Errichtung stationärer Rampen vorsah.

Bereits 1953/54 wurden etwa 130 Trupentransporte realisiert. Eine Vielzahl spezieller Aufgaben ließ sich nur durch den Einsatz Technischer Offiziere in den Transportabteilungen bewältigen. 1955 wurden in den Reichsbahndirektionen die sogenannten Büros der Präsidenten (die späteren Haupt-



abteilungen I) gebildet. Mit ihnen standen den militärischen Transportabteilungen kompetente Reichsbahn-Partner für die weitere Zusammenarbeit zur Verfügung. Ebenfalls 1955 wurde in Weimar-Buchenwald eine Eisenbahnbauabteilung der KVP aufgestellt. Zu den ersten Aufgaben dieser „Weimar-II-Dienststelle“ gehörte die Durcharbeitung des Gleises nach Ettersberg, um dort Technik abzustellen und mit systematischer Ausbildung zu beginnen.

Mit Gründung der Nationalen Volksarmee (NVA) am 1. März 1956 ging das Militärtransportwesen der KVP in die NVA auf. Die Bahnhofskommandanturen und die Weimar-II-Dienststelle wurden aufgelöst. Neu waren die Bauzüge 1202, 1203 und 1204 der DR unter militärischer Führung einer Sonderbauleitung. Mit ihnen entstanden wesentliche Grundlagen für die Truppen des Militärtransportwesens der NVA. 1957 unterstellte man die militärischen Transportabteilungen der Reichsbahndirektionen den Militärbezirken III und V der NVA. Die Aus- und Weiterbildung von Offizieren des MTW wurde energisch vorangetrieben. Zu den Maßnahmen gehörte das Studium zukünftiger Offiziere an zivilen Bildungseinrichtungen wie z.B. der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ in Dresden und der Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik in Gotha. Diese Hoch- und Fachschulkader wurden anschließend an der Offiziersschule, ab 1971 Offiziershochschule (OHS) der Landstreitkräfte in Löbau/Zittau zu Offizieren herangebildet. Desweiteren bildete man an der OHS auch Offiziere des MTW in einem dreijährigen, ab 1983 in einem vierjährigen Studiengang aus. Überdies nutzte man die Möglichkeiten, die sich in den 1980er-Jahren an sowjetischen Offi-



■ Hochschule für Verkehrswesen der DDR, links davor ist der militärische Personalbestand der Sektion „Militärisches Transport- und Nachrichtenwesen“ angetreten (1985).

FOTO: HARALD GRAFE

ziersschulen boten. Das eisenbahntechnische Studium an der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden erfuhr 1971 eine wesentliche Veränderung und Aufwertung, als dort eine eigenständige „Sektion Militärisches Transport- und Nachrichtenwesen“ (SMTN) zur Heranbildung militärisch hochqualifizierter Führungs- und Stabsoffiziere entstand. Vergleichbare Möglichkeiten boten nur noch die akademisch profilierten Bildungseinrichtungen der verbündeten Sowjetarmee.

Die Entwicklung des Militärtransportwesens der NVA vollzog sich unter enger Orientierung an den jeweils aktuellen militärischen Erfordernissen, unterlag allerdings auch stets den nicht unbegrenzten ökonomischen Möglichkeiten der DDR. In Konsequenz daraus entstanden neue Vorschriften, wurden bewährte Vorschriften überarbeitet und angepasst, militärische Übungen verschiedenster Art absolviert und die Transportsicherstellung großer Manöver bewältigt. Überdies wuchs Umfang und Intensität des Einsatzes von Kräften und Mitteln des Militärtransportwesens in der Volkswirtschaft der DDR. Zu den Schwerpunkten zählten Bau und Instandsetzung von Verkehrswegen und Verkehrseinrichtungen, die Tätigkeit von Grundwehrdienstleistenden und aktiven Reservisten mit entsprechender Berufsausbildung als Lokführer bei der DR sowie der Einsatz von Soldaten und Technik in den Braunkohletagebauen und bei Naturkatastrophen, so zur massiven Unterstützung von Schneeräumkräften der Eisenbahn. Auch diese Seite des MTW formte und profilierte die Truppen, ihre Offiziere und Kommandeure, ihre Stäbe und Einrichtungen.

Insgesamt konnte die Nationale Volksarmee 1989 auf ein Militärtransportwesen bauen, das über einen gut ausgebildeten, routinierten Personalbestand verfügte und das trotz mancher ökonomischer Restriktion materiell solide ausgestattet war.



■ Auch die Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik in Gotha war an der Heranbildung und Qualifizierung von Offizieren für das Militärtransportwesen der NVA beteiligt.

FOTO: HARALD GRAFE



■ Hauptziel der Führungstätigkeit im Militärtransportwesen der NVA war die „Transportsicherung unter allen Bedingungen“. Dazu gehörten auch Witterungsunbilden. Im Foto ein Truppentransport im Februar 1965 mit 44705.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/WEISS

Truppen auf dem Schienenweg

Militärtransporte sind Transporte zur Beförderung von Personal, Technik und materiellen Mitteln im Interesse und Auftrag der Streitkräfte. Ihre Organisation verlangt hohen Aufwand

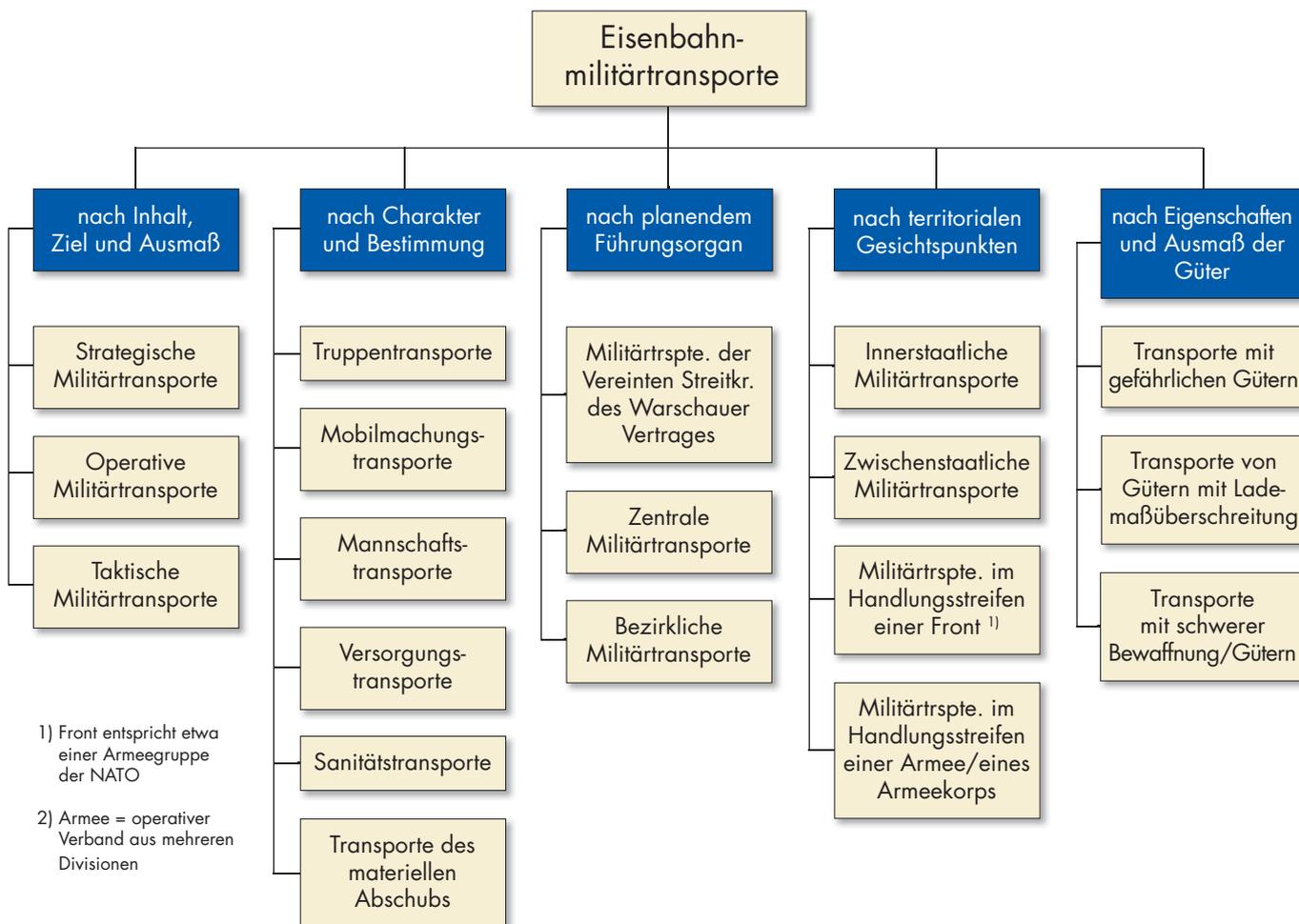
Militärtransporte konnten bei der NVA, wie bei anderen europäischen Armeen auch, unter Nutzung mehrerer Transportarten und auf der Basis mehrerer Verkehrsträger durchgeführt werden. Ließen es militärische Lage und Infrastruktur zu, wurde im Allgemeinen eine sinnvolle Kombination aus Straße und Schiene bevorzugt. Eine Einteilung der Eisenbahnmilitärtransporte (EMT) zeigt

die schematische Übersicht 1 „Eisenbahnmilitärtransporte“ (S. 17). Bei der Planung und Organisation der EMT gab es im Vergleich mit zivilen Eisenbahntransporten einige prägnante Unterschiede.

So musste stets davon ausgegangen werden, dass EMT in einer definierten Hauptrichtung über einen begrenzten Zeitraum einen außergewöhnlich großen Teil der Kapazität vorhandener Transportwege beanspruchen konn-

ten. Die aus militärischen Gründen plötzliche sprich: kurzfristig notwendige Durchführung von EMT bedurfte längerfristig angelegter, spezifischer Vorbereitungen im Hinblick auf die einbezogenen Verlade-, Entlade- und Umschlagstellen sowie die Bereitstellung einer Vielzahl unterschiedlicher Hilfsmittel. Überdies spielte stets eine Rolle, dass für alle EMT eine besondere Dringlichkeit bestand. In aller Regel war eine große Anzahl von Soldaten zu

Übersicht 1: Einteilung der Eisenbahnmilitärtransporte



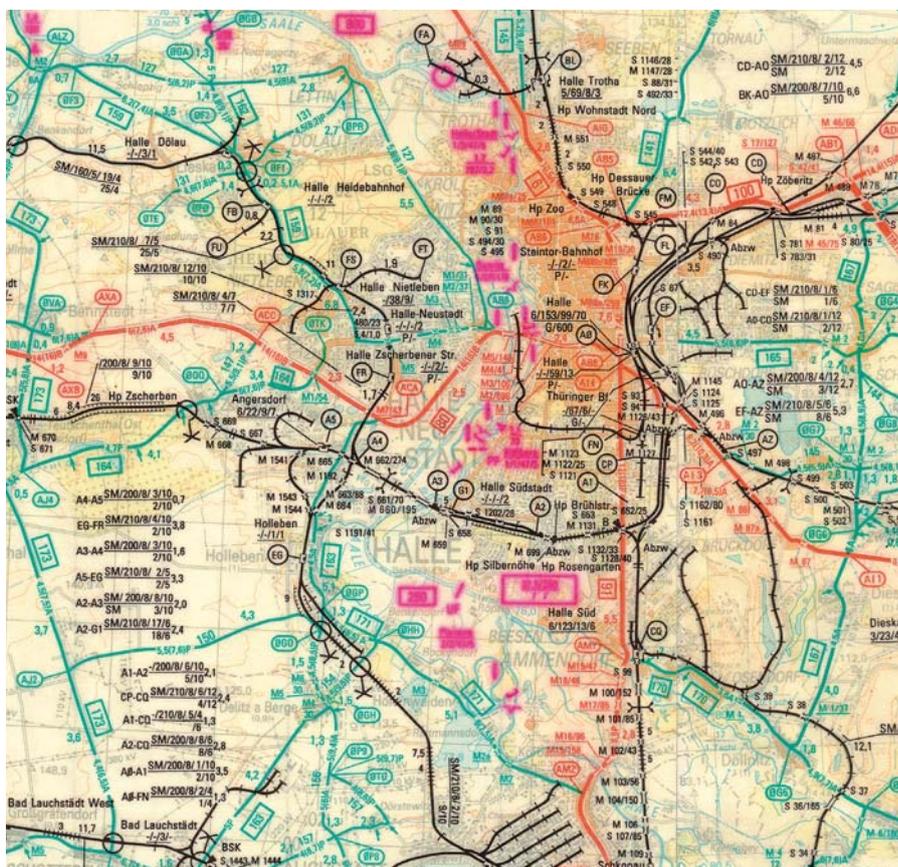
transportieren, die materiell und medizinisch versorgt werden mussten. In allen Fällen bestand die unbedingte Notwendigkeit sicherer Geheimhaltung und wirkungsvoller Tarnung. Waren gefährliche (z.B. Munition) oder übergroße Güter zu transportieren, machten sich besondere Sicherheitsmaßnahmen und Vorkehrungen wegen Lademaßüberschreitungen erforderlich.

Eine wichtige Rolle bei der Durchführung der Militärtransporte spielte das einheitliche Transportsystem der Staaten des Warschauer Vertrages und somit auch der DDR. Einen Überblick über das System zeigt die Übersicht 2 (S. 18). Die Übersicht weist auf die damals vorhandene, enge Verzahnung der Aufgaben von zivilem und militärischem Transportwesen hin, die anhand einiger Beispiele aus dem Bereich der Eisenbahntransportsicherstellung nachfolgend erläutert werden sollen.

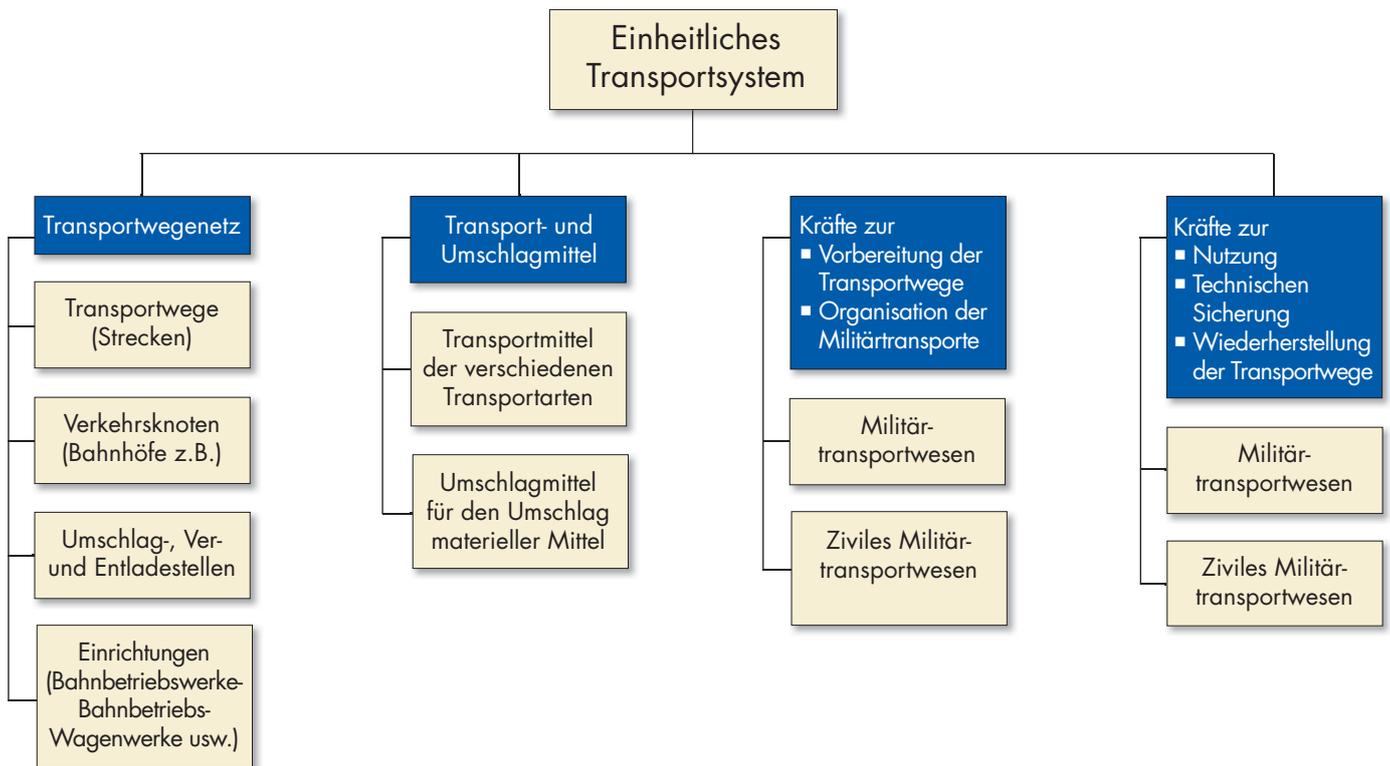
Vorbereitung der Transportwege

Hier war das Eisenbahnnetz in Zusammenarbeit mit der DR zu untersuchen und entsprechend der zu erwartenden Transport-

■ Auszug aus der NVA-Karte der Transportwege (Maßstab 1:100 000). Abgebildet ist die Region Halle an der Saale. ABBILDUNG: SIG.HARALD GRAFE



Übersicht 2: Bestandteile des einheitlichen Transportsystems



■ Eisenbahntruppentransport mit Panzern T55 und Soldaten des NVA-Eisenbahnbauregiments bei der Gleisvermessung am 24. März 1981. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/TESSMER

richtungen und Streckenparameter einzuteilen. Man unterschied in ein Großraumnetz Eisenbahn (GRN-E = das wichtige Streckengrundnetz), in Umleitungen zum GRN-E, in kernwaffengefährdete Objekte (große Brücken, wichtige Knotenbahnhöfe) und in Zufahrten zu möglichen Brückendoublierungen bzw. zu Lagern und Entladerräumen.

Die Vorbereitung umfasste ferner Vorschläge zum Ausbau von Eisenbahnstrecken durch die Beseitigung von Profileinschränkungen, die Erhöhung möglicher

Zuglängen und Zugmassen und die Anhebung der Streckendurchlassfähigkeit. Es gab Vorschläge zum Aus- und Neubau von Ver- und Entladeeinrichtungen (Rampen) und im Hinblick auf neuralgische Kreuzungspunkte mit anderen Verkehrswegen.

Das MTW hatte ein klares Mitspracherecht bei Streckenstilllegungen und bei der beabsichtigten Schließung von Gütertarifbahnhöfen sowie öffentlichen Ladestellen der DR. Eine wichtige Arbeitsgrundlage dabei bildete die „Karte der Transportwege“ (vgl. S. 17).

Technische Sicherung der Transportwege

Die technische Sicherung der Transportwege umfasste Maßnahmen zur Wiederaufnahme unterbrochener Eisenbahntransportbewegungen. Sie schloss daher eine Vielzahl von Aufgaben, vor allem Planungen, zugunsten einer möglichst hohen Leistungsfähigkeit der eingesetzten zivilen und militärischen Kräfte ein. Dazu gehörte die Ausarbeitung von Zerstörungsanalysen bei wichtigen Verkehrsbauten und die detaillierte Erstellung von militärischen Projekten zum Wiederaufbau dieser Objekte.

Somit war es erforderlich, jederzeit mobilisierbare Reserven an Baumaterialien und Ausrüstungen anzulegen. Diese Aufgabe verband sich mit der Erkundung und Vorbereitung örtlicher Baumaterialien. In Zusammenarbeit mit der DR wurde die Beseitigung möglicher Zerstörungen an Eisenbahnstrecken und Zusatzeinrichtungen analysiert und die technischen Parameter der Wiederherstellung entsprechend den erwarteten Anforderungen allen Beteiligten übergeben. Wurden besonders schwere Zerstörungen erwartet, sollten außerhalb bisheriger Streckenverläufe und gefährdeter Objekte völlig neue Streckenabschnitte und Brücken gebaut werden.

Nutzung der Transportwege und -mittel

In Abstimmung mit dem MTW der NVA hatte die Deutsche Reichsbahn die Fahrpläne für Eisenbahnmilitärtransporte (EMT) zu erarbeiten und entsprechende Transportmittel

bereit zu stellen. Sie war sowohl für die Instandhaltung der Transportwege als auch der Transportmittel verantwortlich. Das schloss die Bereitstellung bzw. Lagerung erforderlicher Ausrüstungen, Treib- und Betriebsstoffe ein. Im konkreten Fall ging es u.a. um die massenhafte Verfügbarkeit EMT-geeigneter Eisenbahnwagen, spezieller Wagenausrüstungen sowie zerlegbarer Laderampen. Besonderer Wert wurde lange Zeit auf Maßnahmen zur Durchführung von EMT nach dem Einsatz von Massenvernichtungsmitteln, vor allem auf die Dekontaminierung/Entaktivierung von Zügen gelegt. Viele Einzelmaßnahmen summierten sich in der Vorbereitung von Bahnhöfen und ganzen Räumen für die Durchführung von Militärtransporten auf der Schiene.

Organisation der Militärtransporte

An der Organisation von Militärtransporten waren das MTW der NVA, die DR und die zu transportierenden Truppen selbst in jeweils unterschiedlicher Verantwortlichkeit beteiligt. Die Vorbereitung und Realisierung von Militärtransporten umfasste im Allgemeinen:

- ihre detaillierte Planung, reibungslose Durchführung und lückenlose Überwachung;
- ihre Sicherstellung in Gestalt materieller und medizinischer Versorgung, die Ausstattung dieser Transporte gemäß konkreter Bedürfnisse und ihre Gefechtssicherstellung, wie sie etwa zur Luftabwehr notwendig war;
- Maßnahmen der Geheimhaltung, darunter Nachtverladungen und Verladungen auf ent-



legenen Verladebahnhöfen an Strecken ohne Transitverkehr;

- Maßnahmen zur Berichterstattung (Organisation eines effektiven Meldewesens) und zur Nachweisführung im Hinblick auf den Wagenverbrauch und seine Abrechnung.

Der Ablauf der Organisation von EMT sah vor, dass der Bedarfsträger (beispielsweise das Kommando Luftstreitkräfte/Luftverteidigung der NVA) zunächst seine Transportanforderungen an die zuständige Führungsebene des MTW übergab. Dort erfolgte eine allgemeine Koordinierung und Planung aller EMT und die Ableitung konkreter Aufgabenstellungen für die zugeordneten Arbeitsorgane in Gestalt der Transportkommandanturen. Diese wieder-

■ Einweisen von Panzern T64 durch sowjetische Offiziere im Verlauf eines gemeinsamen Manövers von NVA und sowjetischen Truppen am 19. 10. 1988. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/TESSMER

rum erarbeiteten detaillierte Pläne, wozu sie nachgeordnete militärische Transportdienststellen heranzogen. Die DR erhielt nur jene Teile dieser Planung, die für die Fahrplangestaltung notwendig waren.

Überdies organisierte das MTW der NVA u.a. Transporte zur alljährlichen NVA-Militärparade am 7. Oktober in Berlin, Transporte von Betriebskampfgruppen zu speziellen Ausbildungsplätzen (etwa dem Flak-Schießen an der Ostseeküste) und Kinderferientransporte für Kinder von Armeegehörigen und Zivilbeschäftigten der NVA.



■ DR-Lok 132057 hat am Standort Bad Frankenhausen einen Truppenzug mit Panzern T55 übernommen (1990).

FOTO: HARALD GRAFE



■ Flussüberquerung eines Truppentransports auf einer kombinierten Schwimmbücke. An der Spitze eine Lok der Baureihe 52. FOTO: SLG, HARALD GRAFE

Führungsorgane und Kommandanturen

Dem Militärtransportwesen der Nationalen Volksarmee lag eine militärisch und organisatorisch minutiös durchdachte Struktur zugrunde, deren Funktionstüchtigkeit und Zuverlässigkeit auf enger Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn beruhte.

Wie das vorangegangene Kapitel verdeutlicht hat, waren an der Planung, Organisation und Durchführung von Militärtransporten auf dem Schienenweg zahlreiche militärische und zivile Dienststellen mit einem relativ hohen Personaleinsatz beteiligt. Dieser praktisch unumgängliche Aufwand erforderte stets ein hohes Maß an Abstimmung und Koordination, das im Krisen- bzw. Kriegsfall noch enorm angewachsen wäre. Die Übersicht 3 (S. 20/21) ermöglicht einen Überblick über die an der Organisation von Eisenbahnmilitärtransporten Beteiligten.

Deutlich werden vor allem die Führungsebenen mit den Führungsorganen und allen Unterstellungsverhältnissen, die Hauptaufgaben der Führungsorgane und die wechselseitigen

Abhängigkeiten. Innerhalb der einzelnen Führungsorgane auf allen Ebenen gab es im militärischen Bereich für die Planung, Organisation, Überwachung und Regulierung der Eisenbahnmilitärtransporte jeweils entsprechende Teilstrukturen wie Abteilungen, Unterabteilungen, Arbeitsgruppen und so genannte Oberoffiziere.

Als weiterer, wesentlicher Bestandteil der Transportsicherstellung waren in diesen Führungsorganen neben den Strukturen zur Organisation von Militärtransporten auch Strukturen vorhanden, die dazu dienten, die Technische Sicherung zu planen und zu überwachen bzw. nach Zerstörungen an Transportwegen eine Planung zur Wiederherstellung dieser Transportwege durchzuführen, zu koordinieren und die Inbetriebnahme zu überwachen.

Interessenten an einem Gesamtüberblick über das Militärtransportwesen in der DDR sei das Buch „Das Militärtransportwesen der Nationalen Volksarmee der Deutschen Demokratischen Republik“ (Strausberg 2008) empfohlen. Das Autorenteam ermöglicht mit seinem Werk einen umfassenden Überblick über Geschichte, Strukturen und Leistungsfähigkeit des MTW der NVA.

Wie sah die Organisation der Transportführung auf der Ebene der beiden Militärbezirke der NVA und darunter aus?

Der Chef Militärtransportwesen des Militärbezirks verfügte neben den Strukturen zur Technischen Sicherung und Wiederherstellung von Verkehrswegen über eine Arbeitsgruppe Planung, die in der Unterabteilung Militärtransporte für allgemeine Planungen





von Truppentransporten auf der Schiene verantwortlich zeichnete. Überdies führte der Chef MTW des Militärbezirks eine Transportkommandantur, deren Arbeitsgruppe Planung für ausführlichere und detailliertere Planungen und für die Organisation bzw. Koordinierung im Militärbezirk zuständig war. Ihre Planungsergebnisse wurden, da sie sich unmittelbar auf die Eisenbahn bezogen, den beteiligten Eisenbahntransportkommandanturen (ETKdtr) zur Organisation und Überwachung übermittelt, dort in einer Arbeitsgruppe Transportplanung weiter konkretisiert, entsprechende Durchführungsaufträge an die DR übergeben und der Arbeitsgruppe Dispatcherdienst sowie den unterstellten beteiligten Bahnhofskommandanturen (BKdtr) zur Organisation und Überwachung übermittelt.

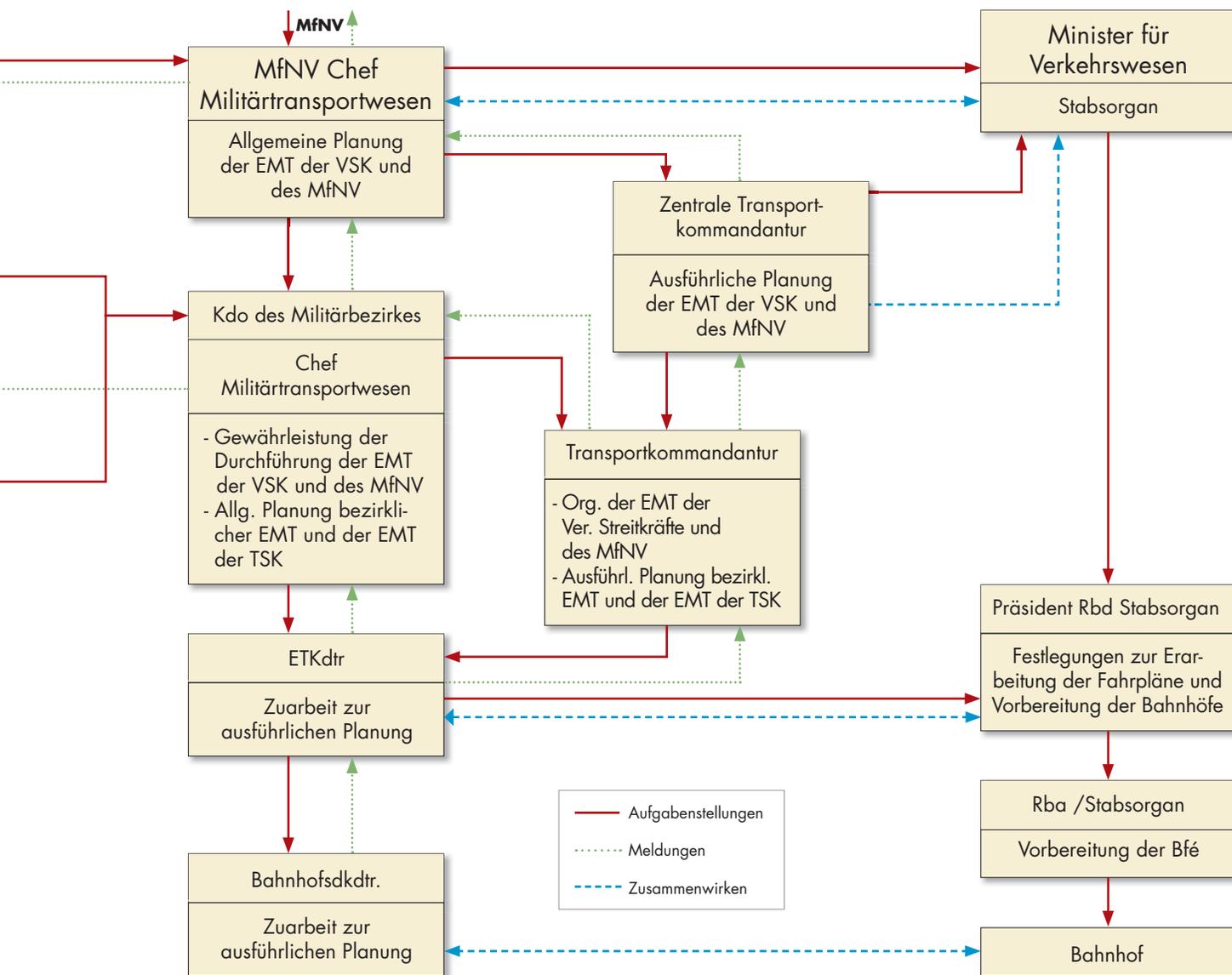
Dieser Prozess vollzog sich in präziser Abstimmung der ETKdtr mit der jeweiligen



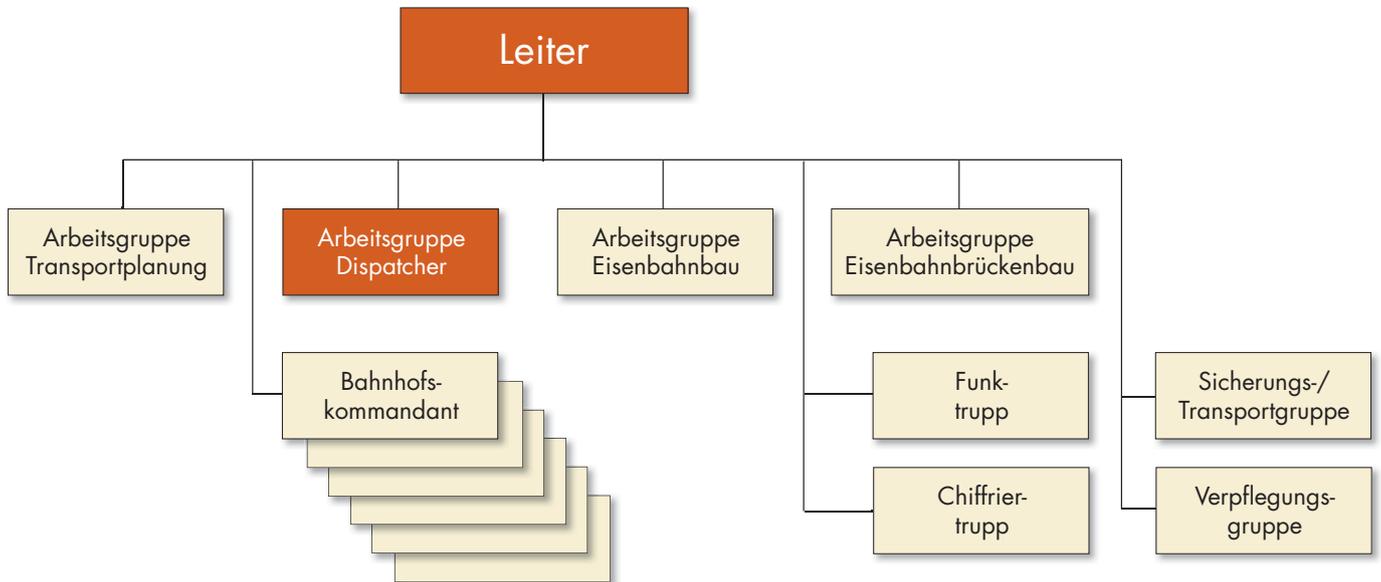
■ Eingangsschild am Eingang zur Eisenbahntransportkommandantur 0970/3077 Erfurt (bis 1990).

FOTO: HARALD GRAFE

Übersicht 3: Kräfte der Transportsicherstellung



Übersicht 4: Struktur einer Eisenbahntransportkommandantur im Soll-II-Bestand Ende der 1980er-Jahre



Hauptabteilung I (ab 1981/82 Hauptabteilung Spezielle Transport- und Bauaufgaben HA STBA) der von den Maßnahmen betroffenen Reichsbahndirektion. Da der Zustand der Transportwege und Verladestellen sprich: der Strecken, Anschlüsse, Bahnhofsanlagen und Verladerrampen wesentlichen Einfluss auf die planmäßige Realisierung von EMT-Maßnahmen hatte, war die DR verpflichtet, den ETKdtr permanent Informationen zur Betriebslage zuzuleiten.

Mithin fungierten die ETKdtr als organisatorische Dreh- und Angelpunkte der konkreten militärischen Transportorganisation. Übersicht 4 (S. 22/23) vermittelt einen Überblick über die Struktur im so genannten „Soll II“, das die militärische Einsatzstruktur verkörperte. Auch in dieser Struktur wird die bereits erwähnte Zweiteilung der Aufgaben in die Technische Sicherung bzw. Wiederherstellung der Transportwege und die Organisation von Eisenbahnmilitärtransporten deutlich.

Einschließlich von sechs Bahnhofskommandanturen war insgesamt ein Personalbestand von nicht weniger als 115 Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften geplant, denen 15 Motorräder, 16 PKW, 9 LKW, 4 zerlegbare Laderampen und eine bewegliche Funkstelle zur Verfügung standen. Ein Großteil der erforderlichen Bekleidung und Ausrüstung war „dienststellennah“ eingelagert und musste vom deutlich kleineren Personalbestand der Friedensstruktur gewartet und (wo nötig) instandgesetzt werden. Das im Ernstfall zusätzlich erforderliche Material

Leistungsbescheid für Kraftstoffe und Motorenöl der Eisenbahntransportkommandantur Erfurt für eine Minol-Tankstelle.

ABBILDUNG: HARALD GRAFE

Nationale Volksarmee
Wehrdienstkommando
5000 Erfurt-Stadt
Just-Organg-Ring 114

1. Ausfertigung: **LEISTUNGSBESCHIED** 21 179435 *

Auf Grund der Leistungsverordnung vom 26. Juli 1979 (GBl. I Nr. 29 S. 265) sind die unter Ziffer 2. aufgeführten

vom
VEB Minolregistertanklager 060 6
5060 Erfurt-Stadt
Paul-Schäfer-Str. 97

für die Registrier-Nr. 3110 zu übergeben.

1. Organisation der Inanspruchnahme
Die Übergabe hat sofort nach Zustellung bzw. Bekanntmachung aus Sperrbestand/Handelsbestand zu erfolgen.

2. Bezeichnung der Leistung
a) aus Handelsbestand
1.600 l Vergeserkraftstoff, davon
1.600 l Abfüllung in Kanister
Motorenöl für 2-Taktotomotoren
20 l MZ 22
Motorenöl für 4-Taktotomotoren
30 l MW 244
Motorenöl für Dieselmotoren
30 l MD 302
Getriebeöl für Kraftfahrzeuge
20l GL 220
Schmierfett
10kg SVA 732
b) aus Sperrbestand
1.200 l Dieselmotorenkraftstoff, davon
1.200 l Abfüllung in Kanister

* Nichtaufwendend streichen
NVA 44 795 - Ag 112/0030/06/2153-01



Dienststellennah eingelagertes Mobilmachungsmaterial (Bekleidung) der Eisenbahntransportkommandantur Erfurt, das für die Soll-II-Struktur (militärische Einsatzstruktur) vorgesehen war.

FOTO: HARALD GRAFE



war „per Leistungsbescheid“ aus Zivilbetrieben zu entnehmen.

Auf der Basis dieser Einsatzstruktur sollte die Eisenbahntransportsicherstellung auf dem Streckennetz einer Reichsbahndirektion erfolgen. Sie umfasste im Wesentlichen:

- die Informationserfassung, Informationsanalyse und Informationsaufbereitung der jeweils aktuellen Betriebslage und die Einschätzung des Standes der Eisenbahntransportsicherstellung im Streckennetz der jeweiligen Reichsbahndirektion;
- die Auswahl, Aufklärung und Festlegung von Ver- und Entladestellen, die Übergabe von Forderungen zur Vorbereitung der Ver- und Entladestellen durch die DR und entsprechende Kontrollmaßnahmen. Zu letzteren zählten die jährlichen Kontrollen des baulichen Zustands ortsfester Rampen und (falls notwendig) daraus resultierende Instandsetzungsforderungen an die Rbd;
- die Erarbeitung und Übergabe von Trans-

■ In diesem Triebwagen wurde 1982 in Nedlitz/Anschlussgleis NVA eine Bahnhofskommandantur untergebracht. Es handelte sich um den Präsidententriebwagen der Rbd Magdeburg. Die Wagen dahinter dienen als Mannschaftsunterkünfte. FOTO: L. LICHTENBERG

■ Seitenansicht des im oberen Foto gezeigten Präsidententriebwagens 186 257-2, der eine Bahnhofskommandantur beherbergte.

BEIDE FOTOS: L. LICHTENBERG





■ Teilansicht des Arbeitsraums der Bahnhofskommandantur im Inneren des DR-Triebwagens 186 257-2. FOTO: L. LICHTENBERG



■ Armbinde für Kontrolloffiziere des Militärtransportwesens. Breite etwa 10 cm. FOTO: HARALD GRAFE

portanforderungen an das Stabsorgan des Präsidenten der Rbd;

- die Organisation und Kontrolle von Ver- und Entladungen sowie des Verbrauchs und rationalen Einsatzes von Eisenbahnwagen;
- die lückenlose Überwachung aller durchzuführenden EMT;
- die Erarbeitung von Vorschlägen zur Regulierung von EMT bei Störungen im Ablauf der Transportbewegung sowie die Durchsetzung von befohlenen Regulierungsmaßnahmen, die Bearbeitung von Maßnahmen und Vorschlägen zur Technischen Sicherung bzw. Wiederherstellung der Eisenbahnlinien und Knoten und die Übergabe entsprechender Forderungen an das Stabsorgan des Präsidenten der Reichsbahndirektion;
- die Abwicklung des umfangreichen Meldewesens zum Stand der Transportdurchführung und zum Zustand der Verkehrswege an die vorgesetzten Dienststellen;
- die Führung der Berichts- und Führungs-

dokumente sowie der detaillierten technischen Dokumentationen der Transportwege;

- den Einsatz von Bahnhofskommandanten;
- die Weiterleitung von Befehlen und Informationen an Transportleiter, Begleitkommandos und Streifen auf Bahngebiet bzw. in Zügen.

Diese Aufgaben waren (soweit zutreffend) auch im Frieden, dort allerdings mit reduziertem Personalumfang, zu realisieren. Von den vier Arbeitsgruppen (vgl. Übersicht 3 S. 20/21) war in der Friedensstruktur nur die Arbeitsgruppe Dispatcher vorhanden. Der Bereich der Technischen Sicherung wurde durch einen Oberoffizier bearbeitet. Bahnhofskommandanturen existierten nicht. Lediglich im Rahmen größerer Übungen wurden aus fach-

ten durch die zuständige ETKdtr Kontrolloffiziere eingesetzt werden, die an in Rot und Gelb gehaltenen Armbinden erkennbar waren. Als Kontrolloffiziere verfügten sie über Kontroll- und Weisungsrechte. Ein Weisungsrecht bestand auch gegenüber den Transportleitern von EMT und (mit Einschränkungen) gegenüber dem Verantwortlichen für Militärtransporte (VMT) der DR. Hauptansprechpartner bei der Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn war (wie bereits dargestellt) die Hauptabteilung I der jeweiligen Reichsbahndirektion. Auch sie verfügte in ihrer Struktur über einen Bereich zur Bearbeitung der Transportaufträge und der Überwachung von EMT.

Somit standen jeder ETKdtr adäquate Ansprechpartner auf der Ebene der Reichsbahndirektion gegenüber. Mit der Führungsebene „Reichsbahnamt“ bestand hingegen kein direkter Kontakt. Erst auf der Ebene „Bahnhof“ gab es für die BKdtr bzw. den Kontrolloffizier MTW einen Ansprechpartner in Gestalt des „Verantwortlichen für Militärtransporte“ (VMT), der an einer roten Armbinde ohne Zusatzzeichen erkennbar war.

Überdies wirkte an der Organisation und Durchführung von EMT eine Vielzahl von Kräften mit, die diese Aufgabe neben ihren regulären dienstlichen Obliegenheiten erfüllten. Auf militärischer Seite waren dies u.a. die Dienste eines einzelnen Eisenbahnmilitärtransportes wie der Transportleiter (TL), der Verladeoffizier (VO), die Gehilfen des Transportleiters für Gefechtssicherstellung, Medizinische Sicherstellung (Militärarzt) sowie Nachrichten und Versorgung. Auf Seiten der DR sind neben dem VMT der verantwortliche



■ Streifen- und Kontrollauftrag für Angehörige des Militärtransportwesens des Militärbezirks V. FOTO: HARALD GRAFE

lich kompetenten Reservisten Bahnhofskommandanturen gebildet.

Für Routinekontrollen bei Ver- und Entladungen von EMT sowie in Reisezügen (Sonderzüge zur Einberufung bzw. Entlassung Wehrpflichtiger, Urlaubszüge, bestellte Wagen bzw. Abteile für Armeeangehörige) konn-

Wagenmeister, die beteiligten Rangierer bzw. Rangierleiter, die Zugfertigsteller, Lokführer, Dispatcher (bis hin zur Hauptdispatcherleitung im Ministerium für Verkehrswesen) und die Personale der Wagenausbesserungsstellen zur Auf- und Abrüstung der Wagen für Militärtransporte zu nennen.



■ Transportleiter und Verladeoffizier bei der Absprache der Wagenbereitstellung an der Rampe.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/ GEBAUER

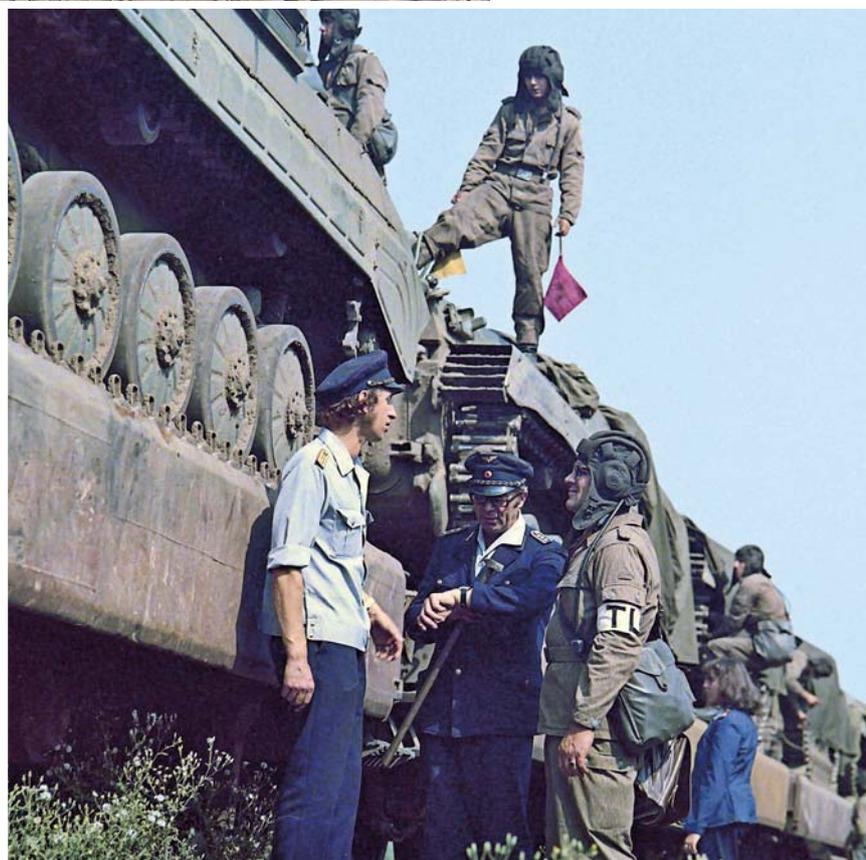
■ Verantwortlicher für Militärtransporte bei Absprachen mit Eisenbahnnern und Verladeoffizier.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/ GEBAUER



■ Rangierer der DR bei der Zugbildung eines EMT im April 1967.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/ BERSCH



■ Die Abfahrtszeit rückt näher! Links der VMT, rechts der TL, in der Mitte der Wagenmeister.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/ GEBAUER

Grundsätze, Regeln, Details

Die Aufrechterhaltung der Gefechtsbereitschaft der Verbände, Truppenteile und Einheiten der NVA erforderte Ausbildungsmaßnahmen und Übungen in Verbindung mit Truppentransporten, die hohe Anforderungen an ihre Planung und Durchführung mit sich brachten



Verladung einer Artillerieeinheit am 3. Juli 1961 mit Lkw SIS/SIL 151 und 122-mm-Haubitzen. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GEBAUER

Nach der Klärung grundsätzlicher Fragen der Transportsicherstellung und Erläuterungen zu den Kräften, die an der Organisation der Eisenbahnmilitärtransporte beteiligt waren, soll in diesem Kapitel auf die konkrete Planung von Eisenbahnmilitärtransporten eingegangen werden.

Zu den zahlreichen Truppentransporten, die sich aus Übungen, Manövern und verschiedensten Ausbildungsmaßnahmen ergaben, kamen noch Transporte von Grundwehrdienstpflichtigen anlässlich von Einberufungen und Entlassungen sowie die zahlreichen Sonderzüge bei zentralen Urlaubsperioden (z.B. Weihnachten, Ostern usw.). Auch die Versorgungs Transporte (mit Material, Verpflegung, Munition, Treibstoffen usw.) sowie die Instandsetzungstransporte der DDR-Streitkräfte stellten hohe Anforderungen im Hinblick auf die Bereitstellung des Transportraums, an die Kapazität der Strecken und Eisenbahnknoten sowie an den Personal- und Materialeinsatz durch die Deutsche Reichsbahn.

Allgemeiner Planungsprozess

Zur Vermeidung von zu großen Spitzen in den Transportanforderungen durch die Streitkräfte und von Beeinträchtigungen volkswirtschaftlich wichtiger Eisenbahntransporte gab es ab 1977 die Festlegung, dass die NVA zur Jahres- und Monatsplanung des Transportraumbedarfs überzugehen und diesen mit der DR abzustimmen hatte. So wurde der Bedarf an Transportraum ein Teil der allgemeinen Planung der Gefechtsausbildung und Sicherstellung der Truppen.

Dazu hatten die Kommandeure in ihrer Planung neben den Teilen für die anderen Transportarten einen „Jahresplan des Transportraumbedarfs Teil I Eisenbahn“ für das folgende Kalenderjahr zu erarbeiten und bis zum 25. November des Vorjahres den Chefs der Teilstreitkräfte (TSK) bzw. den Chefs der Militärbezirke vorzulegen. Diese unterbreiteten bis spätestens 8. Dezember des Vorjahres ihre zusammengefassten Planungen dem Stellvertreter des Ministers für Nationale Verteidigung und Chef der Rückwärtigen



Deckblatt eines alten Transportplan- bzw. Transportüberwachungsbuches, wie es noch bis Mitte der 1970er-Jahre in der NVA verwendet wurde. ABBILDUNG: SLG. HARALD GRAFE

Dienste. Nach Überprüfung der Planungen und Abstimmung der finanziellen Erfordernisse wurde der Bedarf an Transportraum dann durch den Minister für Nationale Verteidigung an den Minister für Verkehrswesen der DDR übergeben und abgestimmt.

Nach Bestätigung der zentralen Planung wurde diese auf die TSK aufgeschlüsselt. Von dort erhielten die Kommandeure auf dem Dienstweg die Bestätigung des von ihnen angemeldeten Transportraumbedarfs.

Abgeleitet aus dem bestätigten Jahrestransportraumbedarf für die Deutsche Reichsbahn erarbeiteten die Kommandeure der Truppenteile, Dienststellen, Einheiten, Einrichtungen usw. die Monatsplanung. Sie enthielt die Termine (Beginn und Ende) der geplanten Verlegungen und, aufgeschlüsselt nach Ver- und Entlade-Rbd, die Zahl der benötigten Militärszüge, der zu ihrer Bildung notwendigen Wagengattungen (mit Anzahl der Wagen) und den Bedarf an Containern.

Der erarbeitete Monatsplan war bis zum 4. des Vormonats den Chefs der TSK bzw. den Chefs der Militärbezirke vorzulegen. Vorlagentermin beim Stellvertreter des Ministers für Nationale Verteidigung und Chef der Rückwärtigen Dienste (STMCRD) war der 12. des Vormonats. Nach der Zusammenfassung, der Prüfung und dem Vergleich mit der bestätigten Jahresplanung wurde die bestätigte Monatsplanung am 20. des Vormonats durch den STMCRD auf dem Dienstweg an die einreichenden Kommandeure zurückgegeben. Eingangstermin dort war der 23. des Vormonats.

Unabhängig davon wurde den Chefs Militärtransportwesens in den TSK und den Militärbezirken sowie den Leitern der ETKdtr bis zum 17. des Vormonats die monatliche Aufgabenstellung übergeben. Die Hauptabteilungen I bzw. HA STBA der Rbd wurden zum selben Termin über die Monatsplanungen für den Direktionsbezirk informiert.

EDV-Projekt E 76

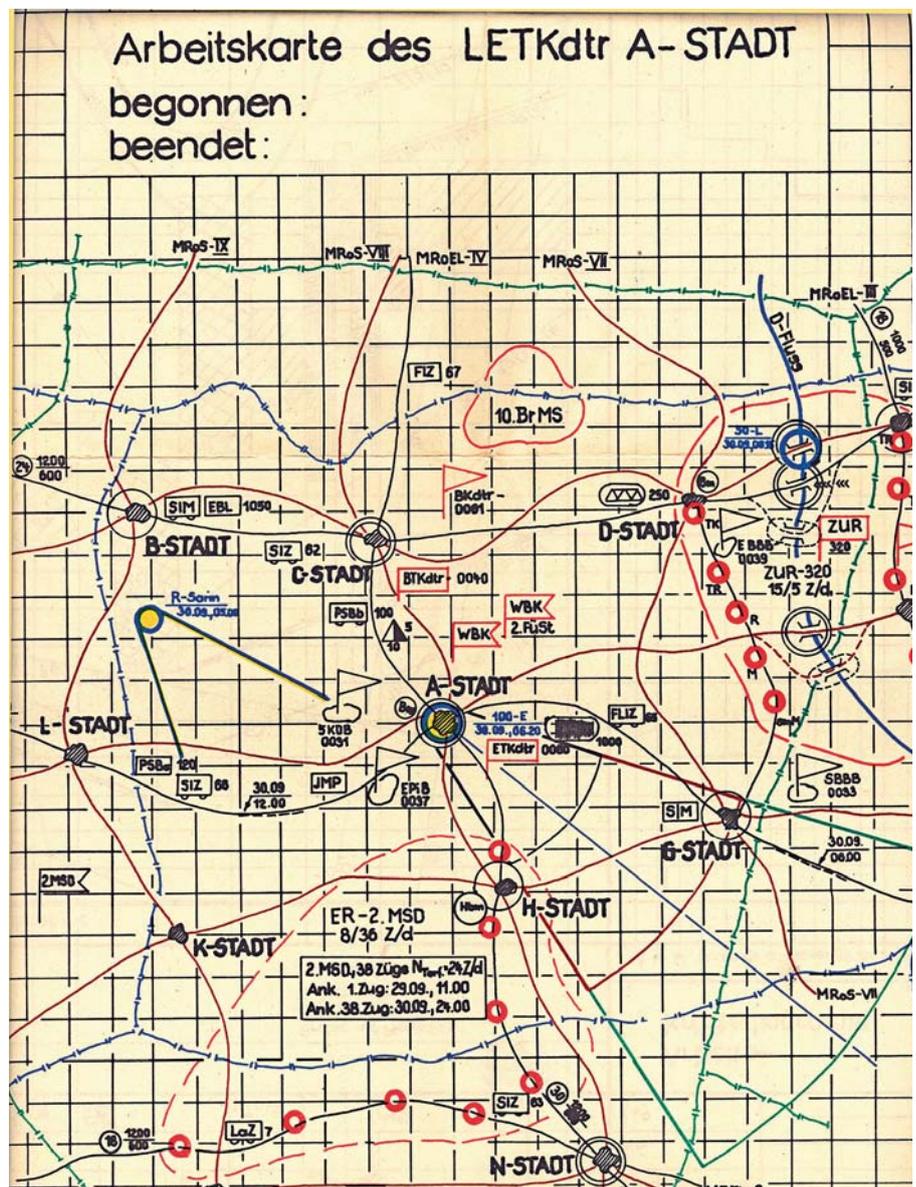
Da sich dieser Planungsprozess recht aufwändig und vor allem stör anfällig gestaltete, wurde schon frühzeitig an die Nutzung der elektronischen Datenverarbeitung gedacht. Zur Verbesserung und Beschleunigung entstand schließlich das EDV-Projekt E 76. Es umfasste die

- Erstellung des Jahresplans des Transportraumbedarfs Teil I Eisenbahn (JAPLA)
- Erstellung des Monatsplanes des Transportraumbedarfs Eisenbahn (MOPLA) und
- Erstellung der monatlichen Übersicht der durchgeführten Transporte mit der Eisenbahn einschließlich des tatsächlichen Wagenverbrauches jeder Dienststelle.

Dabei wurden die erforderlichen Planungsangaben in der NVA auf Dienststellenebene in Listen erfasst und entweder die Listen oder die Daten auf Datenträger (erstellt in zuständigen Rechenbetriebseinrichtungen) an die Rechenzentren in den Kommandos der Militärbezirke bzw. an die der Teilstreitkräfte übergeben. Die bestätigten Planungen kamen dann in Listenform in die Dienststellen zurück. Ebenso bildete die für jeden Rbd-Bezirk errechnete Monatsplanungsliste die Aufgabenstellung an die Eisenbahntransportkommandanturen und war die Grundlage für die Planungsinformation an die HA STBA der Rbd.

Für die monatliche Berichterstattung wurden durch jede Eisenbahntransportkommandantur Erfassungslisten mit dem realen Wagenverbrauch je Eisenbahntransport erstellt,

nachdem dieser Verbrauch vorher mit der HA STBA der Rbd abgestimmt worden war. Die handschriftliche Erstellung und Prüfung der Listen erforderte Kraft und Nerven, trotzdem gelang es durch dieses EDV-Projekt, den Planungsprozess zu beschleunigen und qualitativ zu verbessern. Darüber hinaus besaßen alle planenden Führungsebenen eine exakte Übersicht über den Transportraumbedarf, bezogen auf Jahr und Monat, sowie die Erfüllung der Finanz- und Transportraumplanung jeder Dienststelle. Eine Umplanung nicht genutzten Transportraums auf andere Dienststellen war durch diese Übersichten ebenfalls möglich, sodass dieses Projekt wesentlich zu einer effektiven Planung und Nutzung der zur Verfügung stehenden Ressourcen „Transportraum“ und „Finanzen“ beitrug.



■ Musterschema einer Arbeitskarte für den Leiter einer Eisenbahntransportkommandantur der Nationalen Volksarmee.

ABBILDUNG: SIG. HARALD GRAFE

Führungs- und Berichtsdokumente des Militärtransportwesens

Im Krisen- oder Kriegsfall bzw. bei Übungen mit einer größeren Anzahl von EMT sollte neben der allgemeinen Planung durch die Organe des MTW ein Militärtransportplan erstellt werden. Er bestand aus einem Tabellen- und einem grafischen Teil. Der Tabellen- teil beinhaltete Angaben zu den Zugzahlen der zu transportierenden Truppe, zu den Eisenbahnlinien (einschließlich Reserve- und Rochadelinien), zu Ausgangs- und Zielräumen (mit zusätzlichen Informationen) und zu Übergabe- und Übernahmestellen. Der grafische Teil zeigte den groben Ablauf der Bewegung in einem Balkendiagramm.

Wichtige Angaben aus dem Militärtransportplan wurden in die Arbeitskarten der Chefs Militärtransportwesens übernommen, die einen geografischen Überblick über den Ablauf der Transportbewegung in dem jeweiligen Gebiet mit zusätzlichen Angaben, beispielsweise zu Zerstörungen an Transportwegen, enthielt.

Ein weiteres Dokument war der „Plan der Militärtransporte und Märsche“, der ebenfalls durch die Organe des MTW geführt wurde. Dieses Dokument war, vom Detail-

Plan der Militärtransporte und Märsche (Auszug)

Lfd. Nr.	Transport-/Marschnummer	Verband/Truppenteil/ Einheit/ Einrichtung	Wagenbestand nach Gattungen				Anzahl der Fahrzeuge		Verladestelle/ Ausgangsraum	Verladezeit	Abfahrts-/Marschbeginn	Entladestelle/ Konzentrierungsraum	Ankunft	Entladezeit	Besonderheiten
			H-t	Klm	Sa	Rlimp	Fahrzeuge	Normkolonnen							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1. Eisenbahnmilitärtransporte															
		15. MSD MSR-1													
1	112019	PB	5	3	11	-			A-Dorf	10.05 03.- 04.30	10.05 05.00	R-STADT	10.05 19.00	10.05 19.30 20.30	Entladung über ZLR, LÜ1/1, 201, 206 211, 212, 235/2, 236
2. Märsche															
		16. MSD MSR-20					332	7	G-STADT H-LEBEN I-STADT	-	10.05 18.00	L-DORF M-LEBEN N-STADT	11.05 04.45		

Teil des Plans der Militärtransporte und Märsche: Der Truppentransport 112019 dient als Muster in den weiteren Dokumenten.

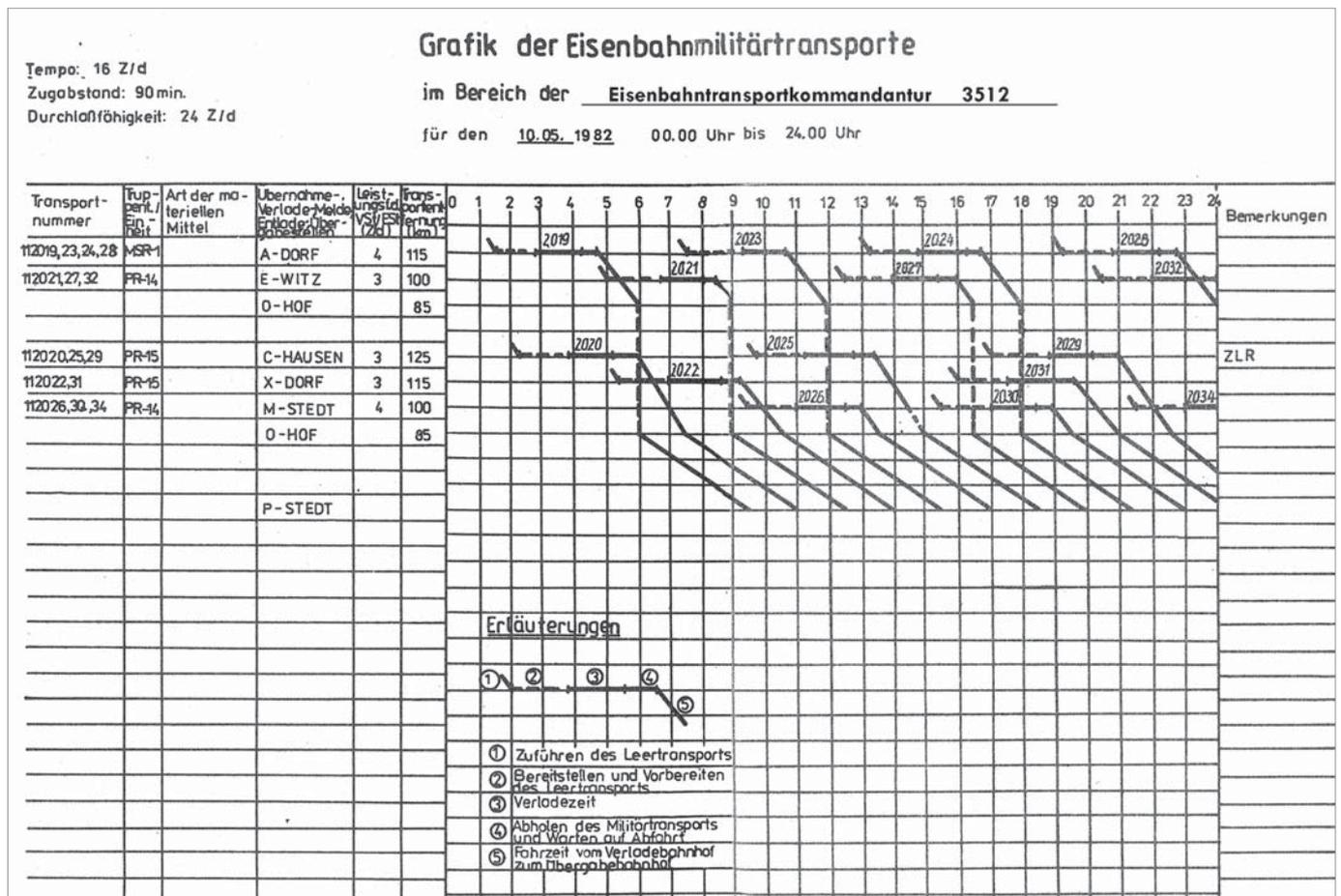
ABBILDUNG: SLG. HARALD GRAFE

ierungsgrad der Planung her, wesentlich genauer und beinhaltete schon jeden einzelnen Zug mit Transportnummer, Ver- und Entladezeiten, Wagenmaterial und Besonderheiten des Transports. Auszüge aus diesem Plan wurden dem Kommandeur der verlegenden Trup-

pe als Grundlage für seinen Transportbefehl übergeben. Das „Schema der Eisenbahnmilitärtransporte und Märsche“, das durch die Zentrale Transportkommandantur und die Transportkommandantur der Militärbezirke geführt wurde, sei hier lediglich erwähnt.

Wichtig für Eisenbahntransportkommandanturen und Bahnhofskommandanturen: Grafik der Eisenbahnmilitärtransporte

ABBILDUNG: SLG. HARALD GRAFE



Züge mit einer festgelegten Zahl an Wagen bereit, die dann, während der KTB, unverändert mehrfach pendelten. Das sparte enormen Rangieraufwand und beschleunigte die Umläufe. Die anwesenden Dispatcher der ETKdtr stimmten dann diese Wagenzüge mit den anwesenden Verbindungsoffizieren der Truppe ab und verteilten im Bedarfsfall Truppenteile auf andere Transportzüge, die durch den Besteller nicht ausgelastet waren.

Krönung jeder Fahrplankonferenz war dann das „Schaukeln“ genannte Abstimmen der Fahrpläne jedes Zuges. Dazu saßen die Fahrplanbearbeiter oft in einem großen Raum und riefen sich die jeweils möglichen Übergabezeiten zu. Jeder Bearbeiter „schaukelte“ dann diesen Zug durch den vorhandenen Bildfahrplan der Strecke und legte Zugkreuzungen und Überholungen fest. Passte ein Zug partout nicht in den bestehenden Fahrplan, musste mit der Nachbar-Rbd eine neue Übergabezeit abgestimmt werden oder es mussten fahrplanmäßige Züge gestrichen werden (hauptsächlich Nahgüter- oder Übergabezüge). Engpässe im zivilen Betrieb wurden dabei in Kauf genommen. So konnte die Entladestelle einer Lackfabrik im Bahnhof Großwudicke oftmals tagelang nicht bedient werden, weil das Ladegleis gleichzeitig das Ent-/Verladegleis für Truppentransporte mittels zerlegbarer Laderampe (ZLR) war.

Jeder abgestimmte Zug wurde den Kommandanturen übergeben, so dass zum Ende der Fahrplankonferenz nicht nur der Sonderfahrplan für die Reichsbahn, sondern auch der Militärtransportplan für die KTB erstellt war.

Fahrplankonferenzen waren immer gut geeignet, das gegenseitige Verständnis für komplizierte Bedingungen zu schärfen. Die Abende wurden deshalb gern genutzt, um bei ein paar Bier Kontakte zu vertiefen“.

Außerhalb von Fahrplankonferenzen erfolgte die Vorbereitung einer Transportanmeldung durch die Truppe so, dass von der zu verlegenden Truppe der Transportleiter und die weiteren Dienste des Transportes bestimmt und die mit dem EMT zu verlegenden Soldaten und die Technik festgelegt wurden. Diese Planung wurde in das VVS-Dokument (VVS=Vertrauliche Verschlusssache) „Transportanmeldung“ mit zugehörigem „Verladeplan“ (vgl. S. 30) eingetragen.

Anschließend wurde durch einen Verbindungsoffizier der Truppe ein Anmeldetermin bei der Eisenbahntransportkommandantur eingeholt. War der Transportumfang nur gering, so genügte eine fernmündliche Anmeldung als Einzeltransport bzw. als Sendung auf Militärfrachtbrief bei der ETKdtr.

Für die Anmeldung von Zügen erschien in der ETKdtr der Verbindungsoffizier der Truppe und/oder der Transportleiter und sein Verladoffizier und legten diese Pläne in doppelter

Transport- und Marschnummern

Die Transport- bzw. Marschnummer ist eine sechsstellige Zahl. Sie setzt sich aus der Kennzahl (1. und 2. Ziffer) und der Ordnungszahl (3. bis 6. Stelle) zusammen.

Prinzipschema:

Stellen der Nummer					
Kennzahl		Ordnungszahl			
1.	2.	3.	4.	5.	6.
9	9	9	9	9	9
Transportart	*****	*	*	*	*
Arten der Transporte bzw. Märsche	*****	*	*	*	*
Laufende Nummer	*****	*	*	*	*

Verschlüsselung:

Kennzahl	Bedeutung
1. Ziffer	
0	Eisenbahn
1	Militäreinzeltransporte
2	Militärzüge
3	Militärreisezüge
	bleibt offen
Märsche	
4	Räderfahrzeuge
5	Kettenfahrzeuge bzw. Ketten- u. Räderfahrzeuge
Sonstige	
6	Seeschifffahrt
7	Binnenschifffahrt
8	Öffentlicher Kraftverkehr
9	Zivile Luftfahrt
2. Ziffer	
1	Truppen und Einrichtungen
Militärgüter	
3	Munition
4	Technik und Bewaffnung
5	Treib- und Schmierstoff
6	Sonstige
Militärpersonen	
7	Personen bzw. Mannschaften
8	Kranke und Geschädigte
Übrige	
0	Kennziffern
2	ins/vom Ausland
9	Führungszug des MfNV

Die Ordnungszahlen (3. bis 6. Ziffer) werden jährlich durch den CMTW/MfNV festgelegt und den Versorgungsbereichen sowie gleichgestellten Bereichen zugewiesen.

Systematik der Transport- und Marschnummern.

ABBILDUNG: SLG. HARALD GRAFE

08 PF D 68622 O. U., den 23.04. 1982
 (Absender)

09 PF D 26862 3 Ausfertigung
 (Empfänger)

Empfangsbestätigung Nr. 233977

Lfd. Nr.	Gehaltsangabe	Serie und VS-Nr.	Ausf.	Blattzahl	Bemerkung
1	VVS	EG17 823	02.	02	

von lfd. Nr.: 1 bis lfd. Nr.: 1
 übergeben Name/Dienstgr. (Name Blockschr.)
 übergeben Name/Dienstgr. (Name Blockschr.)
 O. U., den 23.04.82 Uhrzeit O. U., den 23.4.82 Uhrzeit

III9101 1270 10 Bk Ag 117 IIa3/79 2421 D NVA 40608

Muster eines VS-Übergabebelegs für die Transportanmeldung.

ABBILDUNG: SLG. HARALD GRAFE

DR / Rbd Erfurt
HA STBA

Transportauftrag Nr. 10
für den 10.05.1982

Aufgestellt: Datum: 10.05.82 Unterschrift: [Handwritten]
Erhalten: Datum: 08.05.82 Unterschrift: [Handwritten]

Zug-Nr.	Verladebahnhof	Wagenmaterial					Besonderheiten	Befestigungsmittel	Achsen	Übergabebf.	Meldungen und Vermerke						
		H	Km	Res	Rang	Sa						Z	Urs	Druck	Nägel	Kette	Stück
1	A-DORF	5	3			11	1x 1/1 20x 204 1x 206	1x 244 1x 242 1x 235/2 1x 236	60	P-STEDT	Entladung über ZLR						
2	C-HAUSEN	5	2			12	1x 126 1x 127 20x 204	1x 700/1 1x 0/255	62 1207 2,60	P-STEDT T-DORF							

Muster eines Transportauftrags an den Militärdispatcher der HA STBA mit Eintragungen zum Mustertruppentransport. ABBILDUNG: SLG. HARALD GRAFE

Ausfertigung einem Offizier der Arbeitsgruppe Dispatcher vor. Gemeinsam sprach man die Pläne durch und - falls notwendig - überarbeitete sie. Für den Transport wurde eine Transportnummer vergeben. Dazu gab es eine Systematik, die aus dem Dokument „Nummernverzeichnis Nr. 41802 für die Transportplanung“ (vgl. S. 31) ersichtlich ist.

Oft erfolgte eine Reduzierung des geplanten Wagenmaterials, das durch die Truppe meist recht großzügig geplant wurde. Beliebter Streitpunkt: die Forderung nach einem zusätzlichen Wagen für Offiziere, der nicht stattfand. Sehr gewissenhaft wurde seitens der ETKdtr die Prüfung auf Lademaßüberschreitung durchgeführt; dabei erfolgte die Zuordnung der zu transportierenden Technik zu den

Vorgaben des Katalogs „K 041/3/001 Bewaffnung und Ausrüstung mit Überschreitung des Lademaßes der Deutschen Reichsbahn“.

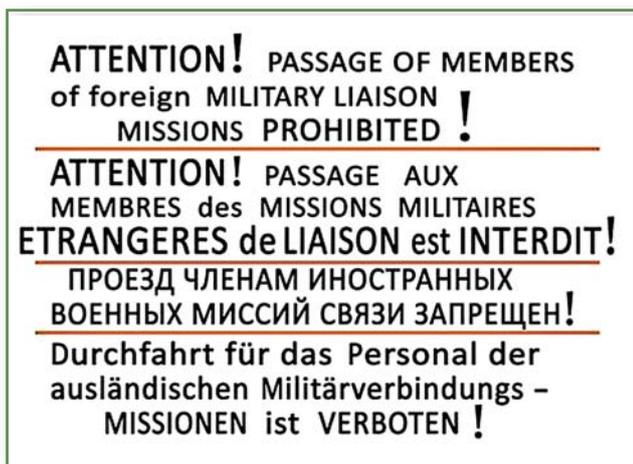
Für nicht im LÜ-Katalog enthaltene und das Lademaß eventuell überschreitende Militärtechnik musste durch die Truppe eine Querschnittsskizze der betreffenden Technik mit genauer Bemaßung vorgelegt werden. Im Zweifelsfall war vorab eine Prüfung der Transportfähigkeit durchzuführen, d.h. es fand eine Vermessung dieser Fahrzeuge durch einen Wagenmeister der DR unter Beteiligung der ETKdtr bei der Truppe statt. Ebenso erfolgte durch die ETKdtr eine Einweisung in die Verladestelle und eine Sicherheitsbelehrung zum Verhalten auf Bahngebiet, speziell zum Verhalten unter Fahrleitung mit Aushändigung

eines diesbezüglichen Merkblatts. Des Weiteren wurde geprüft, ob die Voraussetzungen für eine Einordnung des ETT als „Kennziffertransport“ vorlagen. Kennziffertransporte waren Transporte mit zusätzlichen Sicherheits- und Geheimhaltungsbestimmungen:

- Kennziffer „001“: Transporte, die als Munitionstransporte zu behandeln waren
- Kennziffer „002“: Spezialtreibstofftransporte; Oxydatoren- und B-Treibstoff durften nicht in einem gemeinsamen Zug transportiert werden
- Kennziffer „003“: besondere Transporte mit Lademaßüberschreitung
- Kennziffer „004“: sonstige Kennziffertransporte.

Kennziffertransporte wurden durch die DR besonders überwacht und durften z.B. nicht über den Berliner Innenring geführt werden. Sonderforderungen des Bedarfsträgers/der Truppe (z.B. kein Verkehren bei Tageslicht), Vorwärtsentladung usw. waren zu erfüllen. Auch weitere Forderungen der Truppe für die Transportdurchführung wurden abgestimmt. So erforderte die Vorgabe einer Ankunftszeit seitens der Truppe (oft erforderlich im Rahmen einer Übung) den Rückwärtsbau des Fahrplans. Bei zu verladender Spezialtechnik mit Sattelaufliegern bzw. schwerem Anhänger wurde meist eine „Vorwärtsentladung“ gefordert, d.h. der Zug musste zur Entladung so an der Rampe stehen, dass eine direkte Abfahrt der Militärtechnik möglich war. Aus dieser Forderung ergab sich dann die Prüfung, ob eventuell ein anderer Bahnhof genutzt werden oder z.B. die Streckenführung des Zuges seitens der DR geändert bzw. im Laufweg eine „Drehfahrt“ oder ein zusätzliches „Kopfmachen“ des Zuges in den Fahrplan eingebaut werden musste. Gegebenenfalls erforderte

Mit diesem Durchfahrverbot waren bei Verladungen die Bahnhofszufahrten zu beschildern (60 x 40 cm). ABBILDUNG: SLG. HARALD GRAFE



Merkzettel zur Meldung auftauchender ausländischer Militärverbindungsmissionen (MVM). ABBILDUNG: SLG. HARALD GRAFE

diese Technik auch eine Aufspaltung der Verladung in eine Vorverladung (für Technik, deren Befestigung besonders zeitintensiv war) und eine Hauptverladung, bei der die vorverladenen Wagen die Rampe nicht mehr blockierten. Die getroffenen Festlegungen bzw. Anweisungen zur Verladung sowie die Bereitstellung von erforderlichem, behelfsmäßigem Befestigungsmaterial (Draht, Holzkeile) durch die DR wurden in den Teil II des Verladeplans durch die ETKdtr eingetragen und mit Unterschrift und Stempel bestätigt. Nach Überarbeitung und Genehmigung von Transportanmeldung und Verladeplan verblieb eine Ausfertigung bei der ETKdtr und wurde auf einem VS- Empfangsbeleg bestätigt. Die Angaben aus Transportanmeldung und Verladeplan waren unter dem Verladetag in die Dispatchermeldung (vgl. S. 29) einzutragen. Die geplanten Züge mussten dem Militärbezirk und den beteiligten ETKdtr vorgemeldet werden. Geheimhaltung war oberstes Gebot. Dazu gab es sowohl ein besonderes Verschlüsselungsverfahren (SND) und einen fernschriftlichen Versand mit eigener Fernschreibmaschine als auch eine direkte Übermittlung (per VS-Fernschreiben verschlüsselt) über eine zentrale NVA-Fernschreibstelle.

Die eingetragenen Transporte eines Verladetages wiederum waren durch den Diensthabenden Dispatcher der ETKdtr in einen Transportauftrag einzutragen und gemäß Terminvorgabe an den Militärdispatcher der HA STBA der Rbd zu übergeben. Bis spätestens 24 Stunden vor dem Verkehren der EMT waren von der HA STBA die entsprechenden Fahrpläne an die ETKdtr zu übergeben. Diese Fahrpläne mussten mithilfe einer VS-Wurmtabelle (Bezeichnung 0520 Kobra mit monatlichem Tabellenwechsel) verschlüsselt an die Transportkommandantur des Militärbezirks gemeldet werden. Am Verkehrstag des EMT wurde durch den Militärdispatcher der HA STBA der Rbd der reale Wagenverbrauch sowie die Einhaltung des Fahrplans an die ETKdtr gemeldet. Diese und die Angaben weiterer Transporte waren durch die ETKdtr zu vorgegebenen Zeiten an die vorgesetzte Kommandantur zu melden. Am Monatsabschluss war der Wagenverbrauch aller Transporte in einen Erfassungsbeleg einzutragen und an das Ministerium für Nationale Verteidigung zu übergeben.

Durchführung von Eisenbahntruppentransporten

Nach einer allgemeingültigen Definition verstand die NVA unter Eisenbahntruppentransporten (ETT) alle Transporte, die der Verlegung von Verbänden (Divisionen), Truppenteilen (Regimentern), Einheiten (etwa Bataillonen, Kompanien und Batterien), militärischen Einrichtungen, aber auch von einzelnen militärtechnischen Systemen und Fahr-

Normen für Militärzüge und für die Nutzung von Mannschaftswagen	
<u>Normen für Militärzüge:</u>	
a) Anzahl der Achsen ³	≧ 60
b) Zuglänge	≧ 600 m (einschließlich Triebfahrzeuge)
c) Gesamtzugmasse ⁴	≧ 1 500 t (in Ausnahmefällen 1 200 t)
<u>Normen für Militärreisezüge:</u>	
a) Anzahl der Achsen ³	≧ 80
b) Anzahl der Personen	≧ 400 (außer beim Einsatz von Triebwagen)
<u>Normen für Militärzüge mit explosiven Stoffen:</u>	
a) Anzahl der Eisenbahnwagen	10 ≧ 30 (zusätzlich Schutzwagen)
b) Gesamtmasse ⁴	≧ 300 t
<u>Normen für die Nutzung von Mannschaftswagen:</u>	
a) Gattung Hkm	≧ 24 Personen
b) Gattung Hbs	≧ 32 Personen
Für die Wache ist zusätzlich ein Mannschaftswagen zu planen.	
³ Sechssachsige Wagen gelten als vierachsige und dreiachsige Wagen als zweiachsige.	
⁴ Eigenmasse der Eisenbahnwagen plus Masse der Ladung.	

Links: Kriterien für die Einstufung eines ETT als Zug auf Basis der Abrechnungssachen als Grundlage für die Pauschalabrechnung von Zügen und Einzeltransporten.

ABBILDUNG: SIG. HARALD GRAFE

Unten: Aufstellung von Normzugtypen als Planungshilfe für Kommandostabsübungen (PR: Panzerregiment; PB: Panzerbataillon; PD: Panzerdivision; MSD: Mot.-Schützen-division).

ABBILDUNG: SIG. HARALD GRAFE

Normzugtyp	Vorzu-sehen für den Transport von	Wagenbestand nach Gattungen					
		H	Küchenwagen 2 Achsen	G	K	Samen	Blump
1	PR und PB sowie alle Militärtransporte mit schwerer und Kettentechnik der MSD und PD	5	1	1	2	10 o. 20	
2	Raketentruppenteile und -einheiten mit Geschützen großen Kalibers, Pionier-, Ponton-, Straßenbau- und Straßenbrückenbautruppenteilen	6	1	1	34	-	4
3	Artillerietruppenteile, Pionier-, Straßenbau-, Straßenbrückenbaueinheiten mit Technik von 15 bis 18 t; leichter Technik der MSD, PD, Pioniereinheiten, Nachrichtentruppenteilen, rückwärtigen Truppenteilen und Einrichtungen	8	1	1	38	-	-

zeugen mithilfe der Eisenbahn dienten. Sie waren grundsätzlich mit Transportnummer durchzuführen und zu begleiten, wozu militärisches Personal oder, in bestimmten Fällen, Transportpolizei eingesetzt wurde. Als ETT konnten sowohl Züge als auch Einzeltransporte durchgeführt werden, Transporte nur von Gütern oder Personen wurden als Militärgütertransporte bzw. Militärreisezüge wie ETT durchgeführt. ETT als Züge erhielten

stets einen eigenen Fahrplan, Einzeltransporte liefen in planmäßigen Güterzügen der DR mit und erhielten einen Beförderungsplan.

Interessant war bei den Zugfahrplänen, dass diese den Betriebseisenbahnen aus Geheimhaltungsgründen nur maximal bis zur Grenze der Rbd bekannt gegeben wurden (Fahrplangrenzbahnhöfe; für die Rbd Erfurt war dies für Züge zur Rbd Halle beispielsweise der Bahnhof Weißenfels). Darüber hinaus

Division				
Verband, Truppenteil, Einheit, Einrichtung	Verlegung im Eisenbahntransport			
	Anzahl der Normzüge			
	1	2	3	insges.
1	6	7	8	9
MSR/MSD SPz	8	-	6	14
MSR/MSD SPW	3	-	8,5	11,5
MSR/PD	5	-	8	13
PR/MSD	6,5	-	4,5	11
PR/PD	6,5	-	4,5	11
RA	-	-	1	1
PRR	2,5	-	2	4,5
AR	-	-	5,5	5,5
GeWA	-	-	3	3
PJA/MSD	2,5	-	1	3,5
AB	-	1,5	-	1,5
PiB	PMP 2	-	3	9
	4			

Legende:

- MotSchützenregiment der MotSchützendivision
- mit Schützenpanzern (BMP)
- mit Schützenpanzerwagen (SPW 60 oder 70)
- + MotSchützenregiment der Panzerdivision
- + Panzerregiment der MotSchützendivision
- + Panzerregiment der Panzerdivision
- + Raketenabteilung
- + FlaRaketenregiment
- + Artillerieregiment
- + Geschosswerferabteilung
- + Panzerjägerabteilung der MotSchützendiv.
- + Aufklärungsbatallion
- + Pionierbatallion

■ Anzahl benötigter Normzüge für die Verlegung der Truppenteile einer Division mit der Eisenbahn.

ABBILDUNG: SLG. HARALD GRAFE

■ Einzeltransport eines Schützenpanzerwagens SPW 50 auf einem Rlmp-Wagen, dahinter der Wagen für die Begleitmannschaft. FOTO: SLG. HARALD GRAFE



konnte es noch weiter Einschränkungen bei der Bekanntgabe der Zugfahrpläne an die Betriebsstellen der DR geben. So legte die Rbd Erfurt in ihren „Zusatzbestimmungen der Rbd Erfurt zur Dienstvorschrift für Militärtransporte (DV 422)“ von 1980 fest, dass bei einem Laufweg beispielsweise über die Bahnhöfe Saalfeld, Erfurt oder Nordhausen die jeweilige Fahrplananordnung in mehrere Streckenabschnitte aufzuteilen und entsprechend eingeschränkt bekanntzugeben war. Allerdings

ließ sich das Ziel der ETT durch interessierte Eisenbahner(innen) oft mit einer netten Frage feststellen. Da halfen auch die durchgeführten Belehrungen der Soldaten des ETT wenig. Die geringe Wirksamkeit des Geheimnisschutzes erkannte man auch daran, dass bei wichtigeren Zügen (z.B. denen der 3.Raketenbrigade aus Tautenhain) oft ausländische Militärmissionen in der Nähe der Ver- bzw. Entladestellen herumschlichen. Für die Festlegung, ob ein ETT als Zug oder Einzeltransport verkehrte,

existierten Vorgaben. Ihre Einhaltung musste genau geprüft werden, da die Truppe mitunter versuchte, einen großen Einzeltransport als Zug (mit wesentlich kürzeren Fahrzeiten) verkehren zu lassen. Einen Überblick über diese Festlegungen zeigt das Blatt „Normen für Militärzüge und für die Nutzung von Mannschaftswagen“ (vgl. S. 33 oben).

Neben den Normen für ETT zur Einstufung als Zug oder Einzeltransport und der realen, dem tatsächlichen Wagenbedarf entsprechenden Transportplanung gab es, auch als Planungshilfe für Kommandostabsübungen, sogenannte „Normzüge“. Die „Richtlinie Nr. 041/8/002 zur Anwendung von Normativen für die Planung der Verlegung von Verbänden, Truppenteilen und Einheiten im Marsch, im Eisenbahntransport und bei der kombinierten Verlegung“ beinhaltete drei Normzugtypen für die Verlegeplanung (vgl. S. 33).

Die Truppenteile und Einheiten einer Division (Verband) hätten für die komplette Verlegung im Eisenbahntransport dann die in der folgenden Tabelle „Division“ (links) aufgeführten Normzüge benötigt. Zusammen mit den anderen (hier nicht aufgeführten Divisionstruppen) hätte dann eine Panzerdivision für die komplette Verlegung 93 Züge und eine Motorisierte Schützendivision 98 Züge benötigt!

Einzeltransporte (ET) waren für die NVA eine durchaus gängige Verkehrsform und wurden sehr oft (aber nicht nur) für die Zuführung bzw. Abholung von Fahrzeugen zu bzw. von Instandsetzungsmaßnahmen genutzt. Sie waren meist begleitet und liefen in planmäßigen Güterzügen mit. Diese Beförderungsart bedingte, dass die ET in den Knotenbahnhöfen entsprechend den dortigen Wagenübergangsplänen auf den nächsten verkehrenden Güterzug in Richtung Zielbahnhof übergingen. Während des Aufenthaltes auf den Güterbahnhöfen waren die besetzten Mannschaftswagen mit Signal Fz 2 (gelbe Flagge) zu kennzeichnen. Da diese Einzeltransporte in den großen Rangierbahnhöfen nicht über den Ablaufberg durften, entstanden sowohl durch die erforderliche rangiertechnische Sonderbehandlung als auch durch das Warten auf Bildung und Abfahrt des Ausgangszuges z.T. enorm lange Beförderungszeiten. So benötigte der Einzeltransport eines Panzers T55 vom Reparaturwerk Neubrandenburg nach Bad Salzungen über eine Woche. Was dies für die Begleitmannschaft ohne Küche und sanitäre Einrichtung im Mannschaftswagen bedeutete, lässt sich vorstellen.

Tipp für Modellbahner: Einzeltransporte lassen sich sehr gut auf der Modellbahn darstellen – sie passen in jeden Güterzug (außer in Ganzzüge) und können entsprechend der Epoche mit einem passenden Flachwagen und einem Mannschaftswagen dargestellt werden.



■ Beladung mit Panzern vom Typ T72M am 7. Oktober 1983. Das Foto zeigt sehr deutlich, wie kompliziert das Einweisen und Fahren von modernen Kampfpanzern auf Eisenbahnwagen sein konnte.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/TESSMER

Das Verladen von Kampftechnik (Auf- und Abfahren) war sehr schwierig. Durch die schmalen Flachwagen (oft schmäler als die Militärtechnik) ergaben sich hohe Anforderungen an Fahrer und Einweiser. Der Fahrer musste dem Einweiser blind vertrauen und der Einweiser die Fahrmöglichkeiten von Fahrer und Technik genau kennen. Hinzu kam der schwankende Wagenboden und die Überfahrt über die Stirnklappen bzw. Überladebrücken, auch nachts, bei jedem Wetter! Diese Fertigkeiten konnten nur im systematischen Training von Verladeübungen erworben werden. Für ihre Durchführung ließen sich DR-Wagen anfordern. Geübt wurde auf einem ständig genutzten Verladebahnhof.

Überdies existierte die Möglichkeit, stationäre Anlagen für Verladeübungen auf Übungsplätzen zu nutzen. So gab es in Erfurt hinter der einstigen John-Schehr-Kaserne eine Übungsanlage mit drei ausgesonderten K-Wagenecken und zwei alten R-Wagen an einer Rampe.

Tipp für Modellbahner: Verladeübungen lassen sich mit ein bis zwei Rlmmmp- oder Samm-Wagen an der Kopframpe und zwei bis drei K-Wagen an der Seitenrampe sowie unterschiedlichen Militärfahrzeugen gestalten. Selbst ein paar alte Flachwagen an einer Behelfsrampe aus Altschwellen am Rande eines Übungsplatzes (in einer Anlagenecke) verhelfen zu einer Verladeübung im Modell.

Da, wie geschildert, ETT der strikten Geheimhaltung unterlagen, durfte nur der unbedingt erforderliche bzw. unmittelbar betroffene Personenkreis über ihre Planung und Durchführung ins Bild gesetzt werden. Die Soldaten eines ETT waren über das Verbot von Gesprächen mit unbefugten Personen eindringlich zu belehren. Während des Transports durfte keine Post aufgegeben werden. Es herrschte Funksendeverbot. Oft sollte die Identifizierung eines ETT durch Unkenntlichmachung von Kfz-Kennzeichen und Turmnummern von Kampfpanzern erschwert werden. Überdies war es streng verboten, in Transportmitteln sowie auf Ver- und Entladestellen Zeitungen und Gegenstände liegen zu lassen.



■ Stationäre Rampe für Verladeübungen mit Kopf- und Seitenrampe aus Beton und behelfsmäßiger Schwellenrampe.

FOTO: SIG. HARALD GRAFE



■ Verladung von Achtrad-Schützenpanzerwagen SPW 60 PB der NVA über fahrbare Laderampen (FLR) im Winter 1968. Bei ihrem Einsatz als Kopframpe waren zwei FLR erforderlich.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/KLÖPPEL

Stationäre und mobile Rampen

Geeignete, befahrbare Rampen sind die Voraussetzung für eine schnelle und effektive Ver- und Entladung von Militärfahrzeugen.

Wie bereits dargestellt, wurde schon in der Frühzeit des Militärtransportwesens der NVA großer Wert auf die Erfassung, Erhaltung und Modernisierung der Rampenanlagen auf den Bahnhöfen gelegt. Im Netz der DR gab es eine Unmasse an Rampen in unterschiedlichsten Bauformen und mit unterschiedlicher Tragfähigkeit.

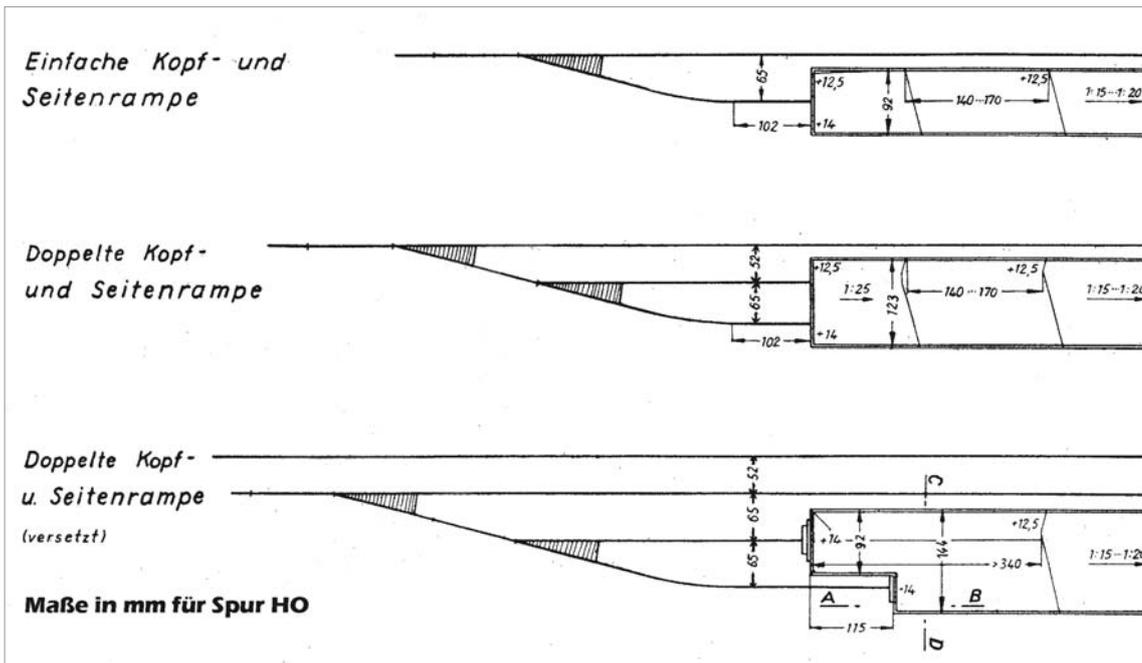
Tipp für Modellbahner: Die Zeichnungen auf S. 37 zeigen entfeinerte Bauskizzen verschiedener Rampen. Eine weitere Entfeinerung kann bei der Höhe der Rampenoberfläche über Schienenoberkante (SO) erfolgen, indem eine gleichmäßige Höhe über SO bis zur Abfahrt auf die Ladestraße gewählt wird.

Empfohlene Höhen der Rampe über SO:	
Baugröße HO	13 mm
Baugröße TT	9 mm
Baugröße N	6 mm.

Die Rampenstützmauern waren oft aus Beton mit gepflastertem Fahrbahnbelag. Bei modernen Rampen bestanden dagegen die Stützmauer und der Fahrbahnbelag aus Beton. Außerdem waren an der Stirnseite dieser neueren Kopframpen eine geteilte Pufferbohle und ein Zughaken angebracht. Nach Einhängen der Wagenkupplung wurde so vermieden, dass die bereitgestellte Wagengruppe beim Auffahren von schweren Fahrzeugen von der Rampe weggedrückt wurde. Ohne diese Vorrichtung musste oft ein festgebremstes Triebfahrzeug

das Abrollen der Wagen verhindern, denn meistens ließ die Wirkung der Druckluftbremsen nach längerer Standzeit nach und Feststellbremsen an den Güterwagen bzw. Radvorleger waren nicht ausreichend vorhanden bzw. in schlechtem Zustand.

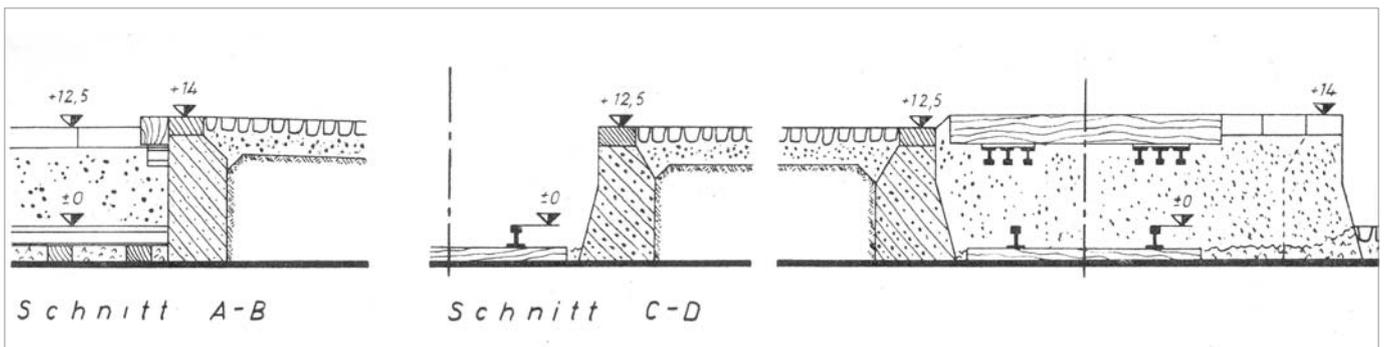
Wie das Beispiel des Bahnhofs Auma (vgl. S. 38) zeigt, standen nicht auf jedem Bahnhof Möglichkeiten zur Verfügung, Züge ohne großen Rangier- und Zeitaufwand zu entladen. Auch gab es Bahnhöfe, die entweder über gar keine Rampen verfügten oder deren Rampen defekt und über einen längeren Zeitraum wegen fehlender Reparaturkapazität gesperrt waren. Auch der mangelhafte Zustand von Rampengleisen ließ öfter eine Nutzung intakter Rampen nicht zu. Zu diesen Ursachen



■ Grundrisszeichnungen klassischer Rampentypen

ORIGINALZEICHNUNGEN:
GÜNTER FROMM/SLG.
HARALD GRAFE

released by amdocs on <http://mygully.com/showthread.php?p=32476584>



■ Schnittzeichnungen einer doppelten Kopf- und Seitenrampe. Die Schnitte A – B und C – D beziehen sich auf die dritte Grundrisszeichnung, die eine doppelte Kopf- und Seitenrampe (versetzt) darstellt.

ORIGINALZEICHNUNGEN: GÜNTER FROMM/SLG. HARALD GRAFE



■ Kombirampe mit Zughaken in Jena Saalbahnhof. Deutlich sichtbar die Erhöhung der Rampe im Bereich der geteilten Pufferbohle. FOTO: HARALD GRAFE

für eine geringe Rampenkapazität in einem möglichen Ver- oder Entladeraum kam – besonders im Kriegsfall – noch die Möglichkeit von Zerstörungen und damit die Notwendigkeit einer Entladung auf anderen Bahnhofsgleisen oder gar auf freier Strecke hinzu. Aus diesen Gründen war es wichtig, dass sowohl

■ Kombirampe im Bahnhof Auma. Ver- und Entladungen waren hier (auch laut Rampenkarte) nicht möglich. FOTO: SLG. HARALD GRAFE

die Deutsche Reichsbahn als auch das Militärtransportwesen über Möglichkeiten für behelfsmäßige Ver- und Entladungen verfügten. Die einfachste Form waren die behelfsmäßigen Kopf- oder Seitenrampen aus Schienen und Holzschwellen.

Weitere Möglichkeiten boten die fahrbaren Laderampen (FLR) und die zerlegbaren Laderampen (ZLR). Die Deutsche Reichsbahn und die NVA unternahmen gemeinschaftlich den Versuch, einen absenk-

baren Flachwagen zu entwickeln. Das tatsächlich gebaute Musterfahrzeug kam jedoch nicht über das Versuchsstadium hinaus.

Fahrbare Laderampen

Die fahrbaren Laderampen FLR waren noch z.T. bis Mitte der 1970er-Jahre für militärische Zwecke im Einsatz. Danach wurden sie von Seiten der Deutschen Reichsbahn auf einzelnen Bahnhöfen noch über längere Zeiträume für Reservezwecke vorgehalten.

Fotografische Aufnahmen



Kombi-Rampe Gleis 6 - kein Ver- und Entladen von Zügen möglich.



■ Beispiel für eine beschädigte Kombirampe in Neudietendorf bei Erfurt (um 1970). Zusätzlich zum desolaten Zustand der gemauerten Kanten fehlt die Pufferbohle. Im Hintergrund ein Truppentransport mit einer Dampflokomotive an der Spitze.

FOTO: SLG. HARALD GRAFE



auch als Waschrampe bei der Entaktivierung/Entgiftung von Fahrzeugen genutzt werden. Die DR verfügte über 160, die NVA über 63 ZLR. Die ZLR der NVA waren zwar wesentlich leichter und schneller aufbaubar als die Zerlegbaren Kopframpen (ZKR) der Bundeswehr, durch ihre leichtere Bauart allerdings auch schadanfälliger.

Weitere Rampen, Ver- und Entlademöglichkeiten

Neben den FLR und ZLR gab es weitere Möglichkeiten für die behelfsmäßige Ver- und Entladung von ETT. Eine schon im Ersten Weltkrieg verwendete Rampenbehelfsbauart bestand aus Holzschwellen und Schienen und

■ Rampenzufahrt und Rampenstützmauer einer modernen Betonrampe in Immelborn Anschlussgleis NVA 1987. Nicht überall gab es derart günstige Bedingungen für die schnelle Verladung.

FOTO: HARALD GRAFE

■ Die hier gezeigte, fahrbare Laderampe FLR konnte bei einer Länge von 6,50 m und einer Breite von 1,40 m immerhin bis zu 20 t aufnehmen. TAFEL: SIG. L. LICHTENBERG

LMS-42/2
Verlade- und Entladeeinrichtungen
Tafel 2

Anz. 88 04 41
Lit.-Nr. 80/67

Die fahrbare Laderampe (FLR)

1. Technische Angaben zur FLR

Länge 6,50 m
Breite 1,40 m
Tragfähigkeit bis 20 Mp
Gesamtmasse 1,31

2. Allgemeine Hinweise

- Zum Verladen technischer Kampfmittel und Geräte, die einen Radruck von mehr als 2 Mp haben, Wagen an der Pufferbohle rechts und links außerhalb des Gleises abstellen.
- Bei weichem Untergrund Bohlen unter die Räder der FLR legen.
- Der weißmarkierte Teil der Klause der Oberrampe muß stets voll auf den Wagenboden aufliegen.
- Nach dem Auflegen der Oberrampe auf den Wagen die Wände entlasten (Wandlerad 15mal im Uhrzeigersinn drehen), Bremsen festziehen, Räder durch Keile sichern, Griffstange am Fußende einklappen, FLR mit den Spannketten am Wagen befestigen.
- Stärke des Arbeitskommandos zum Bewegen einer FLR -1/16, Verladen einer FLR mit Verladeeisen -1/14, Verladen einer FLR über feste Rampen -1/16.

3. Einsatzmöglichkeiten einer FLR

Kopframpe: 2 FLR

mit Schwellenstapel

auf den Wagen aufgelegt

auf den Freilbock aufgelegt

Seitenrampe: 6 bis 8 FLR

auf den Wagen aufgelegt

mit Unterstüützung (geeignet bei Vorhandensein einer Ladestraße)

unter Verwendung von Holzschwellen

4. Verladen einer FLR mit Verladeeisen

zwei miteinander verbundene Ladeeisen

25cm

kurze Kette, Spannbügel, lange Kette

Haken zum Aufhängen der langen Kette beim Fahren der Rampe

Befestigen der FLR am Wagen.

Mit Verbindungshaken verbundene FLR

seitliche Verladung

Anmerkung: Beim Verladen bzw. Entladen muß die Bremse der FLR stets besetzt sein.

R-Wagen mit zwei verladenen FLR

Zerlegbare Laderampen

Da die Militärtechnik ständig schwerer wurde und wegen des zunehmenden Einsatzes von Betonschwellen im Gleisbau (das Material für den Behelfsrampenbau stand somit immer weniger zur Verfügung) machte sich die Entwicklung einer modernen, zerlegbaren Laderampe (ZLR) erforderlich. Deshalb wurde ab Juli 1954 mit der Entwicklung einer ZLR begonnen, die Ende der 1950er-Jahre in Form

der ZLR 60 zur Verfügung stand und später zur ZLR 60/1 weiterentwickelt wurde. Der Unterschied war erkennbar an der Fahrhahnoberfläche, denn die weiterentwickelte ZLR besaß eine geschlossene Oberfläche, auf welcher ein rutschfester Belag aufgebracht war. Die ZLR waren sowohl bei der DR eingelagert als auch in der NVA vorhanden. In der Armee waren sie meist den Eisenbahntransportkommandanturen zugeordnet und in Mannschafts- oder gedeckten Güterwagen eingelagert. Dadurch

konnten sie schnell an erforderliche Einsatzorte befördert oder den ETT zur Nutzung mitgegeben werden. Es gab auch Tests im Bereich der ETKdtr Erfurt, die ZLR in Containern einzulagern. Die ZLR waren recht universell; so konnten sie durch Verwendung mehrerer Sätze neben ihrem Gebrauch als Seitenrampe

■ Die Kombirampe am Gleis 40 in Weißenfels war mit etwa 330 m Länge die größte ihrer Art im Rbd-Bezirk Erfurt. FOTO: HARALD GRAFE



■ Desolates Rampenstützmauer mit Stahlkante in Weimar. Angehörige der Westgruppe der Truppen (WGT; früher Gruppe der sowjetischen Streitkräfte in Deutschland GSSD) verladen Schützenpanzer (SPz) vom Typ BMP 1. Das Foto entstand am 2. März 1992.

FOTO: HARALD GRAFE



■ Eine Dessauer Pioniereinheit (Offiziersschüler) beim Abladen einer FLR am 15. Dezember 1959. Man beachte das damals übliche Hoheitszeichen am NVA-Stahlhelm, im Farbfoto rechts unten vergrößert dargestellt.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/BARKOWSKI

■ Angehörige eines Truppenteils der 11. Mot.-Schützendivision (MSD) beim Aufbau einer Seitenrampe aus mehreren FLR (1958). Die Truppe trug im Winter damals noch Schirm- statt Pelzmützen. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR





■ Bahnhof Berka (Wipper) Anfang der 1970er-Jahre mit zwei abgestellten Reserve-FLR. Das Foto entstand bei einer Zustandskontrolle der FLR durch die ETKdtr Erfurt. Der Pfeil zeigt die Auffahrmöglichkeit beim Einsatz der FLR als Kopframpe.

FOTO: SLG. HARALD GRAFE

■ Eine FLR, die als Museumsstück in Jöhstadt zu besichtigen ist. Das Foto zeigt deutlich die farbliche Gestaltung.

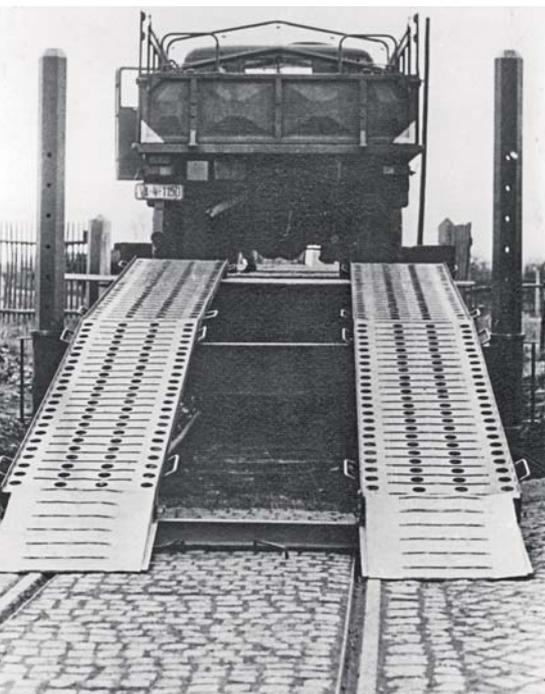
FOTO: HARALD GRAFE

konnte als Kopf- oder Seitenrampe aufgebaut werden. Auch andere Holzbauteile bis hin zu roh bearbeiteten Baumstämmen waren dafür geeignet. Die Tafel 4 „Behelfskopframpen aus Schienen und Schwellen“ aus der Sammlung Lichtenberg (vgl. S. 44) zeigt die Aufbauprinzipien von solchen Behelfskopframpen. Aus diesen Materialien waren natürlich auch Seitenrampen herstellbar.

Selten genutzt wurde das sogenannte „Panzerpringen“, erstmalig am 17. Juli 1958 auf der Strecke Güsen–Görzke. Die Panzer (andere Militärtechnik war ungeeignet) fuhren ohne Laderampen vom Waggon herunter. Da

■ Ein ZLR-Prototyp beim Test mit einem Lkw vom Typ IFAG 5 im Bereich der 4. MSD.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR



■ Hier wird die ZLR60 Offizieren der 11. MSD und Eisenbahnern vorgeführt. Auf der ZLR wieder der in den 1960er-Jahren weit verbreitete Lkw G5.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR



Verladeübung einer Einheit der Luftstreitkräfte/Luftverteidigung mit ZLR 60/1 am 8. Februar 1982. Die ZLR wurden oft in Gbs- oder anderen G- bzw. H-Wagen eingelagert und zum Einsatzort befördert. Hier wird eine ZLR zum Aufbau entladen. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR

LMS-12/2
Verlade- und Entladeeinrichtungen
Tafel 1

Die zerlegbare Laderampe (ZLR 60)

Ar.-Nr. 38 04 01
Lit.-Nr. 79/67

1. Allgemeine Hinweise

- Die ZLR ist unabhängig von ortsfesten Verlade- und Entladeeinrichtungen und kann als Kopframpe (eine ZLR), als Seitenrampe, als Rampe zum Instandsetzen von Kfz, sowie als Wasch- und Entaktivierungsrampe verwendet werden.
- Die Gesamtmasse der ZLR beträgt 2750 kg; jedes Teil kann von 2 Mann getragen werden.
- Stärke des Rampenkommandos und Zeit für Auf- und Abbau:

Kopframpe	1/9	12 min
Seitenrampe	2/18	20 min

2. Sicherheitsbestimmungen beim Auf- bzw. Abbau einer ZLR

- Beim Bau einer Seitenrampe muß der Abstand vom oberen Holmbock zur Gleismitte 2,95 m betragen.
- Kopframpen erst aufbauen, nachdem der Zug bereitsteht.
- Letzten Wagen des Zuges mit Rodrroller festlegen bzw. Bremsen festziehen.
- Holmböcke symmetrisch zur Gleisachse aufstellen.

Reihenfolge der Arbeiten beim Aufbauen einer ZLR als Kopframpe

Aufstellen des oberen Holmbocks (bei Wagen mit abschließbaren Stirnwänden 80 bis 100 cm und bei Wagen ohne oder mit abschließbaren Stirnwänden 40 bis 50 cm vor den Pufferstellen)

Aufstellen des mittleren Holmbocks und Festlegen des Abstandes zum oberen Holmbock durch Einhängen eines Trägers

Aufstellen des unteren Holmbocks und Festlegen des Abstandes zum mittleren Holmbock durch Einhängen eines Trägers

Einhängen der übrigen Träger

Zum Einhängen vorbereitete Kopfstücke

Fußstücke, eingehangen

Erforderliche Teile der ZLR als

<p>Wasch- und Entaktivierungsrampe</p> <ul style="list-style-type: none"> 3 untere Holmböcke 8 Träger 4 äußere Fußstücke Gesamtmasse 1250 kg 	<p>Instandsetzungsrampe</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 unterer Holmbock 3 mittlere Holmböcke 12 Träger 2 äußere Fußstücke Gesamtmasse 1900 kg
---	---

ZLR als Wasch- und Entaktivierungsrampe

ZLR als Instandsetzungsrampe

Gesamtansicht einer ZLR 60

1 - oberer Holmbock, Masse 230 kg	5 - innere Fußstück, Masse 90 kg
2 - mittlerer Holmbock, Masse 200 kg	6 - Träger, Masse 90 kg
3 - unterer Holmbock, Masse 10 kg	7 - äußeres Fußstück, Masse 84 kg
4 - äußeres Fußstück, Masse 64 kg	8 - inneres Fußstück, Masse 60 kg

Beim Aufbau einer ZLR 60 war eine zuvor gründlich geprüfte und genau festgelegte Schrittfolge exakt einzuhalten.

TAFEL: SLG. I. LICHTENBERG



■ Eine komplett aufgebaute, zerlegbare Laderampe vom Typ ZLR 60/1 in Immelborn Anschlussgleis NVA im Jahre 1987. FOTO: HARALD GRAFE



■ Beschädigte ZLR 60/1 nach Abziehen eines bei Beschussversuchen 1994 in Meppen zerstörten T72. FOTO: HARALD GRAFE



■ Zum Vergleich die erwähnte ZKR der Bundeswehr, aufgebaut bei Munster am 12. Juni 1992. FOTO: HARALD GRAFE

dieser Wagen zumeist Schaden nahm, erfolgte das Panzerspringen bei Übungen immer nur von ein und demselben Wagen, d.h. der zu entladende Panzer fuhr auf diesen Wagen, drehte dort in Absprungrichtung und fuhr mit Schwung vom Wagen. Ihm folgte der nächste Panzer, der vom selben Wagen „sprang“. Der Wagen wurde anschließend wie ein entgleister Waggon untersucht und behandelt.

Natürlich gab es auch Versuche, spezielle Technik der Pioniertruppen als Behelfsrampen einzusetzen. Dazu fanden Anfang der 1970-er Jahre im Bahnhof Großschwabhausen (bei Jena) Versuche mit der Technik des Pionierbataillons 4 statt.

LMS 12/2 Verlade- und Entladeeinrichtungen **Tafel 4** **Behelfskopframpen aus Schwellen und Schienen** Au: 5884/1 Lit.-Nr. 02/67

1. Forderungen zum Bau von Kopframpen

- Grundschielen parallel zum Gleis verlegen.
- Rampe durch Stützschielen absichern (Abstand von einer Stützschielle zur anderen 1,50 m).
- Schwellenstapel und Fahrbahnbelag durch Bauklammern gegen Verschieben sichern und die Schienen auf den Schwellenstapeln mit Schienenbögel befestigen.
- Fahrbahn durch Kanthölzer begrenzen.
- Zum Schutz der Gleise am Ende der Rampe eine Anfahrtschielen errichten.
- Wagen vor der Rampe mit Hemmschuh oder Radvorleger sichern.

2. Bauelemente einer Behelfskopframpe

3. Kräfte-, Material- und Zeitbedarf:

für Kopframpen mit Auffahrt

Breite	Schielen	Schwellen	Bauklammern	Schielenbögel	Kräfte	Zeit	Tragfähigkeit
2,5 m	4	150	250	80	1/2/20	150 min	45 Mp
5 m	8	300	500	160	1/2/20...30	210 min	45 Mp

für eine behelfsmäßige Auffahrt

Schielen	Schwellen	Bauklammern	Schielenbögel	Kräfte	Zeit
4...6	19	32	8	—/1/10	15 min

■ Mit Hilfe derartiger Lehrtafeln wurden die Armeeangehörigen für den Bau und die Nutzung von Behelfskopframpen geschult. TAFEL: SLG. L. LICHTENBERG

■ Die Begleitbrücke TMM wird vom Lkw KrAZ als Behelfskopframpe auf einen vorbereiteten Schwellenstapel gelegt, um so eine direkte Auflage auf dem Samm und die Gefahr einseitiger Belastung des Wagens auszuschließen.

FOTO: SLG. HARALD GRAFE



■ Begleitbrücke TMM als Behelfskopframpe auf einem Samm. Eine Befahrung durch Panzer war so nicht möglich, da der Samm infolge der einseitigen Belastung aus dem Gleis gehoben worden wäre.

FOTO: SLG. HARALD GRAFE

■ Panzerspringen bei einem Manöver der NVA in den 1960er-Jahren.

FOTO: SLG. HARALD GRAFE



■ Es gab auch Versuche, Pioniertechnik als Behelfskopframpen einzusetzen. Hier ein Versuch mit einem Brückenlegegerät BLG.

FOTO: SLG. HARALD GRAFE



■ Zwei Feldküchen FKü auf einem Flachwagen der Gattung Ro. Das Foto von einer Einheit der Rückwärtigen Dienste ist möglicherweise bei einer Reservistenübung entstanden; Indiz dafür wären die unterschiedlichen Feld- und Wintermützen. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GEBAUER

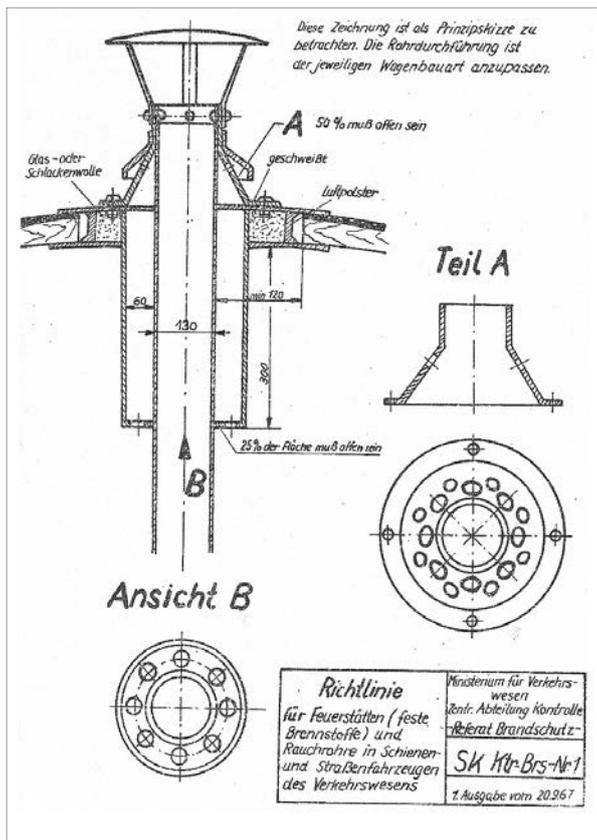
Mannschafts-, Flach- und andere Wagen

Die Deutsche Reichsbahn verfügte über einen umfangreichen Wagenpark mannigfaltigster Bauarten für die unterschiedlichsten Zwecke.

Welche Transportmittel wurden im Netz der Deutschen Reichsbahn für diverse Eisenbahnmilitärtransporte (EMT) genutzt? Für den Transport der Armeangehörigen kamen im Regelfall die sogenannten Mannschaftswagen zum Einsatz. Es handelte sich um gedeckte Güterwagen mit eingebauten und an die Wand klappbaren, ein-

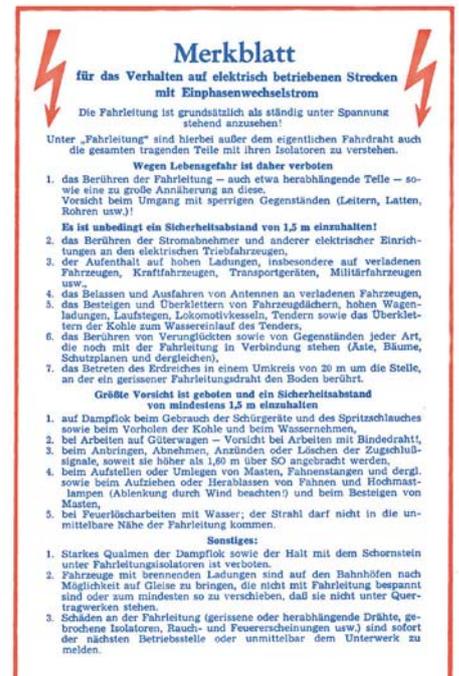
fachen Liegepritschen, im Winter mit Ofenheizung. Bei Nichtnutzung durch NVA bzw. GSSD konnten diese Wagen im regulären Güterverkehr der Reichsbahn eingesetzt werden. Stand ihre Nutzung als Mannschaftswagen für Truppentransporte an, waren sie einer Wagenausbesserungsstelle (WAS) der DR zuzuführen. In den Zusatzbestimmungen zur Dienstvorschrift für Militärtransporte der DR (DV

422) legte jede Reichsbahndirektion (Rbd) für ihren Bereich fest, in welcher WAS das Auf-, Ab- und Umrüsten von Mannschaftswagen zu erfolgen hatte. In der Rbd Erfurt waren dafür z.B. die WAS Gotha und Weimar vorgesehen. Über das Einrichten von Mannschaftswagen gab es genaue Vorschriften, die u.a. vorsahen, wie die Liegen aufzustellen waren. Im Winter Einsatz wurden diese Wagen ausgerüstet mit:



■ Bei der Ausrüstung von Mannschaftswagen mit Kohleöfen waren Warnhinweise auf die Brandgefahr in deutscher und russischer Sprache anzubringen.

ABBILDUNG: SLG. HARALD GRAFE



■ Richtlinie mit Zeichnung für die Dachdurchführung des Ofenrohrs bei Mannschaftswagen mit Holzdächern.

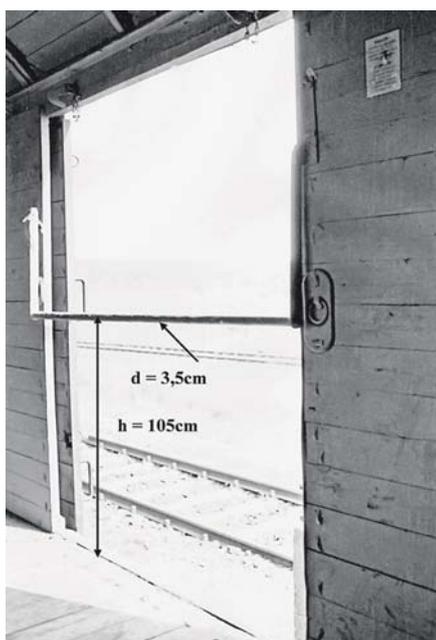
ABBILDUNG: SLG. HARALD GRAFE

- Ofen*,
- Ofenblech*,
- Ofenrohr*,
- Kohlekasten mit Kohle*,
- Kohleschaufel*,
- Feuerhaken*,
- Reiserbesen,
- Laterne mit 2 Kerzen.

Wie erwähnt, gehörten die mit * gekennzeichneten Gegenstände zur Winterausrüstung;

sie wurden nur in der kalten Jahreszeit und bei Auslandstransporten verwendet. Wichtig war die sachgerechte Installation des Ofenrohrs in der Rohrdurchführung des Güterwagendaches.

Durch den zunehmenden Verschleiß der Mannschaftswagen in Holzbauart machte sich die Beschaffung von Ersatzneubauten notwendig. Dazu wurde aus der zur Verfügung stehenden Grundkonstruktion des gedeckten Güterwagens der Bauart Gbs der Güterwagen



■ Zur Wagenausrüstung gehörte diese fest installierte Schutzstange mit vorgeschriebener Montage und Lage. FOTO: HARALD GRAFE



■ Der für den Mannschaftstransport hergerichtete Hbs-Wagen besaß neben den Liegen zwei Kohleöfen. FOTO: HARALD GRAFE



■ Der für Mannschaftstransportwagen im Wintereinsatz vorgesehene Kohleofen in seinen Hauptabmessungen. FOTO: HARALD GRAFE

Hbs (vgl. S. 49 oben) entwickelt. Durch den gegenüber den alten Mannschaftswagen veränderten Grundriss der Neubauwagen wurden die Liegen nicht mehr an der Stirnseite, sondern diagonal gegenüberliegend an den Seitenwänden angebracht. Infolge des größeren Innenraums musste der neue Wagentyp mit zwei Kanonenöfen ausgestattet werden. Eine Toilette war nicht vorhanden. Aus diesem Grunde wurde Anfang der 1980er-Jahre der

Versuch unternommen, in einer Gangecke der Hbs-Wagen eine „Trockentoilette“ einzubauen. Zur Anfertigung eines Erprobungsberichts über den Einsatz des aus dem Gbs-Wagen entwickelten Hbs mit einer solchen Toilette erhielt ich den Auftrag, in einem Hbs-Wagen im Hochsommer von Bad Frankenhausen bis Halle-Süd mitzufahren. Der „Fahrkomfort“ des Wagens hinterließ einen eher mäßigen Eindruck; durch die Metallkonstruktion

herrschte während der Fahrt ein starkes Dröhnen. Besonders negativ wirkte sich der Einbau des Toilettenbehelfs aus: In Halle verließ ich wegen der starken Geruchsbildung durch die Benutzung des Abtritts fluchtartig den Wagen. Auf Grund mehrerer, negativer Erprobungsberichte unterblieb die weitere Ausstattung der Hbs-Wagen mit Toiletten.

Insgesamt verfügte die DR 1989 über 4887 Mannschaftswagen, weitere 26 590 gedeckte



■ Hier wird ein für Truppentransporte geeigneter und auch vorgesehener Hks-Wagen im Stückgutverkehr eingesetzt. FOTO: SIG. HARALD GRAFE



■ Hkms Nr. 2227018 im Frühjahr 1986 auf der Fahrt in Richtung Sangerhausen in Blankenheim Trennungsbahnhof. FOTO: HARALD GRAFE



■ Auch der Hkms Nr. 2222233-3, hier in Erfurt Güterbahnhof, war als Mannschaftswagen (siehe Schornstein) nutzbar. FOTO: HARALD GRAFE



■ Der Gbs Nr. 1507026, hier im Frühjahr 1979 in Sonneberg, verfügte sogar noch über eine Holzbeplankung. FOTO: HARALD GRAFE



■ Ein vierachsiger Hacs-g-v mit der Nr. 2729135 in einem Güterzugverband im Sommer 1979 bei Saalfeld (Saale). FOTO: HARALD GRAFE



■ Wagen wie dieser Gbkl 44 50 114 5596-2P (Dresden 1984) wurden zum Einbau von Feldküchen und Vorratsregalen genutzt. FOTO: HARALD GRAFE



■ Ein gedeckter Hbs-Wagen Nr. 2300686-3 im März 1991 in Krossen. Man beachte den offenbar in purer Handarbeit selbstgefertigten Lüftungsaufsatz „sowjetischer Bauart“ auf dem Dach des Mannschaftswagens.

FOTO: HARALD GRAFE



■ Auch die Nationale Volksarmee nutzte, wie schon zuvor die Kasernierte Volkspolizei der DDR, noch recht lange die alten K-Wagen mit Holzborwänden wie diesen Rmms Ulm, der heute, museal sehr gut erhalten, in Schönheide Süd zu besichtigen ist.

FOTO: HARALD GRAFE



■ Artillerieeinheit der frühen NVA: Auf dem Rmm Nr. 62-10-12 eine 122-mm-Haubitze. Das Zugschlusssignal fehlt; offenbar wird rangiert. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GEBAUER



■ 122-mm-Haubitze auf einem Rmro mit der Nr. 62-24-93. Die Soldaten und der Offizier rechts tragen noch die Uniformen der NVA-Vorläuferin KVP. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR



■ KkkLms-Wagen der Deutschen Reichsbahn mit der Nr. 3441278-7 und festgezurrt Lkw URAL4320 (Koffer) der WGT am 16. März 1993 in Weimar. FOTO: HARALD GRAFE

Güterwagen waren für eine Umrüstung als „Behelfsmannschaftswagen“ geeignet. Mitte der 80er Jahre gab es Überlegungen, altbrauchbare zwei- und dreiachsige Reko-Personenwagen in Mannschaftswagen umzubauen. Dazu hatten die Eisenbahntransportkommandanturen vorgesetzten Dienststellen Umbauvorschläge zu unterbreiten. Das Projekt ist nicht realisiert worden; die Gründe dafür blieben unbekannt.

Für den Transport materieller Mittel wurden Standardgüterwagen der DR genutzt, darunter natürlich auch Hks, Hkms, Gbs, Hbs, Hacs-v (vgl. S. 48). Bei längeren Fahrzeiten, besonders bei Auslandstransporten, griff man für Feldküchen auf gedeckte Wagen der Gattung Gbkl (vgl. S. 48) zurück. Sie mussten ebenfalls in einer WAS ausgerüstet werden. Anschließend baute die Truppe ihre Feldküchen ein und verstaute Lebensmittel und Trinkwasser. Im Grunde waren alle gedeckten Güterwagen für die Ausrüstung als Mannschafts-, Küchen- und Vorratswagen geeignet. Lediglich die mit dem nationalen Kennbuchstaben „u“ im Rahmen der international einheitlichen Buchstabenkennzeichnung bezeichneten Wagen waren ungeeignet. Von der Möglichkeit, Kühlwagen anzufordern, wurde kein Gebrauch gemacht. Der Truppe erschien es zweckmäßiger, Kühlkofferfahrzeuge (etwa Lkw W 50 L) mitzuführen, um ohne zeitaufwendiges Umladen das Kühlgut im Lkw weiter zu transportieren.

Reisezugwagen

Reisezugwagen wurden bei ETT im Inland nicht verwendet. Sie kamen jedoch in Sonderzügen zu den zentralen Terminen der Entlassung/Einberufung zum Einsatz und verkehrten meist zwischen großen militärischen Standorten und wichtigen Städten. Für Auslandstransporte wurde auf verfügbare Reisezugwagen zurückgegriffen, so auf neue Schlafwagen (die noch nicht in Umläufe eingebunden waren), Liegewagen, Sitzwagen und sogar Krankentransportwagen aus Stammteilen von Lazarettzügen.

Flachwagen

Für den Transport von Militärtechnik (etwa Lkw, Panzer, Schützenpanzer, Artillerie- und Raketentechnik, Pioniertechnik) besaß die DR einen umfangreichen Wagenpark. Insgesamt verfügte sie über 6231 zweiachsige, 8267 vierachsige und 4113 sechsachsige Flachwagen unterschiedlicher Bauart und Eignung. Grob eingeteilt wurden die Wagen gemäß der 1969 eingeführten, international einheitlichen Kennzeichnung in die Hauptgattungen

■ K-Wagen (zweiachsige Flachwagen in Regelform mit abklappbaren Borden und Runnen, Tragfähigkeit über 20t)

- R-Wagen (Flachwagen in Regelbauart mit Drehgestellen und abklappbaren Stirnwänden und Rungen, Tragfähigkeit über 40t),

- S-Wagen (Flachwagen mit Drehgestellen in Sonderbauart, Tragfähigkeit über 40t)

Die auf Fotos aus der Frühzeit der NVA erkennbaren Wagen der alten Gattungen R, S, X und Ho kamen zu der neuen Hauptgattung K, Wagen der alten Gattung SS zur neuen Hauptgattung R und Wagen der alten Gattung RR sowie einige Wagen der alten Gattung SS wurden der neuen Hauptgattung S zugeordnet.

Die K-Wagen (zweiachsige Flachwagen der Regelbauart mit beweglichen Borden, vgl. u.a. S. 50) verfügten entsprechend ihrer Bauartunterschiede noch über zusätzliche internationale Kennbuchstaben, auf die aber schon in einem anderen Teil dieser Heftserie eingegangen wurde. Zusätzlich zu diesen Bezeichnungen waren (bis etwa 1980) bei der DR die nationalen Kennbuchstaben „u“ (für Militärtransporte ungeeignet) und „z“ (mit umlegbarem Bühnengeländer) zu beachten.

Die DR verfügte (wie die DB) nach dem Zweiten Weltkrieg über eine Vielzahl zweiachsiger Flachwagen unterschiedlichster Bauart, Herkunft und Ausstattung. Diese Vielfalt wurde schrittweise reduziert. Zum Ersatz verschlissener Wagen begann ab 1969 die Beschaffung neuer Ks-Wagen. Trotzdem gab es bis 1989 (und länger!) immer noch K-Wagen aus der Zeit vor 1945.

Die ab 1969 aus Rumänien und vom Waggonbau Niesky beschafften Ks-Wagen wurden auch im Militärverkehr genutzt. Gegenüber den älteren Bauarten besaßen sie einen größeren Abstand zwischen Achse und Wagenende, den so genannten Überhang. Beim Auffahren von Spezial-Lkw mit hohen Achslasten kam es dazu, dass der Ks-Wagen mit seiner bei der Lkw-Auffahrt weniger belasteten Achse aus dem Gleis gehoben wurde, so etwa, wenn der schwere Lkw KrAZ 255 B mit PMP-Ponton auffahren sollte. Deshalb musste der Ponton schon vor Auffahrt auf die Wagen angekippt werden.

Auch im Hinblick auf die Hauptgattung R (Flachwagen mit Drehgestellen der Regelbauart und abklappbaren Stirnwänden) gab es nach 1945 die unterschiedlichsten Bauarten, allerdings in teilweise mangelhaften Erhaltungszuständen. Deshalb begann die DR ab 1952 mit der Beschaffung von neuen Wagen der Gattung Rlmp und setzte sie 1964 mit dem Import von Wagen der Gattung R aus Jugoslawien fort. Insgesamt gesehen wurden die Altbauwagen aber nur teilweise und die neueren Wagen der Gattungen R, Rs und Rgs eher selten für ETT genutzt. Einer der Gründe lag darin, dass eine Anzahl von Altbauwagen über feste Stirnwände und/oder feste Ladeschwel-



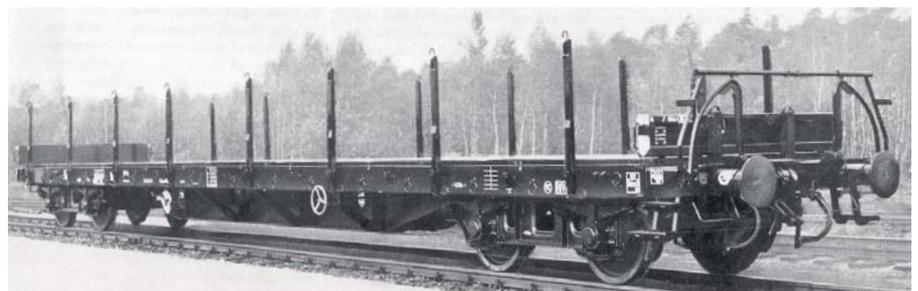
■ Ks-Wagen der Deutschen Reichsbahn in Arnstadt mit verladenem Lkw SIL 157 im allerletzten Zug der aus Thüringen abziehenden WGT am 10. März 1993.

FOTO: HARALD GRAFE



■ Lkw KrAZ 255B mit Ponton in Bereitschaftsstellung zur Auffahrt auf den Zug. Bereitschaftsstellung bedeutete, den Ponton vor der Auffahrt auf einen Ks-Wagen anzukippen.

FOTO: HARALD GRAFE



■ Flachwagen der Gattung Rs der DR, beschafft ab 1967.

FOTO: SLG. HARALD GRAFE



■ Altbauwagen Rlmp (SSy Köln) in Freital-Hainsberg 1985

FOTO: HARALD GRAFE



■ SSy-Wagen, Baujahr um 1952 (ab 1968 Rlmp), Ende der 1950er-Jahre unterwegs mit schweren sowjetischen Panzern IS2 der jungen NVA.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR



■ Rlmp als Bahnhofswagen bei einer Verladeübung in Immelborn Anschlussgleis NVA 1987.

FOTO: HARALD GRAFE



■ Res-Wagen mit verladenen WGT-Lkw Kamaz im Bahnhof Weimar am 21. November 1993

FOTO: HARALD GRAFE

len am Wagenboden verfügte (z.B. Rkmo-u) und damit für den Transport von Militärfahrzeugen ungeeignet war.

Gut geeignet für ETT waren hingegen, vor allem dank ihrer Breite, die Wagen der Gattung Rlmp, sowohl die Wagen der Baujahre vor 1945 als auch die Fahrzeuge aus der Beschaffung 1952. Beide Bauarten standen anfangs in ausreichender Anzahl zur Verfügung. Die gegen Ende der 70er Jahre wegen ihres Alters ausgemusterten Altbauwagen mit Fischbauchträgern wurden oft als Bahnhofswagen für Verladeübungen weitergenutzt. Sie standen meist in „abgelegenen Ecken“ der Bahnhöfe und wurden nur zu Verladeübungen an die Rampe rangiert; auf die Strecke durften diese Wagen nicht mehr übergehen.

Sehr oft genutzt wurden die Wagen der Gattung Res. Diese wurden ab 1975 in mehreren Serien von mehreren Herstellern beschafft und standen mit einer Stückzahl von ca. 2580 Stück in ausreichender Menge zur Verfügung. Interessant an diesen Wagen war, dass sie eine „weiche Konstruktion“ darstellten, sodass bei entsprechend großer Belastung in Wagenmitte eine starke Durchbiegung des Wagens entstand. Wenn man diesen Ladezustand erstmalig sah, kamen sehr starke Zweifel an der Belastbarkeit des Wagens auf.

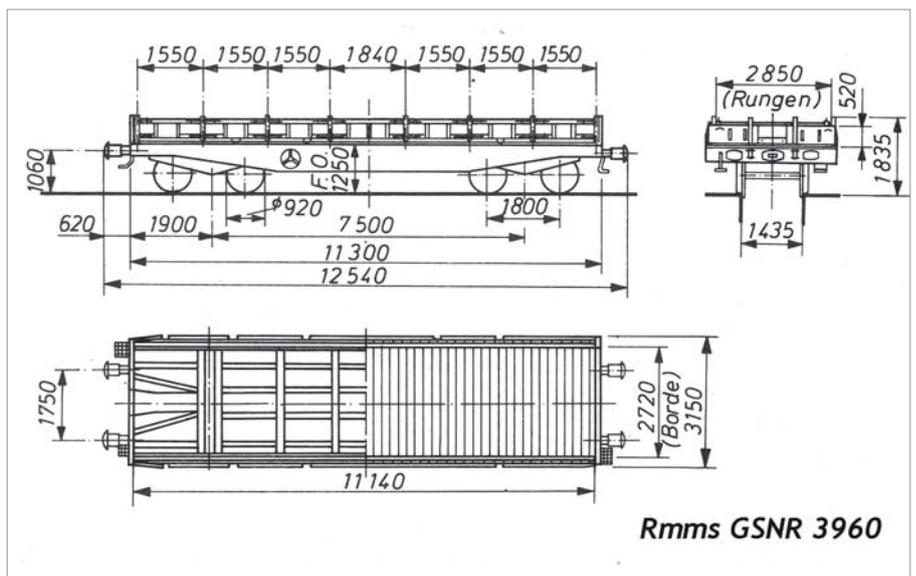
Als letzter Wagentyp aus der Gruppe der R- Wagen wurden ab 1984 ca. 1030 Rmms-Wagen beschafft. Die Beschaffung war notwendig, da sowohl die Panzer vom Typ T 72 bzw. T 72 M als auch die modernisierten Panzer vom Typ T 55 AM 2 nicht mehr doppelt auf die Eisenbahnwagen der Gattung Samm oder Samms verladbar waren.

Eine Einfachverladung der o.g. Panzer auf diesen Wagen war von der Wagenauslastung her ineffektiv und ergab zudem wesentlich höhere Zuglängen und Zuglasten. Dieses Problem konnte auch nicht durch die Nutzung von Wagen der Gattung Rlmp gelöst werden, da der erhöhte Bedarf durch Aussonderung verschlissener Altbaufahrzeuge dieser Wagengattung absolut nicht mehr abgedeckt werden konnte. Allerdings war die Nutzung der Rmms- Wagen im Militärverkehr nicht unproblematisch. Etwa 70 % der Wagen besaßen Seitenborde, die leider nicht abklappbar waren. Zur Nutzung für den Fahrzeugtransport mussten diese Seitenborde entsprechend einer gesonderten Arbeitsanweisung auf- bzw. abgebaut werden. Eine Aufnahmetasche am Wagenunterteil für die Seitenborde gab es auch nicht, sodass das Auf- und Abbordnen sowie die Einlagerung der Borde nur in den dafür vorgesehenen WAS geschehen durfte. Hinzu kam, dass die Borde nicht einheitlich waren und z.B. nur die diagonal gegenüberliegenden Endborde gegeneinander austauschbar waren. Zur Kennzeichnung der Austauschbarkeit waren alle Borde eines Wagens mit den Zahlen



■ Rmms-Wagen der Deutschen Reichsbahn mit KrAZ 255B Begleitbrücke TMM der abziehenden WGT am 5. März 1992 in Gera.

FOTO: HARALD GRAFE



■ Skizze eines Rmms-Wagens der Deutschen Reichsbahn.

ABBILDUNG: SLG. HARALD GRAFE



■ Mit SPz BMP 1 der WGT beladene Rmms-Wagen in Jena-Saalbahn am 23. März 1992

FOTO: HARALD GRAFE

■ Bei der Stationierung der Bundeswehr in den neuen Bundesländern eingesetzt: Rmms-Wagen Nr. 3960223 mit Panzer Leopard 1 in Bad Frankenhausen (1993). FOTO: HARALD GRAFE

von eins bis vier beschriftet – nur Borde mit der gleichen Zahl konnten untereinander ausgetauscht werden. Die Wagen waren für den Einbau der Mittelpufferkupplung vorbereitet und durch Drehgestelltausch umspurbar. Am Untergestell befanden sich über den Drehgestellen Funkenschutzbleche zum Schutz des Holzfußbodens vor Funkenflug beim Bremsen – eine Vorsichtsmaßnahme, der im Hinblick auf die Beladung mit munitionstransportierenden Lkw erhebliche Bedeutung zukam. Die Wagengattung Rmms wurde nach 1990 auch beim Aufbau der Bundeswehr in den fünf neuen Bundesländern genutzt.

Bei der Hauptgattung S handelte es sich um Flachwagen mit Drehgestellen in Sonderbauart mit einer Tragfähigkeit über 40t. Von den ab 1940 für den Panzertransport gefertigten Salp-Wagen (bis 1968 SSyms-Wagen) hatte die DR anfangs 110 Stück im Bestand, der sich altersbedingt jedoch ständig reduzierte, sodass 1989 nur noch ganz wenige Wagen (Stückzahl unbekannt) existierten. Schon Ende der 1970er-Jahre konnten Salp-Wagen nur noch für sehr spezielle Militärtechnik, etwa die riesige Funkmessstation (Rundblickstation) P40 der Truppenluftabwehr, angefordert werden. Die auf Gleiskettenfahrstell basierende P40 war infolge ihrer Abmessungen auf anderen Wagengattungen nur sehr schwer zu befestigen; die Salp-Wagen waren ca. 19 cm breiter als die Samm-Wagen. Bedingt durch die geringe Stückzahl des Salp sind Fotos rar.

Relativ früh beschaffte die DR Samm-Wagen. Bei den ersten Bauserien (Fertigung ab 1952 in Niesky) dieser universell einsetzbaren Gattung waren die Bordwände noch mit Holzplanken versehen, bei den Bauserien ab 1965 (Fertigung auch in Jugoslawien und Belgien) stellten die Bordwände Schweißkonstruktionen aus Stahl dar. Beim Überfahren durch Fahrzeuge über die abgeklappten Borde (die als Überfahrbrücken zu Seitenrampen bzw. zum nächsten Wagen fungierten) kam es kaum noch zu Beschädigungen. Samm-Wagen wurden nicht nur im Militärverkehr eingesetzt, sondern dienten auch dem Transport von schweren Stahl- und Walzwerkkonstrukten, Schotter, Kies, Sand und Betonfertigteilen. Wurden letztere ständig transportiert, de-

■ In Bildmitte ein Samm-Wagen mit Holzbordwänden (um 1960), aufgefahren ein Lkw mit Feldküche, dahinter ein Lkw SIS/SIL 151.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR



■ Verladung von schwimmfähigen NVA-Panzern PT76 im November 1966. Der zweite Wagen von links ist der seltene SSyms (ab 1968 Salp). Die wendigen, hochbewährten Panzer gehörten zur Standardbewaffnung von Aufklärungseinheiten. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GEBAUER





■ Alte SPW 152 aus Beständen der aufgelösten Betriebskampfgruppen der DDR rollten auf Samm-Wagen am 10. April 1990 in Erfurt-Nord ihrer Verschrottung entgegen. FOTO: HARALD GRAFE



■ Entladung einer Fla-Raketeneinheit im Juni 1978 unter den angenommenen Bedingungen eines Kernwaffeneinsatzes: SIL 157 mit Sattelaufleger fährt von einem Samm über die umgelegten Seitenbordwände (mit Holzfüllung) auf die Seitenrampe. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GEBAUER



■ Abgebordeter Samm-Wagen, beladen mit Klappbrücke des Brückenlegepanzers BLG 60M2. Zur Befestigung dienen standardisierte Befestigungsbalken. FOTO: HARALD GRAFE

montierte die Bahn alle Bordwände und setzte eine Vorrichtung zum seitlichen Aufrollen von zwei Transportpaletten für Betonfertigteile auf. Für den Militärverkehr konnten diese Wagen nur nach Rückrüstung verwendet werden.

Nicht unproblematisch war die Verwendung von Samm-Wagen für Kies- und Sandtransporte im Winter, da diese Baustoffe durch ihre Restfeuchtigkeit auf den Wagenböden anfroren. Wurden solche Wagen kurzfristig zu Militärtransporten verfügt, hatte die beladende Truppe große Probleme, die angefrorenen Ladungsreste vom Wagenboden zu entfernen. Dies musste erfolgen, da sich sonst die Dorne der Standardverladekeile zur Fahrzeugbefestigung nicht in den Wagenboden drückten und keinen stabilen Halt boten – eine Sicherungsmaßnahme, die von den Wagenmeistern der DR bei der Zugabnahme streng überwacht wurde. Was blieb der Truppe weiter übrig, als diese Reste zumindest in der Fahrspur mit Hilfe von Äxten, Brechstangen usw. zu beseitigen? Oft waren dann die Ladezeiten des ETT nicht zu halten, was eine Melde- und Begründungswelle sowohl bei der DR als auch der NVA auslöste. Besonders betroffen war der Standort Bad Salzungen mit seiner Rampeanlage Immelborn Anschlussgleis NVA in unmittelbarer Nähe eines großen Kieswerkes!

Da sich die Samm-Wagen gut bewährten und das Transportvolumen weiter anstieg, stand eine Nachbeschaffung dieser Wagengattung an. Dabei sollte, unter Einhaltung der bisherigen Grundabmessungen, ein Fahrzeug auf der Basis neuer Fertigungstechnologien entstehen, wobei man u.a. auf die fischbauchförmigen Langträger verzichten wollte. Die Fertigung dieser Wagen sollte wieder in Rumänien erfolgen. Beim Nachbau wurde allerdings nicht bedacht, dass die Ladebreite der Samm-Wagen zwar 2670 mm betrug, diese aber durch Abklappen der Seitenbordwände auf 2960 mm anwuchs. Demzufolge fiel die Konstruktion der neuen Samms-Wagen zu schmal für den Militärverkehr aus. Deshalb erhielten alle Samms im Rahmen der Serienfertigung dann seitliche Konsolbleche mit eingelegter Holzleiste, sodass die Standardverladekeile auch mit ihren äußeren Dornen einen Halt im Wagenboden fanden. Allerdings verschlissen die in die Konsolen eingelegten



■ Panzerzugmaschine T34TB auf Samm und zwei Fla-SFL ZSU 57/2 auf Samms. Bad Frankenhausen, Oktober 1991. FOTO: HARALD GRAFE



■ Abgebordeter Samm mit WGT-Panzern T80 bei laufender Doppelverladung je Wagen am 27. Februar 1991 in Ebeleben. FOTO: HARALD GRAFE



■ Abgebordeter Samms-Wagen mit Minesenräumfahrzeug auf Basis SPW 50PK am 12. März 1991 in Krossen. Die Norm bei Samm und Samms war eine Doppelverladung von SPW. FOTO: HARALD GRAFE



■ Abgebordeter Samms-Wagen mit 152-mm-Kanonenhaubitze auf SFL am 27. August 1984. Man vergleiche die Breite von Wagen und Selbstfahrlafette! FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/MICHA



■ Samms-Wagen mit Fla-Raketenstartrampe 2P25M1 im März 1992 in Weimar. Deutlich zu erkennen sind die zusätzlichen Konsolen über den abgeklappten Seitenwänden. FOTO: HARALD GRAFE



■ Es-Wagen Nr. 5549538 der Deutschen Reichsbahn mit SZD-Behältern 1993 in Weimar. Wahrscheinlich handelt es sich um einen Transport privaten Eigentums der Familien von WGT-Offizieren. FOTO: HARALD GRAFE

Holzstreifen recht schnell. Dadurch lagen die Standardverladekeile der Kettenfahrzeuge auf dem Stahlrahmen der Konsolen auf (Metall auf Metall); beim Einfahren in die Keile durch die Kettenfahrzeuge wurden sie öfter weggeschoben. Im Extremfall konnte nur ein einziges Kettenfahrzeug auf dem Samms-Wagen befestigt werden konnte.

Andere Güterwagen

Sowohl durch die NVA als auch die sowjetischen Truppen (GSSD/WGT) wurden auch andere Wagengattungen genutzt, so die

offenen Güterwagen der Hauptgattung E. Sie fanden Verwendung für den Baustofftransport, für Ausrüstungsteile und besonders für den Antransport von Kohle für militärische Dienststellen. Für die Entladung der Kohle wurden die unterschiedlichsten Methoden genutzt, durch die GSSD erfolgte dies meist in Handentladung – z.T. sogar ohne Hilfsmittel wie Schaufeln und Gabeln. Typisch für Transporte der GSSD war auch die Beförderung der braunen Mittelcontainer in E-Wagen. Diese Mittelbehälter wurden wohl hauptsächlich zum Transport des Hausrats der Offiziersfa-

milien bei Rückversetzungen genutzt. Wagen der Gattung Ea zog man zum Transport von nässeunempfindlichen Gütern und für Raketentransporte (unter Plane) heran.

Natürlich wurden auch Kesselwagen (von 1968 bis 1976 Hauptgattung U, danach wieder Z) für den Transport von Treib- und Schmierstoffen genutzt. Heizöltransporte waren sehr selten, da man die Heizwerke der Kasernen wieder von Öl- auf Braunkohlefeuerung umgestellt hatte. Für die Versorgung dieser Heizwerke wurden bisweilen sogar extra Anschlussbahnen errichtet, zumeist durch die

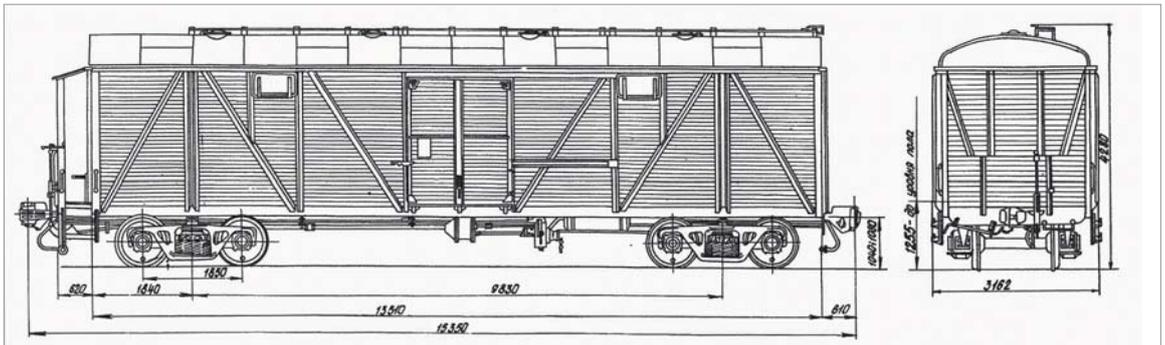


Ein Za-Wagen mit der Nr. 755 1013, wie er u. a. für Treib- und Schmierstoffe genutzt wurde, 1989 in Naumburg. FOTO: HARALD GRAFE



Gedeckter Wagen der SZD für militärische Materialtransporte, davor ein Kuppelwagen 1992 in Königs Wusterhausen. FOTO: HARALD GRAFE

Skizze eines gedeckten Wagens Ga der SZD mit Bremsbühne Modell 11-K252 Baujahr 1960. ABBILDUNG: SLG. HARALD GRAFE



Flachwagen der SZD, beladen mit mobilen Raketenstarttrampen beim Abzug aus der DDR am 25. Februar 1988 in Waren/Müritz. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GEBAUER



Eisenbahnpioniereinheiten des Militärtransportwesens. Typisches Beispiel dafür war die Kaserne in Bad Frankenhausen.

Im Netz der DR konnte man auch Breitspurwagen der damaligen Sowjetischen Eisenbahnen (SZD) für den Militärverkehr von und nach der UdSSR begegnen. Als Kuppelwagen zwischen den Breitspurwagen und den Regelspurfahrzeugen kamen teilweise alte Kesselwagen oder auch neu gebaute Sonderwagen zum Einsatz.

Neben den gedeckten Wagen für den Transport materieller Mittel wurden nicht selten

Flachwagen der SZD für den Transport von Militärtechnik genutzt. Diese Flachwagen konnten auch von der NVA für Auslandstransporte mit entsprechend langer Vorlaufzeit angefordert werden. Durch die Nutzung dieser Wagen entfiel das aufwändige Umladen der Technik an der sowjetischen Grenze oder im Fährhafen Mukran, der samt Fähren ab Ausbildungsjahr 1988/89 zum Übergang auf Breitspur genutzt werden konnte. Dieses Verfahren wurde bei geheimzuhaltender oder schwierig zu verladender Technik angewandt. Breitspurwagen erreichten sogar den Süden

der DDR; so wurden sowjetische Ga-Wagen bis nach Arnstadt-Ost in die Anschlussbahn gefahren und dort unter großer Geheimhaltung nachts durch die Garnison Rudisleben (Standort einer Raketenbrigade mit SS21) entladen. Von Seiten der Deutschen Reichsbahn war dazu sogenanntes „Listenpersonal“ gefordert: Vom Lokpersonal bis zum Rangierer musste dieses Personal durch die damaligen Sicherheitsorgane der DDR auf Zuverlässigkeit geprüft und bestätigt werden. Verantwortlich dafür war die Abteilung I des zuständigen Reichsbahnamts.

Munition, Raketen, Treibstoffe

Neben Militärfahrzeugen und mobiler Kampftechnik verladen die Streitkräfte vor allem Munition, Raketen und Treibstoffe zum Transport auf Schienen.

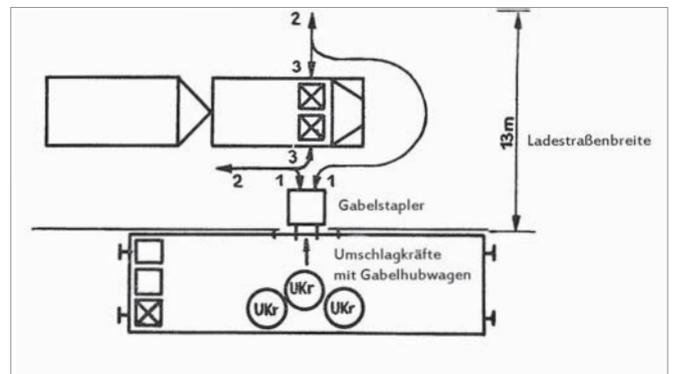
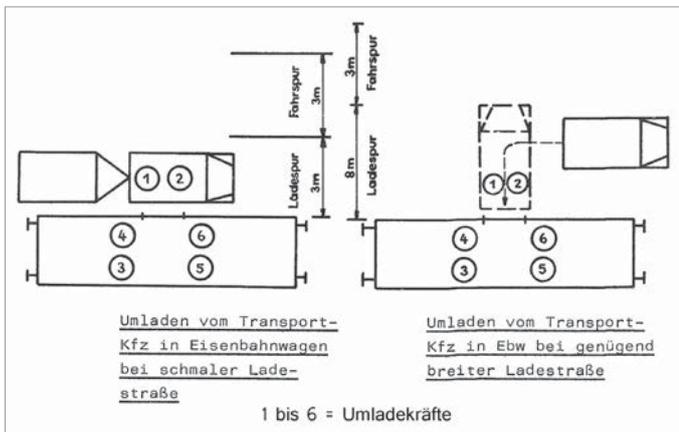


Verladung eines Raketenbehälters von einer Seitenrampe aus mit Hilfe eines Autokrans vom Typ ADK 125/3 in einen Tbekks-Wagen im Bahnhof Krossen im September 1992. FOTO: HARALD GRAFE

Sehr wichtig für NVA und sowjetische Streitkräfte war der Transport von Munition, wobei es vor allem um optimale und sichere Be- und Entlademöglichkeiten ging. Als Umladestellen für Züge mit Munition sollten nach Möglichkeit

Anschlussbahnen genutzt werden; die Umladestellen selbst sollten etwa 500 bis 800 m von den Streckgleisen der DR und über 1500 m von Bahnhöfen entfernt sein. Ferner musste (auch wenn nur einzelne Wagen beladen werden sollten) ein Mindestabstand von 150 m zu

bewohnten Gebäuden und öffentlichen Straßen eingehalten werden. Geeignete Plätze dafür waren in den Bahnhofsbüchern der DR auszuweisen. Bei der Verladung selbst hatte eine Sicherung durch Posten zu erfolgen. Rauchen, Feuer und Umgang mit offenem Licht



Prinzipischnen zur manuellen Umladung (links) sowie mit Gabelstaplern (oben) mit Angaben zur Ladestraße. SKIZZEN: SLG. HARALD GRAFE



Antransport von Raketen mit einem Sattelaufleger auf Lkw Tatra 148NT am 17. September 1992 in Krossen. FOTO: HARALD GRAFE



Die Tbekss-Wagen (mit schwenkbarem Dach) waren regulär für Stahltransporte in Ziltendorf Werkbahnhof stationiert. FOTO: HARALD GRAFE



■ Transportbehälter mit Rakete noch unbefestigt in einem Tbekss-Wagen. Vor 1989 wurden für solche Transporte Ea-Wagen genutzt und die Raketen mit Planen abgedeckt. FOTO: HARALD GRAFE

waren im Umkreis von 50m selbstverständlich streng verboten. Ein sachverständiger Offizier oder ein militärischer Feuerwerker hatten das Laden zu beaufsichtigen.

Raketen

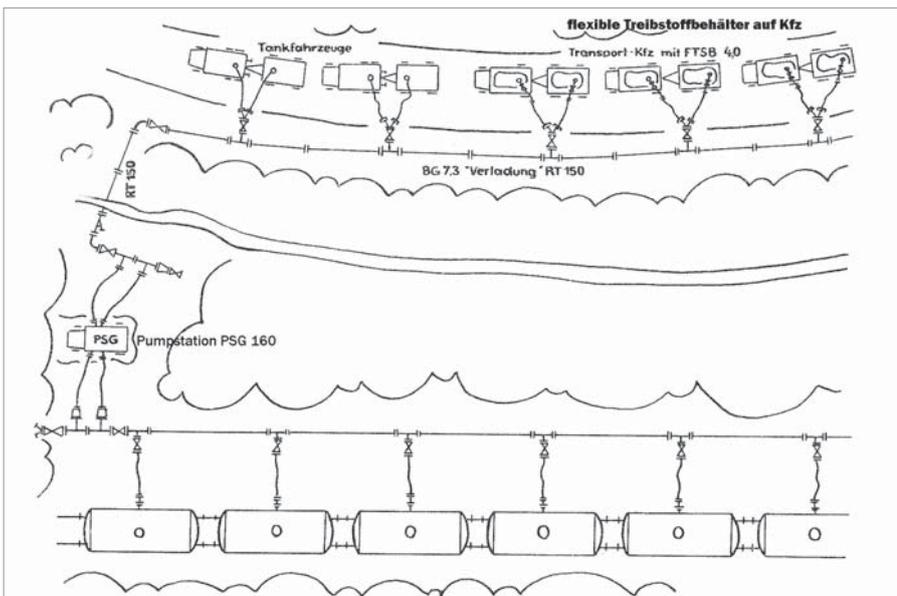
Auch Raketransporte sollten nach Möglichkeit in Anschlussgleisen umgeladen werden. Dafür wurde eine Ladestraße von 200 bis 300m Länge und 25 bis 30m Breite gefordert. An der Umladestelle war ein besonderer Bereich für die Montage bzw. Demontage von Einbauten, Aufbauten bzw. Abdeckungen von Ea-Wagen vorzusehen. Es durfte je Tag nur ein Zug umgeladen werden. Besonders wichtig war die Tarnung. Zur Beladung einzelner Wagen mit Raketen wurden oft die Anschlussbahnen Agrochemischer Zentren (ACZ) genutzt, da sie meist über Hallen mit Gleis und Brückenkran verfügten und somit ausreichend Sichtschutz boten. So nutzte die 3. Raketenbrigade (Jena) mit ihrer beweglichen raketentechnischen Basis die Halle des ACZ Großschwabhausen am dortigen Bahnhof. Die Fotos auf den Seiten 58 und 59 entstanden allerdings erst bei Auflösung der 3. Raketenbrigade nach 1990.

Treibstoffumschlag

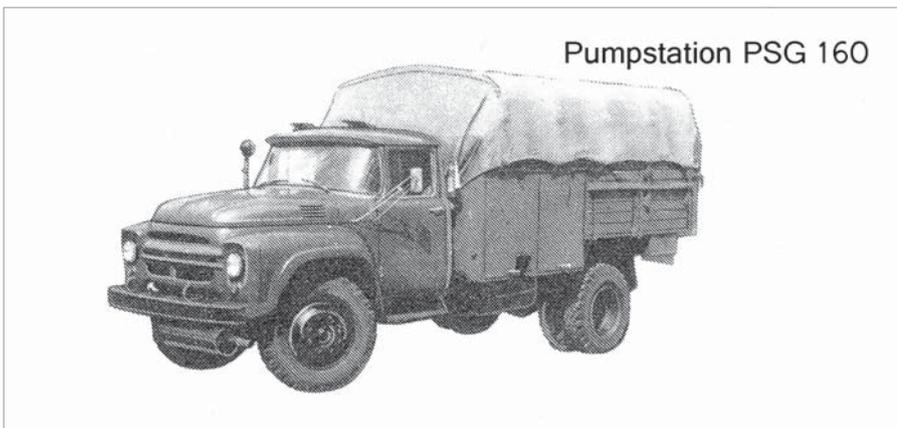
Der Treibstoffumschlag war gleichfalls nicht unproblematisch. Die gesetzlichen Vorgaben verlangten, dass der Umschlag dieser stark gewässerverunreinigenden Stoffe nur über „Gleistassen“ (Gleise mit fester Auffangwanne und Leichtöl- bzw. Benzinabscheidern) zu erfolgen hatte. Allerdings gab es nur sehr wenige Gleistassen, sodass immer wieder Ausnahmegenehmigungen für reguläre Ladegleise erteilt werden mussten. Entsprechend öldurchtränkt und verschmutzt sahen nach jahrelanger Nutzung die Gleise aus. Ein besonders extremes Beispiel existierte in Gestalt der Treibstoffentladestelle der ehemaligen DDR-Grenztruppen im südthüringischen Bahnhof Sonneberg am Anschlussgleis Meusel (Richtung Lauscha).

Um die Umweltbelastungen zu reduzieren suchte man (verstärkt seit Mitte der 1980er-Jahre) nach Alternativen. So war beispielsweise geplant, beim Bau einer Gleistasse in Mühlhausen für die Entladung von Spindelöl der dortigen Baumwollspinnerei, die Anlage auf Kosten der NVA zu erweitern und so die Entladung von Treibstoffen für das Mot.-Schützen-Regiment 22 zu ermöglichen.

Um den Treibstoffumschlag auch unter feldmäßigen Bedingungen realisieren zu können, gab es die „Rohrleitungsbaugruppe Kesselwagenentladung BG 1“. Die Feldrohrleitungen wiesen Nennweiten von 150 bzw. 100mm auf und ermöglichten die gleichzeitige Entladung von sechs Kesselwagen über Feldrohrleitungen.



■ Kraftstoffumschlag unter feldmäßigen Bedingungen: unten die Kesselwagen der Bahn, in der Mitte links die Pumpstation PSG 160, oben die Lkw-Tankfahrzeuge. FOTO: SLG. HARALD GRAFE



■ Basisfahrzeug SIL 130 mit Pumpe 6NGM (Förderleistung 110 bis 160m³/h) als Pumpstation PSG 160 (siehe Skizze Bildmitte) für eine feldmäßige Treibstoffentladestelle. FOTO: SLG. HARALD GRAFE

Sonderbedingungen

Viele Militärfahrzeuge sind durch die spezifischen Anforderungen an sie breiter oder höher als normale Straßenfahrzeuge, und selbst eine zusätzlich fest angebaute Teleskopantenne kann schon besondere Maßnahmen beim Transport des Fahrzeuges mit der Eisenbahn erfordern.

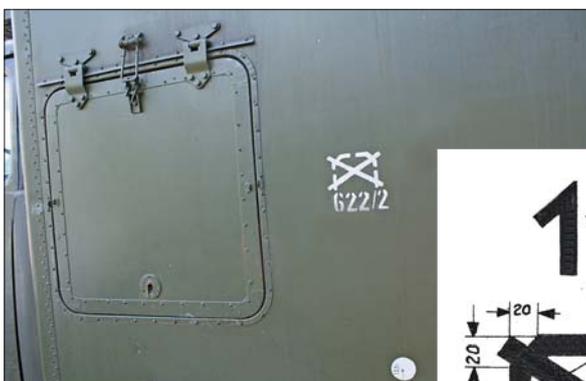


■ Befestigung einer Tafel mit dem Hinweis auf eine Lademaßüberschreitung (LÜ-Tafel) an einem Flachwagen der Gattung Samms.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/ GRAHN

Das Lademaß stellt eine gedachte Linie um den Querschnitt eines im geraden Gleis stehenden Güterwagens mit Ladung dar. Soll der Wagen gefahrlos verkehren, darf diese Linie im vorgegebenen Eisenbahnnetz durch die Ladung nicht überschritten werden. Leider entsprechen viele Militärfahrzeuge nicht diesem Lademaß, da sie infolge ihres technischen Konzepts bzw. durch Anbauten breiter und/oder höher waren. Um diese Fahrzeuge nicht prinzipiell vom Eisenbahntransport auszuschließen, wurden sowohl sie als auch die zu ihrem Transport vorgesehenen Strecken vermessen und geprüft, unter welchen Kriterien Bahntransporte möglich wären. So konnten durch das Befahren von Güterzuggleisen anstelle von Gleisen an Bahnsteigen (meist zugleich die durchgehenden Hauptgleise vieler Bahnhöfe) größere Ladungen transportiert werden, als es das reguläre Lademaß erlaubte. Auch durch das „Fahren auf dem falschen Gleis“ (etwa in Tunnels) und durch die Sperrung von Nachbargleisen ließen sich reguläre Profilgrenzen umfahren, sodass größere Militärtechnik mit Lademaßüberschreitung doch noch befördert werden konnte. Da die Einzelprüfung jedes Fahrzeugs für die zu seinem Transport jeweils vorgesehenen Strecken zu aufwändig war, wurde die vorhandene Militärtechnik durch NVA und DR unter Beteiligung der GSSD vermessen und 1967 im „Katalog der technischen Kampfmittel und Geräte der NVA mit Überschreitung des Lademaßes I der Deutschen Reichsbahn (LÜ-Katalog) DV-19/8“ zusammengefasst. 1977 und 1983 folgten korrigierte Kataloge als K 041/3/001 „Bewaffnung und Ausrüstung mit Überschreitung des Lademaßes der Deutschen Reichsbahn“, kurz LÜ-Katalog bzw. LÜK genannt.

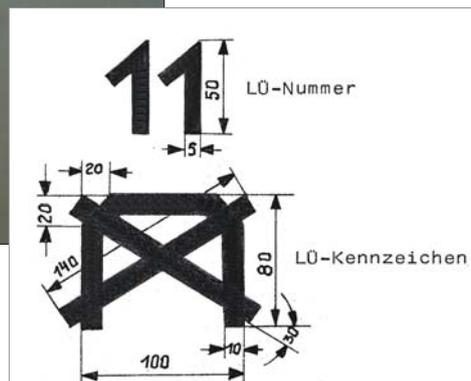
Die der Technik zugewiesene LÜ-Nummer aus dem genannten Katalog war an den Längsseiten der Militärtechnik mit einem Kennzeichen (vgl. Foto links) in weißer Farbe anzubringen. Nachfolgend (vgl. S. 61) werden einige Auszüge aus dem LÜ-Katalog zur Veranschaulichung wiedergegeben. Wie aus dem dritten Dokument (S. 61 unten) ersichtlich ist, wurden im LÜ-Katalog neben der Technik mit Lademaßüberschreitung auch Technik aufgeführt, die zwar das Lademaß nicht überschritt, aber nur unter Einhaltung besonderer Bedingungen befördert werden durfte. Insgesamt



■ LÜK-Nr. am Kofferaufbau eines SIL 131 mit Aggregate-Anhänger zur Verladung auf Klm-Wagen. FOTO: HARALD GRAFE

■ Skizze mit den Maßangaben zur Kennzeichnung zu verladender Militärtechnik mit zugehöriger LÜK-Nr.

SKIZZE: SLG. HARALD GRAFE



LÜ-Nr.: 204	Länge	Höhe	Masse, leer	Radfahrmasse	Spurweite	Achsen
Lfd. Nr.	1	in mm	in mm	in kg	in mm	in St.
T 72	1	9 670	2 190	-	-	-
3	2	-	-	-	1	(1)

Die LÜ-Nr. 204 (im Dokument oben links angegeben) bezog sich auf den modernen mittleren Panzer T-72 unter Angabe der Verladebedingungen. Neben den einzelnen Maßangaben sind die Anweisungen 1. bis 4. zur Verladung sicher besonders interessant. DOKUMENT: SLG. HARALD GRAFE

gesehen war der LÜ-Katalog eines der wichtigsten Dokumente für die Planung von Eisenbahnruppentransporten sowohl für die NVA als auch für die DR und die GSSD.

Mit einem Umfang von 343 Seiten (nach der Einbesserung Nr. 3 vom Juli 1989) enthielt er den größten Teil aller Militärtechniktypen, die auf dem Territorium der DDR vorhanden und eisenbahntransportfähig waren. Ein Nachteil lag darin, dass dieser Katalog nur für das DR-Streckennetz galt und dass es keine einheitliche Lösung im Warschauer Pakt gab. Lediglich die Norm-Lademaßüberschreitungen mit 900er-Nummern des Vereinten Oberkommandos gaben einen Anhalt zur Klassifizierung bestehender Strecken. Eine Zuordnung der einzelnen Katalognummern aus dem LÜ-Katalog der DR zu den Norm-Lademaßüberschreitungen des Vereinten Oberkommandos fand bis 1989 ebenfalls nicht statt.

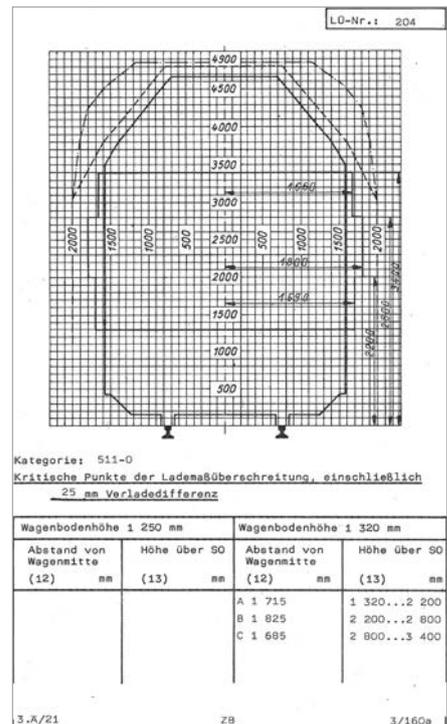
Neben der direkten Kennzeichnung der Militärfahrzeuge mit der LÜK-Nummer wa-

ren auch die Züge bzw. Wagengruppen bzw. Wagen bei Einzeltransporten als Sendung mit Lademaßüberschreitung zu kennzeichnen. Dafür gab es LÜ-Schilder, die durch den Wagenmeister mit LÜ-Zetteln ergänzt wurden. Anzubringen waren die Schilder durch die Truppe am ersten und am letzten Wagen beiderseits des Zuges. Die LÜ-Zettel an den Schildern beinhalteten die BZA-Nummer, die einzelnen LÜ-Nummern der verladenen Militärtechnik, die Maße der kritischen LÜ-Punkte der Ladung und die Achs- und Meterlasten des Transports. Einzeltransporte waren überdies durch den Versandbahnhof mit den Nebenzetteln „Nicht abstoßen, nicht ablaufen lassen“ zu versehen.

Tipp für Modellbahner: LÜ-Schilder sollten an keinem Militärtransport fehlen! Dazu kann man die Abbildungen (rechts unten) größengerecht kopieren, ausdrucken, zuschneiden und am ETT anbringen. Die Originalmaße der Schilder betragen 600 mm in der

LÜ-Nr.: 0	hB ≤ 1 575 mm	Länge	Höhe	Masse, leer	Radfahrmasse	Spurweite	Achsen
Lfd. Nr.	1	in mm	in mm	in kg	in kg	in mm	in St.
865	HLS 100.45/2 (Tanksattelzug) auf W 50 L/S	1	11 100	3 300	3 800	-	1 800
3	2	-	1	(1)	-	(1)	-

LÜ-Nr. 0/865. Bei diesem Fahrzeug liegt keine Lademaßüberschreitung vor. Es wurde wegen der besonderen Verladebedingungen in den LÜ-Katalog aufgenommen. DOKUMENT: SLG. HARALD GRAFE



LÜ-Nr. 204 mit den kritischen Punkten der Lademaßüberschreitung bei der Verladung des Panzers T-72. DOKUMENT: SLG. HARALD GRAFE

Breite und 400 mm in der Höhe. Die Breite des blauen Randes beträgt 40 mm. Umgerechnet wären die Schildgrößen:

- für HO etwa 7 x 4,6 mm
- für TT etwa 5 x 3,3 mm
- für N etwa 3,8 x 2,5 mm.

Kleine Maß- und Farbabweichungen sind unerheblich, da die Schilder durch die DR-Dienststellen aus örtlich verfügbarem Material angefertigt wurden und erhebliche Gebrauchsspuren aufwiesen.

Die Schilder wurden neben ihrer militärischen Verwendung auch bei Lademaßüberschreitungen ziviler Transporte angebracht.



Leiter, Kommandeure, Gehilfen

Für eine Reihe komplexer militärischer Aufgaben war und ist es oft sinnvoll, zeitweilig besondere militärische Strukturen zur Erfüllung der spezifischen Aufgaben zu schaffen.

Wie in den Kapiteln „Kräfte und Strukturen“ sowie „Planung und Durchführung“ bereits dargestellt, erfassten Planung, Organisation und Realisierung von ETT selbst kleinste Details. Überdies galt es, auf besondere Ereignisse vorbereitet zu sein. Eine Reihe von Soldaten wurden zu besonderen Diensten eingeteilt. Die einzelnen Festlegungen waren Bestandteil des Transportbefehls der zu verlegenden Truppe. Die Einhaltung der Festlegungen wurde durch höhere Vorgesetzte und Kontrolloffiziere überprüft. Hier die wichtigsten Dienste im Überblick:

■ Transportleiter

Der TL war der Vorgesetzte der Soldaten des ETT mit Disziplinarbefugnissen. Er war verantwortlich für militärische Disziplin und Ordnung, die Einsatzbereitschaft und Transportfähigkeit der Technik und der materiellen Mittel, die Gefechtssicherstellung und Organisation der Führung und der Nachrichtenverbindungen, die Geheimhaltung, den Gesundheits-, Arbeits- und Brandschutz usw. – kurzum, er war für alles verantwortlich! Er hatte mit seinen Gehilfen mindestens eine Stunde vor Beladebeginn auf der Verladestelle zu erscheinen und war am Ende der Verlegung von seiner Funktion erst entbunden, wenn die Einheiten seines ETT im Sammel- oder Unterbringungsraum eingetroffen waren und er dem Kommandeur das Ende der Durchführung des ETT gemeldet hatte.

■ Stellvertreter des Transportleiters sowie Verlade- und Entladeoffizier (Verladeoffizier)

Er war dem TL als 1. Stellvertreter unmittelbar unterstellt. Ihm unterstanden das Ver- und Entladekommando sowie das Rampenkommando. Er war verantwortlich für das zügige, sichere Ver- und Entladen des ETT, für die Übernahme und sachgerechte Nutzung der behelfsmäßigen Verlademittel (Holzkeile, Nägel, Binddraht), für die Vorbereitung der Eisenbahnwagen für die Nutzung und (nach Abschluss des Transports) für die einsatzbereite Rückgabe der Eisenbahnwagen an die DR, für die Befestigung und die Einhaltung der LÜ-Bedingungen der Technik sowie für den ordnungsgemäßen Auf- und Abbau sowie die Nutzung eventuell eingesetzter, behelfsmäßiger Ver- und Entladeeinrichtungen.



■ Krad-Regulierer (links) bei Absprachen mit dem Transportleiter (weiße Armbinde) bei der Entladung einer Panzereinheit

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/TESSMER

Bei Halten auf Unterwegsbahnhöfen war er dafür zuständig, dass die verladene Technik auf vorschriftsgemäße Befestigung und Tarnung überprüft wurde.

■ Gehilfe des Transportleiters für Gefechtssicherstellung

Er war dem TL (wie alle anderen Gehilfen) unmittelbar unterstellt; ihm unterstanden die Kräfte und Mittel der Gefechtssicherstellung

und in bestimmten Fällen auch das Nachrichtenkommmando. Er war für die Gefechtssicherstellung (Bewachung und Luftabwehr) und die Brandschutzmaßnahmen verantwortlich.

■ Gehilfe des Transportleiters für Medizinische Sicherstellung

Er trug die Verantwortung für die medizinische Sicherstellung des ETT und hatte den hygienischen Zustand der Eisenbahnwagen

(Mannschaftswagen, Küchenwagen usw.) sowie die Hygiene der Truppe zu kontrollieren, erste ärztliche Hilfe zu leisten (wichtig bei Auslandstransporten), den Abtransport Geschädigter bzw. Erkrankter und deren Behandlung in zivilen oder militärischen Einrichtungen am Transportweg zu organisieren.

■ Gehilfe des Transportleiters für Nachrichten

Ihm unterstand das Nachrichtenkommando. Er hatte die Nachrichtenverbindung im ETT aufbauen zu lassen und die Verbindung zu den Truppen im Warte- bzw. Sammelraum sowie zu der zuständigen ETKdtr sicherzustellen.

■ Gehilfe des Transportleiters für Versorgung

Er war für die Versorgung des Personalbestands des ETT mit Getränken, Lebensmitteln und anderen Versorgungsartikeln zuständig. Seine Verantwortung erstreckte sich auch auf die Technik des Verpflegungsdienstes (Feldküchen, Verpflegungstransport-Kfz, Kühlanhänger usw.) sowie die Ausrüstung der Reisezug-, Mannschafts- und Küchenwagen mit den erforderlichen Einrichtungen für die Beheizung und Beleuchtung. Ihm oblag ferner die Kontrolle der Einhaltung aller sanitär-hygienischen Forderungen bei der Essenszubereitung und -ausgabe.

■ Kommandeur der zu transportierenden Einheit

Der Kommandeur der zu transportierenden Einheit war auch dem Transportleiter unterstellt. Er war verantwortlich für die Vorbereitung von Personal und Technik auf den Transport und hatte den TL bei Verladung und Transport seiner Einheit zu unterstützen.

■ Verlade- und Entladekommando

Die personelle Stärke des Verladekommandos wurde im Transportbefehl festgelegt. Das Kommando hatte die Eisenbahnwagen abzuborden und für die Beladung vorzubereiten (z.B. die Fahrspuren auf den Flachwagen für den festen Sitz der Keile bei Bedarf zu reinigen), Überladebrücken oder Schwellen für das Überfahren der Puffer der Eisenbahnwagen oder den Spalt zwischen Eisenbahnwagen und Rampe (bei Bedarf) auszulegen und nach Entladung des ETT die Wagen aufzuborden, die Mannschaftswagen auszukehren und sonstige Reste (behelfsmäßige Verlademittel) und Verschmutzungen der Flachwagen (von Rädern und Panzerketten abgefallene Erdreste) zu beseitigen. Zur Ausrüstung des Ver- bzw. Entladekommandos gehörten Brechstangen, Äxte, Drahtscheren, Schaufeln, Spaten, Hämmer verschiedener Größen und Besen. Die eingeteilten Soldaten hatten Stahlhelm und Arbeitsschutzhandschuhe zu tragen.



■ Absolute Notwendigkeit – die medizinische Sicherstellung. Dazu steht ein LO 1800 mit Kofferaufbau bereit. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR

■ Übergabe eines Feldtelefons an den Lokführer durch den Gehilfen des TL für Nachrichten. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GEBAUER





■ Ver- und Entladekommando beim Abborden eines Flachwagens. Die am 26. Januar 1968 erfolgte Aufnahme zeigt mit der 52 8114 der DR auch die eingesetzte Zuglokomotive dieses Eisenbahntruppentransports.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/KLÖPPEL

■ Rampenkommando

Das Rampenkommando wurde zum Auf- bzw. Abbau von behelfsmäßigen Ver- und Entladerampen eingesetzt. Seine Stärke richtete sich nach der Art der behelfsmäßigen Rampe, seine Ausrüstung entsprach der Ausrüstung des Ver- und Entladekommandos. Nach dem Abbau einer solchen behelfsmäßigen Rampe hatte das Rampenkommando die Befahrbarkeit des Gleises in diesem Bereich wiederherzustellen.

■ Gruppe für Kernstrahlungs- und chemische Aufklärung

Diese Gruppe unterstand dem Gehilfen des TL für Gefechtssicherstellung und hatte einen entsprechenden Beobachtungsposten einzurichten. Insbesondere hatte die Gruppe nach dem Durchqueren von atomar oder chemisch verseuchtem Gelände die entsprechende Spezialbehandlung des Personalbestandes und der Technik zu organisieren und anzuleiten sowie Messungen durchzuführen.

■ Nachrichtenkommando

Das Kommando hatte gemäß den Weisungen des zuständigen Gehilfen des Transportleiters die eingerichteten Nachrichtenverbindungen zu gewährleisten.

■ Offizier vom Dienst (OvD)

Der OvD war dem TL unmittelbar unterstellt und für die Dienstdurchführung der Wach- und Tagesdienste verantwortlich. Ihm waren ein Gehilfe, die Unteroffiziere vom Dienst der Einheiten, der Wachhabende mit der Wache, die diensthabende Einheit und die Wagenältesten unterstellt. Er hatte u.a. die Warn- und Gefahrensignale bekanntzugeben, die Lichttarnung durchzusetzen und Unbefugten den Zutritt zum ETT zu verwehren. Wichtig war auch, die verschiedenen Dienste des Transports darüber zu informieren, auf welchen Unterwegsbahnhöfen Versorgungshalte bzw. im Winter Halte zum Warmlaufen der Motoren geplant waren und wann der Personalbestand des Transports den ETT kurz verlassen durfte. Allerdings wurden solche Informationen infolge von Zugverspätungen recht oft zu Makulatur und der „Toilettenhalt“ verkürzte sich drastisch oder fiel aus.

■ Unteroffizier vom Dienst (UvD)

Der UvD war für die Innere Ordnung in der Einheit zuständig. Ihm waren dazu die Diensthabenden der Eisenbahnwagen unterstellt. Während des Transports hatte er den Zustand der Technik zu beobachten und bei Unterwegshalten die Befestigung und Tarnung der

Technik zu überprüfen bzw. Mängel abstellen zu lassen.

■ Wachdienst

Der Wachdienst bestand aus einem Wachhabenden, den Aufführenden und den Wachposten. Der Wachhabende war verantwortlich für die Sicherung und Verteidigung des ETT und hatte die Wachposten im Allgemeinen einzusetzen auf:

- dem Triebfahrzeug mit telefonischer Verbindung zum TL und OvD
- auf dem Ver- bzw. Entladebahnhof und während der Unterwegshalte beiderseits des Zuges (je 1 Posten für max. 7 Wagenlängen)
- während der Fahrt auf entsprechenden Plätzen auf den Flachwagen (früher auch in den damals noch vorhandenen Bremserhäuschen), z.T. mit telefonischer Verbindung zu TL und OvD

■ Diensthabende Einheit

Die diensthabende Einheit war dem OvD direkt unterstellt und stand ihm somit unmittelbar zur Verfügung. Diese Einheit sollte zur Wachverstärkung, aber auch beim Eintritt besonderer Situationen, so bei Unfällen, Naturkatastrophen usw. sofort eingesetzt werden können.



■ Posten an einem Eisenbahntruppentransport (u. a. mit 4 Lkw vom Typ LO 1800) während eines Unterwegshalts. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GEBAUER

■ Der Wagenälteste (Unteroffizier) bei „fachlicher Aufsicht“ während eines ETT im Januar 1971. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GEBAUER

■ Wagenältester

Der Wagenälteste war Vorgesetzter des im Eisenbahnwagen untergebrachten Personalbestands und für die Disziplin, Sicherheit, Ordnung und Sauberkeit verantwortlich. Er hatte eine Aufstellung über das Personal, die Waffen, Munition und Ausrüstung zu erarbeiten, die Diensthabenden festzulegen, Warn- und Gefahrensignale bekanntzugeben usw.

■ Diensthabender des Eisenbahnwagens

Der Diensthabende hatte sich ständig im Waggon aufzuhalten und war nicht für andere Aufgaben einzusetzen. Er hatte das Beleuchten, Beheizen und Belüften (vor allem im Winter beim Transport von Kfz-Batterien im Eisenbahnwagen) abzusichern sowie das Öffnen der Wagentüren und das Aussteigen der Soldaten auf der befohlenen Seite des Zuges zu sichern. Nach Zwischenhalten überprüfte er die Vollständigkeit des Personalbestands im Wagen und die Beachtung aller Sicherheitsbestimmungen.

Auf den Stellvertreter des TL für Politische Arbeit muss hier nicht eingegangen werden; er nahm keine Transportaufgaben wahr.





■ Verladung von BMP 1 des Mot.-Schützenregiments 16 im August 1982 in Bad Frankenhausen. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GEBAUER

Vorschriften und Abläufe

Verladung, Transport und Entladung verschiedenster Militärtechnik und die Beförderung von Soldaten auf der Schiene stellten einen äußerst komplexen Prozess dar und wurden in einem umfangreichen Vorschriftenwerk detailliert geregelt.

Der Ausgangspunkt für eine Verladung war im Allgemeinen zwischen fünf und zehn Kilometern von der Verladestelle entfernt. Die inzwischen historische, für Lehr- und Unterweisungszwecke der NVA geschaffene Anschauungstafel „Gefechtssicherstellung eines Militärtransportes“ aus der Sammlung L. Lichtenberg (vgl. S. 67) verdeutlicht die Lage des Warteraums und der Verladestelle in prinzipiell einleuchtender Weise.

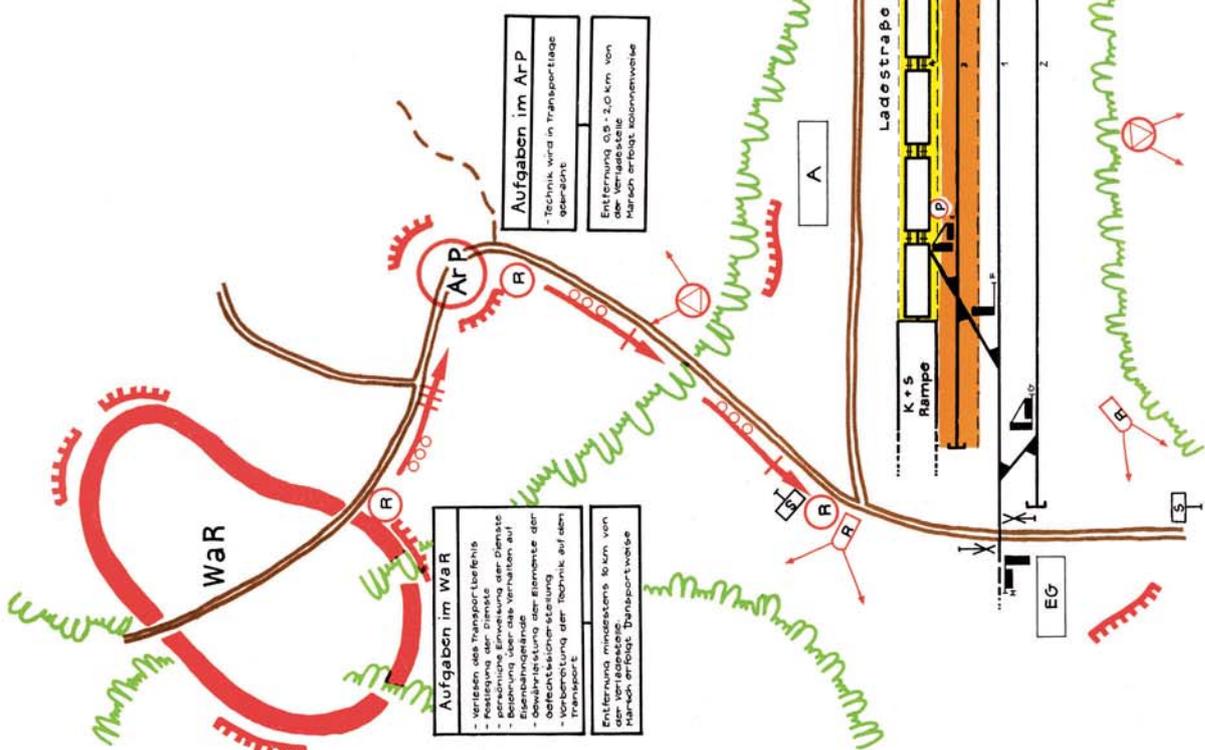
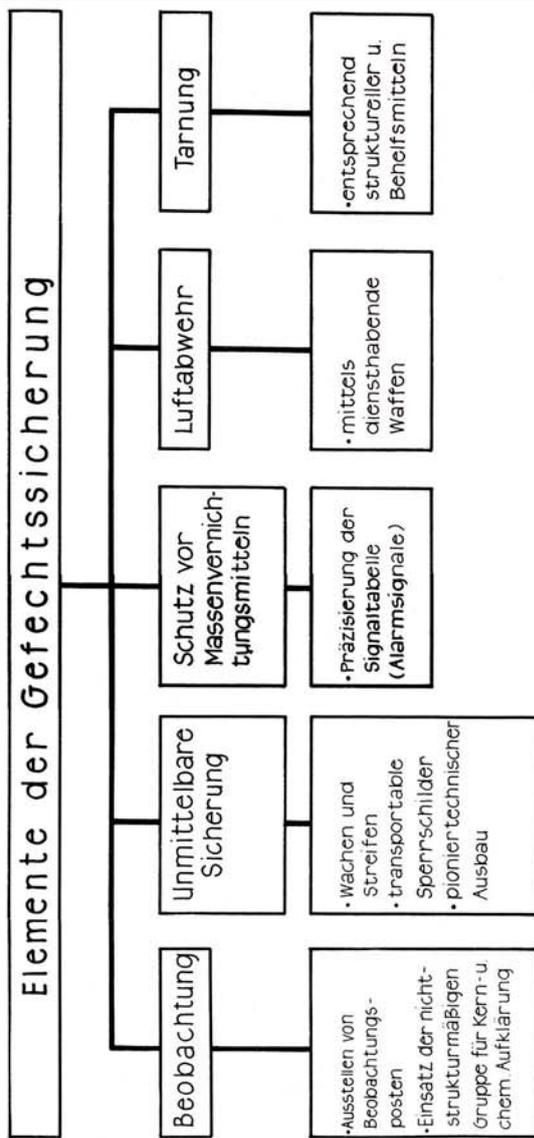
Der Warteraum diente dazu, den unmittelbar bevorstehenden Transport abschließend vorzubereiten. Dort wurde der detaillierte Transportbefehl verlesen, der Personalbestand abschließend belehrt und in die Lade-

stelle eingewiesen. Die Militärtechnik wurde in der Reihenfolge der geplanten Auffahrt auf die Güterwagen als Marschband aufgereiht. Vor Beginn der Verladung mussten der TL mit dem Verladeoffizier (VO), den Diensten und der Wache auf der Verladestelle erscheinen. Dort wurden Abstimmungen zwischen TL und VMT zur Bereitstellung der Wagen (Anzahl entsprechend der Transportanmeldung oder Ersatzgestellung durch DR, Reihenfolge der Wagen an der Rampe, Stellort der Mannschaftswagen usw.) durchgeführt und sämtliche Sicherheitsfragen des Bahnhofs (wegen Zugfahrten nicht zu betretende Gleise, Beachtung der Fahrleitungen) besprochen. Überdies ging es um den Empfang der

Behelfsbefestigungsmittel, um die mit Munitions- bzw. Tankfahrzeugen zu beladenden Güterwagen (mit Funkenschutzblechen) und die Sicherung der Wagen gegen ein Wegrollen. Anschließend wurden die Wagen durch den TL oder seinen VO übernommen, wobei dem technischen Zustand, der Ausrüstung und Sauberkeit höchste Aufmerksamkeit galt. Insbesondere die Überprüfung der Wagenböden einiger Güterwagen musste sehr genau genommen werden, da der Zustand der Bodenbretter häufig zu wünschen übrig ließ.

Im Rahmen der Gefechtssicherstellung (vgl. Anschauungstafel S. 67) wurden zur Verteidigung der Verladestelle neben Feldposten auch strukturmäßige Gefechtsfahrzeuge der

Gefechtssicherstellung eines Militärtransportes





■ Verladung einer Pioniereinheit der NVA Anfang der 1960er-Jahre. Auf dem SPW 152 (vorn rechts) die so genannte „diensthabende Waffe“ in Gestalt eines schweren Maschinengewehrs, dahinter zwei verladene Schwimmwagen SIL485 (BAW). Dieser Typ war dem US-amerikanischen Schwimmwagen DUKW in der Sowjetunion nachkonstruiert und nachgebaut worden. Hinter den beiden älteren NVA-Offizieren in der ersten NVA-Uniform von 1956 ein sowjetischer Offizier, der offenbar als Instrukteur eingesetzt war. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR

■ Auffahren mit Zugmaschinen vom Typ Tatra 813, die als Artillerie-Zugmaschinen für die 152-mm-Kanonenhaubitzen D-20 eingesetzt wurden, während einer Rückverlegung des Artillerieregiments 4 der NVA im März 1981. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GEBAUER



verladenden Truppe (oft getarnt) in Stellung gebracht und Maschinengewehre zur Fliegerabwehr (Fla-MG) der verladenen Technik als „diensthabende Waffe“ eingeteilt.

Galt es Militärtechnik zu verladen, bei der die Herstellung ihrer Transportlage viel Zeit und Aufwand erforderte, wurde diese Technik zeitlich vor der eigentlichen Verladung des Zuges aus dem Warteraum zur Verladestelle geführt und dort als „Vorverladung“ auf dem bzw. den vorgesehenen Eisenbahnwagen befestigt. So etwas kam vor, wenn beispielsweise Planierschilde von schwerer Pioniertechnik abgebaut werden mussten. Oftmals machte sich bei solchen Vorverladungen anschließend das zeitweilige „Wegsetzen“ dieser vom Wagenmeister abgenommenen Wagen erforderlich. Erst danach war ihre Bereitstellung für die Hauptverladung an der Rampe möglich. Bei Verladung über eine Kopframpe wurde zuerst die Wagengruppe mehrachsiger Flachwagen mit höheren Traglasten an die Rampe gestellt, danach folgte die Wagengruppe zweiachsiger Flachwagen. So war gewährleistet, dass beim Auffahren mit schwerer Militärtechnik nicht über Flachwagen mit geringen Traglasten gefahren werden musste.

Um mit der Verladung pünktlich zu beginnen, mussten die Militärfahrzeuge in der erforderlichen Reihenfolge rechtzeitig zum Abrufpunkt ca. 1 km vor der Verladestelle vorgezogen werden. Dort eingetroffen, erwarteten sie den Anmarschbefehl. Der Sinn dieses Vorgehens bestand darin, Staus auf den Zufahrtswegen und an der Verladestelle auszuschließen, um ohne jeglichen Verzug auf die Eisenbahnwagen auffahren zu können. Dabei trugen die erwähnten Krad-Regulierer (vgl. S. 62) als Melder hohe Verantwortung, denn im Rahmen der Gefechtssicherstellung bestand oft Funksendeverbot. Die Krad-Regulierer übernahmen die Abholung der Fahrzeuggruppen ab Warteraum bzw. Abrufpunkt und geleiteten sie zur Verladung. Nach der Entladung setzten sie sich an die Spitze der Fahrzeugkolonne und brachten die Fahrzeuge in den befohlenen Sammel- bzw. Unterbringungsraum.

Die Verladezeit begann mit der Meldung des VMT an den TL über die Verladebereitschaft seitens der DR bzw. nach Abstimmung mit dem VMT durch das Abborden und Vorbereiten der Eisenbahnwagen durch die Truppe. Nach dem Abborden und notwendigen Überbrückungen der Abstände zwischen den Flachwagen durch Überladebrücken (siehe Skizze) oder Holzschwellen wurde nach erteiltem Befehl mit dem Auffahren begonnen.

■ Rechte Seite: Luftbeobachter und Bedienung eines 14,5-mm-Zwillings-Fla-MG sichern eine NVA-Verladung Anfang der 1960er-Jahre.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR





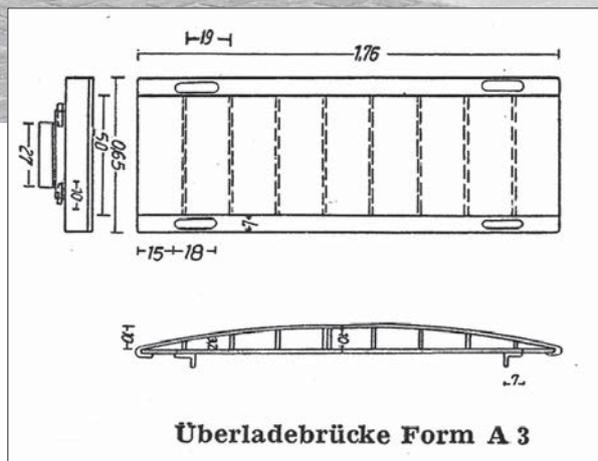
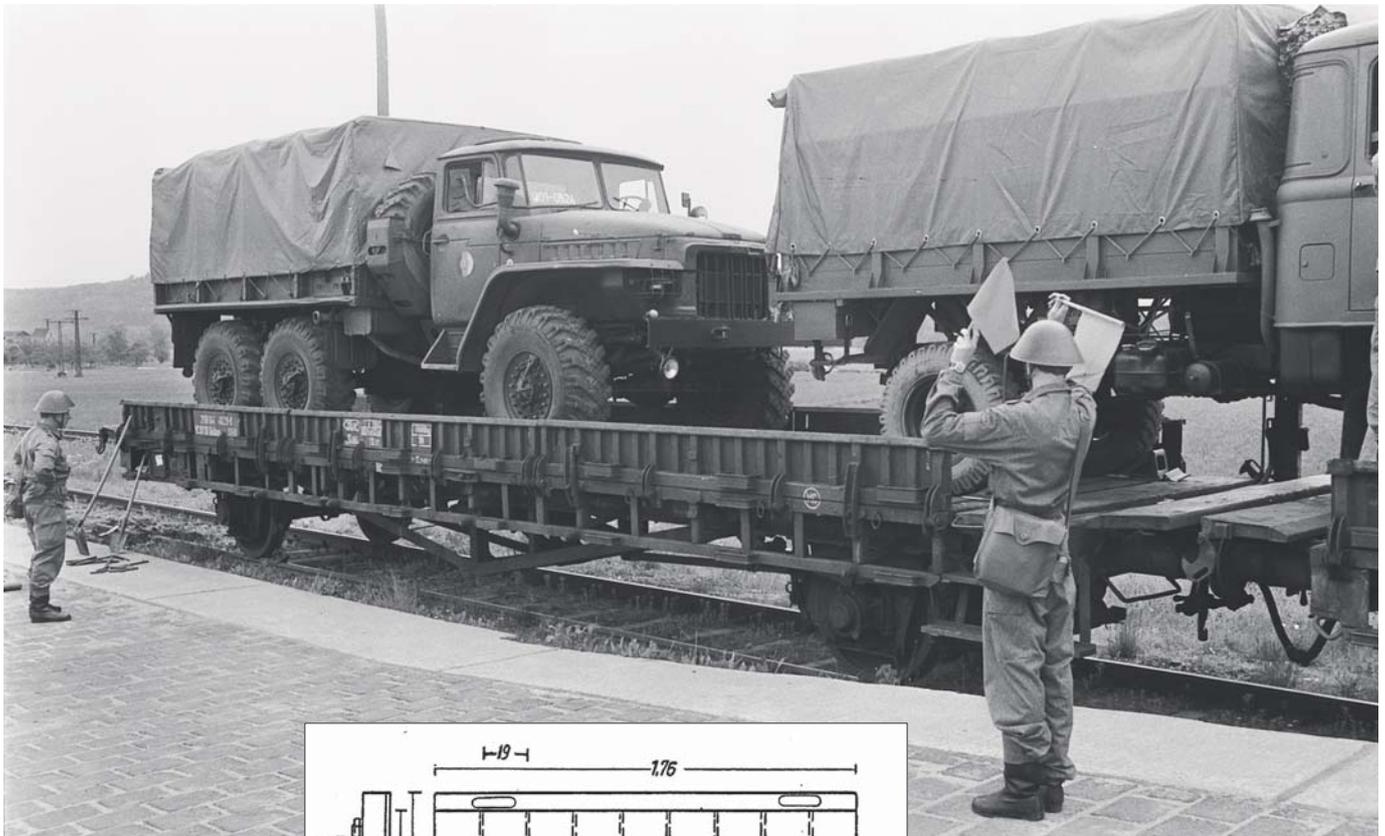
■ Verlegung einer Artillerieeinheit bei einer Regimentsübung im Rahmen der 4. Mot.-Schützendivision 1964. Im Foto der damals typische G5. In der Version G5Pr/Z war er Zugmittel für 122-mm-Haubitzen und Transportfahrzeug für Kanoniere.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR

■ Verladung eines T55 im März 1967. Irgendetwas ist schiefgelaufen: Der Panzer steht einseitig auf dem Wagen und wird vom Einweiser zurück auf die Rampe dirigiert. Auch die Sicherheitsbestimmungen werden hier nicht eingehalten.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR





■ Überladebrücke Form A 3 nach DV-19/2 (Ausgabe 1964). Die Brücken sollten laut DV zur festen Ausrüstung der Ver- und Entladebahnhöfe der DR gehören.

SKIZZE: SIG. HARALD GRAFE

■ Foto oben: Einweisen von einem Platz neben dem Eisenbahnwagen, hier von der Auffahrt zur Rampe aus. Das Fahrzeug neben dem Einweiser ist ein LO 1800, der dreiachsige Lkw dahinter ein Ural 375 D.

FOTO: HARALD GRAFE

Der aufsitzende Personalbestand des Fahrzeugs hatte abzusetzen, sich zum befohlenen Raum an der Ladestraße zu begeben und dort zu warten.

Einweisen

Der Einweiser (meist der Kommandant des Fahrzeugs) begab sich mit seinem Flaggensatz (nachts mit Handleuchte/blaus Licht) vor das Fahrzeug. Zwei Soldaten entnahmen die zu jedem Fahrzeug gehörenden Standardverladekeile, stellten sich seitlich links und rechts vom Militärfahrzeug auf und folgten diesem dann (beim Auffahren) auf den Randwegen der Gleise. Beim Einweisen galten folgende Grundregeln:

- alle Gehbewegungen durften wegen der Stolpergefahr nur sehr konzentriert erfolgen;
- der Einweiser durfte wegen der Stolpergefahr nie rückwärts laufen;

- der Einweiser musste stets Blickkontakt zum einzuweisenden Militärfahrer halten;
- der Einweiser hatte einen Mindestabstand zum vorausfahrenden und zu seinem einzuweisenden Fahrzeug einzuhalten; Die dabei einzuhaltenden Mindestabstände hatten zu betragen
- die Länge eines Eisenbahnwagens zum vorausfahrenden Fahrzeug und
- die Länge eines Eisenbahnwagens zu seinem einzuweisenden Fahrzeug.

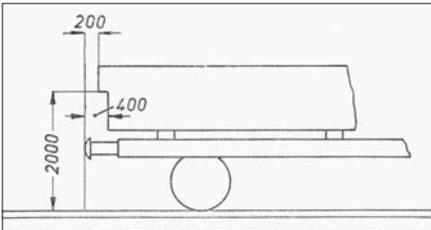
Bei laufendem Motor war es verboten, sich unmittelbar vor oder hinter dem Fahrzeug aufzuhalten. Bei schwierigeren Bedingungen konnte der Einweiser auch neben dem Eisenbahnwagen das Fahrzeug dirigieren. Überdies war es möglich, dass er sich auf oder neben bereits verladener Technik aufhielt. Die Bedingung dafür war grundsätzlich: Bei bereits verladener Technik war der Motor abzustellen!

Beim Verladen der Militärtechnik waren natürlich auch auf den Wagen Sicherheitsabstände einzuhalten. Dadurch ließ sich vermeiden, dass (bedingt durch die fahrdynamischen Bewegungen der Eisenbahnfahrzeuge) die Militärfahrzeuge miteinander kollidierten. Übertrug ein Militärfahrzeug das Kopfstück eines Eisenbahnwagens, durften bestimmte Maße keinesfalls überschritten werden. Die strikte Einhaltung dieser Grenzmaße war erforderlich, um etwa Rangierern gefahrloses Arbeiten beim Kuppeln der Wagen zu ermöglichen. Ferner musste der freie Bogenlauf der Eisenbahnwagen gewährleistet sein.

Mitunter fielen Auffahren und Einweisen auch zusammen; dann war neben höchster Konzentration voller Körpereinsatz von Soldaten, Unteroffizieren, Fähnrichen und Offizieren gefordert. Nachdem der Einweiser sein Fahrzeug zum vorgegebenen Platz auf



Einweisung beim Verladen von Schützenpanzerwagen SPW 60PB im August 1972. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/PATZER



Skizze zum freizuhaltenen Raum beim Überragen des Kopfstücks von Eisenbahnwagen. Die Skizze galt nicht beim Überladen von Räderfahrzeugen. SKIZZE: SLG. HARALD GRAFE

dem Wagen dirigiert hatte, galt es, die Militärtechnik auf dem Wagen zu befestigen. Grundsätzlich waren dazu Universelle Mehrfachverwendbare Keile (UMK) zu benutzen.

Befestigen von Kettenfahrzeugen

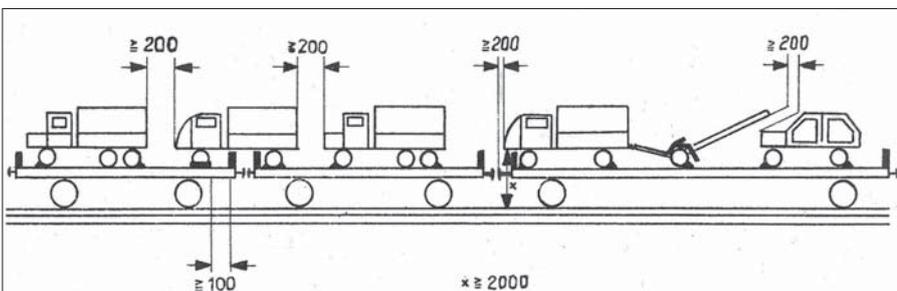
Am Überschaubarsten war die Befestigung von Kettenfahrzeugen. Hier gab es für die Inlandtransporte der NVA nur zwei Arten von Standardverladeklötzen – die Form A für normale Kettenbreiten ohne Anschlagkante und die Form B für schmale Ketten mit Anschlagkante. Diese Klötze waren nur auf dem DR-Netz zugelassen. Für Auslandstransporte mussten die Typen UMK A-W bzw. UMK B-W verwendet werden. Diese Klötze wurden zentral gelagert, wurden für Auslandstransporte auf Anforderung speziell zur Verfügung gestellt und waren nach ihrer Nutzung wieder abzugeben. Die Farbe der Klötze war „Olivgrün 2425“ nach TGL 21196 und entsprach der Farbgebung der NVA-Fahrzeuge.

Mit der Befestigung der Technik war sofort nach dem Auffahren auf den zugewiesenen Wagen zu beginnen. Dazu wurden die Klötze/ UMK (gilt auch für die Keile bei Räderfahrzeugen) von der Seite an Ketten oder Räder anzulegen. Der Motor des Fahrzeuges musste dazu abgestellt sein. Nach Auslegen der UMK wurde entsprechend Signalgebung des Einweisers der Motor wieder angelassen und nach vorn oder rückwärts (je nach Platz auf dem Wagen) auf die UMK aufgefahren und das andere UMK-Paar um ein Maß x oder die Klotzbreite an die Ketten bzw. Räder herangerückt. Auch beim Nachrücken dieser UMK musste der Motor des Fahrzeuges abgestellt sein. Auf Signal des Einweisers rollte



Einweisen und Auffahren von Schützenpanzern BMP1 über eine Kopframpe im August 1982 in Bad Frankenhausen.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GEBAUER



Skizze über unbedingt einzuhaltende Sicherheitsabstände zwischen verladener Militärtechnik. SKIZZE: SLG. HARALD GRAFE

■ Einweisen eines T55 mit Planierschild BTU. Einweiser mit Blickkontakt zum Panzerfahrer ist der Panzerkommandant.

FOTO: HARALD GRAFE



das Fahrzeug dann zurück in die UMK, dabei mussten sich die Befestigungsdorne der UMK vollständig in den Wagenboden drücken. Dies wurde auch durch den Wagenmeister mittels heftigem Rütteln am Keil geprüft, denn oft waren die Wagenböden durch das Befahren mit Kettenfahrzeugen und das Eindrücken der UMK-Dorne stark zerfasert und die Dorne fanden keinen richtigen Halt mehr.

Neben der Einzelbefestigung gab es noch die Möglichkeit, mehrere Fahrzeuge gleichzeitig zu befestigen. Diese „Gruppenbefestigung“ setzte eine gute Vorausbildung, einen disziplinierten Personalbestand und eine fähige Führung voraus, die meist durch den Kommandeur der Einheit selbst erfolgte.

Natürlich war auch eine behelfsmäßige Befestigung der Kettenfahrzeuge mit Holzklötzen, Nägeln/ Bauklammern und Draht möglich. Für die Verladung und Befesti-



■ Einweisen eines Schützenpanzers BMP 1 im vorgeschriebenen Abstand FOTO: HARALD GRAFE

Militärtransporte in TT

von TILLIG Modellbahnen in verschiedenen Ausführungen erhältlich:



Art.: 01592 3-teiliges Güterwagenset „Panzertransport“ (Teil 1) 127,90 €*
DR, Ep. IV, bestehend aus 1 x Mannschaftswagen, 2 x Schwerlastwagen, beladen mit BMP-1

Art.: 01593 3-teiliges Güterwagenset „Panzertransport“ (Teil 2) 127,90 €*
DR, Ep. IV, bestehend aus 1 x Mannschaftswagen, 2 x Schwerlastwagen, beladen mit BMP-1

Art.: 01606 2-teiliges Schwerlastwagenset 94,90 €*
ČSD, Ep. IV bestehend aus 2 x Schwerlastwagen, beladen mit BMP-1

Weitere Modelle zum Thema „Militärtransport“ in der Nenngröße TT folgen.
Für nähere Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.





■ Standardverladeklötz A für normale Kettenbreiten.

FOTO: HARALD GRAFE

■ Standardverladeklötz B für schmale Ketten mit Anschlagkante.

FOTO: HARALD GRAFE



■ Einschrauben einer Dornenplatte in die Kette eines Panzers T72. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/TESSMER



■ Standardverladeklötze A zwischen den Laufrollen des Vollkettenfahrwerks eines Brückenlegers BLG 60M. Diese Befestigungsart konnte nur mit sehr stark gelockerter Kette erfolgen und war aus diesem Grunde kaum gebräuchlich.

FOTO: HARALD GRAFE



gung von Kettenfahrzeugen wurden meist zwei Holzbalken je Fahrzeug mit den Maßen 15 cm x 15 cm x 2,7 m (je nach Breite des Kettenfahrzeugs bis zu 3,05 m) verwendet. Diese Balken waren jeweils mit mindestens vier Bauklammern am Wagenboden zu befestigen. Auch diese Balken mussten so angebracht werden, dass sie unmittelbar an den Ketten anlagen.

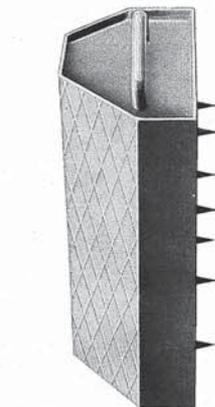
Eine weitere Befestigungsmöglichkeit war, durch Holzkeile zwischen den Laufrollen und mindestens acht Bauklammern das Kettenfahrzeug gegen Längs- und Querverschiebungen auf dem Flachwagen zu sichern. Durch die gute Ausstattung der NVA

■ Entladung von Panzern T55 durch gruppenweises Herausfahren aus den UMK am 4. Januar 1988.

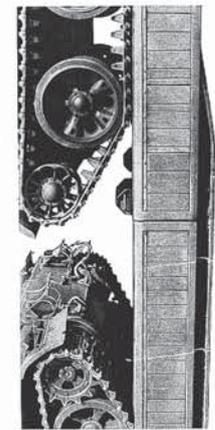
FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GRAHN

Das Befestigen von Kettenfahrzeugen

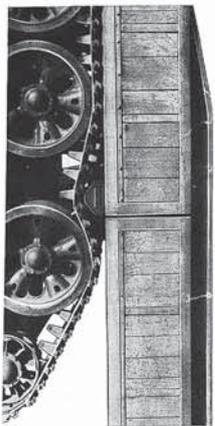
1. Befestigen der Fahrzeuge unter Verwendung von Standardverladeklötzen



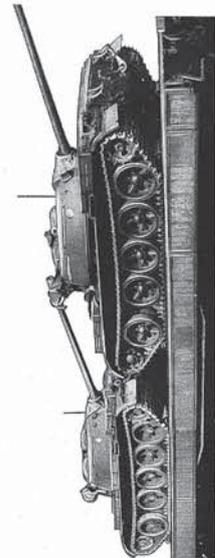
Standardverladeklotz
 (Zur Ausrüstung eines Kettenfahrzeuges gehören 4 Standard-
 verladeklötze.)



Vor jede Kette einen Standardverladeklotz legen.

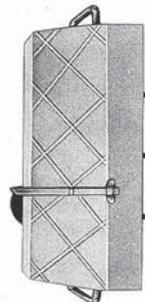


Fahrzeug so einweisen, daß es mit den ersten Laufrollen die Standardverladeklötze überfährt. Danach hinter jede Kette einen Standardverladeklotz legen.

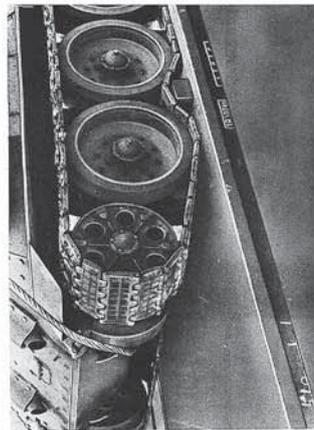


Fahrzeug ist so weit zurückgefahren, daß die ersten und letzten Laufrollen an den Standardverladeklötzen fest anliegen.

2. Befestigen der Fahrzeuge unter Verwendung von Standardverladeklötzen mit Anschlagkante



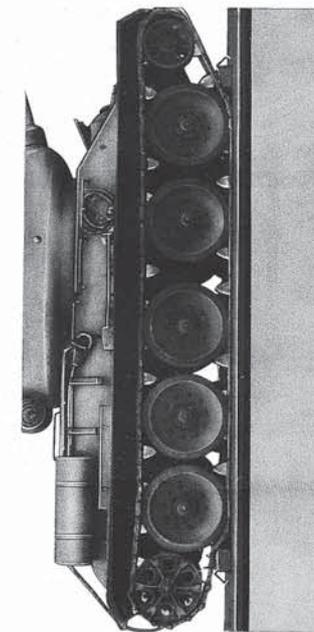
Standardverladeklotz mit Anschlagkante



Anmerkung:

- Der Standardverladeklotz mit Anschlagkante wird zum Befestigen von Kettenfahrzeugen der Arten PT 76, K 61, SPW 50 PK usw. verwendet.
- Zur Ausrüstung eines Fahrzeuges gehören 4 Klötze.
- Die Befestigung erfolgt sinngemäß wie bei Standardverladeklötzen ohne Anschlagkante.
- Die Anschlagkante muß an der Innenseite der Kette anliegen, um ein seitliches Verschieben des Fahrzeuges zu verhindern.

3. Befestigen der Fahrzeuge mit Behelfsmitteln



Fahrzeug ist so weit zurückgefahren, daß die ersten und letzten Laufrollen an beiden Kanthölzern anliegen

Fahrzeug überfährt mit den ersten Laufrollen das mit 4 Bauklammern auf dem Wagenboden befestigte Kantholz (0,15x0,15x2,7 ... 3,05 m). Danach hinter den Ketten das zweite Kantholz befestigen.



■ Befestigung der Panzerkanonen bei kreuzenden Rohren. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GRAHN

mit Standardverladeklötzen wurden diese Befestigungen kaum angewandt. Für die sowjetischen Streitkräfte waren behelfsmäßige Befestigungen Normalität, die je nach vorhandenem Material zahlreiche Varianten kannte und vom DR-Wagenmeister vor Ort starke Nerven und ein sonniges Gemüt verlangte.

Verladen von Räderfahrzeugen

Beim Verladen von Räderfahrzeugen galten im Prinzip dieselben Grundregeln des Einweisens und der Befestigung der Militärtechnik wie bei den Kettenfahrzeugen. Es waren grundsätzlich vier UMK in der der Fahrzeugesamtmasse entsprechenden Größe zu verwenden. Die Fahrzeuge waren mit den für sie „passenden“ UMK ausgestattet. Die Standardverladekeile entsprachen den DDR-Normen TGL (analog DIN). Die Verwendung der UMK zeigt die Übersicht „Das Befestigen von Räderfahrzeugen“, die wie die Übersicht „Das Befestigen von Kettenfahrzeugen“ aus der Sammlung von L. Lichtenberg stammt.

Die Sowjetarmee hatte gleichfalls UMK für Räderfahrzeuge entwickelt. Diese waren bis 1989 noch nicht flächendeckend eingeführt und kaum im Einsatz.

Standen keine UMK entsprechend der Fahrzeugesamtmasse zur Verfügung, so konnten mit acht älteren Standardverladekeilen die Räderfahrzeuge auf dem Wagen befestigt werden. Bei Einachsanhängern war die Verladung ohne Ankuppeln an das Zug-Kfz erlaubt. Dazu schob man die Zuggabel unter ein anderes Fahrzeug; diese Methode sparte Transportraum. Eine weitere Möglichkeit zur Transportraumeinsparung war das Verladen über Puffer bzw. Überladen: Die Vorderräder eines Fahrzeuges standen auf einem ersten Wagen, die Hinterräder auf dem folgenden Wagen. Dazu musste ein Fahrzeugteil sicher befestigt sein, während der andere Teil auf dem zweiten Eisenbahnwagen in Längsrichtung frei beweglich zu sein hatte. Diese Verladeart war nur bei Räderfahrzeugen möglich. Die betreffenden Fahrzeuge durften nicht mit Gefahrgut beladen sein. Bei einer Gesamtmasse über 14t waren zweiachsige, bei einer Gesamtmasse über 20t vier- und mehrachsige



■ Bergepanzer BREM 1 der WGT, befestigt mit Dornenplatten. Jena, März 1992. FOTO: HARALD GRAFE



■ BMP2 im März 1992 in Jena-Saalbahnhof. Die behelfsmäßige Befestigung erfolgte gemäß den Bestimmungen für den Militärverkehr Heft 5 der DR in abgewandelter Form. FOTO: HARALD GRAFE

Das Befestigen von Räderfahrzeugen

1. Allgemeine Forderungen

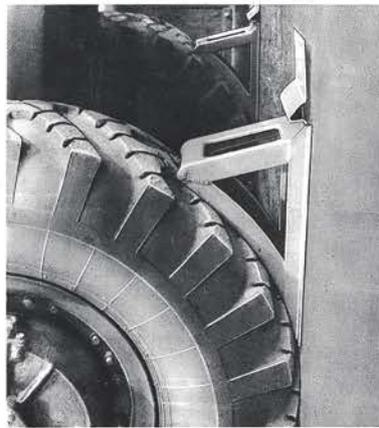
- Zum Befestigen eines Fahrzeuges sind 4 Standardverladekeile 61 bzw. 66 erforderlich.
- Bei unbegleiteten Militärtransporten die Fahrzeuge zusätzlich verdrahten.
- Die Fahrzeuge sind von den Kraftfahrern, Besatzungen (Bedienungen) zu befestigen.
- Seitenwände, die auf Grund von Lademaßüberschreitung nicht hochgeklappt werden können und durch die Ladung nicht belastet werden, sind in umgekehrter Lage mit Draht zu befestigen.
- Nach dem Befestigen der Fahrzeuge Handbremse festziehen und einen niedrigen Gang einlegen.
- Während des Transports die Befestigung überprüfen (nur auf Befehl bei Halten).



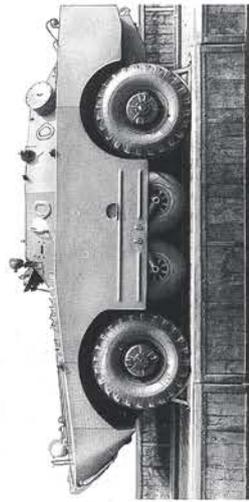
Standardverladekeil 61



Standardverladekeil 66



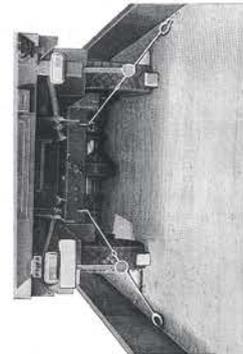
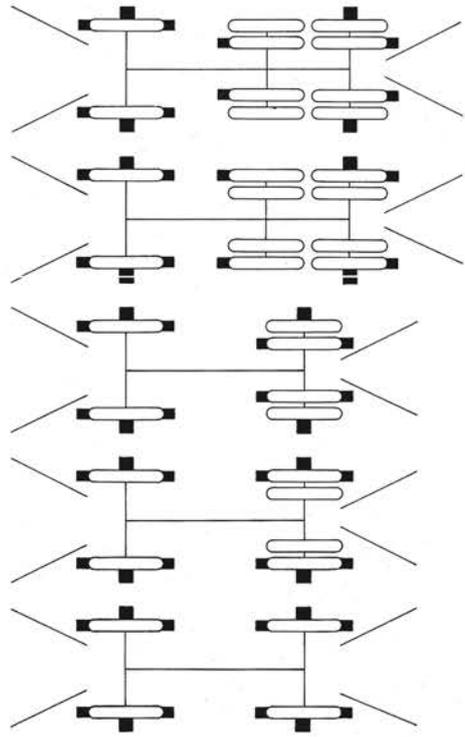
Fahrzeug fährt an die ausgelegten Standardverladekeile



Fahrzeug mit Standardverladekeilen vollständig befestigt

Befestigen der Fahrzeuge mit Standardverladekeilen

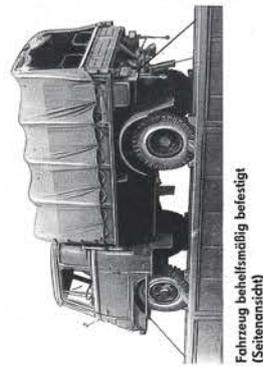
Befestigen der Fahrzeuge mit behelfsmäßigem Befestigungsmaterial



Fahrzeug behelfsmäßig befestigt (Ansicht von hinten)

2. Materialbedarf zur behelfsmäßigen Befestigung

- bei normaler Verladung 12 Keile, 12 Nägel (l = 150... 200 mm), 12 m Draht (d = 4... 8 mm);
- beim Überladen 6 Keile, 14 Nägel, 12 m Draht, 2 Kanthölzer oder Keile;
- für Geschütze auf zweirädriger Lafette 8 Keile, 8 Nägel, 10 m Draht.



Fahrzeug behelfsmäßig befestigt (Seitenansicht)

Schematische Darstellung der behelfsmäßigen Befestigung von Räderfahrzeugen

■ Befestigen eines Ural 375 D mit sechs UMK, weil er mit einem Einachsanhänger verladen wurde. FOTO: HARALD GRAFE



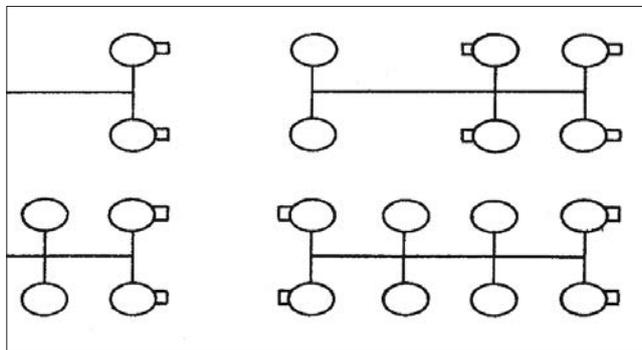
Flachwagen zu verwenden. Die Überladung zwei- und dreiachsiger gepanzerter Radfahrzeuge war möglich. Das Verladen über Puffer durfte nur über maximal fünf Flachwagen hintereinander erfolgen. Die Tafel „Das Überladen von Fahrzeugen“ aus der Sammlung L. Lichtenberg ermöglicht einen Überblick; allerdings sind die Abstandsmaße zwischen den Fahrzeugen veraltet: Statt 22 cm, wie angegeben, betrug der Mindestabstand nur noch 20 cm. Beim Verladen über Puffer konnten Standardverladekeile oder UMK verwendet werden. Für die seitliche Führung der frei beweglichen Räder wurden Balken mit den Mindestmaßen 75 mm x 75 mm x 400 mm verwendet. Diese Balken waren 25 mm neben dem jeweiligen Rad mit mindestens zwei Nägeln zu befestigen. Standen keine Balken zur Verfügung, konnten ersatzweise vier Holzkeile nebeneinander befestigt werden.

Standen für die Räderfahrzeuge keine Standardverladekeile/UMK zur Verfügung, so mussten behelfsmäßige Befestigungsmittel verwendet werden. Sie waren bei der Transportanmeldung in der ETKdtr anzufordern und wurden durch die DR ausgegeben. Diese behelfsmäßige Befestigung konnte auch ohne Verladung über Puffer angewandt werden. Bei der behelfsmäßigen Befestigung mussten Holzkeile, die vor und hinter den Rädern verwendet werden sollten, 1/8 der Höhe des Raddurchmessers haben. Die Höhe der Holzkeile, die neben den Rädern anzubringen waren, musste dagegen 1/12 des Raddurchmessers betragen. Die Mindesthöhe der Holzkeile betrug 12 cm, die Mindestbreite hatte sich auf mindestens 2/3 der erforderlichen Höhe zu belaufen. Jeder Keil musste mit zwei Nägeln befestigt werden; die Nägel hatten mindestens 4 cm in den Wagenboden einzudringen.

Neben den Holzkeilen waren alle Fahrzeuge bei behelfsmäßiger Befestigung zu „verdrahten“. Die Drahtbindungen sollten an den Militärfahrzeugen so angebracht werden, dass sie im Winkel von etwa 45° zur Wagenlängsachse vom Fahrzeug zu den Befestigungspunkten führten. Letzteres konnten Bodenringe sein, aber auch Haken, Ringe und Rungentaschen an der Wagenaußenseite eigneten sich. Allerdings war es verboten, den Bindedraht über aufgerichtete Bordwände zu führen oder an den Puffern zu befestigen.

Bestimmte Prinzipien behelfsmäßiger Befestigung bei der Sowjetarmee wurden partiell auch im DR-Netz angewandt.

Neben dem Verladen über Puffer gab es noch eine weitere, besondere Verladeart. Auch sie durfte nur über maximal fünf Flachwagen



■ Prinzipdarstellung der Verwendung von UMK bei Räderfahrzeugen.

SKIZZE: SLG. HARALD GRAFE



■ Oben: Arbeitsschutzgerechtes Auslegen eines UMK. Der Soldat trägt vorschriftsgemäß seinen Stahlhelm.

FOTO: HARALD GRAFE



■ Unterschiedliche Keile für Räderfahrzeuge.

FOTO: HARALD GRAFE

Das Überladen von Fahrzeugen

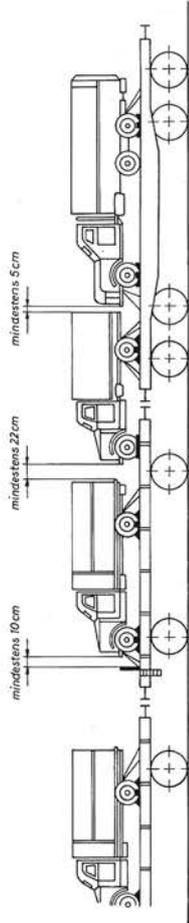
Überladen ist eine Verladeart, bei der die Vorderräder eines Fahrzeuges auf dem einen und die Hinterräder auf dem anderen Wagen stehen. Diese Verladeart ist innerhalb eines Militärtransportes und bei begleiteten Einzeltransporten zulässig.

1. Forderungen beim Überladen

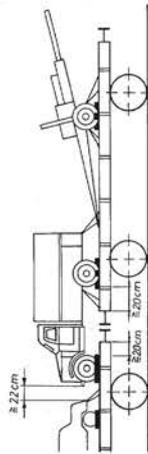
- Es darf nur auf jeweils 5 hintereinanderlaufenden Eisenbahnwagen übergeladen werden.
- Übergeladene Fahrzeuge nicht mit anderen Fahrzeugen oder Geräten kuppeln (außer Einachsanhängern) und nicht durch Wachen (Begleiter) besetzen.
- Achsen der Wagen möglichst gleichmäßig belasten, damit sich die Puffer nicht über- oder untereinander schieben.

Es dürfen nicht übergeladen werden:

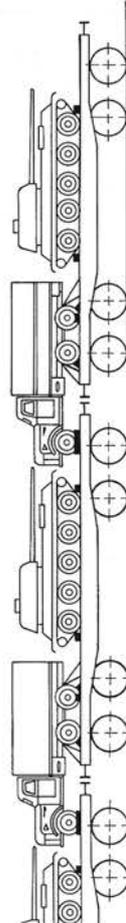
- Ketten- und Halbkettenfahrzeuge,
- Geschütze aller Kaliber, Startspannen und dazugehörige Fahrzeuge,
- Fahrzeuge, die mit Munition, Sprengmitteln, komprimierten Gasen oder leichtbrennbaren Flüssigkeiten beladen sind,
- Funk- und Funkmeßstationen, Laboratorien, Werkstattwagen,
- Tankwagen, Stabsfahrzeuge, Kommandogeräte,
- Fahrzeuge mit einem Bruttogewicht von über 9 Mp.



Überladen von Kraftfahrzeugen

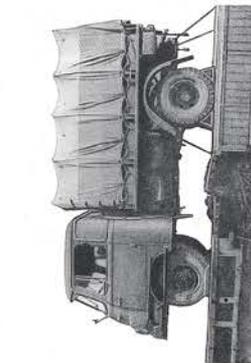


Übergeladenes Kraftfahrzeug mit Geschütz



Ausnutzung der Zwischenräume bei der Panzerverladung durch Überladen von Kraftfahrzeugen (abhängig von der Tragfähigkeit der Eisenbahnwagen)

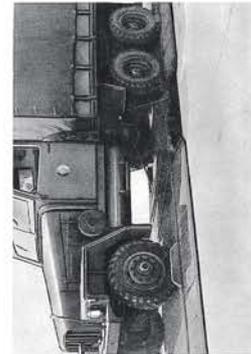
Anordnung der Befestigungsmittel bei übergeladenen Fahrzeugen



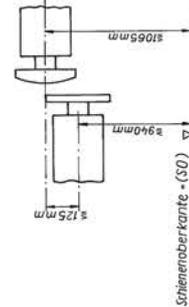
mit Standardverladekeilen



mit Holzkeilen



mit Holzkeilen



2. Befestigen übergeladener Fahrzeuge

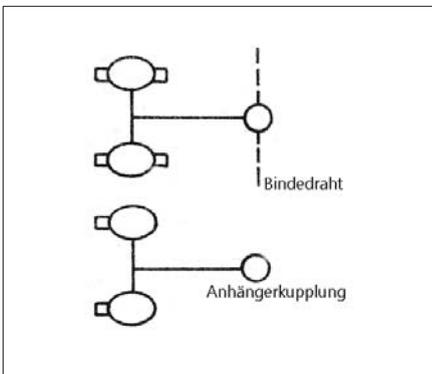
- Räder der Hinterrachsen auf jeder Seite mit 2 Standardverladekeilen oder drei Holzkeilen befestigen.
- Den hinteren Teil der Fahrzeuge nach vier Seiten diagonal verspannen.
- Vorderräder auf dem anderen Wagen nur an den Seiten mit Balken oder Holzkeilen festlegen, damit das Fahrzeug in Längsrichtung beweglich bleibt. (Zwischen dem Balken bzw. den Keilen und dem Rad muß ein Abstand von 25 mm vorhanden sein.)

Höchstmöglicher Pufferstand bei unterschiedlicher Belastung

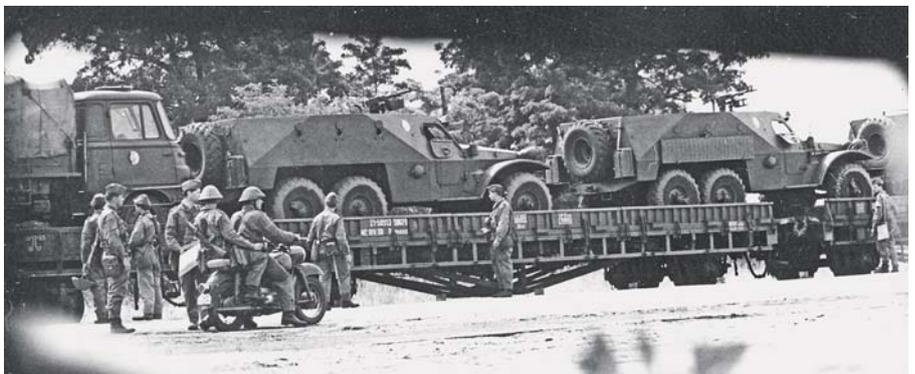
■ Aufgefahrener Lkw Ural 375 D mit einer 122-mm-Haubitze D 30, teilweise bereits mit UMK verkeilt. FOTO: HARALD GRAFE



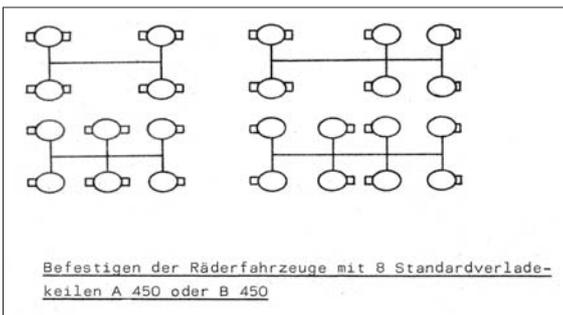
■ Zwei SPW 40P2 doppelt verladen auf einem K-Wagen und mit vier UMK befestigt. FOTO: HARALD GRAFE



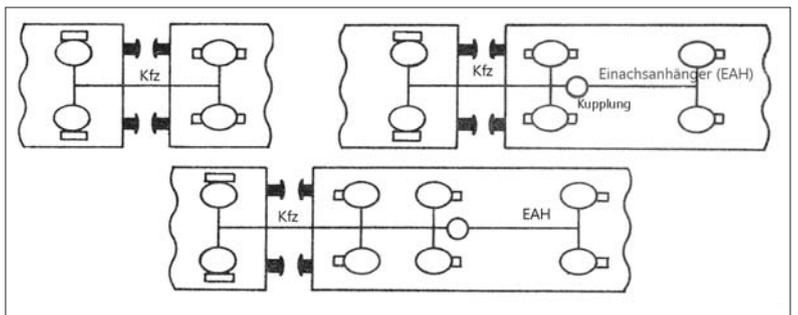
■ Befestigung von Einachsanhängern (EAH) mit UMK. Nicht angekuppelt, waren die Anhänger separat zu befestigen. SKIZZE: SLG. HARALD GRAFE



■ Hier wurde ein dreiachsiger SPW 152 über Puffer verladen. Die im September 1968 entstandene Fotografie nimmt sich zwar aus wie ein Spionagedokument, stammt aber von einem offiziellen NVA-Berichtersteller. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/UHLIENHUT



■ Nach diesem Muster waren Räderfahrzeuge mit älteren Standardverladekeilen zu befestigen. SKIZZE: SLG. HARALD GRAFE

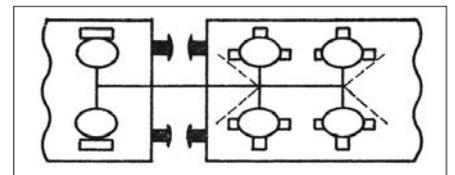
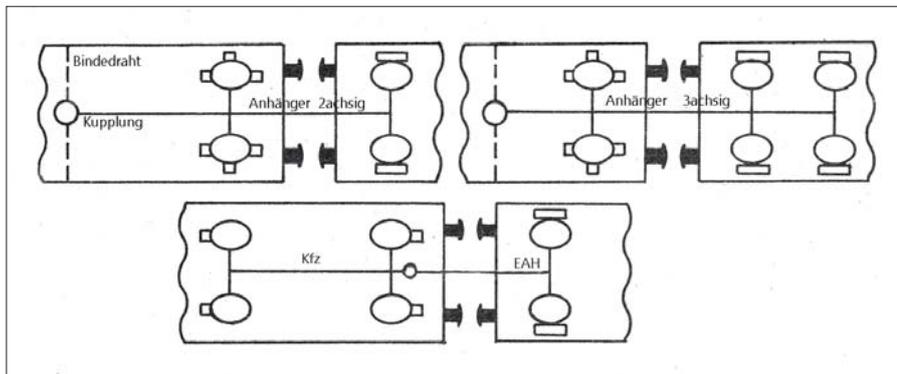


■ So hatte die Überladung von mehrachsigen Kraftfahrzeugen ohne und mit Einachsanhängern (EAH) zu erfolgen. SKIZZE: SLG. HARALD GRAFE

■ Verladung eines Lkw Typ LO 2002 A über Puffer. Der Führungsbalken der Vorderräder wurde durch die vier Holzkeile ersetzt. FOTO: HARALD GRAFE



■ Unten: Skizze zum Prinzip der behelfsmäßigen Befestigung von Lkw-Anhängern beim Verladen über Puffer. SKIZZE: HARALD GRAFE



■ Skizze zum Prinzip der behelfsmäßigen Befestigung eines Kraftfahrzeugs bei der Verladung über Puffer. SKIZZE: SLG. HARALD GRAFE

■ Handarbeit ist erforderlich: behelfsmäßige Befestigung einer Kanone unter Verwendung von Holzkeilen, Bindedraht und Nägeln. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GEBAUER



■ Behelfsmäßige Befestigung eines Anhängers im Rahmen einer Lehrverladeübung. Vorschriftsgemäß hat ein Wachsoldat mit Waffe und Stahlhelm neben der Technik Posten bezogen. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/TESSMER

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/TESSMER

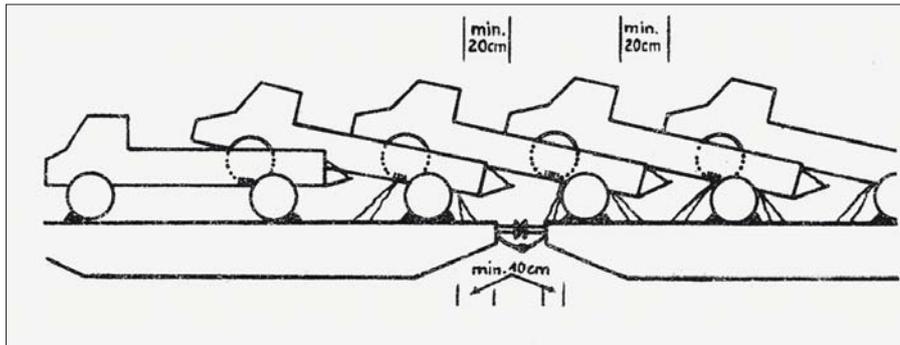


■ Auf der Fläche des Wagens liegt verschiedenes Befestigungsmaterial für die verladene SFL-Haubitze 2S1 der WGT. Das Foto entstand im Juli 1992 in Weißenfels. FOTO: HARALD GRAFE

hintereinander erfolgen, ermöglichte aber einen äußerst wagensparenden Transport. Dies war die sogenannte Schrägverladung, die allerdings nur durch die Sowjetarmee genutzt wurde. Dabei standen die Vorderräder eines LKW auf der Ladefläche eines davorstehenden LKW. Angewendet wurde diese Verladeart im Prinzip nur zur Zuführung und zum Rücktransport von Pritschen-LKW zur Getreideernte in der Sowjetunion.

Zugbildung und Zugfahrt

War die Technik auf den Wagen befestigt, folgte die Prüfung durch den Wagenmeister der DR. Sein Kontrollgang fiel in aller Regel sehr streng aus; manchmal war ein Nachregu-



■ Prinzipskizze einer sogenannten Schrägverladung, die allerdings auch nur fallweise durch die Sowjetarmee angewandt wurde. SKIZZE: SLG. HARALD GRAFE

a) Bei Draht mit einem Durchmesser von 4,2 mm sind
- 2 Drähte für max. 1,8 t,
- 4 Drähte für max. 3,8 t,
- 6 Drähte für max. 5,8 t,
- 8 Drähte für max. 7,8 t,
- 10 Drähte für max. 9,8 t,
- 12 Drähte für max. 11,8 t,
- 14 Drähte für max. 13,8 t,
- 16 Drähte für max. 15,8 t,
- 18 Drähte für max. 17,8 t
usw. anwendbar.
b) Bei Draht mit einem Durchmesser von 6,0 mm sind
- 2 Drähte für max. 4,0 t,
- 4 Drähte für max. 8,0 t,
- 6 Drähte für max. 12,0 t,
- 8 Drähte für max. 16,0 t,
- 10 Drähte für max. 20,0 t
usw. anwendbar.

■ Hinweisblatt zur Verwendung von Bindedraht bei Verladungen. LISTE: SLG. HARALD GRAFE

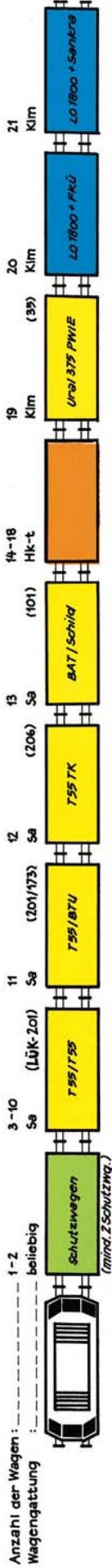
■ Dieses eher seltene Fotodokument enthält den Beweis, dass die sowjetischen Streitkräfte die außergewöhnliche Methode der Schrägverladung tatsächlich anwandten. FOTO: SLG. HARALD GRAFE



lieren der aufgefahrenen Technik erforderlich. Um dies zu vermeiden, prüften gute Wagenmeister die mittige Stellung der Fahrzeuge gleich nach dem Erreichen ihres Stellplatzes auf dem Eisenbahnwagen und noch vor dem Einfahren in die Keile. So wurde ein eventuelles Manövrieren auf engstem Raum zwischen anderen, schon befestigten Fahrzeugen vermieden.

Auch eine „Vorprüfung“ der Technik auf Lademaßüberschreitung war empfehlenswert und half, etwa bei falsch angemeldeter Lademaßüberschreitung, in bestimmten Fällen das unumgängliche Abladen und den Straßemarsch bestimmter Fahrzeuge a priori zu vermeiden. Nach dem Auffahren der Fahrzeuge und deren Befestigung erfolgte das Aufborden der Eisenbahnwagen. Der Wagenmeister prüfte im Rahmen der „Endabnahme“ Größe und festen Sitz der Keile, insbesondere jedoch die richtige Anwendung von behelfsmäßigen Befestigungen. Die Einhaltung der im LÜK geforderten besonderen Beladestimmungen

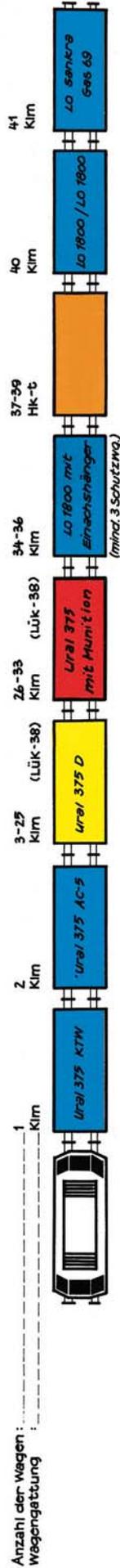
Zugbildung von Militärtransporten



- Merke :**
- Auf die unmittelbar vor oder hinter den Mannschaftswagen laufenden Wagen darf keine Bewaffnung und Ausrüstung verladen werden, deren Geschützrohre, Kranarme oder andere weit herausragende Teile in Richtung der Mannschaftswagen zeigen. (DV 041/0/003 Ziff. 27 (3) .
 - Wagen mit schwerer Bewaffnung und Ausrüstung sind hinter dem Triebfahrzeug einzustellen. (DV 041/0/003 Ziff. 27 (3) .
 - Mannschaftswagen, sowie Wagen der Wachen und Streifen sind möglichst in der Mitte des Zuges einzustellen, ihnen müssen mindestens 2 Wagen voranlaufen bzw. folgen (siehe Anmerkung)
 - Zwischen Triebfahrzeug bzw. Schlußwagen und Wagen mit Lademaßüberschreitung müssen mindestens 2 Wagen ohne Lademaßüberschreitung eingestellt werden.
 - Die Drehgestelle (Wagengattung Sa, Sas, Rimpb, salp.) bzw. Achsen (Wagengattung Kim) der Wagen müssen gleichmäßig belastet sein, in Ausnahmefällen dürfen die Drehgestelle mit 10 Mp und die Achsen mit höchstens 4 Mp unterschiedlich belastet werden (DV 041/0/003 Ziff. 135)
 - Der letzte Wagen jedes Militärtransportes muß mit einer wirkenden Bremse (Grüterzug-Druckluftbremse) ausgerüstet sein.



- Merke :**
- Vor u. hinter Wagen mit Munition müssen sich 6 Schutzwagen befinden. Der 4. Schutzwagen vor oder hinter diesen Wagen kann als Begleiterwagen, auch mit Offenheizung, verwendet werden. (DV 041/0/003 Ziff. 27 (6) .
 - In Munitionszüge können bis zu 30 Wagen mit Munition eingestellt werden, 6 Wagen mit Munition werden nicht gekennzeichnet, Kraftfahrzeuge mit Munition (Plader-technik) sind durch 2 rote Flaggen zu kennzeichnen.
 - In Einzeltransporte können bis zu 10 Wagen mit Munition eingestellt werden, jedoch höchstens 250 Mp Gesamtgewicht, die Kennzeichnung der Wagen erfolgt mit einer viereckigen Flagge (weißes P auf schwarzem Grund) .



- Merke :**
- Zwischen Wagen mit T/S und Munition müssen sich mindestens 3 Schutzwagen befinden. (DV 041/0/003 Ziff. 27 (7) .

- Anmerkung :**
- Für die Zugbildung, das Einstellen der Schutzwagen, sowie die Durchführung weiterer Sicherheitsmaßnahmen gelten die DV der Deutschen Reichsbahn
 - Wagen mit Munition, das sind alle Wagen, die mit explosiven Stoffen und Gegenständen beladen sind
 - Für einen Schutzwagen wird eine Wagenlänge über Puffer von 10 m angenommen.



■ Links neben dem einweisenden Offizier ein Wagenmeister der DR, der das mittige Auffahren einer Pioniermaschine MDK 2M auf einen Samm-Wagen beaufsichtigt. Das Bild entstand bei der Verladung eines Pionierregiments der WGT in Gera im März 1992. FOTO: HARALD GRAFE

wurde ebenso kontrolliert wie die Einhaltung der vorgegebenen kritischen Punkte. Letztere war erforderlich, da durch die Truppe bisweilen zusätzliche Bauteile an der Militärtechnik angebracht wurden.

Äußerst wichtig war z.B. auch, dass etwa die Funkantennen und Fla-MG der Militärfahrzeuge wegen der Sicherheitsabstände zu den Fahrleitungen abgenommen oder entsprechend abgesenkt wurden – eine Maßnahme, die von der Truppe „gern“ vergessen wurde und garantiert eine Korrekturanweisung des Wagenmeisters nach sich zog.

Tipp für Modellbahner: Bei der Nachgestaltung von ETT auf Modellbahnanlagen sollten bei verladenen Militärfahrzeugen keine Antennen oder Fla-MG auf den Fahrzeugen vorhanden sein und eventuelle Spiegel an Kfz als eingeklappt dargestellt werden.



■ Auffahren eines Panzers T55 auf einen Samm-Wagen unter erschwerten Bedingungen. Die Funkantenne wurde bereits demontiert, das Fla-MG ist verpackt am Turm befestigt. Panzerfahrer und Einweiser tragen Schutzmasken FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GEBAUER

An der abschließenden Prüfung nahmen neben TL, VO und dem Kontrolloffizier der ETKdtr (falls anwesend) auch der VMT teil. Bei der Abnahme wurde der VMT über Eisenbahnwagen, die mit Gefahrgut (Fahrzeuge mit Munition bzw. Treib- und Schmierstoffen) beladen waren, informiert, um diese Fahrzeuge in Absprache mit dem TL bei der Zugbildung zu berücksichtigen. Bei der Abnahme hatten sich die Fahrzeugverantwortlichen der Militärfahrzeuge bereitzuhalten, um festgestellte Mängel sofort abstellen zu können. Der in die

■ Unten: Abschluss der Verladung eines Mot.-Schützentruppenteils im Juli 1984. Die beiden Ural 375 ganz rechts vorn tragen über den Radkästen der Vorderräder rote Fähnchen, die auf eine Beladung der Fahrzeuge mit Munition hinweisen.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/MOLITOR



■ Fertiggestellter Zug der WGT mit Panzern T80BV und Bergepanzer T72 BREM in Jena Saalbahnhof im März 1992. FOTO: HARALD GRAFE



Abnahme nicht einbezogene Personalbestand hielt sich an einem befohlenen Ort (zumeist an der Ladestraße) auf bzw. besetzte die Mannschaftswagen. Nach Beseitigung festgestellter Mängel wurde das Prüferesultat vom TL in den Teil III seiner Transportanmeldung (Kontrollen) eingetragen und der Abschluss der Verladung dem Kontrolloffizier der ETKdtr sowie dem VMT gemeldet.

Nun begann die Zugbildung. Beim Rangieren durfte sich aus Sicherheitsgründen niemand auf den Wagen mit Technik aufhalten. Ausnahmen bezogen sich u.a. auf Wachen an geheimzuhaltender Technik, etwa Fahrzeugen des Spezialnachrichtendienstes mit Verschlüsselungstechnik. Anhand der Tafel „Zugbildung von Militärtransporten“ aus der Sammlung L. Lichtenberg (vgl. S. 83) ist erkennbar, wie die Wagenreihung erfolgte. Waren Fliegerabwehrwaffen einzusetzen, mussten Flachwagen am Zugschluss bzw. hinter der Lok laufen. Nach Zusammenstellung des Zuges wurde eine Zugfernsprechverbindung installiert. Wachen und Beobachtungsposten hatten ihre Plätze auf dem Zug einzunehmen. Nach Überprüfung des Personalbestands sowie der Wachen und Dienste meldete der TL

dem VMT die Abfahrtsbereitschaft des ETT. Bei Einzeltransporten mussten Wagen bzw. Wagengruppen mit explosivem Material mit je einer Pulverflagge (Fz 3 gemäß Signalbuch DV 301 der DR) an den Wagenlängsseiten gekennzeichnet werden. Besetzte Mannschaftswagen in Einzeltransporten waren beim Aufenthalt auf Bahnhöfen bzw. beim Rangieren mit einer gelben Flagge (Signal Fz 2 entsprechend DV 301 Signalbuch der DR) an den Wagenlängsseiten zu kennzeichnen. Nach

Abschluss aller Maßnahmen und Fahrtstellung des Ausfahrtsignals setzte sich der Zug nach einem Achtungssignal von der Lok in Bewegung.

Während der Fahrt galten strikte Verbote, so etwa mit baumelnden Beinen in der Tür zu sitzen. Bei offener Tür mussten entweder die Schutzstangen mit ihrer Türsicherung herabgeklappt sein oder die Türen waren in den vorgesehenen Zwischenstellungen durch eine Fallsicherung vor unbeabsichtigter Bewegung

■ Unten: Geschafft! Der Zug ist beladen, der Posten versieht befehlsgemäß seinen Dienst, der Mannschaftswagen wurde bezogen. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/BERSCH



■ Fliegerabwehr eines Transportzuges der NVA etwa um 1965. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GEBAUER





■ Auf unbekanntem Bahnhof rangiert 52 4896 im Dezember 1966 einen ETT mit Panzern T34.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GEBAUER

■ An den Mannschaftswagen angebrachte FZ2-Flaggen beim Rangieren eines ETT des Straßenbauregiments 7002 im Mai 1982.

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/TESSMER



zu sichern. Bei planmäßigen Halten mit vom TL genehmigten Ausstieg war die Seite des Abstiegs festzulegen, um Unfälle mit vorbeifahrenden Eisenbahnfahrzeugen zu vermeiden. Während des Halts war der Zug durch Posten zu sichern; der VO hatte die Befestigung der Technik und vorhandener Abdeckplanen zu prüfen. Das galt auch für Plomben und andere Siegel. Zehn Minuten vor Abfahrt war einzusteigen. Dazu gab es ein Achtungssignal von der Lok. Die Realität sah oft anders aus. Vielfach mussten planmäßige Zwischenhalte infolge von Verspätungen gekürzt werden – für manche Soldaten insofern dramatisch, als es in den Mannschaftswagen keine Toiletten gab ...

Auf die Bereitschaftsmeldung des TL zur Abfahrt an den Lokführer wurde auf Grund der angespannten Betriebslage der DR oft verzichtet, sodass bisweilen ein Soldat zurückblieb. Dieser hatte sich mit Transportnummer, Namen und Dienstgrad bei einem Eisenbahner zu melden. Seine „Rückführung“ zur Truppe organisierte die zuständige ETKdtr. Ergab sich während des Transports die Notwendigkeit einer Verbindungsaufnahme des TL mit seiner Dienststelle, so konnte dies durch einen zusätzlichen Halt und die Nutzung eines Basa-Fernsprechers der DR unter Zwischenschaltung der ETKdtr erfolgen. Nachdem viele Triebfahrzeuge Zugfunk besaßen, ließ sich auch diese Möglichkeit nutzen.

Nach Ankunft des Zuges am Zielbahnhof begannen die Rangierarbeiten für die Entla-

dung. Zum Ausstieg stellte man die Mannschaftswagen zumeist ins Ladestraßengleis, während die Flachwagen an die verfügbaren Rampen kamen. Der VMT teilte dem TL die Beendigung der Rangierarbeiten mit, sodass die Entladung beginnen konnte. Auf Befehl des TL waren die Mannschaftswagen zu verlassen und Aufgaben bei der Entladung zu übernehmen.

Anschließend mussten die Flachwagen abgebordet und, wo nötig, Überfahrten zwischen den Wagen bzw. zwischen Wagen und Rampe geschaffen werden. Dann erfolgte unter Beachtung der Sicherheitsvorschriften das Ausfahren der Militärtechnik aus den Befestigungsmitteln und das Herunterfahren von den Flachwagen. Meist wurde die entladene Technik auf der Ladestraße oder auf angrenzenden Straßen unter Beachtung der Gefechtssicherstellung gesammelt. Etwaige Lade- und Befestigungsreste mussten von den Wagen entfernt und diese wieder aufgebordet werden. Die Mannschaftswagen waren gründlich zu reinigen, besonders die Öfen, die Schiebetüren zu verschließen und Müll an einem zugewiesenen Platz abzulagern. Die Ladestelle war auf vergessene Gegenstände, Zeitungen und Dokumente zu überprüfen.

Zum Abschluss übergab der TL die Wagen an den VMT; dabei waren sie auf Beschädigungen und fehlende Ausrüstungsteile zu überprüfen. Das Ergebnis wurde in den Teil III der Transportanmeldung eingetragen. Schäden musste der TL auch an die zuständige ETKdtr melden. Die Übergabe der Wagen stellte das Ende der Entladung dar, die Entladezeit eines „normalen“ ETT betrug im Allgemeinen etwa 60 Minuten. Die Entladung von Spezialtechnik dauerte länger. Der Abmarsch der Fahrzeugkolonne von der Entladestelle erfolgte entsprechend der Marschanmeldung.



■ 131 022 vor einem mit T55AM2 beladenen ETT in Teuchern, Februar 1991. FOTO: HARALD GRAFE

■ ETT des 2. Bataillons des Mot.-Schützenregiments 16 am 11. August 1982 auf der Strecke bei Bad Frankenhausen. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GEBAUER



■ Angekommen! Die Soldaten verlassen den Mannschaftswagen und begeben sich zur Rampe des Entladebahnhofs am Rande eines Truppenübungsplatzes (1988). FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GRAHN



■ Diese Panzerzugmaschine T55T verlässt den ETT, um am nächsten Bahnübergang bei eventuellem Ausfall von Panzern zu deren Bergung bereit zu stehen. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/TESSMER

Planungen für den Verteidigungszustand

Nach dem Grundsatz, dass im Frieden vorbereitet werden müsse, was zur Erfüllung der Aufgaben im Verteidigungszustand notwendig sein könnte, gab es bei der Nationalen Volksarmee der DDR und der Deutschen Reichsbahn abgestimmte, detaillierte Pläne zur Nutzung der Schienenwege.



■ Panzerverladung unter gefechtsnahen Bedingungen, hier bei angenommenem Einsatz chemischer Kampfmittel durch den Gegner: Die Fahrzeug-einweiser arbeiten zur Einweisung der Panzer auf den Flachwagen unter Truppenschutzmasken. FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR/GEBAUER

■ Eine 1983 vom Autor erstellte Zeichnung zu einer militärischen Planungsvariante, die im Zerstörungsfall des dargestellten Eisenbahnknotens eine mögliche Südwestumgehung des Bahnhofs Werdau in Sachsen beinhaltete. Für die Realisierung der nur etwa 2,6 km langen Umgehungsstrecke durch ein erprobtes Eisenbahnpionierbataillon der NVA wäre eine Bauzeit von 3,5 Tagen erforderlich gewesen. SKIZZE: HARALD GRAFE



Wie die Geschichte der Kriege immer wieder zeigte, ergaben sich in einem bewaffneten Konflikt im Vergleich zum „Friedensbetrieb“ der Eisenbahnen erheblich veränderte, zumeist dramatisch hochgeschraubte Anforderungen. Dieser wichtige Fakt wurde bereits auf den ersten Seiten dieser EJ-Ausgabe relativ breit dargelegt. Das DDR-Territorium wäre möglichen Transportumfängen ausgesetzt gewesen, die keinen Vergleich mit dem regulären Betrieb auf dem ohnehin stets hoch belasteten DR-Netz zugelassen hätten. Schon aus diesem Grunde bedurfte die Eisenbahn gezielter Vorbereitungen. Ein wesentlicher Teil der Arbeit des Militärtransportwesens der NVA und der Sowjetarmee sowie der zuständigen Dienststellen bzw. Leitungsebenen der Deutschen Reichsbahn bestand daher in der Planung von Maßnahmen für den Verteidigungsfall.

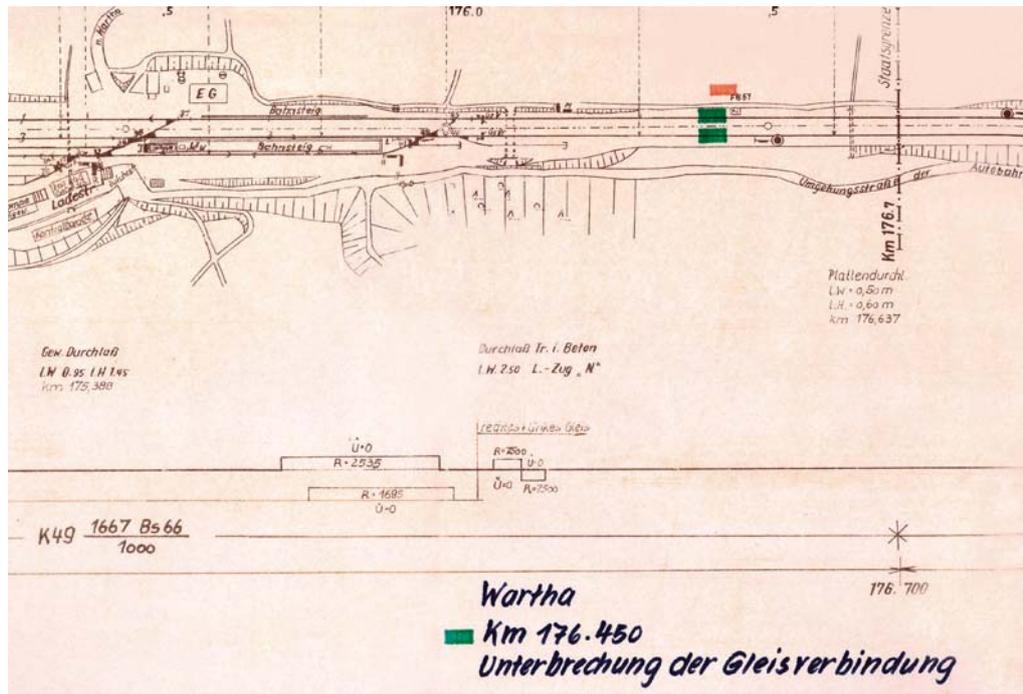
So wurden Verkehrsknoten, deren Zerstörung durch den Gegner eine hohe Sperrwirkung gehabt hätte, auf ihre Wiederherstellbarkeit untersucht und entsprechende Projekte inklusive Personal- und Materialplanung erarbeitet. Ab etwa 1987 begann man, das Territorium der DDR auf Sperrmöglichkeiten zu untersuchen und wollte (ähnlich dem Wallmeister-System der Bundeswehr) die Sperrung der grenznahen Räume zur BRD im V-Fall

Mögl. Umfang an Militärtransporten/Märschen pro Tag auf dem Territorium der DDR im Verteidigungsfall

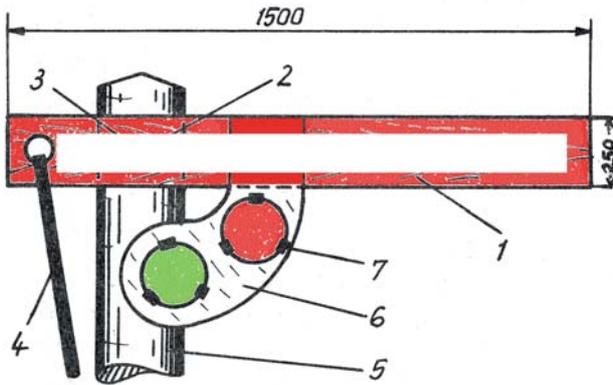
Transportart	Truppentransporte pro Tag		Versorgungstransporte/d		Sanitäts-transporte/d
	gesamt	davon m. schw. Technik	gesamt	davon mit T/S	
Eisenbahntransport	290 Züge	100 Züge	50 Züge	30 Züge	bis 10 Züge
Kfz-Transport	80000 Fahrzeuge		12000t	4000t	
.....			34000t		
Rohrleitungstrsp.					-

■ Die Zahlen in den Tabellenspalten geben u. a. wieder, wieviel Eisenbahnmilitärtransporte man dem Streckennetz in der DDR im Verteidigungsfall zutraute. TABELLE: SIG. HARALD GRAFE

■ Ausschnitt aus einem Streckenband (Strecke Eisenach–Wartha–Gerstungen–DDR-Staatsgrenze) mit den geplanten Unterbrechungsmaßnahmen (rotes Rechteck: Unterbrechung der Nachrichtenverbindungen im km 176.459). Diese Maßnahmen waren generell in einem durch den Minister für Verkehrswesen der DDR bestätigten Organisationsplan erfasst, der für jede Grenzstrecke einzeln aufgestellt und je Rbd in einer Dokumentation zusammengefasst wurde. ZEICHNUNG: SIG. HARALD GRAFE



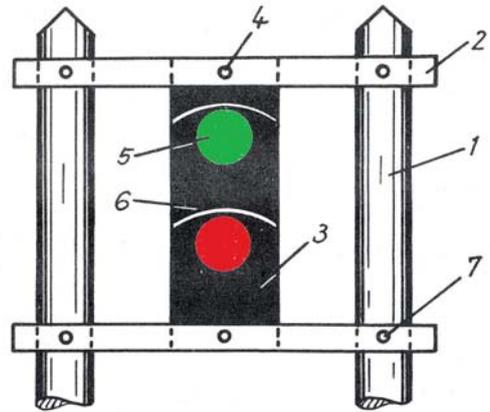
... der bei Notwendigkeit mit vereinfachten Blenden aus Blech mit Signalgläsern ausgerüstet ist. Die Vorderseite des Holzflügels ist weiß zu streichen und mit einem 6 cm breiten roten Rand zu versehen.



Behelfssignal, Holzflügel mit vereinfachten Blenden

- 1 - Holzflügel 20 mm dick; 2 - Bolzen mit Gegenmutter; 3 - Metallbohrse; 4 - Zugstange für Ortsbedienung; 5 - Mast; 6 - Blende aus Blech; 7 - Klemmen zum Befestigen der Signalgläser

Wie das Formsignal (Zeichnung links), so entsprach auch das Lichtsignal einer speziellen Dienstvorschrift der NVA über den militärischen Bau von Sicherungs- und Fernmeldeanlagen. ZEICHNUNG: SLG. HARALD GRAFE



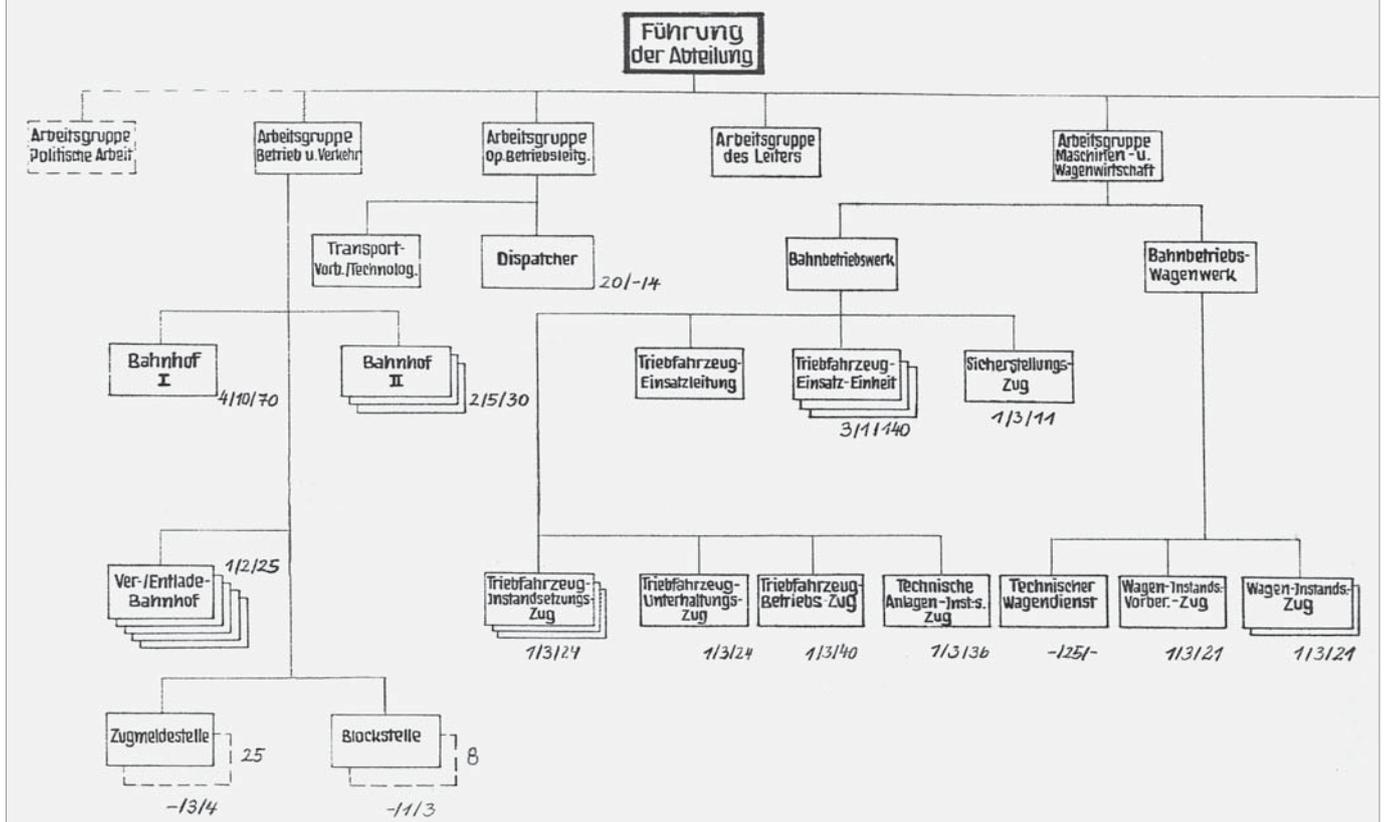
Aufstellen von Lichtsignalen auf 2 Holzmasten

- 1 - Holzmasten; 2 - Querstreben aus Holz oder Stahl; 3 - Signal-schirm (schwarz); 4 - Niete, Bolzen oder Schrauben; 5 - Optiken; 6 - Blenden; 7 - Bolzen

So sollte ein aus einfachsten Mitteln zusammengebautes Formsignal für die behelfsmäßige Wiederherstellung und Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen aussehen. ZEICHNUNG: SLG. HARALD GRAFE

Unten: Teil der Struktur einer Eisenbahnnutzungsabteilung (ENA), die ein „Kriegsreichsbahnamt“ verkörperte, das mit 2200 Eisenbahnern den Bahnbetrieb auf 500 km gewährleisten sollte. ZEICHNUNG: SLG. HARALD GRAFE

Eisenbahnnutzungsabteilung (ENA)



vorbereiten, um das Vordringen auf DDR-Territorium zu erschweren. Unter strengster Geheimhaltung wurden Untersuchungen durchgeführt, an denen die zuständigen ETKdr beteiligt waren. Auch die ETKdr Erfurt wurde eingebunden: Zwei Offiziere der Dienststelle und Angehörige der Rbd begleiteten den Kommandeur eines Pionierregimentes (alle in Zivilkleidung mit neutralem PKW mit zivilem Kennzeichen) bei der Begutachtung ausgewählter Verkehrsobjekte der DR. Im Rbd-Bezirk Erfurt waren dies z.B. der Brandleitunnel (Oberhof) und der Tunnel bei Förtha.

Neben den konkreten Planungen für die Sperrung von Eisenbahnstrecken sowie für den Eisenbahnbau und die Wiederherstellung an ausgewählten Objekten wurde gleichzeitig das entsprechende Vorschriftenwerk sowohl bei der DR als auch bei der NVA er- bzw. überarbeitet. Das betraf u.a. die

- DV 967 der DR – Dienstvorschrift für den Aufbau von ortsfesten Anlagen der elektr. Zugförderung,
- DV 966 der DR – Dienstvorschrift für den Aufbau von Starkstromanlagen,
- DV 886 der DR – Dienstvorschrift für den Aufbau von Sicherungs- und Fernmeldeanlagen,
- DV 801 der DR – Dienstvorschrift für den Aufbau von Eisenbahnstrecken,
- DV 998 der DR – Dienstvorschrift für die vereinfachte Instandhaltung von Schienenfahrzeugen und
- A 041/1/002 der NVA – Militärischer Bau

Abschnitt III: Tfs-Gestellung							Übergangsregelung: 12.00 Uhr				
Bespannung im M - Fahrplan							vorgesehene Bespannung				
Bw / Est	Lfd. Nr.	Bespannungs-Bahnhof	Tfs-RR	Abf.-zeit	Zug-Nr.	Ziel	Tfs von Zug	Tfs-RR	Bw/Est	Ziel	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Arnstadt	1	Erfurt	118,6	14.17	8035	Sm					
	2	Stadttilm	"	12.42	8034	Er					
	3	Arnstadt	"	11.44	8045	Sa					
	4	Saalfeld	"	12.22	8044	Ar					
	5	Erfurt	131	13.37	54463	Ar					
	6	Arnstadt	"	12.53	54493	Il					
	7	"	106	8.41	74457	Mh					(folgender Tag) Rgd Ar
Aschersleben	1	Sangerhausen	132	12.36	3224	Al					
Artern	1	Artern	112	11.41	15205	Hm					verk.vor dem Wechsel
	2	"	"	12.24	16266	So					
	3	Sondershausen	"	16.00	62435	At					62434 H-Fpl Ausfall
	4	Gehofen	106	13.00	61473	Ro					Rgd Ro

■ Auszug aus den Überleitungsbestimmungen zu Einführung des M-Fahrplans der Rbd Erfurt, Abschnitt III über die Triebfahrzeugstellung.

TABELLE: SIG. HARALD GRAFE

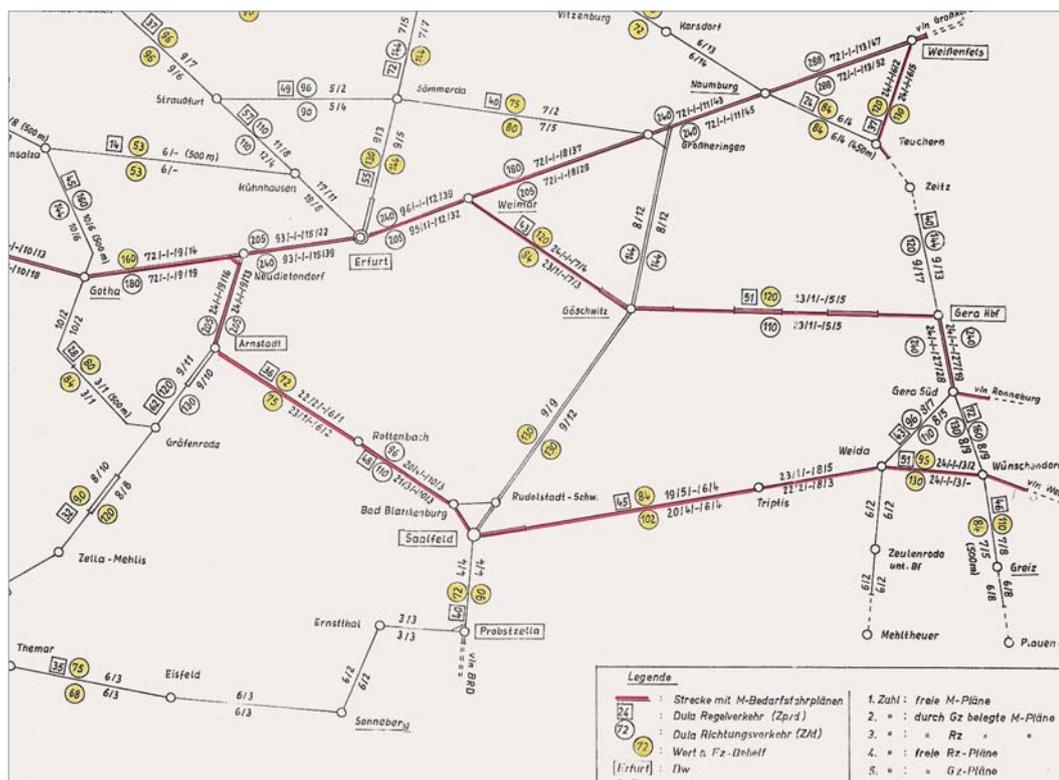
von Sicherungs- und Fernmeldeanlagen
- A 041/1/001 der NVA – Militärischer Eisenbahnstreckenbau usw.

Die Feingliedrigkeit dieser Dokumente zeigt, wie detailliert die Anleitungen für die behelfsmäßige Wiederherstellung von Eisenbahnanlagen waren. Diese und weitere Vorschriften regelten den Wiederaufbau bzw. den behelfsmäßigen Bau und die Instandsetzung von Anlagen und Betriebsmitteln, die für den Bahn-

betrieb unverzichtbar erschienen. Die DR sah drei Aufbaustufen vor, die in der

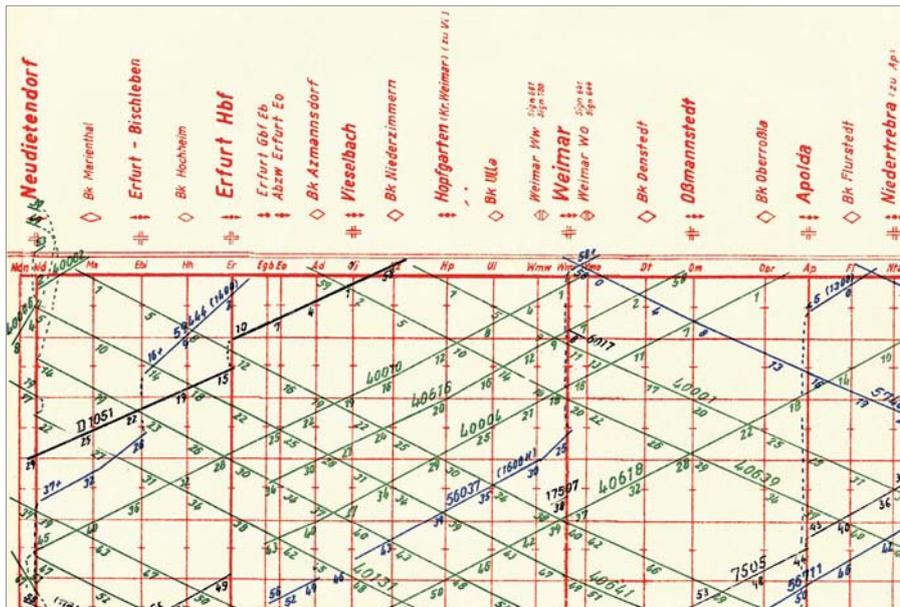
- Aufbaustufe 1 eine Streckengeschwindigkeit von 10 km/h,
- Aufbaustufe 2 eine Streckengeschwindigkeit von 40 km/h und in der
- Aufbaustufe 3 eine Streckengeschwindigkeit von 60 km/h beinhalteten.

Diese Stufen unterschieden sich von den einheitlichen technischen Forderungen (ETF)



■ Auszug aus der Streckenübersicht der Rbd Erfurt mit der Anzahl möglicher Fahrplannetze je Strecke.

ZEICHNUNG: SIG. HARALD GRAFE



■ Ausschnitt aus dem Bildfahrplanblatt 1 der Rbd Erfurt Stunde 12 (bis 15) mit den Trassen für Militärgüterzüge. Leitpunkt (bei Fernmeldeausfall) war der Bf Apolda. ABBILDUNG: SIG. HARALD GRAFE

- 26 - Glauchau - Gera Hbf - Gotha					- 27 - noch				
Mg: 60 km/h Lst: 1200 t Mbr: 35									
Tz: BR 132 + S1 119 Ga-Bk und G-Gsch									
2	3	40130	40134	40140	2	3	40130	40134	40140
Glauchau (Sachs)	6.22	6.45	12.22	12.45	22.52	23.15			
Gl.-Schönbornchen		51		51		21			
Bk Iienheritz		57		57		27			
55 Meerane	7.02	7.10	13.02	13.10	23.32	40			
Güßnitz		19		19	29	49	0.14		
Abzw Saara		26		36		21			
Schmölln (Bez.Lpz)		42		42		27			
Hüdenitz		49		49		34			
Reitzhain		8.00		14.00		45			
55 Ronneburg (Thür)	8.02	05	14.02	03	0.47	52			
50 Bk Gera-Kainberg		12		10		59			
Gera Süd		18		16		1.05			
Gera Hbf		21		21		08			
Gera Hbf Stw Ga		24		24	54	1.11	17		
Bk Gera Hbf Stw Gml		55		57		20			
Töppeln		9.00		15.02		25			
Kraftsdorf		07		09		32			
51,0									
50 Hemsdorf - Kl.	9.16	9.18	15.18	15.26	1.41	1.46			

■ Doppelseite aus dem Buchfahrplanheft 919-22 mit den M-Zügen der Strecke Glauchau-Gera-Weimar-Gotha der Rbd Erfurt. ABBILDUNG: SIG. HARALD GRAFE

6 Weiningen - Erfurt - Halle (S) - Bitterfeld - Berlin Lichtenberg und zurück Gera - Leipzig											
	D 100	D 150	D 166	D 1056	Zug-Nr.	Rbd	Zug-Nr.	D 1051	D 161	D 157	D 107
		1.49		12.51	ab Weiningen	an	14.45		23.24		
		2.24		13.36	Suhl		14.05		22.54		
		3.34		14.48	Arnstadt Hbf		12.52		21.52		
		3.59		15.13	an	ab	12.15		21.15		
		4.04		15.18	ab Erfurt Hbf	an	12.10		21.40		
		4.34		15.48	Weimar		11.45		20.45		
		5.24		16.38	Hamburg (S) Hbf		10.55		19.55		
		5.45		16.59	Weissenfels		10.34		19.34		
		6.22		17.36	an	ab	9.52		18.52		
		6.27		17.41	ab Halle (S) Hbf	an	9.47		18.47		
	4.15		12.43		ab Gera Hbf	an		11.57		21.07	
	4.51		13.19		Zeltz			11.27		20.37	
	5.43		14.11		an	ab		10.31		19.41	
	5.55		14.23		ab Leipzig Hbf	an		10.19		19.29	
	6.35		15.03		an	ab		9.39		18.49	
	6.40		15.08		ab Bitterfeld	an		9.34		18.44	
	7.24		15.54		Lutherstadt			8.53		18.03	
	8.06		16.34		Wittenberg			8.13		17.23	
	9.12	9.22	17.40	20.34	Jüterbog		6.44	6.52	15.44	16.02	
	9.44	9.54	18.12	21.06	Flh Elm-Schönefeld	an	6.09	6.18	15.10	15.28	
					an Elm-Lichtenberg	ab					

■ Seite 10 des Taschenfahrplans der Rbd Erfurt 1983. Die Seite zeigt Fernverkehrsverbindungen im Bereich dieser Rbd, die im Maximalfahrplan noch gefahren wären. ABBILDUNG: SIG. HARALD GRAFE

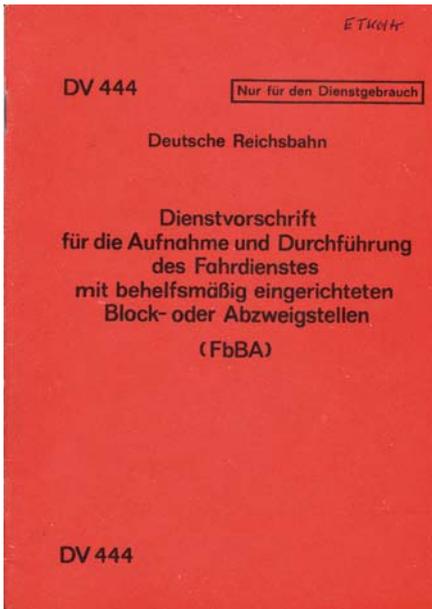
der NVA, die für die kurzfristige Wiederherstellung 5 oder 10 km/h und bei der zeitweiligen Wiederherstellung (Nutzung 5-7 Jahre) 30 bzw. 50 km/h vorgaben. Der Unterschied resultierte daraus, dass die ETF für die Wiederherstellung hinter der kämpfenden Truppe als 1. Etappe und die Vorgaben der DR als weitere Etappe für das „Hinterland“ vorgesehen waren. Leider lässt sich im Rahmen dieser EJ-Ausgabe nicht weiter auf dieses interessante, umfangreiche Thema eingehen. Neben den Vorbereitungen zur Wiederherstellung der Transportwege und Verkehrsmittel bei Zerstörungen gab es auch Planungen zur Überführung und Durchführung des Eisenbahnbetriebs bei den geänderten Betriebsbedingungen des Verteidigungsfalls. Diese Planungen umfassten u. a. die Ausplanung spezieller Organisationsstrukturen der DR, die als Bindeglied zwischen den rein militärischen Strukturen (Einsatz unmittelbar hinter der kämpfenden Truppe) und den Strukturen der DR im Binnenland wirksam werden sollten.

Sehr große Bedeutung maß man der Aufstellung eines Kriegsfahrplans (eines so genannten „Maximalfahrplans“, auch M-Fahrplan genannt) zu. Natürlich wurden entsprechende Überleitungsregelungen fixiert.

Mit dem M-Fahrplan sollte bei Bedarf eine höchstmögliche Anzahl von Fahrplandrassen zur Sicherstellung der zu erwartenden Transportaufgaben der Vereinten Streitkräfte bereitgestellt werden. Überdies war ein eingeschränktes Reise- und Güterzugnetz zu gewährleisten. Die Grundlage dafür bildeten die vorhandenen Streckenkapazitäten und

- 25 - Wolkramshausen - Erfurt Hbf/Gbf				
Zugfolgezeit: 15 Min.				
Mg: 60 km/h Lst 1200 t Mbr: 35				
Tz: BR 132 + S1 132 GI-Rina				
2	3	4	5	
Betriebsstelle		Fahrzeit (Min.) zwischen Betriebsstellen zwischen Knoten		
50	Wolkramshausen			
	Kleinfurra	5		
	Glückauf	7		
	Sondershausen	(1) 3		15
	Bk Geschling	5		
	Hohenebra	5		
	Bk Niedersprieß Hp	9		
50	Wasserthaleben	8		
	Greußen	6		
55	40,7			
	Straußfurt	(1) 12		45
50	Ringleben-Gebasee	10		
	Walschleben	5		
	Kühnhäusen	(2) 5		20
	Erfurt-Gispersleben	3		
	Erfurt Nord	4		
	Abzw Erfurt Elm	2		
	Erfurt Gbf El	2		
	Erfurt Gbf Eo	4		15
	Erfurt Hbf	6		15
		95		95

■ Beispielseite aus dem Fahrzeitenbehef der Rbd Erfurt 1984. ABBILDUNG: SIG. HARALD GRAFE



■ Eine überaus wichtige Vorschrift im Zusammenhang mit der Durchführung des M-Fahrplans bei ausgefallenen Betriebsstellen der DR war die DV 444.

ABBILDUNG: SLG. HARALD GRAFE

die zentralen Vorgaben zur Bereitstellung von Fahrplantrassen für Militärzüge. Der M-Fahrplan war so aufgebaut, dass er entsprechend der Überleitungsbestimmungen entweder um 0.00 Uhr oder 12.00 Uhr in Kraft treten konnte; mit seinem Inkrafttreten verloren alle anderen Fahrpläne ihre Gültigkeit.

Mit Einführung des M-Fahrplanes sollten zur Steigerung der Streckenkapazitäten auch „Bleibebahnhöfe“ (im Regelbetrieb nicht als Bahnhöfe genutzte Betriebsstellen, so beispielsweise der Bahnhof Paulinzella an der Strecke Arnstadt–Saalfeld) und ausgeschaltete Blockstellen in Betrieb genommen werden. Für alle Züge war die Bremsart II und eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h festgelegt. Auf dieser Basis wurde der M-Fahrplan konstruiert. Im Bildfahrplan waren die M-Bedarfsfahrplantrassen in Grün dargestellt, wobei die Züge Vorrang vor allen anderen Zügen (außer dringlichen Hilfszügen) haben sollten. Im Kopf der Bildfahrpläne waren zudem noch die Leitpunkte mit ihren zugeordneten Streckenabschnitten eingezeichnet. Unter Leitpunkten verstand man Kommando-Hilfsstellen, die bei Ausfall der Fernmeldeverbindungen zu den Dispatcherleitungen den Zugbetrieb auf den zugeteilten Streckenabschnitten zu leiten hatten.

Neben den Bildfahrplänen wurden Buchfahrpläne herausgegeben; sie sollten auch an die Zugpersonale verteilt werden. Von den Buchfahrplänen gab es für die entsprechenden Strecken zwei Arten – für die M-Züge und für die Züge des öffentlichen Reise- und Güterverkehrs. Erwähnt seien noch die Taschenfahrpläne der Reichsbahndirektionen, in denen alle Reisezüge des Fernverkehrs und die Personenzüge der Rbd enthalten waren. Streckenkilometrierungen und Wagenklas-

Signal ZV 1 — Atom- und Luftalarm

a) akustisch
Unterbrochener gleichbleibender Ton
(5 Sekunden Dauer, 5 Sekunden Pause)
Gesamtdauer der Signalgebung: 3 Minuten

b) optisch
Tageszeichen
Eine rechteckige weißschwarz umrandete hellgelbe Scheibe mit zwei von links unten nach rechts oben steigenden gleichbreiten hellblauen Streifen

Nachtzeichen
Durch Anleuchten des Tageszeichens



Die Aufnahme dieses Signals hat der Triebfahrzeugführer durch Abgabe des Signals Zp 1 zu bestätigen.

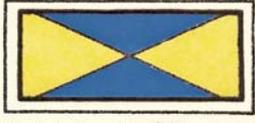
■ Die im Text erwähnten Signale der Zivilverteidigung, kurz ZV-Signale genannt. Hier das Signal ZV 1 für den Fall eines Atom- bzw. Luftalarms. ABBILDUNG: SLG. HARALD GRAFE

Signal ZV 2 — Entwarnung

a) akustisch
Ununterbrochener gleichbleibender Ton
Gesamtdauer der Signalgebung: 3 Minuten

b) optisch
Tageszeichen
Eine rechteckige weißschwarz umrandete hellgelbe Scheibe mit zwei hellblauen Dreiecken, die sich in der Mitte mit den Spitzen berühren

Nachtzeichen
Durch Anleuchten des Tageszeichens



Die Aufnahme dieses Signals hat der Triebfahrzeugführer durch Abgabe des Signals Zp 1 zu bestätigen.

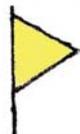
■ Das Signal ZV 2 war bei Entgegennahme durch den Triebfahrzeugführer wie ZV 1 zu bestätigen. ABBILDUNG: SLG. HARALD GRAFE

Signal ZV 3 — Grüner Wimpel
Durch radioaktive Kampfstoffe aktivierte Züge



Am Spitzen- und Schlußfahrzeug rechts und links je ein grüner Wimpel

Signal ZV 4 — Gelber Wimpel
Durch chemische Kampfstoffe vergiftete Züge



Am Spitzen- und Schlußfahrzeug rechts und links je ein gelber Wimpel

■ Die Signale ZV 3 und ZV 4 (obere Abbildung) waren wie ZV 5 (rechts) auf den Lokomotiven mitzuführen, um die Züge entsprechend auszuweisen.

ABBILDUNGEN: SLG. HARALD GRAFE

Signal ZV 5 — Brauner Wimpel
Durch biologische Kampfmittel verseuchte Züge



Am Spitzen- und Schlußfahrzeug rechts und links je ein brauner Wimpel



■ Der letzte Zug der WGT aus Thüringen durchfuhr am 10. März 1994 den Hauptbahnhof Erfurt. Mit diesem Zug wurden die letzten Teile der Garnison vom Schneekopf im Thüringer Wald und aus Arnstadt-Rudisleben in Richtung Heimat befördert. Mit diesem Eisenbahntruppentransport endete eine ganze Ära: Die Eisenbahntruppentransporte der NVA und der sowjetischen Streitkräfte waren von nun an Geschichte. FOTO: HARALD GRAFE

sen wurden nicht mehr angegeben. Da durch Zerstörungen, unübersichtliche Betriebslagen usw. ein Fahren nach den vorbereiteten Fahrplänen gefährdet bzw. unmöglich sein konnte und die Streckenkapazität nicht mehr ausreichen drohte, bereitete man außerdem die Möglichkeit des Fahrens nach Fahrzeitenbehelf im Richtungsverkehr vor. Dazu erarbeitete jede Rbd einen „Fahrzeitenbehelf für Militäzüge im Richtungsverkehr“ als Grundlage für Behelfsfahrpläne.

War die erforderliche Durchlassfähigkeit in bestimmten Streckenabschnitten mit der vorhandenen Technik nicht gewährleistet, ließen sich mit den Angaben aus dem Fahrzeitenbehelf schnell andere Fahrplanvarianten erstellen. So hätte man unpaarige Fahrpläne oder Fahrpläne im Richtungsverkehr (unmittelbare Aufeinanderfolge vieler Züge in derselben Lastrichtung) relativ schnell erstellen können. Selbst die überschlägige Planung von „Karawanenverkehr“ wäre möglich geworden. Um einen solchen Verkehr durchzuführen, sollten in einem begrenzten Streckenabschnitt zugunsten einer konzentrierten Transportbewegung alle vorhandenen Signale ihre

Gültigkeit verlieren und jeder Triebfahrzeugführer mit direkter Sicht auf den Zugschluss dem vorausfahrenden Zug folgen. Bei einem hohen Zerstörungsgrad der Bahnanlagen mit provisorisch wiederhergestelltem Gleis war dann als letztes Mittel der Betriebsführung noch die „lebende Blockung“ möglich. Dabei hätten im Abstand von ca. 500 bis 1000 m unter ständiger Sichtverbindung stehende Eisenbahner (ausgerüstet mit Flaggen bzw. abblendbaren Taschenlampen in den Farben Rot, Gelb und Grün) die Funktion der Signale übernommen und die Zugfolge mit Flaggen bzw. Lampen geregelt.

Für die Umstellung auf die Erfordernisse des Verteidigungszustandes seien noch zwei Vorschriften erwähnt, die sich mit der Umrüstung des Wagenparks auf diese speziellen Anforderungen beschäftigten, und zwar die DA 1105 als Dienstanweisung für die Aufstellung von Lazarett- und Hilfslazarettzügen in Sonderfällen und die DV 425 als Dienstvorschrift über das Aus- und Abrüsten von Güterwagen für Mannschaftstransporte. Interessant ist, dass es zusätzlich zur DV 301 (Signalbuch der DR) in einer weiteren Dienstvorschrift

noch Signale für die Zivilverteidigung gab. Im V-Fall waren dazu die Triebfahrzeuge mit je einem Satz (bestehend jeweils aus vier Flaggen) der Signale ZV 3 bis ZV 5 auszustatten.

Epilog

Mit diesen Ausführungen sei der Exkurs in das Themengebiet der Eisenbahnmilitärtransporte von Nationaler Volksarmee und Sowjetarmee auf dem Gebiet der ehemaligen DDR einstweilen beendet.

Wie zu erwarten, gestaltete sich die Bearbeitung dieses Themas (insbesondere des V-Falls) äußerst schwierig, da in der DDR alle Bereiche, die mit der Landesverteidigung verbunden waren, stets strengster Geheimhaltung unterlagen. Mit dem Ende der DDR gingen zudem viele Materialien verloren.

Man darf nicht vergessen, dass sich die Auflösung der Nationalen Volksarmee bzw. ihre partielle Übernahme durch die Bundeswehr vor nunmehr über 20 Jahren vollzog. Vergleichbares gilt für die auf dem Territorium der einstigen DDR stationierten, ehemaligen sowjetischen Truppen, deren endgültiger Abzug nur wenig später erfolgte.

Bahnparadies Elbtal

VON DRESDEN IN DEN NATURPARK SÄCHSISCHE SCHWEIZ



941202 Nr. 15
€ 10,-



941101 Nr. 13
€ 15,-



941001 Nr. 12
€ 15,-



940901 Nr. 11
€ 6,90



940710 Nr. 10
€ 15,-



940709 Nr. 9
€ 6,50



910405 Nr. 5
€ 9,80



910404 Nr. 4
€ 9,80



910303 Nr. 3
€ 9,80



910202 Nr. 2
€ 9,80



910101 Nr. 1
€ 9,80



Nr. 14 94 12 01

€ 10,-
mit DVD

Die Elbtalbahn, bahnamtlich als die Linie Bodenbach – Dresden bezeichnet, verbindet heute Böhmen und Sachsen. Ferner ist diese Strecke durch das malerische Elbtal und den Naturpark Sächsische Schweiz eine bedeutende Magistrale des Güterfernverkehrs zwischen Südosteuropa und Skandinavien. Ein Höhepunkt dieses internationalen Verkehrs waren der erste Balkanzug und der „Vindobona“ als einer der Starzüge der Deutschen Reichsbahn. Zu DDR-Zeiten entwickelte sich nicht nur der Verkehr in Richtung CSSR so stark, dass man nicht umhin kam, die Elbtalbahn zu elektrifizieren.

Welche Hindernisse zu überwinden waren und wie sich der heutige Bahnbetrieb auf der nun fast 165 Jahre alten Verbindung darstellt, darüber berichtet unter anderem dieses Heft. Aber auch der aktuelle Betrieb mit seiner Mischung von Leistungen der DB AG und privater Bahngesellschaften ergibt einen bunten und baureihenreichen Mix im Betriebsmaschinendienst und Wagenpark. Eine Reichhaltigkeit, die täglich Eisenbahnfreunde an die schönsten Fotostellen zieht. Die Schönheit der Strecke und das Umland mit den vielfältigen Sehenswürdigkeiten werden ebenfalls entsprechend gewürdigt. Mit der Kiritzsch-

talbahn, dem Museumsbahnhof Lohsdorf, der Modell-Erlebniswelt Rathen und weiteren Attraktionen auf verschiedenen Spurweiten gibt es zusätzliche Anreize, dem herrlichen Elbtal weitere Besuche zu gönnen. Dieses Heft ist dafür eine perfekte Informationsquelle.

Passend zum Heftthema enthält diese Spezial-Ausgabe der MEB-Redaktion als Gratis-Beilage eine Video-DVD mit dem 61-Minuten-Film „Dampflok-Hochburg Dresden“.

84 Seiten, Format 22,5 x 29,5 cm, über 170 Abbildungen, Klebebindung



Lassen Sie sich inspirieren! Eine Leseprobe gibt es in unserem Internetshop auf www.vgbahn.de und in unserem Bahn-Kiosk.

Brandaktuell in unserem **Bahn-Kiosk** im AppStore für iPhone und iPad! Ab sofort sind die aktuellen Monats- und Sonderausgaben abrufbar.

Themen der nächsten Vorbild-Sonderausgaben



Baureihe 41

Mikados der DB und DR

EJ-Special 1/2013 erscheint am 14. März 2013



100 Jahre Lötschbergbahn

Pionierleistung im Alpenbahnbau

EJ-Extra 1/2013 erscheint am 16. Mai 2013

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH,
Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

CHEFREDAKTEUR:
Gerhard Zimmermann

REDAKTION:
Gideon Grimmel
Dr. Christoph Kutter
Andreas Ritz

AUTOR DIESER AUSGABE:
Harald Grafe

REDAKTION DIESER AUSGABE
Dr. Dr. sc. Franz Rittig

LAYOUT UND SATZ:
Snezana Dejanovic

Verlagsgruppe Bahn GmbH **VGB**

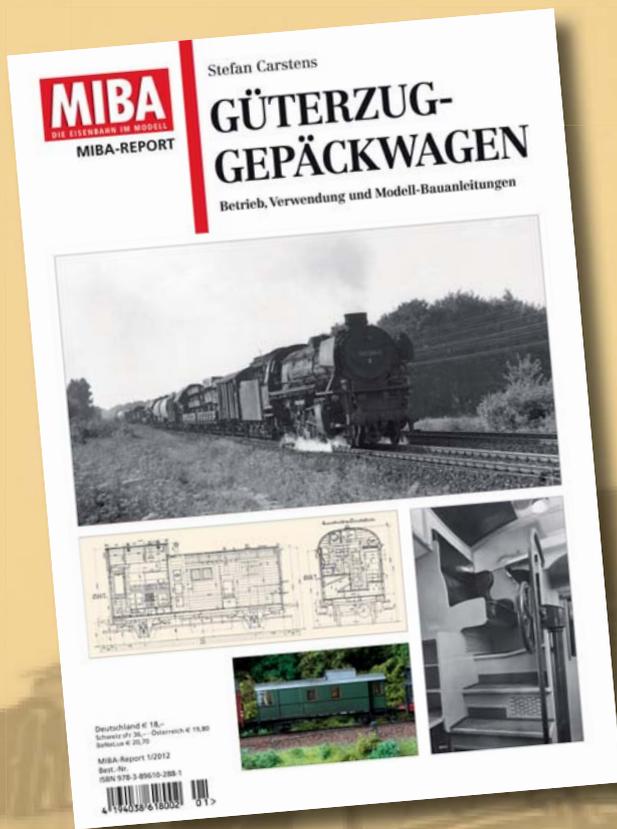
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

- Geschäftsführung** Manfred Braun, Horst Wehner
Verlagsleitung Thomas Hilge
Anzeigenleitung Elke Albrecht (Durchwahl -151)
Anzeigensatz und Anzeigenlayout Evelyn Freimann (Durchwahl -152)
Vertriebsleitung Elisabeth Menhofer (Durchwahl -101)
Vertrieb und Auftragsannahme Petra Schwarzendorfer (Durchwahl -107),
Ingrid Haider (-108), Thomas Rust (-104)
E-Mail: bestellung@vgbahn.de
Sekretariat Katrin Bratzler, Petra Willkomm
Außendienst, Messen Christoph Kirchner, Ulrich Paul
Marketing Thomas Schaller (Durchwahl -141),
Karlheinz Werner (Durchwahl -142)
Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel MZV GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim,
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113
Abo-Service MZV direkt GmbH & Co. KG,
Postfach 104 139, 40032 Düsseldorf,
Tel. 0211/690789-985,
Fax 0211/690789-70
Erscheinungsweise und Bezug: Monatlich, pro Ausgabe € 7,40 (D),
€ 8,15 (A), sfr 14,80
Jahresabonnement € 78,00 (Inland),
€ 99,60 (Ausland)
Das Abonnement gilt bis auf Widerruf,
es kann jederzeit gekündigt werden.
Bankverbindung: Deutsche Bank AG Essen, Kto 286011200,
BLZ 360 700 50
Litho: Akkolade-Verlag-Service Hagen GmbH,
Hohensburgstr. 65-67, 58099 Hagen
Druck: WAZ-Druck, Theodor-Heuss-Str. 77,
47167 Duisburg-Neumühl

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 23 vom 1.1.2013. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

Exklusiv 1/2013
ISBN 978-3-89610-361-1

Ständiger Begleiter: der Pwg



Im neuesten MIBA-Report-Band widmet sich Stefan Carstens den Güterzug-Gepäckwagen, wie sie noch in der Epoche IV in vielen Güterzügen zu finden waren. Geschichtliche Entwicklung, Betriebseinsatz und Verwendung werden – auch anhand zahlreicher seltener Fotos – ausführlich beschrieben. Der Bogen spannt sich von den ersten behelfsmäßigen Wagen für Güterzugpersonal über die zahlreichen Güterzug-Gepäckwagen der Länderbahnen und Neuentwicklungen der DRG aus den 30er- und 40er-Jahren bis hin zum Pwghs 54 der DB und Pwg(s) 88 der DR aus den 50er-Jahren. Ausführlich gewürdigt werden die erhältlichen Pwg-Modelle in der Baugröße H0, wobei Abwandlungs- und Verbesserungsmöglichkeiten Schritt für Schritt aufgezeigt werden. Eigene Beiträge geben einen Überblick über lieferbare Pwg-Modelle in der Baugröße N und anderen Modellmaßstäben.

148 Seiten, DIN-A4-Format, Klebebindung,
mit über 340 Fotos und 45 Zeichnungen
Best.-Nr. 15087246 · € 18,-

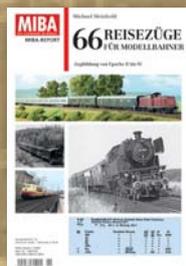
Kennen Sie schon diese MIBA-Report-Ausgaben?



Zugbildung 1
DB-Reisezüge der Epoche III
100 Seiten
Best.-Nr. 150 87224 · € 15,-



Zugbildung 3
DRG-Reisezüge der Epoche III
100 Seiten
Best.-Nr. 150 87237 · € 15,-



66 Reisezüge
für Modellbauer
100 Seiten
Best.-Nr. 150 87245 · € 15,-



Dienstfahrzeuge 2
Bahndienst-Güterwagen
100 Seiten
Best.-Nr. 150 87236 · € 15,-



Mechanische Stellwerke 1
Hebel, Drähte, Rollen
100 Seiten
Best.-Nr. 150 87233 · € 15,-



Mechanische Stellwerke 2
Modelle, Platzierung,
Selbstbauprojekte
100 Seiten
Best.-Nr. 150 87234 · € 15,-



Signale, Band 1
Vom optischen Telegrafen
zum Ks-Signal
140 Seiten
Best.-Nr. 150 87240 · € 18,-



Signale, Band 2
Haupt- und Vorsignale,
Signalverbindungen
148 Seiten
Best.-Nr. 150 87241 · € 18,-



Signale, Band 3
Zusatz-, Sperr und Langsam-
fahrsignale, Kennzeichen,
Nebensignale, Läute- und
Pfeiftafeln
148 Seiten
Best.-Nr. 150 87242 · € 18,-



Signale, Band 4
Signale und Tafeln im
Modell: Standorte und
Einbau, Anschluss, Antriebe
und Schaltungen
100 Seiten
Best.-Nr. 150 87244 · € 15,-



Elektrische Fahrleitungen
In Vorbild und Modell
100 Seiten
Best.-Nr. 150 87243 · € 15,-

Kompetent, bildgewaltig, hochwertig – die VGB-Bücher bieten fundiertes Wissen und langlebige Informationen für alle Eisenbahn-Freunde

Neues für Ihre

NEU



Anstrich und Bezeichnung von Lokomotiven

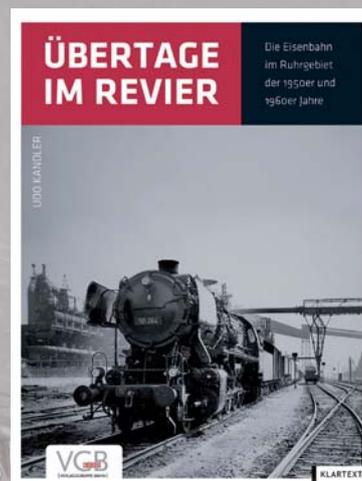
MIBA-Autor Wolfgang Diener gehört zu den tiefsten Kennern der Entwicklung von Farbgebung und Beschriftung bei Eisenbahnfahrzeugen. In seinem lange vergriffenen und nun neu vorliegenden Werk über die Lokomotiven deutscher Eisenbahnen von 1871 bis zur DB AG dokumentiert er anhand von amtlichen Vorschriften, historischen Quellen, Bildern, Zeichnungen und Faksimileabbildungen deren authentische Farbgebung und Beschriftung. Wie war die Farbgebung einer pr. P 8? Wie sahen badische Tenderloks aus? Welche Anschriften trugen die Maschinen in Bayern? Welche Vorschriften für den Anstrich und die Beschriftung von Lokomotiven gab es bei DB und DR in den 50er-Jahren? Die Antworten auf diese und viele andere Fragen gibt dieses Standardwerk.

192 Seiten, Format 22,5 x 29,6 cm, Hardcover, mit über 190 Fotos und mehr als 120 Zeichnungen und Skizzen
Best.-Nr. 15088127 | € 29,95

Übertage im Revier

Unternehmen Sie eine fantastische Entdeckungsreise durchs Revier der 50er- und 60er-Jahre. Zu sehen ist nicht nur das Ruhrgebiet als herausragender Industriestandort im Flair der Wirtschaftswunderjahre. Festgehalten ist vor allem die Eisenbahn zwischen Tradition und Moderne, mit ihren Triebfahrzeugen und Zügen vor Hochöfen und Zechen, bei der geschäftigen Tätigkeit in den Bahnhöfen oder im Fokus der Bahnbetriebswerke. Die DB im „Pott“ zu ihrer Blütezeit, verewigt in zahlreichen unwiederbringlichen Ansichten mit viel Lokalkolorit. Ein außergewöhnlicher Bildband voller erstmals veröffentlichter fotografischer Raritäten!

128 Seiten, Hardcover, Format 22,5 x 29,6 cm, mehr als 120 Abbildungen
Best.-Nr. 581201 | € 24,95



NEU



Schienenwege gestern und heute

Dieses Buch begibt sich auf eine Schienenkreuzfahrt durchs Ruhrgebiet, wie es sich vor etwa 35 Jahren präsentierte. Durch den direkten Vergleich der Fotos aus den 1970er-Jahren mit solchen aus heutiger Zeit wird deutlich, wie der Strukturwandel die Region zwischen Emscher und Ruhr verwandelt hat. Wo früher lange Züge an gigantischen Industrieanlagen vorbeidampften, sind heute Radfahrer in künstlichen Landschaftsparks unterwegs. Woanders hat die Natur die stillgelegten Bahndämme der Güterzugtrassen zurückerobert. Die Bilder von Dr. Dietmar Beckmann und Michael Hubrich laden dazu ein, zu suchen, was noch vorhanden ist, und zu sehen, was nie mehr so sein wird wie früher.

144 Seiten, Hardcover, Format 22,5 x 29,6 cm, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581205 | € 24,95

Eisenbahn-Bibliothek



Die großen Bahnen der Alpen

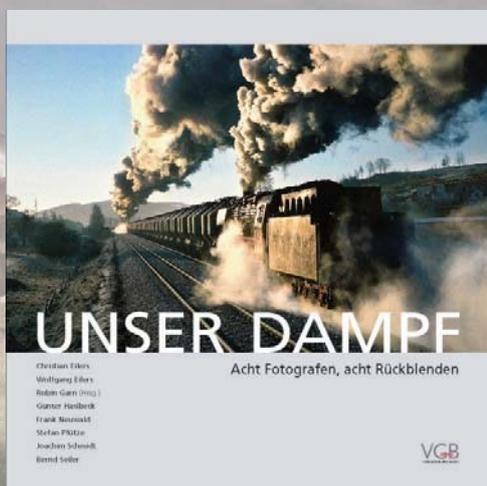
Der fünfte Band der Buchreihe zu den schönsten Bahnstrecken der Alpen widmet sich den großen Eisenbahn-Magistralen, die den Alpenkamm durchziehen. Darunter sind die Semmeringbahn, die erste Gebirgsbahn Europas, und natürlich die spektakulären Schweizer Strecken wie Gotthard-, Lötschberg- und Simplonbahn. Eigene Kapitel befassen sich mit den faszinierenden Strecken in den italienischen und französischen Alpen, wie etwa der 1871 eröffneten Mont-Cenis-Bahn zwischen Bussoleno und Chambéry. Die brillanten Farbfotos im Buch stammen aus dem Zeitraum 1987 bis 2012 und zeigen Reiz und Schönheit der Eisenbahn vor imposanten Hochgebirgskulissen.

224 Seiten im Großformat 24,0 x 33,0 cm, Hardcover, über 350 Fotos
Best.-Nr. 102054 | € 39,-

NACHTZÜGE – DAMPF-TRÄUME AM BROCKEN

Fünf Jahre lang verbrachte der Fotograf Olaf Haensch unzählige Nächte entlang der Harzer Schmalspurbahnen, um mit aufwändigen Blitzlicht-Installationen ebenso surreale wie atmosphärische Bilder von den Dampfzügen und ihrer Umgebung zu schaffen. Vor der dunklen Kulisse der Nacht geben sie den Blick frei auf den kontrastreich leuchtenden Dampf und auf Motive, die ohne ihre ausgeklügelte Visualisierung so nicht wahrnehmbar wären. Fantastische Bilder erzählen Geschichten aus Vergangenheit und Gegenwart, sie lassen Mythen und Geheimnisse des Harzes aufleben und den Betrachter zum Teil eines Traums werden. Dieser großformatige Premium-Bildband vereint unwiederbringliche Szenen und einzigartige Motive zu einem fulminanten Porträt der HSB.

128 Seiten, Format 30,0 x 29,5 cm, Hardcover-Einband mit Schutzumschlag, ca. 110 Farbfotos, Streckenkarte und Höhenprofile
Best.-Nr. 581001 | € 29,95



Unser Dampf

Acht Fotografen, acht Rückblenden – und 186 fantastische Aufnahmen. Ein Feuerwerk vom malerischen Sehnsuchtsmotiv über prächtige Lichteffekte zum harten Reportagefoto und ausführliche, mitunter sehr persönliche Begleittexte laden zu einer Zeitreise ein. Beginnend 1970 in der Bundesrepublik Deutschland und kurz danach in der DDR, pilgerten die Autoren in den Folgejahrzehnten zu den Schienensträngen Polens und der Türkei, nach Patagonien und Südafrika, durch den indischen Subkontinent nach China. Ein Bildband der Extraklasse!

208 Seiten, Format 30,4 x 30,4 cm, Hardcover
Best.-Nr. 580701 | € 40,-



Trabant Kübel



GAZ 69



IFA L 60



Kampfpanzer T-54



Code mit Ihrem Handy scannen und mehr erfahren

DER OSTEN IM MODELL

MINITANKS OST-STREITKRÄFTE IN 1:87

Die Kultserie erobert den Osten: Herpa erweitert das Minitanks-Programm jetzt mit vielen Fahrzeugen des ehemaligen Ostblocks. Freuen Sie sich auf detailgetreue Modelle der IFA, von Ural, UAZ und ZIL.

Jetzt neu: Die IFA G5 der NVA! Alle Fahrzeuge wurden nach Originalplänen mit viel Liebe zum Detail entwickelt und im exakten Maßstab 1:87 (H0) produziert. Minitanks von Herpa erhalten Sie bei über 1.000 Händlern in Deutschland!

Mehr Infos und Händler unter www.herpa.de/nva