

Inhalt

Vorwort des Verlages	4	Als deutscher Eisenbahner unter russischem Kommando	128
Einleitung des Autors	6	5. Massive Präsenz	136
Impressum	8	Gesiegt, genommen und geblieben	138
Inhalt	9	<i>Info:</i> Standorte von Verbänden der Westgruppe der sowjetischen Truppen (1. Januar 1991)	144
1. Normal- und Breitspur im Zweiten Weltkrieg	10	Die nukleare Karte	148
Zur Vorgeschichte des Russland-Krieges	12	Die Wismut AG: Uran für rote Herrscher	151
Technik des Umspurrens	16	SAG Transmasch als verlängerte Werkbank der Sowjetunion	159
Vormarsch der Roten Armee, Umspuren und Umladen der Eisenbahn	20	Zur Lärmmessung nach Ammendorf	162
2. Auf russischer Spur nach Berlin und Potsdam	30	Mukran: Westlichster Breitspur-Bahnhof	165
Von Mai bis August 1945: Breitspur durch Berlin	32	6. Manövrierfähig	174
<i>Info:</i> Flaggensignale der SŽD	42	Demobilisieren, umgruppieren, repatriieren	176
Berlins Breitspur-Netz	44	Woso Transportkommandantur Frankfurt (Oder)	179
3. Alles für den Sieger	52	Die „Planwirtschaft“ der Sowjetarmee	181
Umfang der Reparationen und Demontagen	56	„Sandkastenspiele“ und Vorbereitungen für den Ernstfall	186
<i>Info:</i> Von der SBZ/DDR aufgebrauchte jährliche Reparationsleistungen	59	<i>Info:</i> Dem Militärbetrieb vorbehaltene Strecken	190
Transporte rollen nach Osten	60	<i>Info:</i> Nach Kriegsende gebaute Verbindungskurven eines vorrangig strategischen Charakters	191
<i>Info:</i> Abfuhr der Demontage- und Reparationsgüter mit der Eisenbahn	61	Militärbetrieb auf Eisenbahnstrecken	196
Wie zweite Gleise und Strecken in der SBZ verschwanden <i>Info:</i> Rückgang des Anteils zwei- und mehrgleisiger Strecken im Netz der DR (1944 – 1948)	63	<i>Info:</i> Signale der DR für die Zivilverteidigung	197
Die SMAD als oberste Instanz	70	Auf ins Manöver!	198
Die Hierarchie eisenbahnbezogener Leitungsorgane der SMAD	71	Ungewöhnliches und Havarien	206
Trophäen unter Dampf	72	Die Militär-Verbindungsmissionen	212
<i>Info:</i> DR-Dampflokomotiven nach 1945 in der Sowjetunion	75	Umladekomplexe an der polnisch-russischen Grenze ...	216
Trophäen der elektrischen Traktion	78	Automatische Kupplung und Spurwechselradsätze	224
<i>Info:</i> Die in der Sowjetunion angekommenen Wechselstrom-Lokomotiven und -Triebwagen	84	7. Der Abzug	230
Demontage des RAW Dessau	90	Truppen und Kriegsgerät ziehen ostwärts	232
Erbeutete Triebwagen der Berliner S-Bahn	93	<i>Info:</i> Statistik des Abzugs 1991–1994	234
Erbeutete Schnelltriebwagen	94	Hinter die Kulissen geschaut	236
Erbeutete V-Lok, U-Bahn-Wagen aus Berlin und Güterwagen	96	8. Militärreiseverkehr der Sowjets	244
4. Fahren für die Sowjets	98	Der „Blaue Express“ für Offiziere	246
Kolonnenzüge: Neun Jahre im Verkehr zwischen SU und der SBZ/DDR	100	Zwischen den Garnisonen der SBZ/DDR	254
<i>Info:</i> Liste der Lok-Kolonnen, ihr erster Standort und ihre weitere Entwicklung	108	Billig reisen – und die Bezahlung?	259
Im Transit durch Polen und über neu gezogene Grenzen	110	Die „Gardinenzüge“ Sowjetunion – DDR	261
<i>Info:</i> Kolonnenzüge, Distanzen bis in die SU	111	<i>Info:</i> Sowjetisch/russische Militärzugläufe bei der DR (und DB AG) 1945 –1994	266
<i>Info:</i> Der Schmuggel blüht	117	Der Dresdener	268
Das Ende der Lok-Kolonnen 1954/55	122	Der Erfurter	270
		Der Magdeburger	274
		Der Schweriner	276
		Der Wünsdorfer	278
		Bozhe moj, Paraowoz! Der Plandampf	280
		Zum Abschied „Alte Kameraden“	282
		Abkürzungsverzeichnis	285
		Quellenverzeichnis	286



neuweide – Tempelhof. Allen Verbänden gemeinsam war der Mangel an Munition. Schon vor der Befehlsausgabe an Weidling waren Kaulsdorf und Biesdorf von der 5. Stoßarmee eingenommen worden. Deren 9. Korps stieß nach Südwesten nach Karlshorst durch. Südlich davon überrannte das 4. Gardekorps der benachbarten 8. Gardearmee Oberschöneweide und bereitete den Übergang über die Spree nach Johannisthal vor. In den frühen Morgenstunden des 24. April 1945 nutzte das 29. Gardekorps der 8. Gardearmee „die unzerstörte Eisenbahnbrücke über die Spree nach Adlershof“ (offenbar die Brücke des Güteraußenringes bei Eichgestell, die nach dieser Darstellung erst nach diesem Zeitpunkt zerstört wurde).

Während dessen setzten das 26. Gardekorps und das 32. Korps der 5. Stoßarmee ihren Vormarsch entlang der damaligen Frankfurter Allee fort, bis sie ohne nennenswerten Widerstand auf den inneren Verteidigungsring (ent-

Beim Vorrücken in die Innenstadt kam die 5. Stoßarmee nur schleppend voran, weil deutsche Truppen hartnäckig den Schlesischen Bahnhof verteidigten. Deutsche Soldaten wurden erst am 26./27. April auf den Gleisen in der Ausfahrt Richtung Westen gefangengenommen.

Ebenfalls am 27. April 1945 entstand diese Aufnahme eines russisch-amerikanischen Zusammentreffens an der Elbe bei Torgau. Um dem GI seine Waffenbrüder aus den sozialistischen Sowjetrepubliken nahezubringen und auf weitere Kontakte vorzubereiten, publizierte das US-Kriegsministerium am 23.4. eine Broschüre für die Uniformtasche: „Er ist dein Freund. Er ist dein Alliiertes. Er hat in diesem Krieg hart gekämpft, so wie du, um den Sieg der Vereinten Nationen zu erzielen“.





„Vorwärts, der Sieg ist nah!“ verkündet das Propaganda-Plakat der Roten Armee.



Marschall der Sowjetunion Georgi Konstantinowitsch Schukow (vorne) auf dem Reitweiner Sporn. Von hier aus leitete er den Kampf der Truppen um die Seelower Höhen. Nach Kriegsende war er bis 21. März 1946 Oberbefehlshaber der sowjetischen Besatzungstruppen in Deutschland.

lang der Ringbahn) und in den Bereich des Flakbunkers Friedrichshain (heute Großer Bunkerberg im Volkspark Friedrichshain) gerieten.

Kampf um den Schlesischen Bahnhof

Südlich von der Ost-West-Achse traf das 32. Korps auf die starke deutsche Verteidigung um den Schlesischen Bahnhof (heute Ostbahnhof). Von den hochliegenden Bahnanlagen hatte die deutsche Wehrmacht, die zwischen der heutigen Modersohn- und der Warschauer Brücke zwei Eisenbahngeschütze aufgestellt hatte, ein ausgezeichnetes Schussfeld. Diese Geschütze zog man später über die Stadtbahn ab. Sowjetische Panzer und Infanterie wurden hier mehrere Tage aufgehalten. Marschall Schukow bezeichnete später den Kampf um den Schlesischen Bahnhof als eine der schwersten Aufgaben der 5. Stoßarmee während der Berliner Operation.

Nach seinen Memoiren sollen am dritten Tag der Kämpfe um Berlin auf russischer Spur schwere Belagerungsgeschütze herangeführt worden sein, die die Innenstadt beschossen. Der Wunsch war sicherlich der Vater des Gedankens, denn die Breitspur erreichte erst am 5. Mai 1945 den Bahnhof Berlin-Köpenick.

Noch am 27. April 1945 hielten am Schlesischen Bahnhof sowie im Bereich zwischen Spree und Alexanderplatz die Straßenkämpfe unvermindert an, obwohl am Abend des 23. April 1945 der Bahnhof eingenommen worden war. Während am 28. April 1945 das 32. Korps zur Fischerinsel jenseits der Spree übersetzte, wurde in ihrem Rü-



TO THE AMERICAN SOLDIER—The purpose of the first part of this booklet is to introduce you to the Red Army soldier—the everyday “G.I.” of the Union of Soviet Socialist Republics. You have heard and read a lot about him, now you are seeing and meeting him personally. He is your friend. He is your ally. He has fought hard in this war, just as you have, to bring about a United Nations victory. The meeting of troops of the United States Army and of the Red Army is an historical occasion. It is the first time in history that so many citizens of the United States have met face-to-face with so many citizens of the USSR.



A RED ARMY MAN

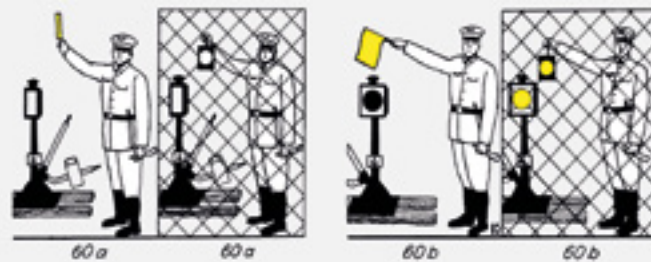
This Red Army man wears a typical Red Army field uniform. He is a private, but the salient uniform characteristics illustrated are common to field uniforms of all ranks up to general officer grade. The line-up of decorations on his breast shows how these important awards appear when worn.

2. Auf russischer Spur nach Berlin und Potsdam

durfte. Auf heutigem deutschen Territorium bestanden Breitspur-Bahnhöfe lediglich in Frankfurt (Oder) Pbf, evtl. Pillgram, Fürstenwalde (Spree), Erkner, Berlin-Köpenick, Berlin-Rummelsburg und Berlin Schlesischer Bahnhof (heute Ostbahnhof) und Schlesischer Güterbahnhof (heute Ostgüterbahnhof).

Die früheren Sowjetischen Eisenbahn (SŽD) kannten bis in die jüngste Zeit den sogenannten Stab-Block (wie er in Deutschland gelegentlich auf eingleisigen Straßenbahnstrecken verwendet wird, z.B. heute bei der Kirnitzschalbahn im Elbsandsteingebirge). Nur der Bahnhof durfte einen Zug ablassen, der im Besitz des für die anschließende eingleisige Strecke gültigen Stabes war. Folgten mehrere Züge in gleicher Richtung, wurde erst dem Lokführer des letzten Zuges dieser Stab mitgegeben. Man kann sicher sein, dass gerade dieser Stab-Block auf den Fronteisenbahnlinien zum Sichern der Zugfahrten verwendet wurde. Eine noch einfachere Form war ein schriftlicher Fahrtbefehl, der dem Lokführer eines jeden aus- oder durchfahrenden Zuges in einem Ring befestigt im Bahnhof zugereicht wurde. Selbst die DR musste von Anfang 1946 bis etwa 1951 dieses Verfahren auf Weisung der SMAD zum (zusätzlichen) Sichern der Zugfahrten auf ehemals zweigleisigen Strecken anwenden. In Bahnhöfen durften die Züge wegen behelfsmäßig gesicherter Weichen und wegen Aushändigens des Stabes bzw. des Fahrtbefehls nur mit höchstens 15 km/h fahren.

Bei der Einfahrt in Bahnhöfe gaben Weichenwärter mit ihrer gelben Flagge bzw. mit der Handlampe Signale über den Fahrweg und den Halt im Bahnhof, die vom Lokführer mit einem Achtungspiff zu quittieren waren. Solche Signale ersetzten auch fehlende Ein- und Ausfahrtsignale. Ebenso gab und gibt es Handsignale für die Fertigmeldung und die Abfahrt des Zuges auf Bahnhöfen sowie bei Langsamfahrstellen, die ortsfeste Signale ersetzten.



Flaggen-Signale der SŽD

Anders als bei westeuropäischen Bahnen arbeiteten die früheren Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) mit sehr viel mehr Personal für die verschiedensten Zwecke. Beispielsweise kannte man außer Fahrdienstleitern, Stellwerks- bzw. Weichenwärttern und Schrankenwärttern auch noch Strecken-, Brücken- und Tunnelwärtter. Sie alle gaben den fahrenden Zügen zusätzlich zu den ortsfesten Signalen weitere Zeichen, die jedoch auch fehlende ortsfeste Signale zu ersetzen hatten, gerade im Fronteisenbahnbetrieb. Die Lokführer quittierten solche Signale mit einem Achtungspiff.

Die folgenden Signale an das Zugpersonal sind nicht vollständig, vermitteln aber einen kleinen Einblick in den früher einfachen Betrieb der SŽD. Bei denen besaßen die Signale kein Kurzzeichen wie bei der DB AG oder PKP, keine Nummer wie bei den früheren ČSD, sondern man erläuterte sie in den einzelnen Paragraphen der Signalvorschriften. Deren Paragraphen und Absätze werden hier zum Kennzeichnen der einzelnen Signale verwendet. Die schraffierten Abbildungen zeigen Signalbilder in der Dunkelheit.



Lageplanskizze des Bahnhofs Fürstenwalde/Spree, im Zustand vom 1. Januar 1951, mit eingetragenen Breitspurgleisen (dicke grüne Linien). Nicht nur die Streckengleise Berlin – Frankfurt/Oder, zum Flugplatz (Waldfrieden) und nach Ketschendorf (heute Fürstenwalde Süd) und die beiden ehemaligen Vorortgleise 51 und 52 im Bahnhof Fürstenwalde waren auf Breitspur umgenagelt, sondern sicherlich weitere Gleise im früheren Kleinbahnhof. Welche das waren – darüber können heute nur Vermutungen angestellt werden.

Gleisanschlüsse bei Waldfrieden nördlich von Fürstenwalde in einer Lageplanskizze vom 1. Januar 1951 mit eingezeichnetem Breitspur von 1945 (dicke Linien). Die Anschlüsse zum Flugplatz und zum sowjetischen Materiallager „Ketsch“ bestanden bis zum Abzug der Sowjetarmee im Jahre 1994.



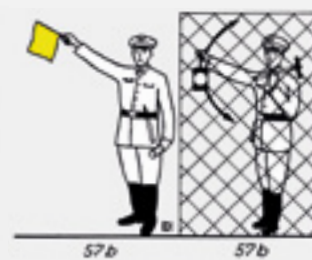
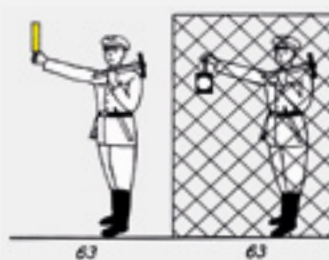
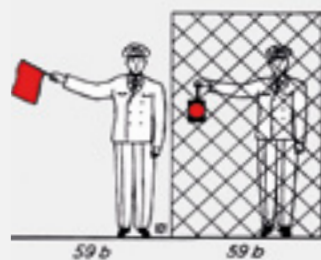
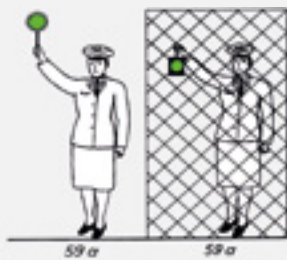
Demobilisierung. Der Krieg ist zu Ende, Rotarmisten jubeln. Die ersten Militärzüge mit sowjetischen Einheiten kehren im Juli 1945 in die Heimat zurück. Die

Ost-West-Magistrale von Moskau über Warschau bis Berlin ist noch auf Breitspur in Betrieb. „Unsere

Sache ist gerecht. Wir siegten!“ verkündet das

Transparent an der Rauchkammertür der sowjetischen Breitspurlok 37 679-13 während eines Aufenthaltes in Fürstenwalde/Spree. Hinter der Lok ein Breitspurwagen, dahinter Normalprofilwagen, die

zuvor vermutlich im RAW Berlin (Warschauer Straße) auf Breitspur umgerüstet worden waren. Rechts im Hintergrund steht eine Kleinbahnlok (BR 98) mit vierachsigen Lazarettwagen, erkennbar an der Rotkreuz-Markierung auf den Wagendächern.



Die Signale 60 a und 60 b werden einfahrenden Zügen von Stellwerks- und Weichenwärttern erteilt, die am Einfahrtsweg liegen. Sie ergänzen ggf. die Anzeige des Einfahrsignals bzw. geben bei einflügeligem Einfahr-Formsignal den Fahrweg im Bahnhof an.

60 a: „Zug fährt auf das durchgehende Hauptgleis ohne Halt durch den Bahnhof!“

60 b: „Zug fährt auf ein abzweigendes Hauptgleis oder muss im Bahnhof halten!“

60 w: wie Signal 60 a. Dieses Signal wird von Stellwerks- und Weichenwärttern an alle ausfahrenden Züge unabhängig vom Fahrweg als Zeichen der Aufmerksamkeit gegeben.

Der früher bei der DR und der DB gebräuchliche Befehlsstab wird bei den SŽD als Handscheibe bezeichnet, deren beide Seiten unterschiedlich sind: weiß mit schwarzem Ring und rot. Sie ist das Signal des Fahrdienstleiters. Ist er zugleich Stellwerksmeister, kann er auch statt der Handscheibe eine gelbe bzw. rote Flagge verwenden. Der Fahrdienstleiter hat stets eine rote Mütze zu tragen.

59 a: „Ab- oder Durchfahrt!“ – Dieses Signal gestattet auch die Fahrt auf die freie Strecke, wenn für das Gleis kein Ausfahrtsignal vorhanden ist. Für durchfahrende Züge ist das Si-

gnal so lange zu geben, bis das Triebfahrzeug am Fahrdienstleiter vorbeigefahren ist.

59 b: „Im Bahnhof halten!“ – Dieses Signal wird vom Fahrdienstleiter Reise-, Post- und Gepäckzügen sowie Güterzügen mit Personenbeförderung erteilt, wenn deren Halt nicht im Fahrplan vorgeschrieben ist.

62: „Bereit zur Abfahrt!“ – wie Signal 63. Die Schaffner aller Reisezugwagen geben vor der Abfahrt des Zuges dieses Signal auf der Bahnsteigseite.

63: „Gleis ist frei!“ – Dieses Signal wird von Strecken-, Brücken-, Tunnel- und Schrankenwärttern auf der in Fahrtrichtung rechten, ausnahmsweise auch auf der linken Seite gegeben.

57 a: (Kreissignal) – wie Signal Sh 1 der DR bzw. Sh 3 der DB. Zum Geben dieses Signals kann am Tage eine rote, eine gelbe Flagge oder irgendein Gegenstand verwendet werden, bei Dunkelheit ist außer rotem Licht auch weißes, gelbes oder gar grünes Licht zulässig. Die rote Flagge bzw. das rote Licht braucht dem Zug nur entgegengehalten und nicht im Kreis geschwungen zu werden.

57 b: „Geschwindigkeit auf den vorgeschriebenen Wert oder, wenn ein solcher nicht angegeben ist, auf 25 km/h ermäßigen!“ – Nur in Bahnhöfen darf bei Dunkelheit auch gelbes Licht verwendet werden.



Erbeutete Schnelltriebwagen

Schnelltriebwagen SVT 137 855 (Bauart Köln) ДП 14
(dreiteilig) Achsfolge 2'Bo' + 2' 2' + Bo'2', elektrische Kraftübertragung, 160 km/h Höchstgeschwindigkeit, 1938 gebaut

Schnelltriebwagen SVT 137 153 (Bauart Leipzig) ДП 15
(dreiteilig), Achsfolge B' 2' 2' B', hydraulische Kraftübertragung, 160 km/h Höchstgeschwindigkeit, 1938 gebaut.

Beide Schnelltriebwagen hinterließen die Deutschen auf dem Gebiet der späteren Dritten Tschechoslowakischen Republik; und zwar nicht im südwestlichen Tschechien, das durch die 3. US-Armee befreit wurde. Sonst ließe sich nur schwer erklären, warum Spezialisten die modernen SVT im Februar 1946 im Depot von Ramenskoje, einem Moskauer Vorort an der Rjasaner Eisenbahn, gründlich inspizierten.

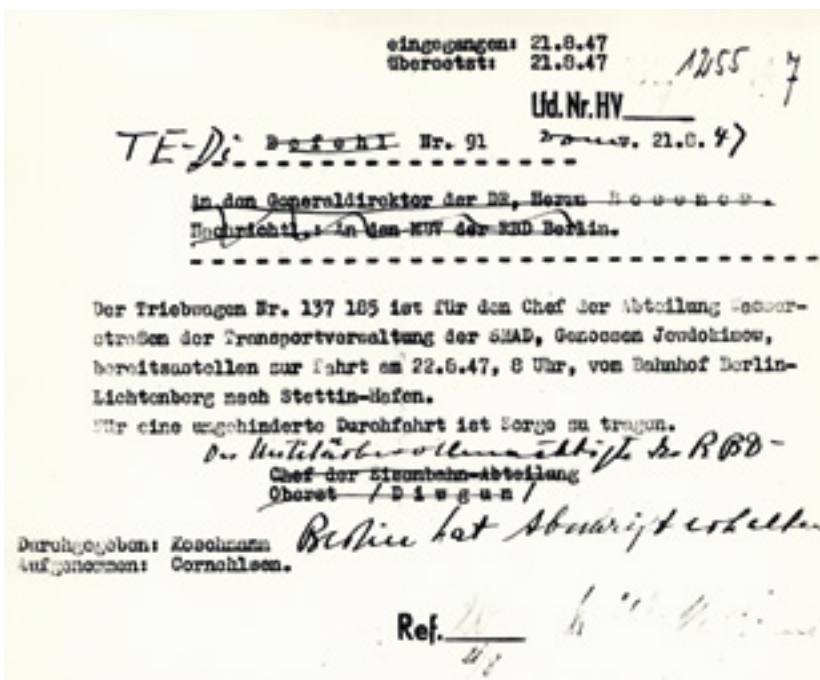
Nachdem sich in der Georgischen Sozialistischen Sowjetrepublik (SSR) beim Depot Tiflis – hier verliert sich die Spur des „Leipziger“-SVT – keine geeigneten Einsatzmöglichkeiten ergaben, entschied man, verschiedene Einzelbesetzungen und geringe Stückzahlen ausländischer Triebwagen neuer Bauart

im dichter besiedelten baltischen Teil der Union zu konzentrieren; und zwar in Vilnius, Hauptstadt der litauischen SSR. Als DP14 (als Abkürzung für den russischen Begriff „дизель-поезд“, also Diesellokomotive) verkehrte der „Kölner“ auf dem noch normalspurigen Eisenbahnnetz ab 1951 auf den Relationen Vilnius – Kaunas (102,2 km), – Druskininkai (125,4 km), einem Kurort im Süden Litauens und ab 1956 von Riga (Depot Zaslauks) nach Daugavpils (217,3 km). Der Aufwand und die Hingabe, dieses Einzelstück immer wieder ausgebessert und umlackiert zu haben, dürfte nicht unerheblich gewesen sein. Ende 1961 außer Betrieb genommen, wurde er auf Anordnung des Zentralen Eisenbahn-Forschungsinstituts des Ministeriums für Verkehrswesen (ZNII MPS) zum Eisenbahntestring nach Schtscherbinka, südlich von Moskau verlegt. Im Jahre 2009 soll noch ein Triebkopf als Lager für diverse Instrumente erhalten gewesen sein.

Moderne Diesellokomotiven für den Fernverkehr („Fliegende Züge“) waren bei Kriegsende gerade im Bw Berlin Anhalter Bahnhof beheimatet, nun amerikanischer Sektor von Berlin. Viele der dort vorhandenen Triebwagen requirierte die US



Gruppenbild vor Beute- und Reparationszügen moderner Bauarten. Anfang 1949 begann der Aufbau des ersten speziellen Dieseltriebwagen-Depots der Sowjetunion am Bahnhof Naujoji Vilnia (Nowa Wilejka, ein im Nordosten gelegener Vorort von Vilnius). Ursprünglich, so Triebwagen-Experte Dirk Winkler, bestand das Depot aus einer ehemaligen Lokstation, die deutsche Feldbahner im Laufe des Krieges in Form eines hölzernen Schuppens mit zwei Gleisen errichtet hatten. 1951 versammelte sich die Belegschaft vor ihren Fahrzeugtypen: Links ein dreiteiliger ungarischer Diesellokomotive von Ganz-MÁVAG, Bauart Rosario, ursprünglich für Argentinien gebaut, jedoch kriegsbedingt nicht mehr dorthin verschifft. Stattdessen ging er als Reparationsleistung in die SU und wurde als DP3 eingesetzt. Mittig der deutsche SVT 137 855 (Bauart Köln) als DP 14 „Zephyr“, wohl in Anlehnung an die amerikanischen „Pioneer Zephyr“-Schnelltriebwagen der Chicago, Burlington & Quincy Railroad. Rechts ein 1944 von MAN für die TCDD gebauter Triebwagen, MT 5203 a/b, der aber nicht mehr zum Empfänger in die Türkei gebracht werden konnte und daher an die Slowakische Staatsbahn geliefert wurde, wo er als M458 001 eingereiht, den Sowjets als Beute gut genug war, um ihn ebenfalls als Einzelstück unter der Bezeichnung DP 11 „MAN“ zu verwenden.



1960 war der DP14 „Zephir“ auf der Strecke Riga - Daugavpilis unterwegs. Die gelegte Spur weißer Steine wirkte nachts wie Katzenaugen.

Telefonische Direktiven der Sowjetischen Militärischen Administration in Deutschland trafen in den Nachkriegsjahren täglich in der Direktion und, weitergereicht, den subalternen Amtsstuben (nicht nur) der Deutschen Reichsbahn in der SBZ ein. Die in Berlin ansässigen Verkehrsgeneräle ersuchten 1946 um „sofortige Instandsetzung“ eines Motortriebwagens, der mit der notwendigen Menge an Betriebsstoff versorgt, in ständiger Bereitschaft zu halten war. Auf Schnelltriebwagen konnte nicht zurückgegriffen werden. Der zunächst ausgesuchte VT 137 030 erlitt am 25. Februar 1946 auf der Fahrt nach Greifswald einen Schaden an der elektrischen Schaltanlage. Dr. Wilhelm Fitzner ließ als Präsident der Zentralverwaltung des Verkehrs in der SBZ einen „weniger empfindlichen“ Wagen im RAW Dessau herrichten: VT 137 185. Er stand fahrbereit im Bf. Berlin-Lichtenberg, mit Teppichen der RBD Berlin ausgelegt. Tischtücher und Bettwäsche stellte die Mitropa zur Verfügung.

Army für ihren Dienstzug-Verkehr zwischen West-Berlin und der amerikanischen Besatzungszone. Die Sowjetarmee musste sich deshalb für ihre Dienst- und Inspektionsfahrten inner-

halb ihrer Besatzungszone mit vierachsigen Dieseltriebwagen für den Eilzug-, Personen- oder Vorortverkehr begnügen, wie z. B. mit den Bauarten Ruhr, Stettin.



hatten sie auch gelernt, Radreifen, Ränder der Pufferteller, der Bahnräumer und des Umlaufs weiß zu streichen. Für solche Pflege- und Verschönerungsarbeiten nutzte man die Standzeiten auf den Unterwegsbahnhöfen, um bei der Rückkehr vom sowjetischen Kommandanten Pluspunkte zu sammeln.

Stationäre Bedienstete übernahmen in Polen das Kohleladen. Dafür quittierte das Lokpersonal bzw. übergab in den späteren Jahren die polnisch und russisch beschrifteten Kohleschecks. Die Restaurierungsarbeiten an der Lok, einschließlich Wasser nehmen, führte das deutsche Personal aus, hatte aber als Nachweis für die noch zu beseitigende Schlacke oder Lösche und den Wasserverbrauch zu unterschreiben. Bekohlt wurde gewöhnlich in Richtung Brest in Sochaczew und dann in Siedlce, bei „schlechter“ Kohle auf dem Tender bereits in Poznań, dann in Kutno und Siedlce oder Czeremcha. Das Bekohlen in Brest vermieden die Personale nach Möglichkeit wegen der schlechteren Kohlen. War unterwegs Wasser zu nehmen, veranlasste der polnische Lotse eine Einfahrt in ein Gleis mit Wasserkran.

Nach ein, zwei und später auch drei Einsätzen musste die Lok zum Auswaschen und zu Fristarbeiten. Ein Lokpersonal, das keinen Heimaturlaub hatte, kontrollierte diese Arbeiten, denn es gab häufig Kritik, wenn polnische Werkstätten für Reparaturen genutzt wurden. In den Anfangsjahren reichte es, wenn der jeweilige russische Kommandant einer polnischen Werkstatt die Reparatur bestätigte, damit die PKP Geld dafür erhielt. Doch im Mai 1949 befahl Oberst Morosow angesichts der hohen Rechnungen: „... Das Lokpersonal

Rasches Erinnerungsbild der Brigade vom Bw Buchholz, die die 52 7436 der Kolonne 12 aus Chemnitz-Hilbersdorf besetzt. Es entstand beim Halt in Karkolewo, östlich von Leszno (Lissa), auf der Streckentafel rechts noch als Kenkel bezeichnet. Sie befanden sich auf dem Heimweg vom Rand der belorussischen oder ukrainischen Sowjetrepublik nach Sachsen. Ihre Lok sollte 1947 in der SU bleiben.

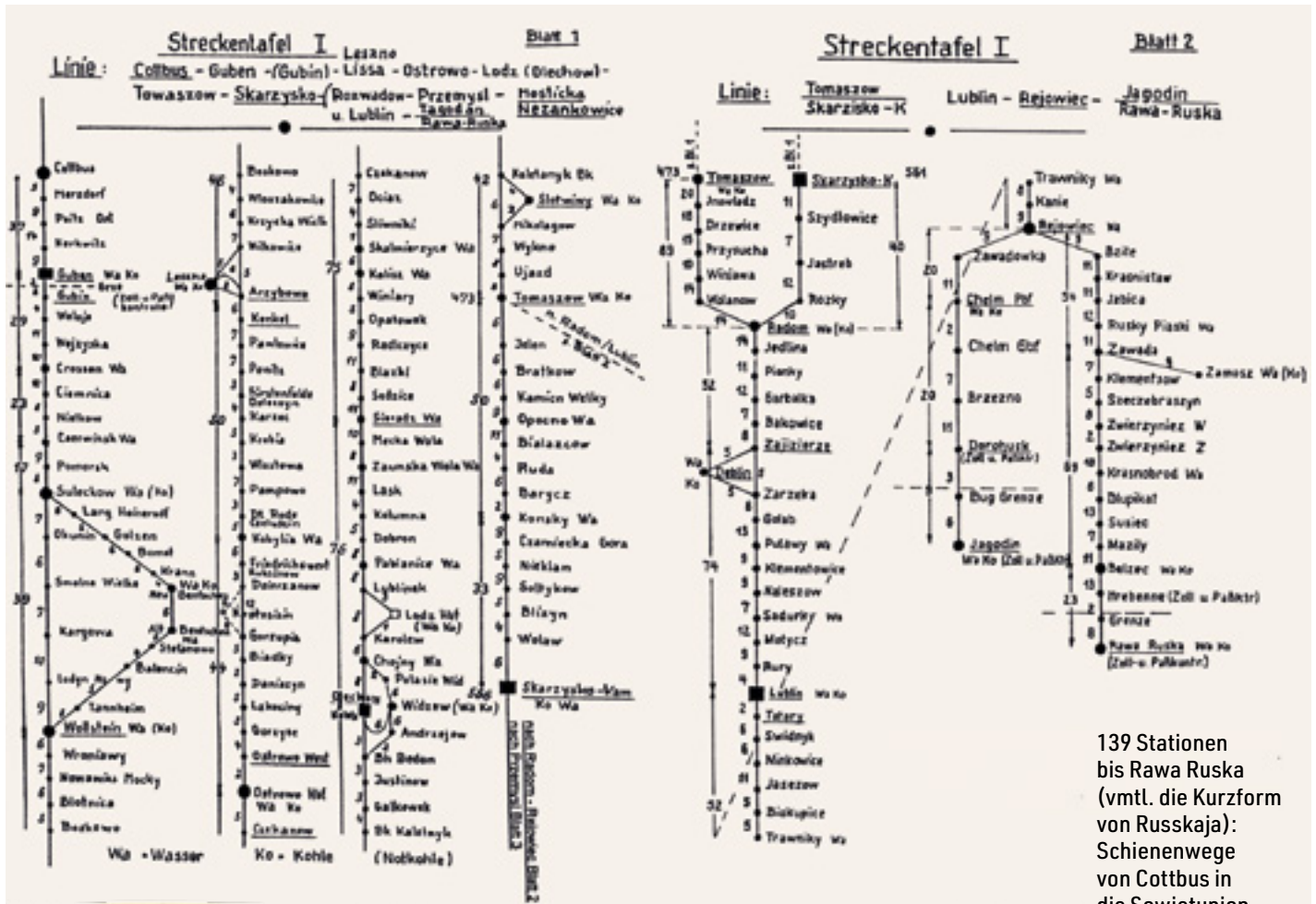
Pädagogisch wertvoll

„Die Lokkolonnen sind nach 1945 entstanden, um Güter- wie auch Reisezüge zwischen der sowjetischen Staatsgrenze und unserem Teil Deutschlands zu befördern. Das ausgeblutete Polen hatte dazu in diesen Jahren offensichtlich noch nicht die Voraussetzungen.

Nicht jeder Eisenbahner, der über die Oderbrücke fuhr, hatte sofort begriffen, daß z.B. seine Ladung demontierter Maschinen, nur die geringste Wiedergutmachung für ein ausgeplündertes Land war. ... Die Eisenbahner des Bw Vbf, die als erste deutsche Arbeiter nach dem Zusammenbruch des Faschismus ins östliche Ausland fuhren, sollten durch ihren Fleiß und ihr kameradschaftliches Auftreten als Boten eines neuen friedlichen Deutschlands wirken. Sie sollten mithelfen, die Schienenstränge in östlicher Richtung, die so oft mißbraucht waren, zu Schienensträngen der Freundschaft werden zu lassen. Es kam darauf an, durch einen reibungslosen Im- und Export die Verbindung unserer Völker enger zu gestalten.“

aus der Betriebsgeschichte der Bahnbetriebswerke Frankfurt (Oder) 1842 - 1978





139 Stationen bis Rawa Ruska (vmtl. die Kurzform von Russkaja): Schienenwege von Cottbus in die Sowjetunion. Schematischer Streckenverlauf, mit Kilometrierung aller Unterwegsbahnhöfe und deren Möglichkeiten, Betriebsstoffe aufzunehmen (Wasser und Kohle). Ferner werden Alternativrouten aufgezeigt: eine mehr als nützliche Handreichung für die Lok- und Zugführer der Kolonnen. Dennoch kam es zu „Verwirrungen“ im Zugverkehr. Um diesen vorzubeugen, mahnt der für den Transport zuständige General der SMAD zur Fahrplandisziplin und begrenzt das Zuggewicht auf den oben aufgelisteten und topographisch etwas anspruchsvolleren Südrouten.

11. C. d. (mit nicht 62)

UL 16. HV 206/48

UL 275/48

22.10.11.31 3/3

22

Ref. 22.10.11.31 3/3

18-70
 Nr 27 vom 3.3.48

Auf Grund des Telegramms des Verkehrsministeriums in Polen Nr 43 D-961 vom 26.2. d. Js. wird die Gewichtspanne für die Transitzüge über die Grenzstation Guben auf 2-050 t festgelegt.

Außerdem wird darauf hingewiesen, daß die Lokführer der Züge die Zeiten des Fahrplans nicht einhalten, wodurch eine Verwirrung im Zugverkehr Polens hervorgerufen wird.

Es wird angeordnet:

- 1) Der Präsident der RBD Cottbus hat zu verbieten, Züge über 1 050 t anzufertigen;
- 2) die Lokführer der Transitzüge sind darauf hinzuweisen, die Fahrzeiten streng einzuhalten;
- 3) eine Abschrift der Anweisungen in dieser Hinsicht dem Chef der Eisenbahnabt. der TV der SMAD General-Direktor Wojewudski zu übersenden.

Der MBV der RBD Cottbus - Schesternin - hat Abschrift erhalten.

Massive Präsenz

Mit einer Stärke zwischen 350.000 und 500.000 Soldaten (plus Zivilangehörige) bildete die Sowjetarmee in der SBZ/DDR die größte Streitmacht, die jemals im Frieden außerhalb des eigenen Staatsgebietes stationiert war. Sie okkupierte Flächen, garantierte die Sowjetifizierung von Staat und Wirtschaft, überwachte Rohstoff- wie Technologietransfers und schreckte den Westen ab. Ihre Präsenz war auf Dauer angelegt; ihre eigene Wirkmächtigkeit nahezu unantastbar.







Das eilige Bahndiensttelegramm meldete: „16.08.1975 03.10 Uhr Frank Pbf D 17103 bei Einfahrt von Odk Lok Pt47-87 und ein Wagen entgleist.“ Fahrdienstleiter Detlef Malzahn, vor dessen Stellwerk R 2 der Unfall geschah: „Beim Unfall mit dem Russenzug war ich im Dienst. Unfallursache scharfer Spurranz und klaffende Weichenzunge, ein Toter, der Heizer der Lok.“ Der polnische Lokführer war abgesprungen. Ein Weichenposten, und zwar die Aufsichterbude Posten A, wurde beschädigt. Aufsicht L. war rechtzeitig rausgerannt. Herr Malzahn fügt hinzu, „dass der halbe Bahnhof dann nicht mehr befahrbar war, der Betrieb lief über die Gleise 11-15. Da es sich um einen Zug mit Militärangehörigen der UdSSR handelte, wurde das MfS verständigt und die NVA zu den Aufräumarbeiten herangezogen. Die DR durfte da nicht ran. Vielleicht nahm man an, dass westdeutsche Agenten ihre Finger im Spiel hatten.“

und des diensttuenden Oberkondukteurs ... zurückzuführen ist. Reichsbahnrat Hechler hielt in seinem Bericht fest, daß bei dem 134 Achsen starken Zug U 17 am Schluß 52 Achsen nicht an die durchgehende Bremse angeschlossen waren. Ob die Bremsen dieses Zugteiles vorschriftsmäßig besetzt waren, konnte nicht festgestellt werden, da das russische Zugbegleitpersonal sich nicht gemeldet hatte. Anschuldigungen gegen den Fahrdienstleiter und den Weichenwärter erwiesen sich als haltlos. Sie waren gemeinsam mit dem russischen Lokpersonal des U 17 verhaftet worden, konnten aber gegenüber den Sowjets nachweisen, weder den Auftrag für die Einfahrt des Zuges gegeben, noch das Einfahrtsignal gezogen zu haben. Der Weichenwärter konnte sich dabei auf den mit ihm diensttuenden russischen Weichenwärter berufen. Beide wurden am nächsten Tag ‚von den russischen Behörden‘ wieder entlassen. ... Der Unfall führte zu einer scharfen Reaktion des Stellvertreters des Oberbefehlshabers der SMAD gegenüber den eigenen Eisenbahntruppen. Mit Befehl Nr. 17 verbot Armeegeneral Sokolowski den Zugverkehr bei der Deutschen Reichsbahn unter Leitung von Sowjetpersonal, ordnete die Übergabe der sich bei den sowjetischen Eisenbahnabteilungen befindlichen Lokomotiven und den für den Betrieb bestimmten Strecken der deutschen Eisenbahnen an und rügte den Kommandeur der 1. Garde-Eisenbahnbrigade wegen fehlender und mangelhafter Kontrolle der Arbeit seiner Brigade.“

Bahnbetriebsunfälle, von denen die Sowjetarmee betroffen war, gab es trotz aller Vorkehrungen immer wieder. Wie Eisenbahner Georg Kulecki (†) im Gespräch rekapituliert, explodierte im August 1945 in Berlin-Schöneweide das Ablaufstellwerk Sws, weil aus einem entgleisten Kesselwagen Kraftstoff in die Heizungsanlage geflossen war. Nachdem das Stellwerk wieder nutzbar war, fuhr ein russischer Lokführer seinen mit Kohle beladenen Güterzug in die Einfahrgruppe ein, ignorierte

das Gleissperrsignal und die vom Stellwerkswärter gegebenen Haltsignale und gelangte in die Richtungsgruppe, in der es zur Auffahrt mit abgestellten Güterwagen kam. Lokführer und Stellwerkswärter wurden verhaftet und vor ein russisches Gericht gestellt. In der Verhandlung wurde nur russisch gesprochen. Der deutsche Stellwerkswärter bestätigte, dass der russische Lokführer seine Haltsignale ignoriert hatte und wurde mit „gutt, deutscher Kamerad“ freigesprochen.

Alle regulären Militärreisezüge zwischen der UdSSR und der DDR passierten die Grenzstadt an der Oder. Bei der Einfahrt des D 17103 (Brest – Erfurt) entgleisten am 15. August 1975 Zuglok Pt 47-87 aus Poznań und der erste Wagen; die Staatssicherheit und die NVA ermittelten. Gefährlich war es am 18. Juni 1983 auf dem Frankfurter Personenbahnhof, als um 9.25 Uhr wegen eines defekten Steuerventils ein mit Munition der Sowjetarmee beladener Güterwagen in Brand geriet und explodierte; der Bahnhof war bis gegen 18 Uhr gesperrt. Am 16. September 1987 fuhr auf dem Bahnhof Oderbrücke wegen falscher Weichenstellung der Güterzug 47417 auf den auf Gleis 7 stehenden und mit Militärlastkraftwagen der Sowjetarmee beladenen 47407 auf.



Wegen falscher Weichenstellung passierte am 16. September 1987 in Frankfurt-Oderbrücke, dem Grenzgüterbahnhof, dieser Unfall eines mit Militärfahrzeugen bestückten Güterzuges.

Die „Planwirtschaft“ der Sowjetarmee

Die sozialistischen Staaten brüsteten sich mit ihren Planungen fast bis ins kleinste Detail für den Aufbau des (nie erreichten) Sozialismus. Im Militärtransportwesen war das nicht anders. Nach Maßgabe der DDR-Führung und ihrer parteipolitisch bestimmenden Kräfte waren aus den einstigen Gegnern Freunde geworden. Kontakte beschränkten sich jedoch auf offizielle Anlässe (im Rahmen der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft) sowie auf die Führung beider Armeen. Die Sowjets schotteten ihre Soldaten von den DDR-Bürgern weitgehend ab. Zwar werden militärische Angaben in jedem Land geheim gehalten, doch bestand seitens der Sowjetarmee stets ein Misstrauen gegenüber der DDR und der Nationalen Volksarmee (NVA). Wenn nur irgend möglich, unterlief die Sowjetarmee geschlossene Vereinbarungen oder Festlegungen im möglichen Rahmen. Sie ließ sich von den Deutschen nicht in die Karten schauen und nutzte die Macht des Siegers aus. Selbst die Stationierung der sowjetischen SS-20-Raketen (mit möglichem Atomsprengkopf) Mitte der achtziger Jahre soll – erzählt man sich in militärischen Kreisen – gegen den Willen der DDR und selbst von Erich Honecker geschehen sein. Dafür sollte die DDR Elektroenergie liefern (für Funkmessdienste, Steuerung der Raketenbasen und deren Pumpstationen, neue Unterkünfte usw.): Das hätte den Neubau eines weiteren Großkraftwerkes bedingt, für das es nicht mal einen Planansatz gab (deshalb und wegen der steigenden Ölpreise begann damals die verstärkte Braunkohleförderung).

Bei der DR bestanden seit 24. Dezember 1954 entsprechend einer Vereinbarung zwischen dem damaligen Ministerium für Eisenbahnwesen (MfE) und dem Ministerium des Inneren (MdI) im MfE, in den Reichsbahndirektionen und Reichsbahnämtern Büros des Ministers, des Präsidenten und des Amtsvorstandes, in denen der Militärverkehr koordiniert und die Verteidigungsfähigkeit der DR (Zivilverteidigung, militärische Vorhaben der Leistungs- und Lieferverordnung, kurz LVO-Vorhaben genannt) ausgebaut wurden. Alle Anforderungen der Woso der Sowjetarmee und der ab 1. März 1953 arbeitsfähigen Transportabteilungen (TA), seit 1969 bezeichnet als Eisenbahntransportkommandantur (der NVA), liefen über diese Büros, die später in Hauptabteilungen I (in den Reichsbahnämtern in Abteilung I) und ab 1. Juli 1986 in Hauptabteilung bzw. Abteilung für Spezielle Transport- und Bauaufgaben (HA STBA) umbenannt wurden.

Bis Mitte der siebziger Jahre bestellte das Militärtransportwesen (MTW) der Sowjetarmee seine Transporte meistens kurzfristig je nach militärischer oder politischer Notwendigkeit bei der DR; eine Planung gab es noch nicht. Erst mit einem Beschluss des Nationalen Verteidigungsrates (NVR) der DDR vom 18. November 1976 wurde die Sowjetarmee – wie auch die NVA – verpflichtet, Jahres- und Monatsplanungen abzuliefern. Der Chef des MTW der NVA und der Erste Stellvertreter des Oberkommandierenden der Westgruppe der Streitkräfte der UdSSR (wie sie zeitweilig genannt wurde) übergaben im Dezember eines jeden Jahres ihre Transportanforderungen für das folgende Jahr dem Minister für Ver-



Der Chef Militärtransportwesen im Ministerium für Nationale Verteidigung, Generalmajor Dr. Siegfried Gräfe, an seinem Schreibtisch (Januar 1981). 1928 geboren, begann er 1942 als Reichsbahn-Jugendhelfer und war 1950 Fahrdienstleiter.

kehrswesen der DDR. Doch konnte er nicht immer selbständig entscheiden, weil es sich um Anforderungen oder Zeiträume handelte, mit denen das Verkehrswesen der DDR überfordert wurde. Folglich legte er seine Empfehlung dem Vorsitzenden des Nationalen Verteidigungsrates (NVR) Erich Honecker vor, zugleich Vorsitzender des Staatsrates. Für geplante Konzentrierte Transportbewegungen (KTB) gab der Minister für Verkehrswesen, vertreten durch die HA I bzw. STBA, den Hinweis, diese „zeitlich und räumlich“ zwischen beiden Armeen „abzustimmen und möglichst 21 Tage vor Beginn über Umfang und Ver- und Entladeräume zu informieren, damit nachteilige Auswirkungen auf die Erfüllung volkswirtschaftlicher Transportaufgaben weitestgehend vermieden werden können“.

Transportplanung und Bezahlung

Wie wurden die Planungen kommuniziert? Auskunft gibt Reinhard Malcherek, der ab Anfang der Achtzigerjahre dem Stab für Militärverkehre in der Betriebsleitung bei der DR-Generaldirektion (Hauptabteilung I) angehörte:

„Monatlich fand beim Staatssekretär im MfV der DDR eine Koordinierungsberatung mit der Sowjetarmee und der NVA statt. Von Seiten der DR nahmen die Hauptabteilung I und Vertreter der Hauptdispatcherleitung (Hdl) teil, später Hauptstab für die operative Betriebsleitung der DR (HBL DR). Die Sowjetarmee übergab in einer Matrix, welche Wagengattungen, wieviel Züge zwischen den einzelnen Bezirken geplant

8. Militärreiseverkehr der Sowjets



Die Frankfurter 03 – einige mit Altbaukesseln – waren die letzten Dampflokomotiven, die sowjetische Militärreizezüge planmäßig beförderten, wie die 03 2021 den nach Erfurt fahrenden D 1092 bis Jüterbog, hier am 10. Oktober 1975 zwischen Berlin-Grünauer Kreuz und Flughafen Schönefeld.

Abschied in Erfurt: Die Fahrtrichtungsanzeiger verraten bereits DB-Look. Am Dm 38 945 stellt ein Oberführer die Gepäcktrolleys zusammen (26. Juni 1992).



Vom Zentralstellwerk Genshagener Heide am Berliner Außenring (erhöht im unteren Vordergrund) aus gesehen: D 1092 von Frankfurt (Oder) nach Erfurt, geführt von 118 319 des Bw Jüterbog, fuhr über die 270-Grad-Kurve vom BAR auf die Anhalter Bahn nach Süden (September 1975).



Ministerium für Verkehrswesen
Stellvertreter des Ministers und
Erster Stellvertreter des GD
der Deutschen Reichsbahn

Berlin, den 14.4.1977
HRL II-221-2 Bfri 45/77
31 269
21 1450/77

Minister für Verkehrswesen
- Genosse Arndt -

Werte Genosse Minister !

Bezugnehmend auf das FS Nr. 138 von MFS Moskau - Genossen Minister
Pawlowski - von 28.3.77 gebe ich folgende Stellungnahme ab:

1. Ebbe in durchgehendem Verkehr Brest - Frankfurt/O - Erfurt
Auf der Anfang des Jahres 1977 stattgefundenen Endabstimmung der
Reisezugfahrpläne der I. Gruppe der ODSHd-Mitgliedsbahnen wurde von
den Vertretern der sowjetischen Staatsbahnen der Antrag gestellt,
die Züge Brest - Erfurt - Brest zu beschleunigen.
Für D 1192 Brest - Erfurt wurde in Zusammenarbeit mit der FKP eine
frühere Fahrplanlage für die Übernahme in Frankfurt/O konzipiert.
Die neue Ankunftszeit in Erfurt Hbf konnte von 22.13 Uhr auf 19.35
Uhr festgelegt werden. Die Reisezeit des Zuges verlängert sich
trotzdem gegenüber dem derzeitig laufenden Fahrplan (771 Minuten)
im Sommerfahrplan 1977 um 19 Minuten (790 Minuten).
Diese Reisezeitverlängerung resultiert hauptsächlich aus Betriebs-
halten auf Bahnhöfen der Rbd Erfurt, da keine frühere Einfahr-
möglichkeit in Erfurt Hbf besteht.

2. Gegenrichtung Erfurt - Frankfurt/O - Brest - Zug D 1193 -
Auf der gleichen Beratung wurde als weitere Änderung eine spätere
Abfahrt des D 1193 (Erfurt Hbf ab gegen 10.00 Uhr) beantragt.
Die verantwortlichen Mitarbeiter des MIV (MGLDR) konnten eine sol-
che Fahrplanlage nicht umfassend bestätigen, da sich daraus erheb-
liche negative Auswirkungen auf den Berufsverkehr in Raum Halle,
Bitterfeld und Wolfen ergeben hätten.
Von den Vertretern der sowjetischen Eisenbahnen wurde die für den
Sommerfahrplan 1977 konzipierte Lage des D 1193 (Erfurt Hbf ab
9.11 Uhr) akzeptiert. Die derzeitige Abfahrtszeit des Zuges liegt
bei 9.15 Uhr.
Ich habe Aufträge erteilt, zu jedem Fahrplanwechsel die Durchfüh-
rung dieses Zuges vorrangig und mit optimalen Reisezeiten zu kon-
zipieren und abzurechnen.

3. Laufweg der Ebbe D 1192/1193
Der Laufweg der Ebbe wird einerseits durch die Verkehrshalte in
Fürsteneulde, Jüterbog, Dessau, Halle und Sangerhausen sowie ander-
erseits durch die Abhängigkeiten auf Grund der Ladungsüberschrei-
tung der Wagen bestimmt.
Aus der beiliegenden Übersicht bitte ich das Lademaß der DR (rot)
sowie die Fahrzeugsbegrenzungslinie 1-WI der Wagen sowjetischer
Bauart (grün) zu entnehmen.

Folgender Laufweg ergibt sich für diese Ebbe:
Frankfurt/O - Jüterbog (Kopfmachen) - Luckenwalde - Beelitz Heil-
stätten - Barby (Kopfmachen) - Dessau - Bitterfeld - Halle - San-
gerhausen - Artern - Erfurt.

Auf Grund dieses Laufweges sowie durch die technische Beschaffen-
heit der Wagen (niedrige Mbr - zulässige Hg nur 100 km/h) ergeben
sich die langen Reisezeiten für diese Züge.



Unterwegs von Halle ins Mansfelder Land dieselt 118 738
(ex V 180 338) des Bw Frankfurt (O) mit rund 650 Tonnen
Last des D 1192 bei Helfta auf Eisleben zu (21. Juni 1987).

Unterrichtungen auf Ministerebene. Nachdem Experten
der SŽD und DR die sie berührenden Reisezugfahrpläne
auf ihrer jährlichen Konferenz für den Sommerfahrplan
1977 ausgebreitet, beraten und abgestimmt haben, muss
das Ergebnis an höherer Stelle in Moskau Missmut erzeugt
haben. Der Minister für Verkehrswesen der UdSSR, Iwan
Pawlowski, beschwerte sich offenbar über die verlängerte
Fahrzeit des Erfurter Militärzugaars D 1192/1193. Die
Stellungnahme seitens der (D)DR formulierte der stellver-
tretende Minister für Verkehrswesen, Dr. Heinz Schmidt
(Foto siehe Seite 182), seinem Minister Otto Arndt vor.

Jüterbogger V 180 bzw. 118 bespannten über 25 Jahre
das Russenzugpaar Frankfurt (Oder) - Erfurt, so sehr
auch die Laufwege variierten. Dessau wurde dabei kaum
ausgelassen, wie am 20. Juli 1981 mit der remotorisierten
118 709 (ex V 180 309) vor dem D 1192.

