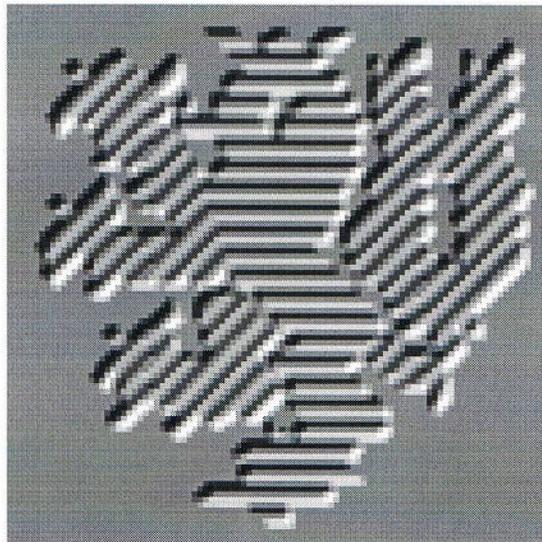


Exkursionsbericht

Dresden / Prag

09. bis 16. Oktober 1997



Bergische Universität
Gesamthochschule Wuppertal

Lehr- und Forschungsgebiet
„Öffentliche Verkehrs- und Transportsysteme - Nahverkehr in Europa“
Univ.-Prof. Dr. Carmen Hass-Klau

Inhalt

Inhalt	2
Teilnehmer	3
<hr/>	
Anreise	4
<hr/>	
Dresdner Verkehrsbetriebe AG	5
Betriebshof Gorbitz und Hauptwerkstatt	9
<hr/>	
Die Dresdner Bergbahnen	11
Ausflug in die sächsische Schweiz	13
<hr/>	
Ausflug ins Osterzgebirge	14
<hr/>	
Verkehrsverbund Oberelbe	16
Eisenbahntechnisches Betriebslabor der TU Dresden	17
<hr/>	
Besuch der Stadtverwaltung Dresden	18
Rollende Landstraße	20
<hr/>	
CKD/Tatra	22
Prag	24
<hr/>	
Hauptwerkstatt der Prager Verkehrsbetriebe	25
Dresdner Abende	26
Rückfahrt	28
<hr/>	
Impressionen	29
<hr/>	

Impressum

Exkursionsbericht der Studienfahrt des Lehr- und Forschungsgebietes „Öffentliche Verkehrs- und Transportsysteme - Nahverkehr in Europa“ im Oktober 1997 nach Dresden und Prag.

Verfasser:

Zusammenstellung, Layout:

Herausgeber:

Die Autoren sind unter den entsprechenden Beiträgen vermerkt

Christoph Groneck, Marcel Roquette

Bergische Universität - Gesamthochschule Wuppertal

Teilnehmer

Volker Albrecht
Rainer Binninger
Martin Bregulla
Kristine Brosch
Christoph Groneck
Marc Grundke
Christoph Hellwig
Regina Mahlo
Henrik Mücher
Jörg Müller
Mike Pitschka
Marcel Roquette
Alexander Schnapp
Klaus Teske
Marc Steinmetz
Andreas Wolf

Begleiter

Univ.-Prof. Dr. Carmen Hass-Klau
Dipl.-Ing. Ulrich Csernak
Dipl.-Ing. Mathias Marschall



Gruppe der Exkursionsteilnehmer mit Studenten aus Dresden

Anreise

Donnerstag, 9. Oktober 97, 8.40 Uhr, Wuppertal Hbf

Vollzählig und gespannt stehen wir auf dem Bahnsteig und erwarten unseren Intercity nach Dresden. Aber nicht alles ist eitel Sonnenschein an diesem Morgen, vor allem das Wetter nicht. Es regnet in Strömen.

ca. 12.35 Uhr, Magdeburg Hbf

Ein siebenminütiger Stopp lädt zu einem breiten Freizeitangebot ein: Telefonieren, Bahnhofsbesichtigung oder ein gemütlicher Stadtbummel. Vieles ist drin in diesen sieben Minuten in Magdeburg, aber nicht alles.

15.33 Uhr, Dresden Hbf

In der Schule hatte ich schon einiges über das Kontinentalklima gehört, aber jetzt überrascht es mich doch. Als wir in Dresden ankommen, ist es sonnig und warm.

ca. 16.00 Uhr, Maternistraße

Wir beziehen das Jugendgästehaus Dresden. Von außen ein ziemlich grauer Plattenbau, von innen auch. Trotzdem fühlen wir uns wohl und genießen die Nähe zur Innenstadt und zum Aldi im WorldTradeCenter.

ca. 18.00 Uhr, Theaterplatz

Dresden ist seltsam. Die Altstadt ist neu und die Neustadt alt. Jetzt sind wir aber in der alten Altstadt und schauen uns unter fachkundiger Leitung Mathias Marschalls die wichtigsten Sehenswürdigkeiten wie Zwinger, Semperoper und Brühlsche Terrassen an. Doch auch für die gilt: Sind gar nicht alt, sondern nach Dresdens Zerstörung im 2. Weltkrieg erst wieder neu aufgebaut worden.

ca. 20.00 Uhr, Maxstraße

Zu unserem Tagesausklang in einer wirklich urgemütlichen Kneipe bekommen wir Verstärkung von Professorin Hass-Klau. Uns geht's gut, und bei ausgezeichnetem Essen und Trinken führen wir erste Fachgespräche. Kleine Wermutstropfen sind die Regentropfen, die nun, einige Stunden nach uns, Dresden erreicht haben.

ca. 0.00 Uhr, Maternistraße

Wir putzen uns die Zähne und gehen müde aber glücklich zu Bett.

Volker Albrecht

Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG)

Unser erster Programmpunkt war der Besuch der Dresdner Verkehrsbetriebe AG. Treffpunkt war zunächst der Postplatz, dort wurden wir von Dipl.-Ing. Ingo Wortmann und Dipl.-Volkswirt Andreas Hemmersbach vom Vorstand der DVB AG empfangen. Per Sonderwagen fuhren wir dann zum Verwaltungsgebäude am Betriebshof Trachenberge. Einem interessanten Informationsvortrag über das Verkehrsnetz, die Planungsvorstellungen (Fahrzeugbeschaffung, Beschleunigungsmaßnahmen, Netzausbau) und die Zukunftsperspektiven des Verkehrsbetriebes folgte die Besichtigung der zentralen Leitstelle. Im Folgenden soll ein Überblick über die aktuelle Situation, die Zukunftsplanung und die Philosophie der DVB AG gegeben werden.



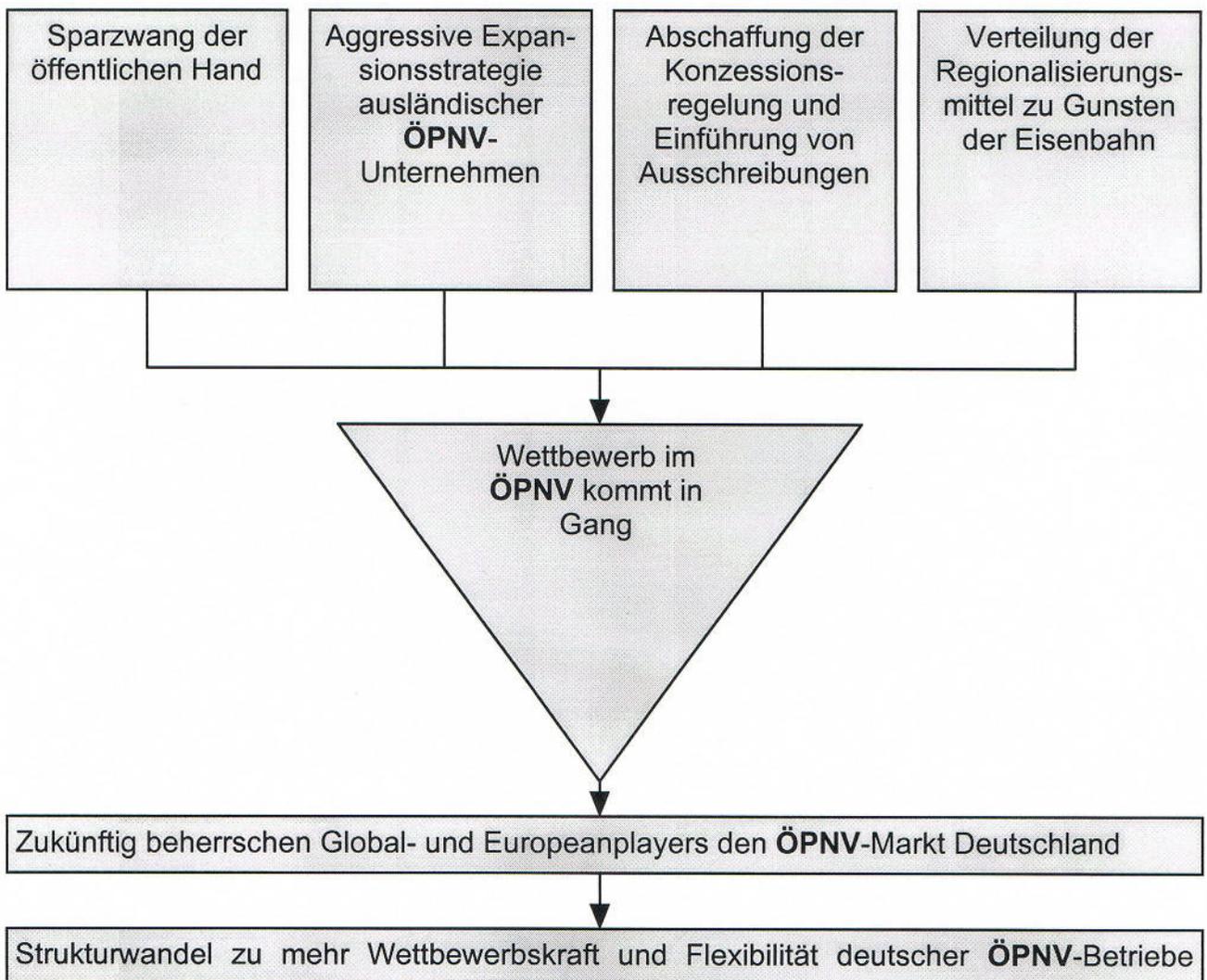
„Wir bereiten uns heute auf den Wettbewerb von morgen vor ...“

Die Liberalisierung der europäischen Märkte schreitet immer weiter voran und hat nun auch den öffentlichen Nahverkehr erreicht. Das bedeutet für Dresden, daß die Personenbeförderung mit Bussen und Bahnen mittelfristig von weltweiten Anbietern übernommen werden kann. Für englische, französische oder schwedische Unternehmen dürfte das aber kein leichtes Vorhaben sein. Denn die **DVB AG** macht sich fit für diesen Wettbewerb.

Geplant und gehandelt wird bei der **DVB AG** nur noch nach privatwirtschaftlichen Prinzipien. Nachfragegerechte Angebote werden entwickelt, die Attraktivität verbessert, mehr Service geboten und Kosten reduziert: die **DVB AG** als großer Anbieter einer Dienstleistung, der sich flexibel den Bedürfnissen der Fahrgäste anpaßt.

Das wirtschaftliche Ergebnis sowie die Wettbewerbsfähigkeit der **DVB AG** wurde auch durch die wirtschaftliche Tätigkeit ihrer Tochtergesellschaften beeinflusst. Im einzelnen sind dies die VerkehrsConsult Dresden Hamburg, die Tochter TAETER-Tours GmbH sowie die 1996 gegründete Dresdener Verkehrsservicegesellschaft mbH.

Das ÖPNV-Konzept:



„Zug um Zug besser werden ...“

Wichtige Investitionsobjekte waren wie schon in den vergangenen Jahren die Erneuerung der Infrastruktur und der Fahrzeuge. Zwei Ziele wurden durch diese Maßnahmen verfolgt.

1. Es ist nur mit besserer Technik möglich, den Wartungsaufwand und die Ausfallrate deutlich zu verringern. Auf lange Sicht bedeutet das eine beträchtliche Reduzierung von Betriebskosten.
2. Die DVB AG kann auch trotz dieser Einsparungen die Attraktivität von Bussen und Bahnen erhöhen.

Beides zusammen führt zu einer wesentlichen Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses. Nur dadurch ist die DVB in der Lage, ihre Position im Wettbewerb mit dem Individualverkehr zu halten oder sogar zu verbessern. Besonders aus diesem Grund haben Investitionen nach wie vor eine so zentrale Bedeutung in der Unternehmenspolitik der **DVB AG**.

Und weil die **DVB** bei diesen Bemühungen große Fortschritte gemacht hat, lassen sich diese mittlerweile auch nicht mehr übersehen:

- Für die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs war die Beschaffung des Niederflurgelenktriebwagens **NGT 6 DD** die zentrale Investitionsmaßnahme der **DVB AG**. 1996 wurden 16 dieser in Bautzen gefertigten Fahrzeuge in Betrieb genommen. Ab April 1996 konnten zuerst die Fahrgäste der Linie 1 zwischen Tolkewitz und Leutewitz die Vorzüge des neuen DVB-Flaggschiffes erleben. Im Dezember 1996 kamen die Stadtbahnwagen dann auch auf der Linie 7 zwischen Gorbitz und Weixdorf zum Einsatz. Die Beschaffung der Fahrzeuge wird auch künftig fortgesetzt. Bis 1999 werden insgesamt 83 Niederflurwagen auf Dresdens Gleisen rollen.
- Zentrales Projekt zur Effizienzsteigerung in der Fahrzeuginstandhaltung und -stationierung war die Inbetriebnahme des Betriebshofes Gorbitz bei gleichzeitiger Aufgabe der Objekte Waltherstraße und Naußlitz. Fast 40 % der täglich im Netz der **DVB AG** verkehrenden Straßenbahnzüge werden seit dem Fahrplanwechsel 1996 vom Betriebshof Gorbitz aus zum Einsatz gebracht. Hinsichtlich der Werkstattzuordnung sind sogar knapp 65 % aller Straßenbahnen in Gorbitz beheimatet. Dies erforderte eine völlige Neugestaltung der Fahrzeugumläufe.
- 1996 lief der Neuaufbau von Tatra-Wagen aus. 15 dieser Fahrzeuge wurden 1996 einer kompletten Rekonstruktion unterzogen, weitere 31 Wagen mit einer TV8-Steuerung zur Stromrückspeisung ausgerüstet. Die **DVB AG** verfügt nunmehr über 242 neu aufgebaute Tatra-Wagen.

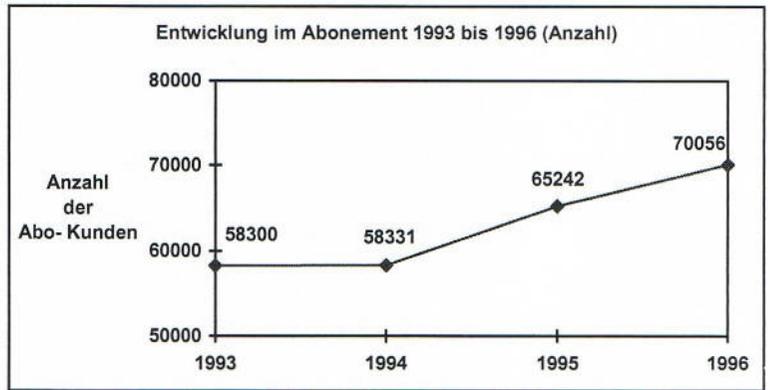
Unternehmensdaten	1996
Eigenkapital (Mio. DM)	307
Anlagevermögen (Mio. DM)	410
Bilanzsumme (Mio. DM)	502
Umsatzerlöse (Mio. DM)	116
Mitarbeiter	2276
Auszubildende	120
Leistungen	
Beförderte Personen (Mio.)	139
Nutzwagenkilometer (Mio.)	43
Personenkilometer (Mio.)	672
Anlagen	
Stadtlinien (Anzahl)	
Straßenbahn	16
Bus	26
Streckenlängen in km	
Straßenbahn	130
Bus	195
Haltestellen (Anzahl)	
Straßenbahn	192
Bus	299
Gemeinsame	66
Fahrzeuge (Anzahl)	
Straßenbahn	538
Bus	155
Bergbahnen	4
Elbfähren	7

- Auch in die Gleisstruktur wurde auf hohem Niveau investiert. So wurde die Gleisstrasse auf der Großen Meißner Straße / Köpckestraße grundlegend saniert und mit einem lärmdämmenden Rasengleis versehen. Rasengleise sollen als Standard für den zukünftigen Gleisausbau gelten.
- Weiterhin konnten einige Teilmaßnahmen im Rahmen des Pilotprojektes Linie 2 fertiggestellt werden.

„ ... wie unsere Kunden immer wieder kommen.“

Die **DVB AG** verläßt sich lieber auf nachfragegerechte Angebote zu vernünftigen Preisen und einen ausgezeichneten Kundendienst.

Wie wirkungsvoll das ist, konnte die **DVB AG** auch 1996 wieder beweisen. Trotz Preiserhöhungen sind die Dresdner gleichermaßen bei den Verkehrsbetrieben eingestiegen. Ein Teil von ihnen hat sogar noch mehr Treue bewiesen: sie sind Stammkunden bei ihnen geworden. So etwas wird von der **DVB AG** natürlich gewürdigt. Immer



öfters hieß es deshalb: „Willkommen im Club“. Einmal im Abo-Club genießt man hier Vorteile, wie Rabatte für Theaterkarten, Dampfer- oder Stadtrundfahrten. Außerdem bekommt man mit der Monatskarte noch aktuelle Neuigkeiten über die **DVB AG** zugeschickt. Alle anderen, die diese Information noch nicht nach Hause bekommen, erhalten sie trotzdem aus erster Hand. Dazu muß man nur in eines der vier Servicecentren gehen. Hier findet man Broschüren, Fahrpläne und fachkundiges Personal, das alle Fragen gern beantwortet.

Mit 139 Mio. beförderten Personen bewegen sich die Fahrgastzahlen der **DVB AG** auf einem unverändert hohem Niveau. Täglich nutzen rund 400.000 Fahrgäste Bus und Bahn.

Fahrgeldeinnahmen nach Fahrausweisarten	1996 (Tsd. DM)
Einzelfahrausweise	5070,4
Mehrfahrtenausweise	19801,9
Tageskarten	3706,0
Familienkarten	1047,9
Wochenkarten	2862,1
Monatskarten	15465,4
ABO-Karten	30525,1
Halbjahres- und Jahreskarten	2903,9
Semesterticket	3063,5
Sonstige Fahrausweise	93,0

Die Umsatzerlöse des Jahres 1996 lagen um 11,5 % höher als im Vorjahr. Durch die Fahrpreisanpassungen konnten 7 Mio. DM zusätzlich erzielt werden, der Ertrag je Fahrgast stieg auf 0,80 DM (einschließlich Abgeltungs- und Erstattungszahlungen).

Die Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen nach Fahrausweisen (Tabelle) verdeutlicht den Trend zum Kauf der attraktiven ABO-, Halbjahres- und Jahreskarten. Auch das Semesterticket wurde im Jahresdurchschnitt von 22.400 Studenten rege genutzt.

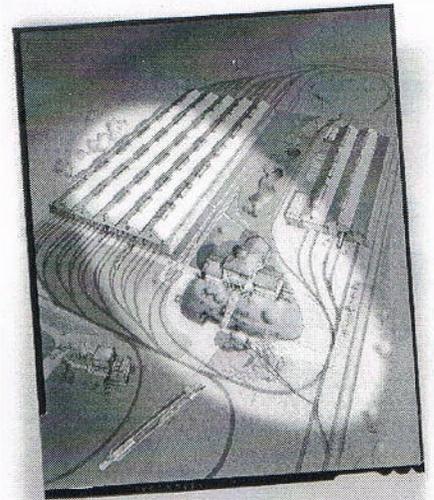
Christoph Hellwig

Betriebshof Gorbitz und Hauptwerkstatt

Nach dem Besuch des Verwaltungsgebäudes der DVB AG erreichten wir gegen Mittag den im Juni 1996 in Betrieb genommenen Betriebshof Gorbitz. Dort angekommen, ging es zunächst in die Betriebskantine, wo wir zum Mittagessen eingeladen waren.

Nächster Programmpunkt war dann gegen 13.00 Uhr die Besichtigung der Werkstatt des Betriebshofs, wo wir von Herrn Ötz, dem stellvertretenden Werkstattleiter empfangen wurden. In der Werkstatt werden Wartungsarbeiten und kleinere Reparaturarbeiten an den hier beheimateten Straßenbahnfahrzeugen (184 Tatra-Triebwagen, 64 Tatra-Beiwagen sowie 35 Niederflur-Gelenktriebwagen) durchgeführt. Die Wartungsintervalle beim modernen Stadtbahnwagen gehen über kleinere Wartungen in jedem Monat über größere quartalsweise durchgeführte Wartungen bis hin zur großen Untersuchung,

welche zweimal jährlich durchgeführt wird. Bei den Tatra-Wagen hingegen wird wöchentlich eine Untersuchung auf der Grube vorgenommen, nach 10.000 km werden sie für ca. 8 Stunden vollständig gewartet. Nebenbei bemerkt sei, daß hier auch Vandalismusschäden beseitigt werden, was die Verkehrsbetriebe jährlich ca. 1 Millionen DM kostet. Da die Wagen tagsüber möglichst im Einsatz sein sollen, beginnt die Hauptarbeitszeit um 19.00 Uhr. Gearbeitet wird an allen sieben Tagen der Woche.



Beim weiterem Rundgang durch die Werkstatt wurde uns die Durchführung einzelner Wartungsschritte näher erläutert. Auf dem Dachstand, welcher mit einem Sicherheitssystem zum Abschalten der Oberleitung ausgerüstet ist, konnten wir unter anderem die Infrarotbaken des RBL-Systems erkennen, welches jedem Fahrzeug eine eigene Adresse gibt und bei entsprechenden Ampelschaltungen dafür sorgt, daß es Vorrang vor dem MIV bekommt. Außerdem wurde ein neues Fahrzeug von unten betrachtet, wozu wir uns aufgrund der begrenzten Anzahl von Helmen in zwei Gruppen aufteilen mußten. Die Verstellbarkeit der Helmgrößen erwies sich bei der Übergabe als sehr sinnvoll.

Bei dem neuen Fahrzeug handelte es sich um ein in Kooperation vieler Firmen gebautes Fahrzeug, bei dem unter anderem die Drehgestelle von DUEWAG und der Wagenkasten von DWA Bautzen kommen. Es leistet 97 kW pro Antriebseinheit bei einer Spannung von 600 Volt und wird von den produzierenden Firmen vor Ort abgenommen. Angeliefert wurde es nachts mit einem Tieflader.

Interessant war auch die Unterflurprofiliermaschine (UPM), die mit modernster Fräßtechnik 8 Räder in der Stunde direkt am Fahrzeug auf ein Grenzmaß von 510 mm Durchmesser bringen kann und somit für eine Einstiegshöhe von 300 mm sorgt, sowie der Besander, der die Fahrzeuge nach Bedarf mit dem für das Bremsen und Anfahren benötigtem Sand auffüllt.

An der Waschanlage vorbei kamen wir in die klimatisierte Halle, in der alle Fahrzeuge ein letztes Mal kontrolliert und beschildert werden. Die Klimatisierung der Halle wurde aufgrund der empfindlichen Elektronik der Tatra-Fahrzeuge geschaffen. Dadurch entstand jedoch ein neues Problem, denn jetzt bildet sich bei sehr kaltem Wetter Tauwasser an den Ankern der Motoren, was im Winter zur Vereisung des Motors führen kann.

Hier stand nun ein moderner Stadtbahnwagen für uns bereit, mit dem die Fahrt weiter zur Hauptwerkstatt Tolkewitz ging.

Zur Überraschung aller hieß es jetzt: Selberfahren!

So machte unsere Gruppe die Erfahrung, daß man auch bei Fahrten mit dem ÖPNV richtig Mut braucht. Einige Exkursionsteilnehmer konnten außerdem am eigenen Leibe spüren, wie schnell solche Fahrzeuge zum Stillstand kommen, wenn eine Schnellbremsung ausgelöst wird bzw. was passiert, wenn man sich bei einer solchen nicht richtig festhält.

Gegen 16.00 Uhr erreichten wir dann aber schließlich doch unverletzt die Hauptwerkstatt Tolkewitz, wo wir von Herrn Weich, dem Leiter der Werkstatt, in Empfang genommen und durch den Gebäudekomplex geführt wurden. Alle größeren Reparaturen wie Unfallschäden und größere Vandalismusschäden, deren Behebung eine Standzeit bis zu einem halben Tag verursacht, werden hier ausgeführt.



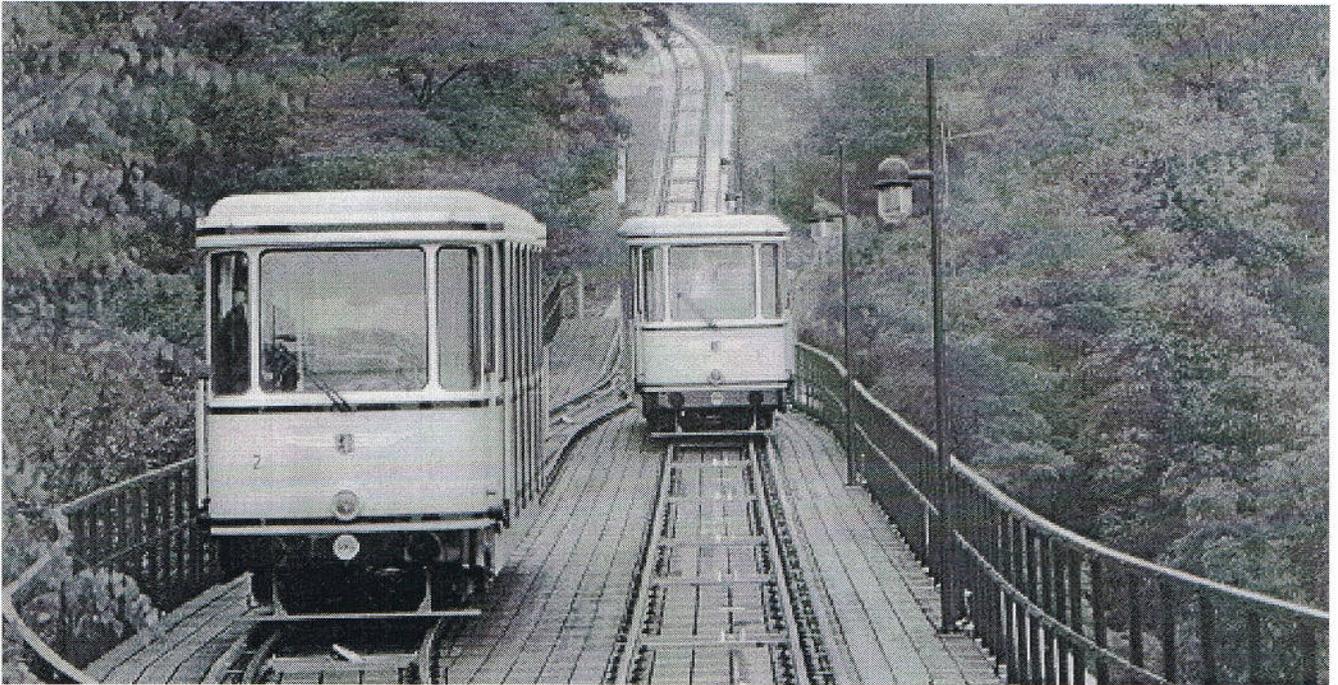
Der Betrieb, in dem heute noch 160 Mitarbeiter beschäftigt sind, ist so ausgelegt, daß in ihm alles selber hergestellt werden konnte. Unter anderem sind hier eine Schlosserei, eine Schreinerei, eine Schmiede sowie eine Spritzkabine untergebracht. Von uralten Raderhitzungsanlagen und alten Schmiedefeuern bis hin zu modernsten Werkzeugmaschinen ist alles in Betrieb, anzutreffen sind auch Motoren aller Altersstufen. Eine große Anzahl von Drehgestellen für die Tatra-Fahrzeuge befinden sich in der Drehgestellwerkstatt, was

auch seine Berechtigung hat, da die tschechische Herstellerfirma bis heute Schwierigkeiten bei der Lieferung von Ersatzteilen hat. Zu den Drehgestellen sei bemerkt, daß sie über keine Primärfederung verfügen und die Schienen teilweise extrem belasten, was zu einem hohem Verschleiß an den Gleiskörpern führt.

Gegen 16.50 Uhr endete der Besuch in der Werkstatt und der Tag fand seinen Ausklang im „Ball- und Brauhaus Watzke“, wo wir bei einem (oder mehreren) guten Bier mit weiteren Vertretern der DVB ins Gespräch kamen. Das Brauhaus ist im bayrischen Look aufgemacht, man konnte zünftig essen und ein kräftiges naturtrübes Bier trinken. Als Spezialität gab es Festbier, das nur zu dieser Zeit gebraut wurde. Die Stimmung war so gut, daß sich der Aufbruch immer weiter nach hinten schob, letztlich wurde erst gegen ein Uhr in der Nacht aufgebrochen. Am Rendez-Vous-Punkt Postplatz wurde dann schließlich mit Erstaunen die Anzahl der Straßenbahnfahrzeuge registriert, welche in der Nacht noch unterwegs sind. Einige testeten das Nachtleben in Dresden-Neustadt.

Marc Steinmetz

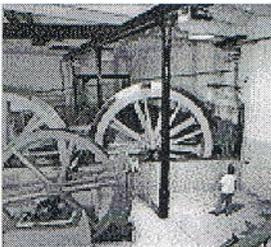
Die Dresdner Bergbahnen



Die Standseilbahn

Als erste von den beiden Bergbahnen in Dresden-Loschwitz stand die Standseilbahn zum Weißen Hirsch auf dem Programm. Die 547 m lange Strecke wurde am 26.10.1895 mit einer Spurweite von 1 Meter eröffnet und überwindet einen Höhenunterschied von 94 Metern bei einer max. Steigung von 29 %.

Sie funktioniert wie alle Standseilbahnen nach dem Berg- und Talfahrtprinzip mit zwei über ein Seil verbundenen Wagen, die auf einer eingleisigen Strecke mit einer Ausweiche in Streckenmitte immer zeitgleich jeweils auf- oder abwärts fahren. Im Maschinenhaus unter der Bergstation wird das Seil über zwei mächtige 4 m große Treibräder umgelenkt und angetrieben. Dies geschah zunächst mit einer Dampfmaschine, später dann bis heute elektrisch.



Es gibt für Standseilbahnen zwei Antriebssysteme, zum einen über ein Treibrad, wie hier in Dresden zu sehen, oder aber ohne Zuführung von jeglicher Motorleistung nur über die Schwerkraft mit Hilfe von Wassertanks. Hierbei zieht der talwärts fahrende Wagen mit seinen an der Bergstation gefüllten Wassertanks während der Talfahrt den bergwärts fahrenden Wagen mit leeren Tanks zur Bergstation hinauf. Dieses seltene System wird bei der Nerobergbahn in Wiesbaden angewendet (Exkursion Frühjahr '98?). Bei beiden Systemen können die Wagen jedoch bei Gefahr eigenständig auch auf der Strecke unabhängig vom Seilantrieb bremsen.

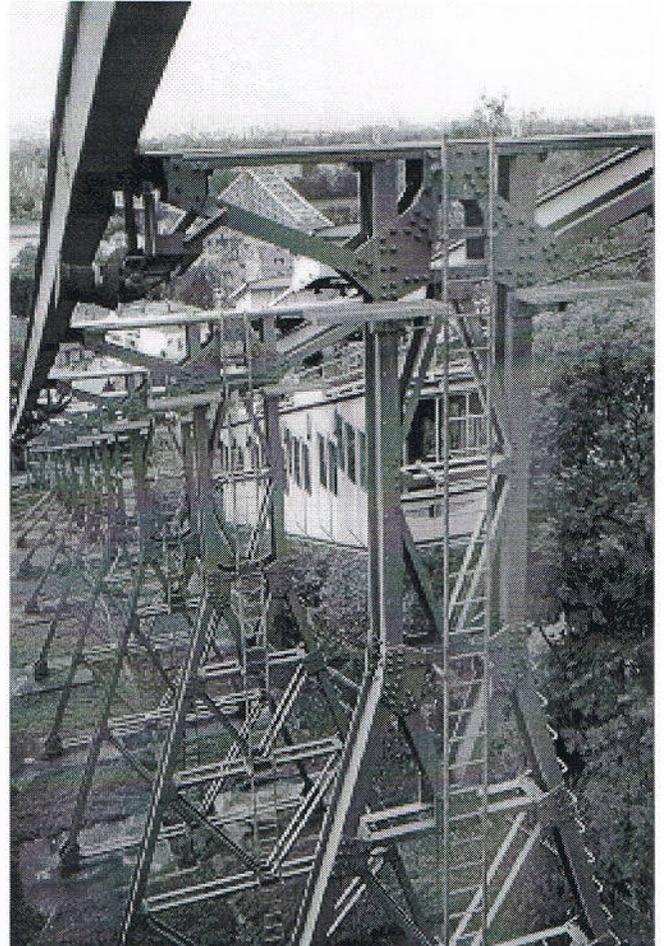
Die Standseilbahn gilt als technisches Denkmal und ist auch heute ein vielbenutztes öffentliches Nahverkehrsmittel der Dresdner Verkehrsbetriebe AG. 1993/94 wurde die Bahn einer umfassenden Rekonstruktion unterzogen. Man brachte die Technik auf den neusten Stand, versuchte jedoch erfolgreich, die Anlage im wesentlichen originalgetreu zu erhalten.

Die Bergstation wurde restauriert und mit einem gläsernen Bedienungstand ausgerüstet. Ein völlig neues Gesicht erhielt die Talstation mit einer transparenten Überdachung. Auch wurden die beiden 96 m und 54 m langen Tunnels und das 102 m lange Gerüstviadukt von Grund auf saniert und neue, größere Wagen beschafft.

Die Schwebbahn

Sie ist die jüngere der beiden Dresdner Bergbahnen, aber gleichzeitig die älteste Bergschwebbahn der Welt. Die Talstation liegt nur wenige Meter von der unteren Station der Standseilbahn entfernt.

Die Schwebbahn wurde am 6. Mai 1901 in Dienst gestellt und verbindet auf ihrer 274 Meter langen Strecke Dresden-Loschwitz mit Oberloschwitz und überwindet dabei einen Höhenunterschied von 84 Metern. Im Gegensatz zur benachbarten Standseilbahn hängen die Wagen an einem Traggerüst, welches aus 33 Stützen besteht. Sie ist wie die Wuppertaler Schwebbahn nach dem gleichen Patent des Kölner Ingenieur Eugen Langen entworfen und konstruiert worden, also nach dem Prinzip einer Einschienenhängebahn. Das Traggerüst als charakteristisches Bauelement der Schwebbahn ist als Nietkonstruktion ausgelegt. Die Stützen sind in Mittellage zur Trasse angeordnet. Auf diesen Stützen ruhen die Fahrschienenträger. Die Stütze Nr. 24 (bergwärts gesehen) ist die Feststütze. Die anderen 32 sind als Pendelstützen ausgelegt, um die durch Temperaturdifferenzen auftretenden Längenänderungen auszugleichen. Die Bahn hat eine max. Steigung von 39,9 % und eine Fahrzeit von 2,5 Minuten.

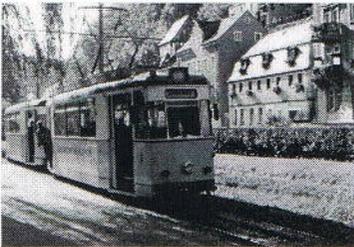


Wegen erheblicher bautechnischer Mängel wurde die Bergschwebbahn 1984 aus Sicherheitsgründen stillgelegt. Nach langjährigen Rekonstruktionsarbeiten, die einem völligen Neubau des Traggerüsts gleichkamen, wurde die Bahn 1991 wiedereröffnet.

Marc Grundke, Alexander Schnapp

Ausflug in die sächsische Schweiz

Nachdem wir am Samstagvormittag die beiden Dresdner Bergbahnen besucht hatten, stand für den Nachmittag ein Ausflug in die Sächsische Schweiz auf dem Programm. Die Teilnahme an dieser Tour war den Studenten freigestellt, fast alle waren mit von der Partie. Vom Körnerplatz, unweit der Talstationen der Bergbahnen, fuhren wir mit einem Ikarus-Gelenkbus der Linie 61 zum Haltepunkt Strehlen, wo wir in einen S-Bahnzug der Linie S 1 umstiegen. Die Bahnfahrt ins Elbsandsteingebirge entlang der Elbe konnten wir aus der oberen Etage eines Doppelstockwagens genießen. In Bad Schandau hieß es: „Aussteigen!“ Mit einer kleinen Personenfähre setzten wir zum anderen Ufer der Elbe über und machten uns auf den Weg in den Ort, zur Abfahrtsstelle der Kirnitzschtalbahn.



Der Wagenpark der meterspurigen Kirnitzschtalbahn besteht aus zweiachsigen Gotha-Straßenbahntrieb- und -beiwagen, ein Zweiwagenzug stand an der Endstelle bereit, wo wir im Beiwagen Platz nahmen. Mit einem Ruck setzte sich die Bahn pünktlich in Bewegung und rollte anschließend über die eingleisige Strecke in der Seitenlage einer Straße Richtung Lichtenhainer Wasserfall. Auf der Fahrt dorthin fanden zwei Zugkreuzungen statt, wobei die

Sicherung der einzelnen Streckenabschnitte noch immer mittels Stab geschieht. Eine der Ausweichstellen liegt direkt neben dem Betriebshof der Kirnitzschtalbahn, dessen Wagenhalle mit einem Solarzellendach ausgestattet ist, mit dem ca. 30 % des Energiebedarfs der Bahn gedeckt werden.

Von der Endstation am Lichtenhainer Wasserfall wanderten wir dann zunächst zum Neuen Wildenstein hinauf, wo ein mächtiger Fels eine Höhle bildet, die den Namen „Kuhstall“ trägt. Vom Kuhstall aus führt eine schmale, eiserne Treppe, „Himmelsleiter“ genannt, durch eine enge Felsspalte hinauf auf das Dach der Höhle. Von dort hatte man eine gute Sicht auf die umliegende Landschaft. Anschließend verließen wir die Felsen des Neuen Wildensteins und stiegen über Treppen und Leitern hinab Richtung Kleiner Winterberg. In zügigem Marsch(all)tempo ging es durch die Wälder der Sächsischen Schweiz und dann im Zickzack die Serpentina hinauf zum Kleinen Winterberg. Dort bieten die Felsen eine massive Aussichtsplattform, die einen herrlichen Rundblick über die beeindruckende Landschaft des Elbsandsteingebirges ermöglicht. Nach einer kleinen Rast ging es weiter nördlich des Großen Winterberges vorbei nach Schmilka, wo wir zur Stärkung in ein wohnliches Restaurant-Café einkehrten.

Nach schmackhafter Mahlzeit machten wir uns dann auf den Weg zur Elbfähre, mit der wir zum Haltepunkt Schmilka-Hirschmühle übersetzten. Ein S-Bahnzug der Linie S1 brachte uns dann nach Pirna; dort stiegen wir aus, um mit einem Schienenbus über die Nebenstrecke nach Arnsdorf zu fahren. Doch bei der Ausfahrt aus Pirna machte sich schon bald bemerkbar, daß der zweiteilige Schienenbus uns offenbar nicht verkraftete: jedenfalls kam er über den ersten Gang nicht hinaus. Da auch ein spontaner Reparaturversuch bei geöffneter Bodenplatte fehlschlug, fuhren wir im Rückwärtsgang zurück an den Bahnsteig. Dort warteten wir dann einige Minuten auf Ersatz. Mit einem funktionstüchtigen Solo-Triebwagen ging es dann mit einiger Verspätung über die holprige Nebenbahn via Pirna-Copitz, Lohmen, Dürrröhrsdorf (kein Druckfehler) und Dittersbach nach Arnsdorf. Mit der S 2 bewältigten wir schließlich das letzte Stück von Arnsdorf bis Dresden-Mitte.

Andreas Wolf

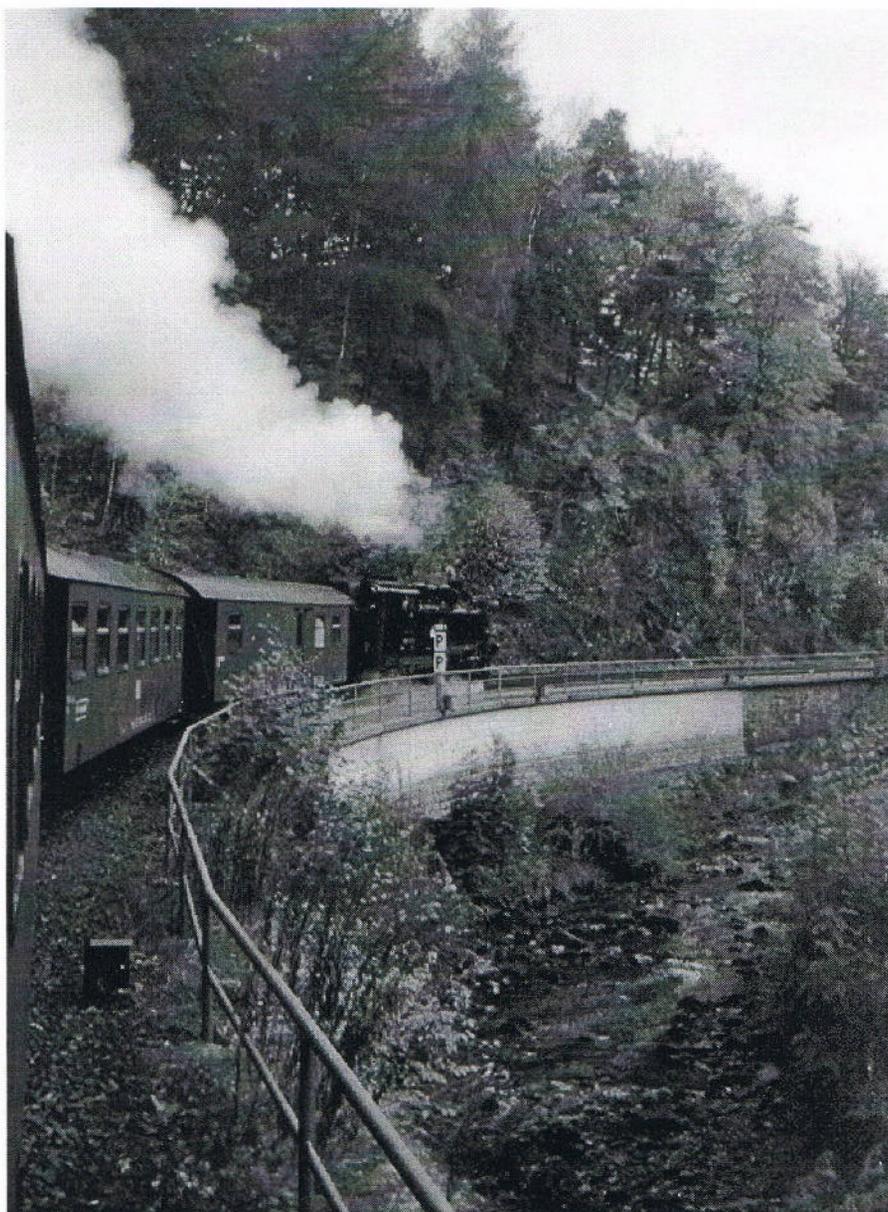
Ausflug ins Osterzgebirge

Fahrt mit der Weißeritztalbahn und Wanderung nach Altenberg

Nach einem späten Frühstück absolvierte ein Teil der Studenten eine Schnell-Besichtigung des Verkehrsmuseums bzw. einen Altstadtbummel mit Besuch von Schloß und Frauenkirche.

Ab Mittag stand dann die Fahrt mit der Weißeritztalbahn und eine Wanderung im Osterzgebirge auf dem Programm. Zunächst ging es mit der S-Bahn von Dresden Hauptbahnhof über Plauen, Freital-Potschappel, Freital-Deuben nach Freital-Hainsberg. Hier stiegen wir in die Schmalspurbahn nach Kipsdorf um.

Die Strecke wurde 1881-1883 erbaut, wobei 1882 das Teilstück bis Schmiedeberg in Betrieb genommen wurde. Dieser Teil wurde auch für den Güterverkehr genutzt. 1883 erfolgte die Eröffnung des letzten Teilstücks für den Kurbetrieb nach Kipsdorf. Heute sind 8 Dampflokomotiven der Baureihen 9973-76 (Erst-Baujahr 1928 / Einheitslok), 9977-79 (Erst-Baujahr 1952 / DR Neubaulok) sowie 1 sächsische IV K (Erst-Baujahr 1914 / ehemals 991608) im Betrieb. 4 weitere Dampflokomotiven stehen in Freital-Hainsberg zur Verfügung.



Die Spurweite der Bahn beträgt 750 mm. Der Betrieb erfolgt auf einer Streckenlänge von 26,3 km eingleisig, wobei eine Höhendifferenz von 350 m mit einer maximale Steigung von 1:28,8 überwunden werden muß.

Es gibt 34 Brücken und 13 Bahnhöfe oder Haltepunkte (Coßmannsdorf, Rabenau, Spechtritz, Seifersdorf, Malter, Dippoldiswalde, Ulberndorf, Obercarsdorf, Schmiedeberg-Naundorf, Schmiedeberg, Buschmühle) zwischen den Endstationen Freital-Hainsberg und dem Kurort Kipsdorf.

Die Deutsche Bahn AG wirbt mit der Parole: *Durchs wilde Tal der Weißeritz*, auf Grund der landschaftlich reizvollen Streckenführung durch den nahezu unbesiedelten Rabenauer- bzw. Spechtritzgrund. Diese erste Hälfte der Strecke windet sich in einem engen, mit Laubwald bewachsenen Tal, durch das die Weißeritz in einem sehr felsigen Bachbett fließt. Die Landschaft wurde schon von Ludwig Richter als Motiv für seine Bilder genutzt. Da bei unserer Fahrt teilweise die Sonne schien, konnten wir die malerische Herbstfärbung des Laubwaldes genießen.

Im weiteren Verlauf fährt die Bahn am Ufer der Talsperre Malter (Camping- und Wassersportnutzung) nach Dippoldiswalde (Kreisstadt), wo bei der Bergfahrt die Zeit bis zum Eintreffen des Gegenzugs zum Wassertanken genutzt wird. Ab Dippoldiswalde verkehrt der Zug parallel zur B 170.

Im letzten Teil der Strecke gibt es einen eindrucksvollen Viadukt, der auf einer Länge von 200 m über die Häuser von Schmiedetal führt. Nach einer Fahrzeit von 1 Stunde und 30 Minuten wird Kipsdorf erreicht. Zur Zeit verkehrt die Bahn im Zweistundentakt. Da sie jedoch Defizite einfährt, ist der Betrieb durch die DB nur noch bis zum 23.05.1998 vorgesehen. Es liegt die Bewerbung eines Eisenbahnverkehrsunternehmens vor, das den Erhalt der Bahn gewährleisten will, die Rahmenbedingungen für eine evtl. Privatisierung der Strecke sind aber noch nicht festgelegt.

Ab Kipsdorf erfolgte der Aufstieg auf die Höhen des Osterzgebirges (600-900 Höhenmeter) auf Schusters Rappen. Dort war es so kalt, daß man jeden Augenblick mit den ersten Schneefällen rechnete. Stattdessen begann es zu regnen. Das Gebiet wurde vom 15. bis 19. Jahrhundert für den Bergbau genutzt. Heute erinnert unter anderem noch die Silberstraße an diesen Teil der Vergangenheit. Anfang dieses Jahrhunderts erfolgte jedoch eine Umstellung der Wirtschaft auf den Fremdenverkehr, da sich die Gegend durch ein heilsames Reizklima und eine eindrucksvolle Landschaft auszeichnet.

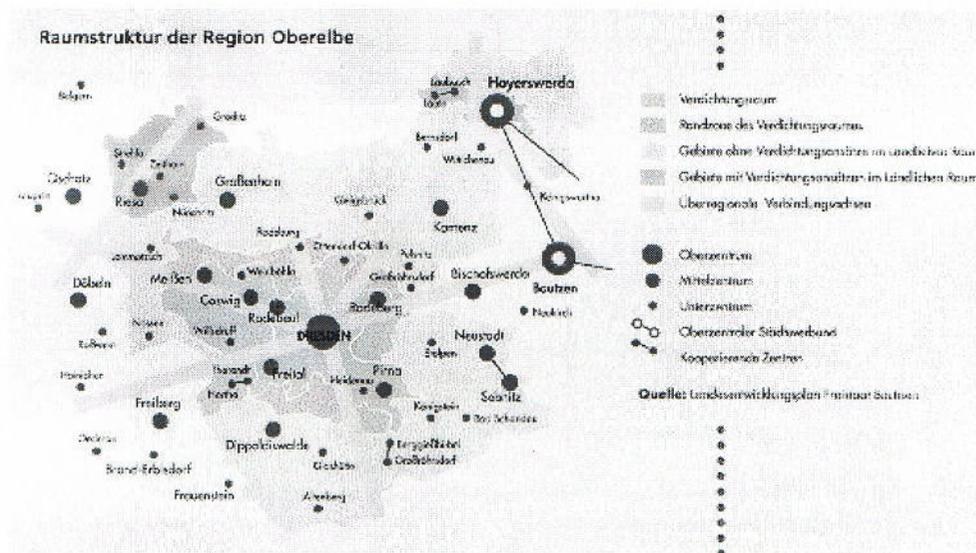
In Schellerhau wurde die Dorfkirche mit Malereien aus dem 17. Jahrhundert besichtigt. Danach erfolgte der Aufstieg durch eine Hochmoorlandschaft auf den Kahleberg, wo man das Mittelgebirgs Panorama mit dem Ausblick auf den Böhmerwald und die Sächsische Schweiz genießen kann. Getrübt wird der Ausblick durch den schlechten Zustand des dortigen Baumbestandes, durch Renaturierung mit Kiefern wird das Waldsterben der letzten Jahre noch nicht ausgeglichen. Die Wanderung endete in Altenberg, wo es ein Wintersportgebiet inklusive Bobbahn gibt. Da das Osterzgebirge Naherholungsgebiet für die Region Dresden/Meißen ist, sind die Wege sehr gut ausgezeichnet und angeblich sogar für Rollstuhlfahrer geeignet. Tatsächlich endete der Marsch aber schon für einige Studenten am Rande ihrer Konditionsgrenze, andere entschlossen sich (unfreiwillig) dazu, den Wald auf eigene Faust zu erkunden. Nach einer kleinen Aufwärmphase mit Imbiß im Dorfgasthaus, erfolgte dann schließlich die Rückkehr mit der Regionalbahn (Altenberg ab 18:30) über Glashütte und Heidenau (Umstieg in S-Bahn) nach Dresden Hbf (an 20:02). Der Tag endete mit einem gemütlichen Ausklang im Brauhaus Watzke.

Alternativ hat nur ein Student der Exkursionsgruppe die Möglichkeit der freien Auswahl des Tagesprogramms genutzt und die Semperoper besichtigt.

Kristine Brosch

Verkehrsverbund Oberelbe

Montag vormittag wurde uns durch Herrn Ringat der Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe vorgestellt. Herr Ringat ist dort Geschäftsführer. Der Verkehrsverbund Oberelbe befindet sich in einer Vorbereitungsphase und startet offiziell im Mai 1998. Das Gebiet des Verbundes umfaßt die Städte und Kreise Dresden, Kamenz, Riesa-Großenhain, Meißen-Radebeul, Weißeritzkreis und Hoyerswerda. In dieser Region leben 1.2 Mio. Menschen auf einem Gebiet von 4000 km². In diesem Gebiet liegen 3300 Haltestellen und Bahnhöfe. 50% der Verkehrsleistung werden in Dresden erbracht.



Die Ziele des Verbundes sind die Sicherung der Finanzen, ein integrierter Verkehr, regionale Standort-sicherung und der Erhalt und die kontinuierliche Entwicklung des ÖPNV. Ein Problem hierbei ist, daß der Trend zur Motorisierung in Sachsen ähnlich hoch ist wie in den

alten Bundesländern. Nach der Wende war der ÖPNV-Anteil am Modal Split auf 17% gefallen. Inzwischen liegt er wieder bei 30%. Für zusätzliche Probleme sorgt die Stadtfucht aus Dresden heraus. Wohnten bisher alle sozialen Schichten in den gleichen Gebieten, ziehen jetzt die Personen, für die es möglich ist, ins Umland. Dadurch verliert Dresden eine erhebliche Zahl an Einwohnern.

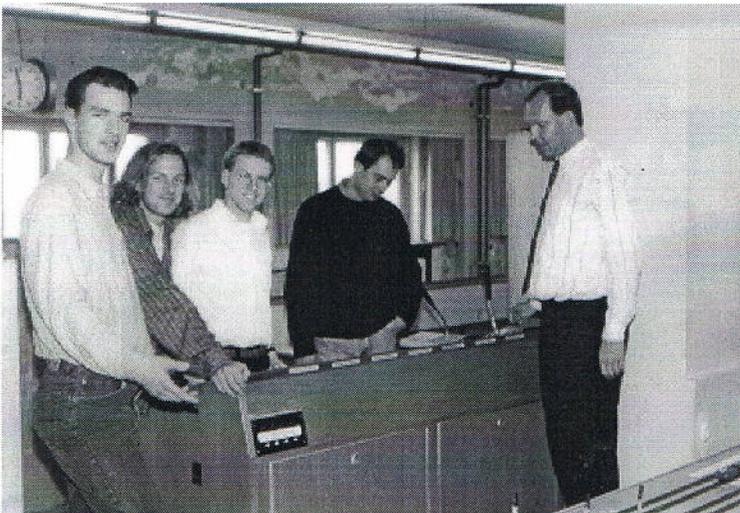
Ein weiteres Ziel des Verbundes ist es, einen einheitlichen Fahrplan, Fahrschein und Fahrpreis zu gewährleisten. Dieses gilt sowohl für den Stadtverkehr, den Regionalverkehr, den SPNV und die Sonderverkehrsmittel wie Fähren und Bergbahnen. Es wird einen Flächenzonentarif geben, der überschaubar und akzeptabel für die Kunden sowie leicht für die Verkehrsunternehmen zu handhaben ist. Dieser soll keine Erhöhung der Betriebskostenzuschüsse mit sich bringen und einen einheitlichen Zugang zum ÖPNV gewährleisten.

Im Verkehrsverbund Oberelbe wird auch am Nahverkehrsplan mitgearbeitet. Dieser stellt den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs dar. Er ist Handlungsempfehlung für die kurz- und mittelfristige Entwicklung des ÖPNV, Grundlage für die Angebotsplanung, Entscheidungs-basis für Haushaltsplanungen der Gebiets-körperschaften und er findet Berücksichtigung bei der Erteilung von Liniengenehmigungen. Das Finanzierungskonzept des Nahverkehrsplans soll die Frage beantworten, was der ÖPNV kostet. Da der Wettbewerb nicht verzerrt werden soll, muß es anonym bleiben. Es soll Trends aufzeigen und Handlungsanweisung zur Aufwandkostensenkung sein.

Rainer Binnering

Eisenbahntechnisches Betriebslabor

Am Montag um 14.15 Uhr begrüßte uns Herr Dr. Bär in den Räumen des eisenbahntechnischen Betriebslabors (ETBL) der TU Dresden, Fakultät „Friederich List“. Er stellte uns die zehn Fakultäten der TU, insbesondere den Universitätsstudiengang der Verkehrswissenschaften, die zugehörigen Studienrichtungen sowie Studienschwerpunkte vor.



Das ETBL, welches jetzt zum Institut für Verkehrssystemtechnik gehört, besteht seit 1963. Die Anlage in einem 80 x 10 m großen Raum ist eine möglichst exakte Nachbildung systemtechnischer Komponenten des Eisenbahnbetriebes. Im Maßstab 1:87 (H0) gebaut, besitzt sie jedoch einen Längenmaßstab von 1:200, Bedienungshandlungen, Umstellvorgänge, Zug- und Rangierfahrten können im Zeitmaßstab 1:1 durchgeführt werden. Es sind insgesamt eine Streckenlänge von 380 m (das entspricht einer Länge von 76

km), sieben Bahnhöfe, Original-Bedieneinrichtungen der Bahn für Weichen und Signale, eine Zugüberwachung und zwei Einsatzmöglichkeiten für Betriebsüberwacher vorhanden. Die Stellwerke der sieben Bahnhöfe haben unterschiedliche Techniken, es gibt ein mechanisches, zwei elektromechanische, ein elektronisches und drei Gleisbildstellwerke. Durch die 1963 entwickelte elektromechanische Steuerung der Triebfahrzeuge wird ein fahrdynamisch exaktes Fahrverhalten ermöglicht. Zugrundegelegt wurde hierzu ein Triebfahrzeug der Baureihe 142, welches einen Zug mit einer Masse von 600 t und einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bewegt.

Aufgeteilt ist die Anlage in eine eingleisige und zwei zweigleisige Strecken, eine der zweigleisigen Strecken ist digital gesteuert. Hier ist das Fahren mit linienförmiger Zugbeeinflussung (LZB) und außerdem maßstabsgerechte Fahrdynamik, die problemlos auf verschiedene Lokbaureihen und Zugmassen angepaßt werden kann, möglich. Der Fahrzeugsteuerrechner für die Gesamtanlage berechnet die Sollgeschwindigkeiten der bis zu vierzig Züge und gibt Fahrbefehle aus, dafür stehen technische Daten der Triebfahrzeuge, Zugmassen, Streckendatei (aktualisiert) und punktförmige Positionsmeldung der Züge für die Korrektur des Fahrverhaltens zur Verfügung.

Nachdem wir über die technischen Daten des ETBL informiert waren, wurden wir mit den Stellwerken vertrautgemacht.

Um 15.45 verteilten wir uns dann auf die Stellwerke und versuchten uns im fahrplanmäßigen Zugbetrieb, nach einer Stunde mußten wir jedoch aus zeitlichen Gründen leider abrechnen.

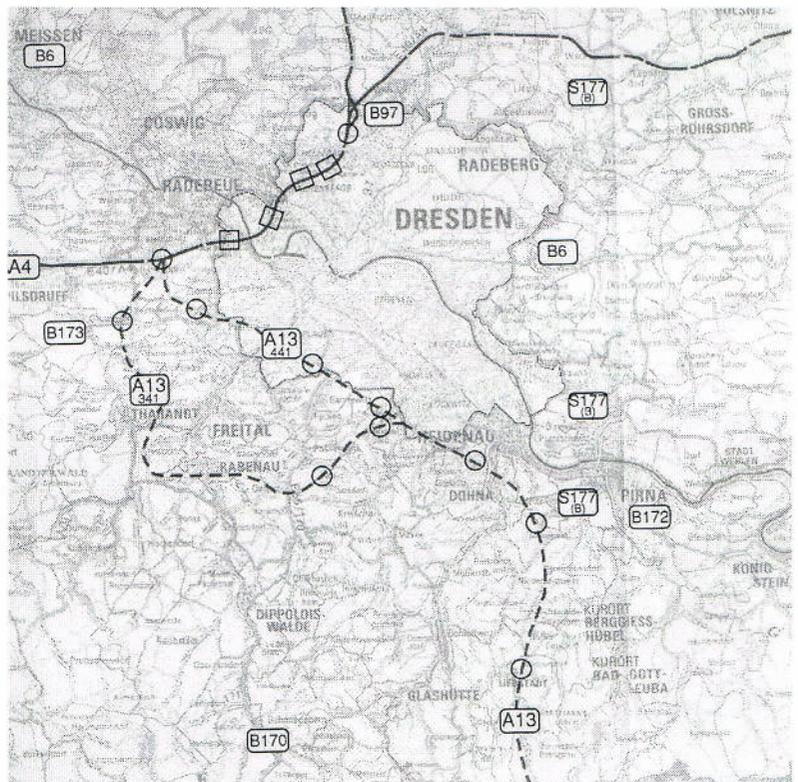
Jörg Müller

Besuch der Stadtverwaltung Dresden

Abteilung Verkehrsplanung; Herren Dr. Mohaupt und Thiel

Als erstes wurde eine kurze Einführung in den Bereich der Verkehrsplanung in Dresden gegeben. Die **allgemeine Stadt- und Verkehrsstruktur** Dresdens wurde im wesentlichen als mit viel Grün durchzogen und mit weit ausgedehnten Elb-Auen charakterisiert. Wesentlicher Verkehrsträger ist die Eisenbahn. Entlang der Strecken hat sich eine Reihe von Gewerbe angesiedelt, das den Gütertransport via Bahn förderte. Heutzutage sind aber viele Gewerbebetriebe in die Stadtrandlage gezogen, da einige Gewerbeflächen Altlasten aufwiesen. Diese freigewordenen Gewerbeflächen werden mittlerweile aber vermehrt wieder nutzbar gemacht. Schwachstellen des Verkehrs sind vor allem in der Innenstadt die Straßenbahnen; die Elbquerungen sind zu gering dimensioniert. Der Flughafen Dresdens weist eine mögliche Kapazität für 4 Mio. Reisende pro Jahr auf, bei zur Zeit 2 Mio. Reisenden pro Jahr. Den Flughafen will man in Zukunft besser an das ÖPNV- sowie Regionalnetz anschließen. Das Angebot an Parkplätzen im Innenstadtring beträgt zur Zeit ca. 17.000 bis 20.000 Parkplätze; es wird allerdings nur zu ca. 50 % genutzt. Über ein "Park and Ride"-Angebot wird zur Zeit verhandelt. Ein Reisebusleitsystem, wie es z.B. in Salzburg existiert, wurde bereits ausgeschildert, leider funktioniert das System nicht, da die Busse nicht den Leitpfeilen folgen, sondern mitten im Innenstadtbereich ihr Fahrzeug parken.

Ein aktuelles Ziel der Dresdner Verkehrsplanung ist der Bau einer **neuen BAB (A 17)**, die das bestehende Netz mit den Autobahnen A 4 und A 13 erweitert. Die neue Strecke soll von Dresden nach Prag führen, insbesondere den Innenstadtbereich entlasten und den Transit-Schwerlastverkehr aufnehmen. In der Planungsphase hat man zunächst alle möglichen Linien und Korridore untersucht. In einem Bürgerbegehren wurde mit 68,5 %-iger Mehrheit entschieden, den Bau in Stadtnähe und nicht in Randlage durchzuführen. Dies hat den Vorteil, daß der Verkehr auf den örtlichen Durchgangsstraßen reduziert werden kann. Die geplante Streckenführung bedeutet auch den Bau von 3 Tunneln, die insgesamt ca. 3 km lang sind. Das erste Teilstück bis zur A 4 (etwa 45 km) soll über 1 Mrd. DM kosten. Eine mögliche private Finanzierung ist momentan im Gespräch. Die Frage eines Studenten, ob die sog. "Rollende Landstraße" zwischen Dresden und Lovosice denn dann noch weiter bestehen bleiben soll, wurde negiert.



Die Errichtung *einer weiteren Elbbrücke*, zur Entlastung der bestehenden, stellt eine weitere Planungsidee dar. Die sog. "**Waldschlößchenbrücke**" soll nördlich des Stadtteiles Johannstadt erbaut werden. Sie soll von der Waldschlößchenstraße bis zur Fetscherstraße

reichen. Gedacht ist sie als Entlastung der übrigen Brücken und als gute Verbindung des Südens mit den Industriegebieten im Norden ohne die Innenstadt durchqueren zu müssen. Neben einigen bautechnischen bzw. tragwerkstechnischen Problemen standen vor allem ökologische und umweltspezifische Aspekte und Forderungen im Vordergrund. Wesentlichster Punkt sind hier zu viele Umbauten im Elbauenbereich. Die Brücke soll keine überregionale Verkehrsverbindung darstellen.

Es gibt zwei Planungsvarianten zum Bau der Brücke:

Die erste beinhaltet plangleiche Anschlußpunkte an die Alt- und Neustädter Elbseite mit einer neuen Straßenbahn-Verbindung in Nord-Süd-Richtung. Der ÖPNV soll vom MIV durch einen besonderen Bahnkörper deutlich getrennt werden. Nachteil dieser Variante ist bei einem Verkehrsaufkommen von ungefähr 30.000 bis 35.000 Fahrzeugen pro Tag die Wirkung ähnlich eines "Nadelöhrs". Außerdem sind die Kreuzungspunkte aufgrund der Topographie schwierig zu planen. In der 2. Variante soll der Brückenverkehr im nördlichen Teil (Bautzener Straße) untertunnelt werden mit einer Unterquerung des Verkehrs entlang des Käthe-Kollwitz-Ufers. Nachteil dieser Variante ist die nur über Rampenbauwerke mögliche Zuführung des Verkehrs. Einen ganzen Tunnel kann man nicht ausführen, da die Querstraßenanbindung somit nicht möglich und die Steigung des Tunnels zu groß für Schienenfahrzeuge wäre. Die Baukosten liegen bei diesem Projekt bei etwa 248 Mio. DM (insgesamt). Davon entfallen ca. 75 Mio. DM auf die Errichtung der Brücke und ca. 66 Mio. DM auf den Bau des Tunnels. Die Kosten sollen zu 60 % mit IV-Geldern und zu 40 % mit ÖPNV-Geldern finanziert werden. Die Bauzeit soll drei Jahre betragen, von 2000 bis 2003.

Marcel Roquette



Rollende Landstraße (RoLa)

Herr Berger von der Firma Kombiverkehr Deutschland erklärte den Teilnehmern der Exkursion Sinn, Zweck und Funktionsweise der Rollende Landstraße (RoLa). Ort des Vortrages war das RoLa-Terminal Dresden-Friedrichstadt.

Die Firma Kombiverkehr Deutschland besteht aus einem Konsortium von Spediteuren und der DB AG und gliedert sich in zwei Geschäftsbereiche. Der größere Geschäftsbereich ist der Umschlag von Containern und Wechselbrücken, dies wird als nichtbegleiteter Verkehr bezeichnet. Da bei der RoLa, dem zweiten Bereich, die Zugmaschine und der LKW-Fahrer im Zug mitfahren, gilt diese als begleiteter Verkehr. In Deutschland sind 6 RoLa Terminals vorhanden, es gibt keine innerdeutschen Verbindungen.

Entstehung der Verbindung Dresden - Lovosice

Der zunehmende Gütertransport auf der Straße von und nach Tschechien hat am Grenzübergang Zinnwald (E 55) zu Wartezeiten von bis zu 30 Stunden geführt, verursacht durch die starke Belastung der steilen Transitstraßen, insbesondere im Winter. Im Jahre 1995 führte man die RoLa Verbindung ein, seitdem werden 60 % des Verkehrs über die Schiene abgewickelt. Im letzten Jahr waren es 8800 LKWs, die Auslastung der Züge liegt damit bei 65 %. Hauptkunden der RoLa sind Spediteure aus Tschechien und Ungarn mit einem Anteil von 60 % der beförderten Fahrzeuge, der Anteil deutscher LKWs liegt bei 20 %.

Preisgestaltung

Eine einfache Fahrt kostet 100 DM, Hin- und Rückfahrt 170 DM. Kreditkarten werden akzeptiert, Reservierungen sind nicht möglich. Bei der Preisgestaltung wurden die Transportkosten der Spediteure aus den Oststaaten für den Transport von Dresden über Zinnwald nach Lovosice zu Grunde gelegt. Der Fahrpreis entspricht nicht den tatsächlichen Kosten. Der Fehlbetrag wird vom Freistaat Sachsen getragen. Diese Subventionen laufen bis zum Jahr 2002. Zu diesem Zeitpunkt soll die Autobahn Dresden - Prag fertig gestellt sein.

Betriebliche Aspekte

Von Montag bis Freitag verkehren 10 Zugpaare, am Wochenende 7, in der Regel wird im Zweistundentakt gefahren. Jeder Zug wird aus 23 Wagen gebildet und weist damit eine Länge von ca. 500 m auf. Dem Eigengewicht eines Güterwagens von 16 Tonnen steht eine Tragfähigkeit von 40 Tonnen gegenüber. Auf jedem der Spezialwagen ist Platz für einen Lastzug oder zwei Solo-LKWs.

Die Terminals liegen auf dem Schienenweg ca. 117 km auseinander, der Zug benötigt dafür 2 Std. 15 Min. Dazu kommt noch die Ladezeit, welche ca. 15 min. beträgt, außerdem müssen die LKWs ca. eine Stunde vor Ladeschluß am Bahnhof eintreffen. Alles in allem dauert so die ganze Abwicklung etwa 5 Std., einschließlich der Zollformalitäten und Entladung am Zielort.

Diese positive Entwicklung hat dazu geführt, daß die Wartezeit am Grenzübergang Zinnwald nur noch etwa 10 Std. beträgt.

Ein gut ausgebautes Leitsystem führt die LKWs von der Autobahn zum Terminal Dresden. Es liegt auf dem ehemaligen Güterbahnhof mit einer sehr großen Freiladestraße, wodurch genügend Warteflächen für die LKWs zur Verfügung stehen. Der LKW-Fahrer muß zunächst die Zollformalitäten erledigen, und es wird geprüft, ob das Fahrzeug für die RoLa geeignet ist. Natürlich darf der LKW nicht aus dem Lichtraumprofil herausragen, außerdem muß die Bodenfreiheit über 20 cm liegen, um ein Aufsetzen auf dem Eisenbahnwagen zu verhindern.

Das Fahrzeug fährt nun mit Schrittgeschwindigkeit auf den Eisenbahnwagen, anhand der angebrachten Markierungen erkennt der Fahrer die Halteposition. Mit Hilfe von Keilen werden die Antriebsachsen des LKWs gesichert. Anschließend begibt sich der Fahrer in den bereitgestellten Liegewagen, die Fahrzeit des Zuges gilt als Ruhezeit. Es können alle Arten von Waren transportiert werden.

Weiterfahrt nach Prag

Nach dem Besuch der Firma Kombiverkehr hatten wir noch Zeit, bis es am Nachmittag mit dem EC 177 Porta Bohemica nach Prag ging, welcher dort pünktlich am frühen Abend ankam. Am Bahnhof trafen wir nach einiger Wartezeit die Studenten der TU Dresden. Jeder Teilnehmer bekam zwei 24-Stundenkarten ausgehändigt. Nach mehrmaligem Umsteigen und einigen Irrwegen erreichten wir schließlich doch noch das Gästehaus der Universität Prag und bezogen die Unterkünfte. Herr Marschall erläuterte das Programm für den nächsten Tag, der Rest des inzwischen stark fortgeschrittenen Abends stand dann zur freien Verfügung.

Henrik Mücher



CKD/Tatra

Wer sich bereits intensiver mit dem Straßenbahnverkehrswesen in den Staaten des ehemaligen Ostblocks beschäftigt hat, dem wird die große Ähnlichkeit der dortigen Betriebe im Bereich des Wagenparks ein Begriff sein. Beim Besuch des Straßenbahnwerkes CKD (Tatra) in Prag gingen wir diesem Sachverhalt und der Frage „Wo kommen all die Tatra-Wagen her?“ nach.

Die Fahrt zum recht weit außerhalb liegenden Fabrikkomplex wurde per U-Bahn zurückgelegt. Im scharfen Kontrast zur wunderschönen Prager Altstadt stehen die hier vorhandenen, deprimierend riesigen Plattenbauviertel. Auch das CKD-Werk macht einen äußerlich recht tristen Eindruck.

Dort angekommen, wurde uns in einem im Foyer aufgestellten historischen Straßenbahnwagen zuerst eine Einführung in die Geschichte und Entwicklung des Werkes gegeben.

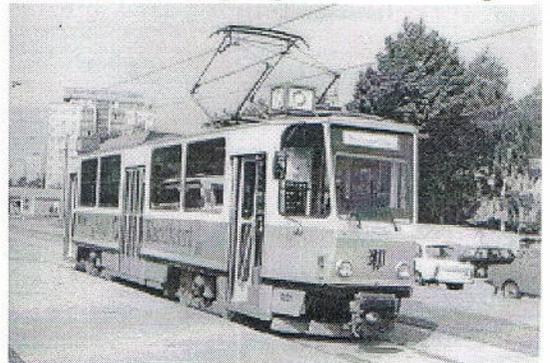


Ursprünglich in Familienbesitz, wurden früher Kupferprodukte hergestellt. 1852 begann die Fertigung von Eisenbahnwagen, alles in allem wurden 200.000 Stück gebaut, darunter auch Salonwagen für die königliche Familie der ehemaligen k.u.k. - Monarchie in Österreich-Ungarn. 1890 lief schließlich der Bau von Straßenbahnwagen an, die Fabrik nahm schon bald eine bedeutende Stellung in diesem Bereich ein. Nach dem zweiten Weltkrieg wurden die Produktions-

kapazitäten weiter ausgebaut, in den sechziger Jahren erfolgte dann, entsprechend den Leitgedanken der Staaten des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW), eine völlige Spezialisierung auf den Straßenbahnwagenbau. Gleichzeitig wurde die Produktion in anderen Ostblockstaaten zurückgefahren bzw. aufgegeben.

Weltweit gibt es heute etwa 340 Straßenbahnsysteme. Von diesen wurden 91 beliefert, davon 45 in der ehemaligen UdSSR und 19 in der ehemaligen DDR.

Mit einer Stückzahl von insgesamt um die 14.000 Fahrzeugen ist der Tatra-Wagen der meistgebaute Straßenbahntyp der Welt. Die höchste Jahresbauleistung lag bei 1003 Wagen, trotzdem konnte die Nachfrage nicht gedeckt werden. Daher wurde ein weiterer Ausbau des Werkes auf eine Kapazität von 1800 (!) Solowagen jährlich beschlossen. Mit der Eröffnung der neuen Produktionshallen zusammen fielen jedoch die großen politischen Umwälzungen in Osteuropa. Als Folge trat 1992/93 eine starke Absatzkrise auf, die zu einer drastischen Drosselung der Produktion und einer Verkleinerung des Personalbestandes von 2400 auf 800 Personen führte. Indes wurde erst 1996 der letzte Neubauabschnitt des Werkes fertiggestellt.



Die durch die Umstrukturierung des tschechischen Wirtschaftssystems hervorgerufenen Veränderungen führten zu der Erkenntnis, daß eine enge Spezialisierung nur auf den Bau von Straßenbahnwagen nicht mehr zu halten war. Daher wird neuerdings die Produktion anderer Güter (z.B. Container), die Kooperation mit deutschen Firmen (insb. AEG) und die Erschließung neuer Absatzmärkte vorangetrieben.

Während des anschließenden Rundganges durch die Produktionshallen konnten wir uns einen Eindruck vom Zustand des Werkes und vom Ablauf der Produktion machen. Im Gegensatz zum äußeren Bild machte das Innere einen überraschend modernen und funktionstüchtigen Eindruck. Demgegenüber stand jedoch die spürbar geringe Auslastung der Fertigungsanlagen.

Im Straßen- und Stadtbahnbereich werden zur Zeit Wagen u.a. für die Verkehrsbetriebe in Bremen, Jena, Manila und Belgrad gebaut. Außerdem befindet sich der Prototyp eines neuen Metro-Fahrzeuges für Prag in der Fertigung. Auf dieses Fahrzeug setzt CKD große Hoffnungen, da alle osteuropäischen Metro-Systeme aufgrund ihres russischen Ursprungs kompatibel sind und daher ein nicht zu unterschätzender Absatzmarkt vorhanden ist. Interesse besteht bereits in Warschau und Bratislava.

Besonderer Wert wird natürlich auch darauf gelegt, weiterhin die Prager Verkehrsbetriebe mit Straßenbahnwagen zu beliefern. Dort fahren immerhin etwa 1000 Wagen, welche teilweise schon ziemlich in die Jahre gekommen sind (Das Durchschnittsalter der Flotte liegt bei rund zwanzig Jahren). Nach der Ausdünnung des Netzes in den sechziger und siebziger Jahren infolge des Metro-Baus ist man sich inzwischen dem Wert der Straßenbahn, die auf einigen Linien Beförderungsleistungen von bis zu 15.000 Fahrgäste pro Stunde erbringt, bewußt.

Bei Standardwagen dauert die Fertigung momentan etwa ein halbes Jahr von der Bestellung bis zur Auslieferung. Der Preis für einen vierachsigen Standardwagen mit einer Motorleistung von 200 kW beträgt um die 8 Mio. Kronen (ca. 500.000 DM), der eines neueren achtachsigen Niederflurwagens (Leistung: 400 kW) 30 Mio. Kronen (ca. 1,7 Mio. DM), in westlichen Maßstäben sind dies äußerst niedrige Preise. Möglich ist der Bau von Fahrzeugen mit Spurweiten von 1000 mm, 1435 mm (mitteleuropäische Normalspur) und 1528 mm (russische Breitspur), zu diesem Zweck wurden teilweise Sechsschienengleise (!) angelegt.

Alles in allem war der Besuch sehr informativ, nicht nur im Bereich des Schienenfahrzeugbaus. Wir erhielten außerdem auch einen Eindruck über den Zustand und die Probleme der ehemals "volkseigenen" osteuropäischen Industrie. Ein Blick über den Tellerrand in menschlicher Hinsicht war die Freundlichkeit der Führung, ein Aspekt, der beim Besuch der Hauptwerkstatt der Prager Verkehrsbetriebe am folgenden Tag ebenfalls hervortrat.

Christoph Groneck

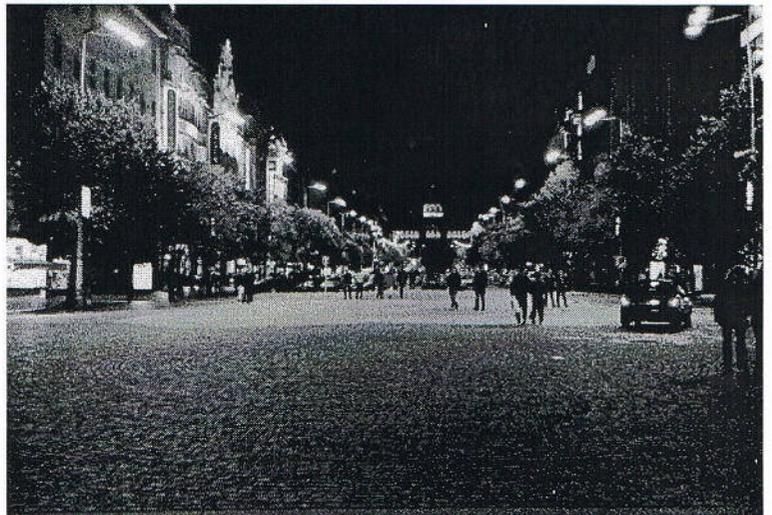


Prag

Am Nachmittag war ein Besuch bei den Prager Verkehrsbetrieben geplant. Bereits um halb 11 wurden wir in der Empfangshalle der CKD von unserem Ansprechpartner der Verkehrsbetriebe, Herrn Pospisil, erwartet. Schon befürchtend, daß sich nahtlos die nächste Werkstattbesichtigung anschließt, klärte uns der freundlichen Herr darüber auf, daß er nicht etwa gekommen sei, um uns abzuholen, sondern um uns schonend beizubringen, daß aus der geplanten Besichtigung zumindest heute nichts mehr werden dürfte. Der Grund dafür war das Bestreben, uns die bestmögliche Betreuung zukommen zu lassen, die damit verbunden war, daß wir eine umfassende Führung in seinem Betrieb erhielten. Nach seiner Einschätzung benötigten wir aber zwei Stunden bis zu seinem Betriebshof. Dann allerdings hätten seine Mitarbeiter schon Feierabend, was der Qualität seiner Führung ziemlich abträglich gewesen wäre. Seine Freundlichkeit machte uns sofort bereit, auf sein Angebot einzugehen, und die Prager Verkehrsbetriebe erst am nächsten Vormittag in Augenschein zu nehmen. Mit der Aussicht auf eine erstklassige Führung am nächsten Morgen wurde somit der offizielle Teil des Tages als beendet erklärt.

Schon während der Fahrt mit der U-Bahn Richtung City bildeten sich einzelne Grüppchen, die nur zu einem bedauerlich geringen Anteil sowohl aus Dresdner als auch aus Wuppertaler Studenten bestanden. Wie sich später herausstellte, absolvierten so ziemlich alle Exkursionsteilnehmer den typischen Prager-Touristen-Nachmittag.

Zunächst einmal hatten alle das Bestreben, ein gewisses Hungerbedürfnis zu stillen. Bei dessen Umsetzung traten allerdings schon erste Unterschiede auf. Während die



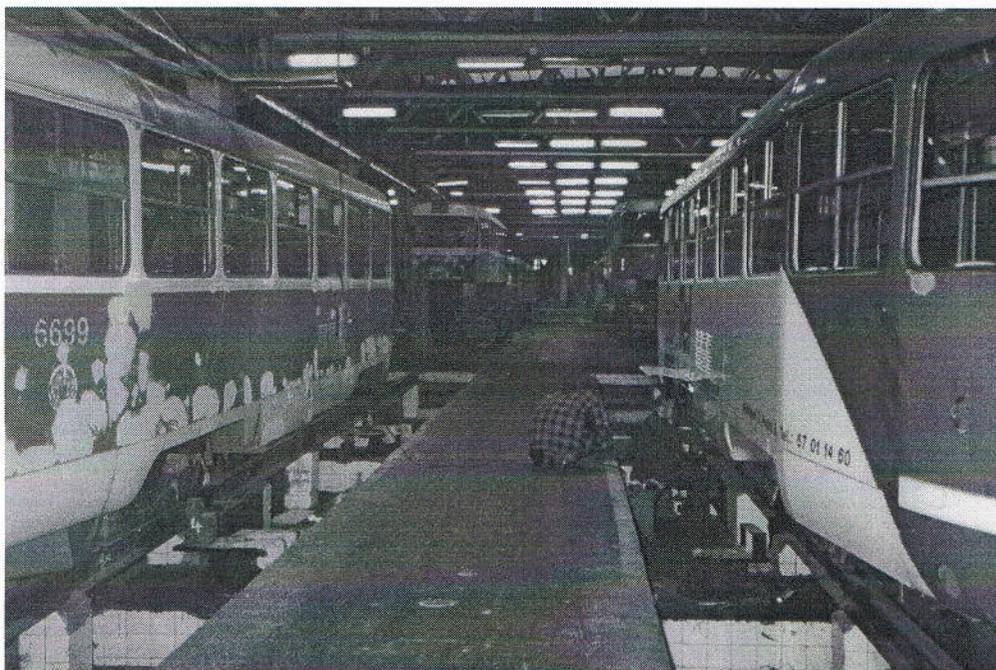
einen auf Nummer sicher gingen und das international renommierte fastfood-Restaurant aufsuchten, ließen sich andere bei der Suche eines geeigneten Restaurants sehr viel Zeit. Schließlich konnte das fünfte Restaurant den hohen Anforderungen der Feinschmecker gerecht werden. Für eine weitere Gruppe standen eher finanzielle Aspekte im Vordergrund. Diese Spezies zog mehr in den Vorortbereich von Prag. Dieses preisbewußte Verhalten wurde aber durchaus belohnt und zwar nicht nur mit sehr schmackhaften altböhmischen Gerichten zu Niedrigstpreisen. Gratis lernten sie nämlich noch ein wenig das Leben der Einheimischen am Rande der tschechischen Hauptstadt kennen.

Nach dem Essen wurde dann mit der Besichtigung der Stadt begonnen, die von den meisten aus dem Inneren einer Straßenbahn vorgenommen wurde, was sowohl einer Schwäche für dieselbe als auch dem Nieselregen zugeschrieben wurde. Gegen Abend, nach Einbruch der Dunkelheit nutzten dann noch viele die Gelegenheit, den Hradcin - die Prager Burg, das Goldgäßchen, den Wenzelsplatz und die Karlsbrücke bei stimmungsvoller Beleuchtung und touristenleeren Straßen zu besichtigen, die allesamt erst dadurch ihre besondere Ausstrahlung gewinnen.

Regina Mahlo

Hauptwerkstatt der Prager Verkehrsbetriebe

Der letzte offizielle Programmpunkt unserer Exkursion führte uns dann in eine weitere Werkstatt, diesmal in die der Prager Verkehrsbetriebe. Somit konnten die Teilnehmer ihre während der Fahrt bereits in großem Umfang erweiterten Kenntnisse über Betriebshöfe und Reparatureinrichtungen für (Tatra-)Straßenbahnwagen weiter vertiefen, was sie auch mit Freude und großem Eifer taten. Einige allerdings wohl mit zu großem Eifer, denn der für die Erstellung von diesem Bericht ursprünglich vorgesehene Exkursionsteilnehmer war anscheinend von dem Rundgang (oder vielleicht doch von den Exkursionsabenden?) so gebügelt, daß er sich bis jetzt noch nicht wieder in der Uni blicken ließ.



Nach dem Rundgang durch die z.Z. im Umbau befindliche Halle konnten wir noch über allgemeine Fragestellungen zum Thema Prager Verkehrsbetriebe diskutieren. Natürlich leidet auch Prag unter dem ständig zunehmenden Individualverkehr, der kurz vor dem Chaos steht. Dies gibt einerseits Hoffnung, daß weitere Fahrgastverluste bei den Verkehrsbetrieben in

Zukunft nicht auftreten, gerade aber auch die Straßenbahn wird durch die Zustände im Straßenraum vielfach beeinträchtigt. (Auf der Hinfahrt konnten wir live beobachten, wie eine von allen Seiten völlig verstopfte und mit Fahrzeugen zugestapelte Kreuzung aussieht. Nachdem dort eine Viertelstunde überhaupt nichts mehr ging, kamen dann urplötzlich fünf Straßenbahnen auf einmal in die Haltestelle.)

Die Straßenbahn selbst hat nun in Prag aber wieder eine Zukunftsperspektive, nachdem in den siebziger Jahren parallel zum Metro-Bau Strecken stillgelegt werden sollten. Neuerdings sind wieder Neubaustrecken in Planung. Auch die Metro soll erweitert werden, zum vorhandenen Dreiecksnetz fehlt nach russischer Metro-Philosophie natürlich noch eine Ringlinie.

Nach Abschluß der Besichtigung ging es dann zum Prager Hauptbahnhof. Die etwas längere Wartezeit auf unseren Zug wurde von den meisten Mitfahrern zum Ausgeben der übriggebliebenen Kronen benutzt (die letzten in der Hosentasche zusammengekrumten Geldstücke konnten schließlich im Kaffeeautomaten in der Bahnhofshalle verflüssigt werden), anderen fiel gerade noch rechtzeitig ein, daß sie ihre Postkarten noch nicht geschrieben hatten.

Christoph Groneck

Dresdner Abende

Nach Ende des offiziellen Programms begann allabendlich der gemütliche Teil des Tages, der im allgemeinen einen nicht zu unterschätzenden Platz im Gesamtprogramm einnimmt. Nachfolgend soll dies aus Sicht des Assistenten wiedergegeben werden, ohne dabei den Anspruch auf Vollständigkeit oder Allgemeingültigkeit erheben zu wollen.

Üblicherweise bilden sich von selbst Cliquen, die zu später Stunde bei Bier, Wein (und Gesang) das am Tag Erlebte Revue passieren lassen und sich außerdem all das erzählen, was sie immer schon mal berichten wollten. Da Donnerstag und Freitag bereits ausführlich abgehandelt wurden, soll dieser Bericht am Samstagabend beginnen.

Nach dem Ende der für einige Teilnehmer sehr stressigen Tour durch die Sächsische Schweiz und der Schienenbusfahrt über Arnsdorf erreichten wir kurz vor 22 Uhr unser Quartier. Irgendwie waren alle etwas kaputt, so daß keiner mehr große Lust auf eine Kneipentour verspürte. So verabredete man sich im Dienstzimmer des Assistenten, um dort den Rest des Abends ausklingen zu lassen. Jeder brachte den verbliebenen Teil seines Reiseproviant mit. So kam eine reichhaltige Auswahl eß- und trinkbarer Gegenstände zusammen: Apfelfringe, Studentenfutter, Schokolade, Chips, Dominosteine, Wein und Höherprozentiges ... - überwiegend vom „Haus- und Hoflieferanten“ unseres Lehrstuhls. Einmal auf den Tisch gestellt erreichen derlei Süßigkeiten bei hungrigen Studentenmägen im allgemeinen nicht mehr das Mindesthaltbarkeitsdatum - so war es auch bei uns. Schnell türmten sich die leeren Schachteln im Zimmer. Während des Verzehrs wurde noch einmal darüber philosophiert, daß eine S-Bahn unmöglich aus einer Diesellok mit drei schnöden RB-Wagen bestehen könnte oder daß „nu“ in Dresden eben nicht „nein“, sondern „ja“ bedeutet. Außerdem erfuhr jeder der Anwesenden endlich, was in der Jugendherberge alles verboten ist und welche Summe z.B. für verrückte Möbelstücke zu berappen ist. Auf welche Art von Vergehen man alles so kommen kann, ist wirklich beeindruckend! Man lobte noch einmal Reginas technische Fähigkeiten, die bei der Schienenbusspanne zu Tage traten - es handelte sich hierbei vermutlich um das meistfotografierte Motiv unserer Reise. Ob sie diese Fertigkeiten während ihrer Zeit als studentische Hilfskraft unseres Lehrstuhls erworben hat, konnte noch nicht abschließend geklärt werden. Später schritt man zur Vernichtung der Alkoholika, was sich in Ermangelung ausreichender Trinkgefäße etwas problematisch gestaltete. Aus der Flasche zu trinken fand man dann doch zu stillos - so machte der letzte verfügbare Pappbecher mit die Runde. Nach dem Genuß von Wein sowie des Höherprozentigen aus Norddeutschland, der sich auf anderen Exkursionen bereits als treuer Begleiter bewährt haben soll, löste sich bei einigen Beteiligten langsam die Zunge - über den Inhalt der weiteren Gespräche soll hier besser der Mantel des Schweigens gehüllt werden. - Nach Mitternacht, als dann alles gesagt sowie sämtliche Vorräte beseitigt worden waren, befahl viele eine gewisse Müdigkeit, welche den Anstoß zum Aufbruch lieferte. Einige fielen müde ins Bett, andere feierten in anderer Besetzung weiter. Wieder andere hatten sich offensichtlich soweit wieder regeneriert, daß sie doch noch in die Neustadt loszogen.

Am Sonntag abend war der übergroße Teil der Mitreisenden noch mehr von der Wanderung gezeichnet als am Vortag - vielen schien zuviel Bewegung und die gute Luft sehr ungewohnt zu sein. Nach einer Ruhepause in der Eisenbahn, wo die meisten keine Ader mehr für das Müglitztal hatten, erreichten wir nicht wesentlich ausgeruhter die Dresdner Innenstadt. Der Hunger trieb die meisten sofort zur nächstgelegenen „Versorgungsstelle“ - entweder zur Dönerbude auf dem Hbf. („Die Teile sind ja wirklich noch billig hier“) oder aber - ein wenig stilvoller - ins Chinarestaurant auf der Webergasse. Dieses Lokal in der im Volksmund auch „Freißgasse“ genannten Straße war bereits früher Zielpunkt zahlreicher Studentenausflüge - hier gibt es auch Sonntagabend noch das (Mittags-)Menü zum fairen Preis. Der etwas rustikale Charme der Gaststube verleitete allerdings nicht dazu, dort den ganzen Abend zu verbringen. So besann man sich des Freitags und rückte zu später Stunde zum zweiten Male bei „Watzke“ ein - gleiche Biersorte, gleiche Brezeln, gleiche Kellnerin - da weiß man,

was man hat. Obwohl die Müdigkeit einigen arg zu schaffen machte, rafften sich die meisten zusammen, um dem Jubilar Andreas um Mitternacht ein Geburtstagsständchen zu singen. Dies gestaltete sich schwieriger als erwartet, da sich bei etlichen Teilnehmern das Liedrepertoire auf „Happy birthday to you“ beschränkte. Der angestimmte Kanon konnte noch von einer kleinen Schola gesungen werden. Beim Lied von Rolf Zuckowski konnte nur noch derjenige mithalten, der diesen Song aus dem früheren „Westradio“ (verbotenerweise) kannte. Hier muß dringend Abhilfe geschaffen werden, um solche Pleiten in Zukunft ausschließen zu können. Andreas hat sich aber trotzdem gefreut und unsere Glückwünsche angenommen, bevor wir, vom Straßenbahnfahrplan getrieben, zur Rückfahrt ins Quartier aufbrachen.

Der Geburtstag nahm beim Frühstück seinen Lauf mit Sekt und Kerzen, die fleißige Helfer am Sonntag besorgt hatten. Leider mußten sie sich mit der Konkurrenz unseres „Haus- und Hoflieferanten“ begnügen, der auch sonntags am Neustädter Bahnhof dienstbereit ist. Die Dresdner Bevölkerung weiß solche Kundenfreundlichkeit zu schätzen und sucht diesen Laden stets in Scharen heim - aus diesem Grunde gilt den Einkäufern ein besonderes Lob für ihre „Stand“festigkeit. Der Schreiber dieser Zeilen weiß aus eigenem Erleben, was das bedeutet.

Der Montagabend stand ganz im Zeichen der Dresden-Wuppertaler Begegnungen. Die Dresdner Abordnung hatte fast ein komplettes Lokal vorbestellt. Für uns bedeutete dies, nach der Schicht als Fahrdienstleiter oder Stellwerkswärter das verdiente Feierabendbier zu trinken. Herr Csernak ließ ein wenig auf sich warten, was die meisten dazu trieb, schon mal Getränke sowie ein dem Geldbeutel angemessenes Essen zu ordern. Als sich unser Zahlmeister doch noch einfand und verkündete, daß heute das Essen frei sei und die Getränke selbst zu bezahlen wären, wurde (sofern das noch möglich war) sofort umdisponiert. Man entschied sich doch für das größere Schnitzel oder eine zusätzliche Vorsuppe. Andere, die bereits versorgt waren, bestellten die Vorspeise als Dessert. Nachdem jeder gut gestärkt war, mischten sich die vormals getrennt sitzenden Gruppen, so daß dem Zweck der Veranstaltung - gegenseitiges Kennenlernen der Mitreisenden nach Prag - Genüge getan wurde. Gesprächsthemen gab es sicher genug - die Exkursion, die Stadt Dresden, die Wuppertaler Schwebebahn und ihre mit Ganzwerbung versehenen Fahrzeuge, das Studium, die Professoren und Assistenten ... Herr Dutsch konnte als brillanter Fahrplankenner glänzen, als Frau Hass-Klau nach der Verbindung vom Weberplatz zum Technischen Rathaus fragte. Die Antwort einer Dresdnerin, die diese Strecke täglich befährt und eine halbe Stunde Fahrzeit vorschlug, war für einen Verkehrsexperten absolut unbefriedigend. Es dauerte zwar einige Zeit, aber dann wurde der exakte Fahrplan auf die Minute genau „heruntergespult“, was viele in Erstaunen versetzte. Ob sich diese Fahrvariante bei der Verspätungsanfälligkeit der Dresdner Straßenbahn bewährt hat, bleibt bedauerlicherweise unbekannt. Frau Hass-Klau, die während ihres kurzen Dresden-Aufenthalts einige Male nur noch die Rücklichter vermeintlicher Anschlußzüge zu sehen bekam, ging auf Nummer Sicher und fuhr etwas früher los. So erreichte sie pünktlich und ohne Bluthochdruck das Ziel. Doch zurück zum Abend. Es war immer noch Andreas' Geburtstag. Der Jubilar hatte zu diesem Zwecke ein schönes Gedicht gereimt, welches mit dem Ausgeben einer Getränkeunde endete. Leider waren einige bereits gegangen bzw. bekamen nichts davon mit (und gingen folglich leer aus). All denjenigen zum Trost sei gesagt: Nächstes Jahr am 13.10. ist wieder Geburtstag. So nach und nach verabschiedeten sich alle, da der Dienstag in gewohnter Weise früh begann: Für die Dresdner mit Vorlesungen, für uns mit dem Räumen der Zimmer und zwei Terminen bei der Stadtverwaltung sowie der Rollenden Landstraße.

Mathias Marschall

Rückfahrt

Nach längeren Exkursionen wie dieser kann man den Verlauf der Rückfahrt auch ohne hellseherische Fähigkeiten meistens vorhersagen:

Die schon etwas gezeichnete Studentengruppe (einschließlich Betreuer) sucht am Abfahrtsbahnhof schnellstens die für die Rückfahrt reservierten Plätze im Zug auf, um sich dort mit einem erleichterten Ausatmen niederzulassen. Einige Zeit läßt man sich noch von der vorbeiziehenden Landschaft berauschen, bevor man in den wohlverdienten Schlaf fällt, der die meisten bis zum Ende der Fahrt in seinen Armen hält.

Aber diesmal haben wir die Rechnung ohne den Wirt, in diesem Fall ohne unseren Betreuer Mathias Marschall gemacht. Ich vermute einmal, daß er für uns ein besonderes Schmankerl für die Rückfahrt vorbereitet hat. Allerdings wollte er es nicht sofort kredenzen. Aber der Reihe nach:

Nach und nach erreichen kleinere Studentengruppen gegen Mittag den Hauptbahnhof von Prag. Dort werden sie schon am Bahnsteig von Mitstudenten mit den Worten: „Der Zug ist schon voll!“ in Empfang genommen. Die für uns ab Cheb (Tschechische Grenze) reservierten Plätze waren nicht besetzt, sie waren gar nicht vorhanden. Zwischen den Wagen 258 und 260 fehlte leider genau der Wagen, in dem unsere Plätze sein sollten. So suchte sich jeder irgendwo im Zug ein freies Plätzchen, was dazu führte, daß man auf dem langen Weg zum Speisewagen hier und da ein bekanntes Gesicht entdeckte. Unser etwas verdrießlich dreinblickender Betreuer Mathias Marschall wollte (da er der tschechischen Sprache nur eingeschränkt mächtig war) die Sache an der Grenze mit dem deutschen Zugpersonal klären.

So kam es an der Grenze nicht nur zu einem Lokwechsel. Auch sechzehn Studenten und zwei Betreuer wechselten ihre Sitzplätze und kamen so in den Genuß, in der Nähe von Frau Professor Hass-Klau in der 1.Klasse sitzen zu dürfen.

Nun konnte man in aller Ruhe die Rückfahrt in gewohnter Weise (Hinsetzen-Landschaft betrachten-Einschlafen) genießen.

An dieser Stelle können wir uns noch einmal bei Mathias Marschall bedanken, daß er uns eine längere Fahrt mit den Vorzügen der 1.Klasse (mehr Platz und Zimmerservice) ermöglicht hat.

Klaus Teske



Impressionen

