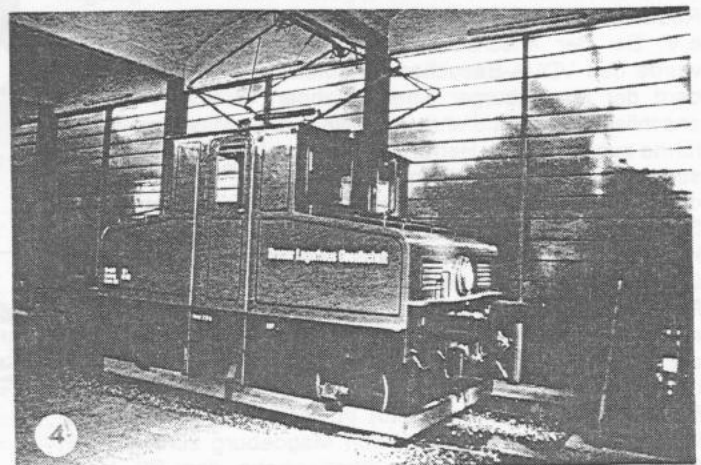
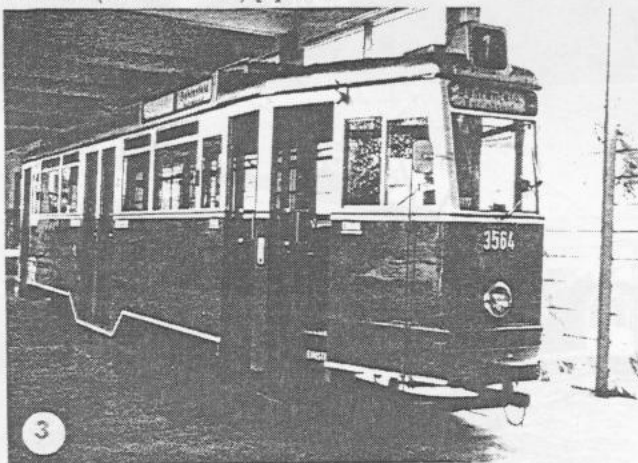
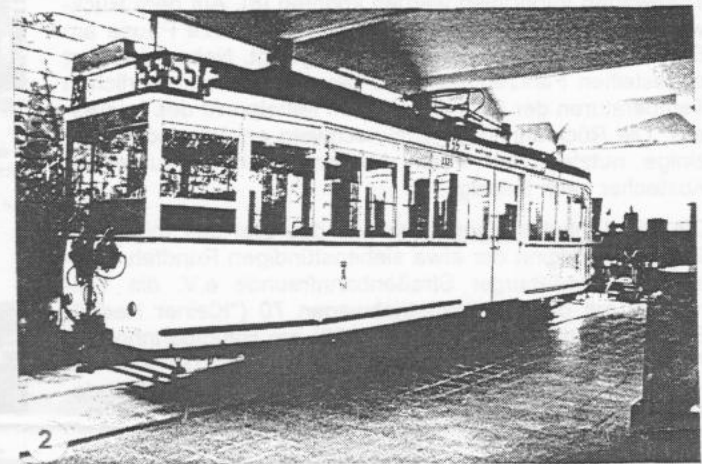
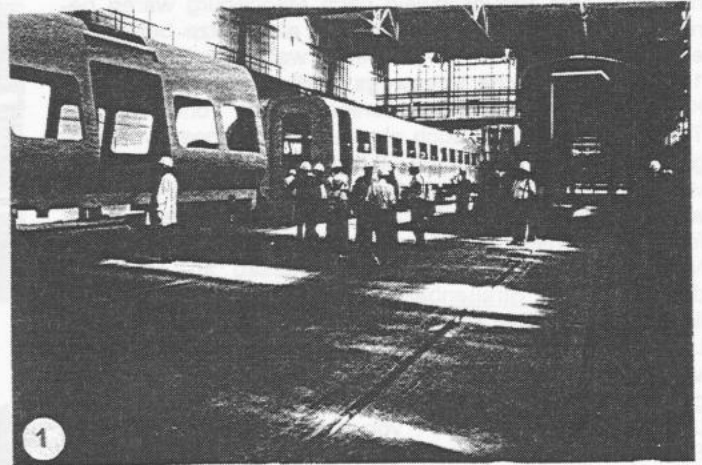


Bericht von der 46. Jahrestagung des VDVA in Braunschweig, Magdeburg, Schwerin und Rostock

Die Jahrestagung 1995 des Verbandes Deutscher Verkehrs-Amateure (VDVA) fand vom 7. bis 14. Juli in den Regionen Braunschweig und Rostock statt. Bestes Sommerwetter sorgte an (fast) allen Tagen für eine große Fotoausbeute, aber auch für hohe Temperaturen in den VDVA-Sonderfahrzeugen.

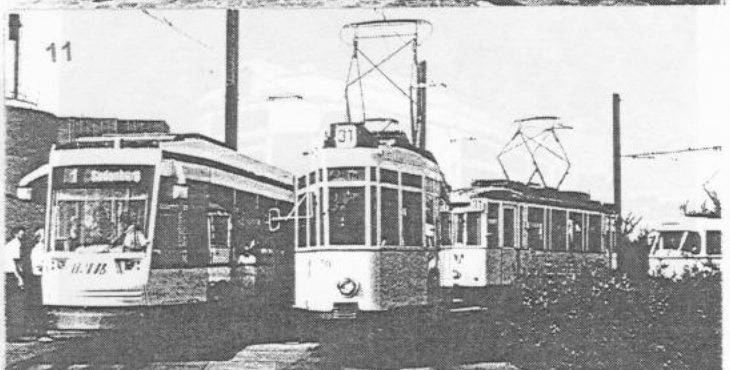
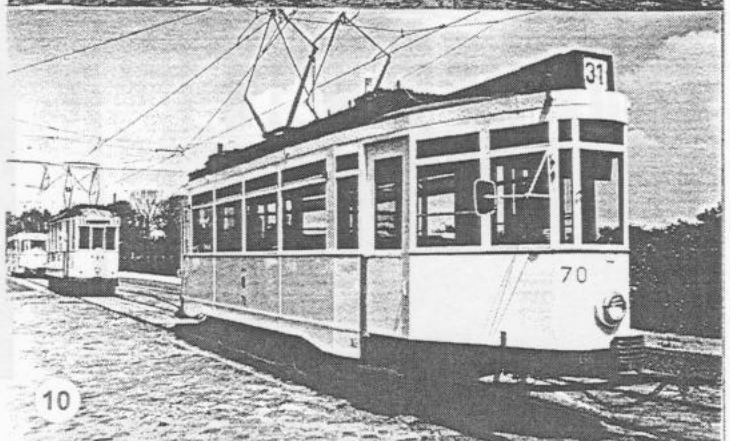
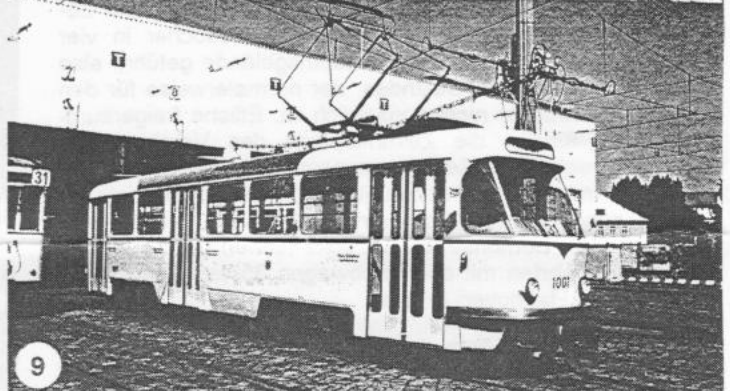
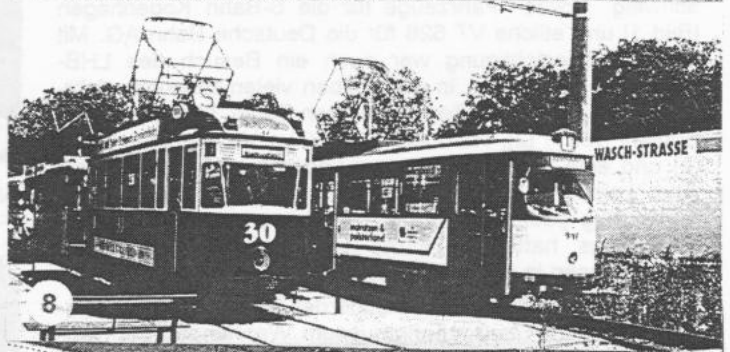
Die diesjährige Tagung begann mit einer Werksbesichtigung bei der Waggonfabrik Linke-Hofmann-Busch in Salzgitter. Im Bau waren unter anderem Straßenbahnwagen für Magdeburg (nach Aussage von LHB-Mitarbeitern "Der Porsche unter den Straßenbahnen") und Braunschweig sowie Fahrzeuge für die S-Bahn Kopenhagen [Bild 1] und etliche VT 628 für die Deutsche Bahn AG. Mit der Werksbesichtigung war auch ein Besuch des LHB-Museums verbunden, in dem neben vielen Eisenbahnfahrzeugen auch die Straßenbahnwagen Berlin 3325 (Typ T24, Baujahr 1927) [2], Hamburg 3564 (Typ V6, Baujahr 1952) [3] und eine Werkslok „Bremer Lagerhaus“ [4] ausgestellt sind. Leider ist dieses sehenswerte Werksmuseum nicht regelmäßig geöffnet. Zum Schluß des etwa zweistündigen Rundgangs hatte die Firma LHB zu einem zünftigen Eintopf-Essen in die Besucherkantine eingeladen.

Weiter ging's mit dem Sonderbus der Braunschweiger Verkehrs-AG zum Straßenbahnmuseum Wehmingen bei Hannover. Nach einem Vortrag über die Entwicklung und Zukunftspläne des Museums wurden die Besucher in vier Gruppen über das gesamte Museumsgelände geführt, also auch in den Teil des Geländes, der normalerweise für den Museumsbesucher nicht zugänglich ist. Etliche freigeräumte Gleise führten die Zukunftspläne des Vereins HSM (Hannoversches Straßenbahnmuseum e.V.) vor Augen: Ein Museum mit weniger Fahrzeugen und stattdessen Platz für einen ausgedehnten Fahrbetrieb. Auf der bereits jetzt vorhandenen Demonstrationsstrecke fanden für die VDVA-Besucher Fahrten mit den Triebwagen 35 (ex Dessau) [5] und 236 (ex Hannover) [6] statt.



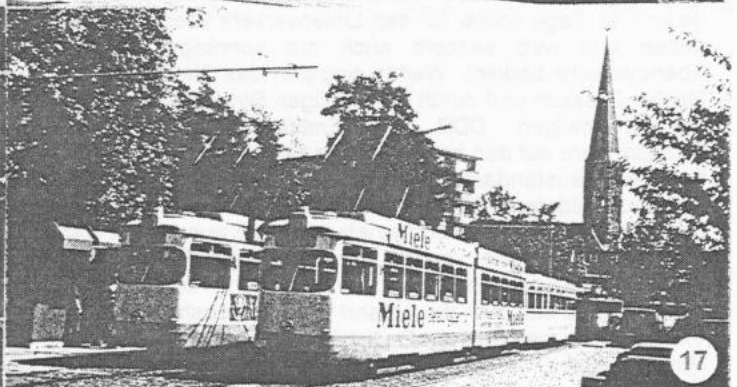
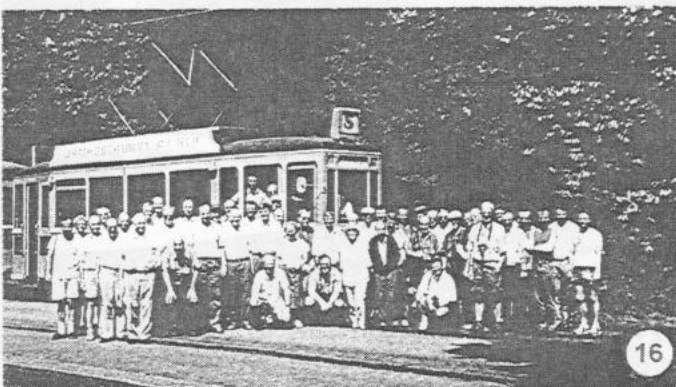
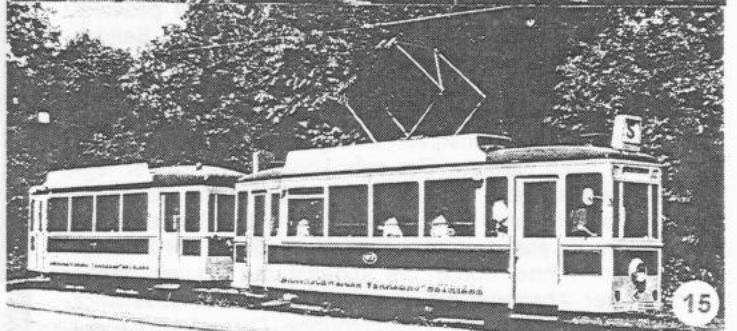
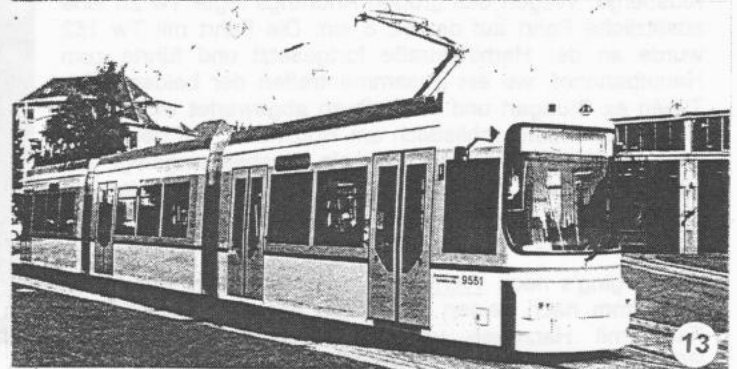
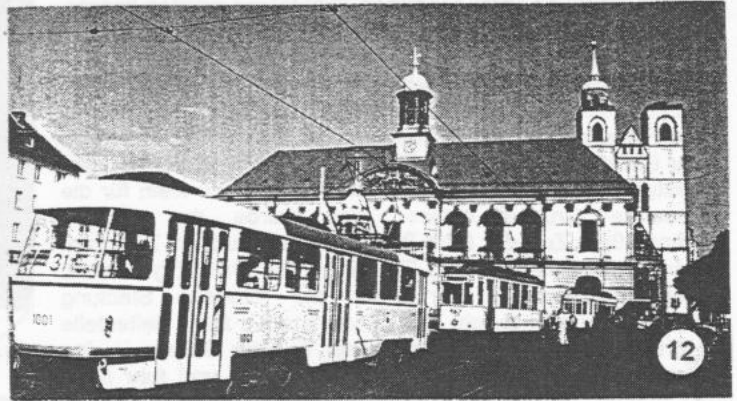
Am Samstag, 8. Juli, konnte die Gruppe die Fahrt mit dem "Schönen-Wochenend-Ticket" der Deutschen Bahn zunächst in vollen Zügen genießen. Im planmäßigen Regionalexpress von Braunschweig nach Magdeburg waren bereits eine halbe Stunde vor Abfahrt alle Plätze belegt. Zu einem "Techno-Festival" in Berlin waren weit mehr als 100.000 Jugendliche unterwegs, vielfach ausgestattet mit Kassettenrecordern, die pausenlos dumpfe Töne (von den Techno-Jugendlichen auch als Musik bezeichnet) von sich gaben. Ein Teil der VDVA-Gruppe konnte nicht mit dem vorgesehenen Zug fahren, aber weil die Deutsche Bahn AG auch InterRegios und InterCitys für das Wochenend-Ticket freigegeben hatte, kamen diese ebenfalls rechtzeitig in Magdeburg zur Weiterfahrt nach Dessau an. Die Sonderfahrt bei der Straßenbahn Dessau konnte daher pünktlich beginnen. Der Museumswagen 30 (Pullmann-Tw ex Leipzig) und der Gotha-Zug Tw 21+Bw 109 holten die VDVA-Gruppe vom Dessauer Hauptbahnhof ab. Die Fahrt ging mit einigen Fotohalten [7] zunächst zur Endstation der Linie 2 "Kreuzbergstraße", von dort weiter nach Dessau-Süd, wo auch die planmäßig eingesetzten ex-Duisburger Triebwagen fotografiert werden konnten [8]. Auf dem Rückweg zum Hauptbahnhof wurde noch eine kurze Pause am Betriebshof "Innsbrucker Straße" eingelegt. Neben den dort abgestellten Fahrzeugen stand bei den hochsommerlichen Temperaturen der Cola-Automat im Mittelpunkt des Interesses. Die Rückfahrt nach Braunschweig erfolgte individuell, einige nutzten den freien Nachmittag noch zu einem Abstecher nach Leipzig.

Die Straßenbahn Magdeburg war das Ziel des folgenden Tages. Zu Beginn der etwa siebenstündigen Rundfahrt holten die Magdeburger Straßenbahnfreunde e.V. die Teilnehmer mit den Museumstriebwagen 70 ("Kleiner Hecht", Bj. 1943) und 124 (Niesky, Bj. 1928) am Hauptbahnhof ab. Als besondere Überraschung erfolgte auf dem Gelände der Hauptwerkstatt die öffentliche Vorstellung des 3. Magdeburger Museumstriebwagens, dem Tatra-Tw 1001 [9]. Der Wagen präsentiert sich innen wie außen im Auslieferungszustand von 1968 und ist das Ergebnis einer mustergültigen Restaurierung durch die Magdeburger Straßenbahnfreunde e.V. Bei der anschließenden Hauptwerkstattbesichtigung wurde den VDVA-Besuchern erläutert, wie der hohe Standard der Magdeburger Straßenbahnen erreicht wird. Die anschließende Rundfahrt mit allen drei Museumswagen führte zunächst zum Herrenkrug, eine schöne Straßenbahnstrecke durch ausgedehnte Parkanlagen. Weiter ging's durch die Innenstadt nach Sudenburg und zum Betriebshof Sudenburg, in dem auch der neue Ausstellungsraum des künftigen Straßenbahnmuseums besichtigt werden konnte. Die Aktiven des Vereins sorgten für einen kleinen Mittagsimbiss, führten ihre sehenswerte Modellstraßenbahnanlage vor und hatten einen Souvenirstand aufgebaut. Mit allen drei Museumswagen führte die Fahrt weiter über die neue Westringstrecke und durch die Innenstadt zum Betriebshof Westerhüsen [10] im Südosten Magdeburgs. Weiter ging's wieder quer durch Magdeburg zum größten Betriebshof der Magdeburger Straßenbahn, dem Btf. Nord. Dort konnten zahlreiche verkaufte, aber nicht abgeholte, Tatra-Wagen und nicht eingesetzte Niederflurwagen besichtigt werden. Da auch der Wunsch bestand, ein kurzes Stück niederflurig zu fahren, ging's weiter zur Endstelle Lerchenwuhne [11]. Die VDVA-Besucher fuhren einige Haltestellen mit dem planmäßigen Niederflurzug der Linie 1, bevor es mit den Museumswagen über eine Betriebsstrecke weiter ging zur Endhaltestelle "Alte Neustadt". Am späten Nachmittag endete die siebenstündige Rundfahrt am Alten Markt [12], wo für Interessierte eine kurze Stadterklärung durchgeführt wurde. Das gesamte Programm wurde von den Magdeburger Straßenbahnfreunden e.V. exzellent gestaltet und durchgeführt. Es war beste Werbung für Magdeburg und seine Straßenbahn und ein Höhepunkt der diesjährigen VDVA-Tagung.



Am Montag, 10. Juli, stand ein Besuch bei der Braunschweiger Verkehrs-AG auf dem Programm. Beim ausführlichen Besuch des Betriebshofes Altewiek erfuhren die Besucher viele Fakten zu den eingesetzten Fahrzeugen und den neuen Niederflrwagen, die zum Zeitpunkt der Tagung Probefahrten absolvierten und natürlich zur Besichtigung und zum Fotografieren [13] ausgestellt wurden. Der erste Teil der Rundfahrt erfolgte mit den Museumswagen Tw 1+Bw 2 sowie dem LHB-Triebwagen 6951. Ganz problemlos ging der Start allerdings nicht von statten, weil auf dem Gleis des Tw 6951 zwischenzeitlich der Strom abgestellt wurde. Also mußte der übliche VDVA-Handvershub [14] herhalten, bis sich der Straßenbahnwagen wieder aus eigener Kraft bewegen konnte. Zunächst ging es nach Rühme, wo an der Endstelle Daimlerstraße auch ein neues Zwei-Wege-Fahrzeug abgelichtet werden konnte. Der Abstecher zur Ottenroder Straße mußte entfallen, wegen Bauarbeiten, wie es offiziell hieß. So ging es dann auf dem direkten Wege weiter zur Endhaltestelle Messegelände [15], die planmäßig nicht bedient wird und in der Regel nur zur Harz-und-Heide-Ausstellung zu Ehren kommt. In diesem Jahr ist die Schleife zu ganz besonderen Ehren gekommen, denn hier entstand das obligatorische VDVA-Tagungsfoto [16]. Im Konvoi ging's weiter nach Volkmarode. Die Fahrt des Wagens 6951 auf dieser Strecke der Linie 3 muß schon etwas besonderes gewesen sein, immerhin fanden sich auch örtliche Straßenbahnfreunde zum Fotografieren ein. Nach der Mittagspause wurde die Rundfahrt mit Tw 6267 und Museums-Großraum-Beiwagen 5771 fortgesetzt. Von der Innenstadt ging's zunächst zur Endstelle Heidberg im Süden der Stadt. Kurz vor der Endstation wurde von weitsichtigen Verkehrsplanern ein Gleisdreieck errichtet, an dem eine künftige Straßenbahnstrecke Richtung Stöckheim - Wolfenbüttel abzweigen wird. Dieses Gleisdreieck wurde allerdings vor mehr als 25 Jahren errichtet ... Die nächste Endstelle war der Radeklint in der Braunschweiger Innenstadt. Hier konnten zwei der ältesten Braunschweiger Linienwagen nebeneinander fotografiert werden: Triebwagen 6265 auf der Linie 4 und 6267 als VDVA-Sonderwagen [17]. Zum Abschluß der Fahrt fuhr der Sonderzug in die Weststadt. In der Schleife Donaustraße ließ man einen planmäßigen Zug der Linie 5 passieren, um so genügend Zeit für Fotohalte auf der Strecke nach Broitzern zu gewinnen. Der Großteil der Gruppe stieg anschließend an der Haltestelle Campestraße in der Nähe des Hotels aus, während die Hartgesottenen noch weiter zur Endhaltestelle "Krematorium" fuhren. Unterwegs konnten sogar die Testfahrten mit einem der neuen Niederflrwagen beobachtet werden. Während der gesamten Rundfahrt gaben Mitglieder des Vereins Braunschweiger Verkehrsfreunde (VBV) und des neuen Vereins Braunschweiger Interessengemeinschaft Nahverkehr interessante Informationen zur Braunschweiger Verkehrsgeschichte. Besonderer Dank gilt den Herren Horst und Jens Winnig, die diese interessante Route ausgearbeitet haben. Ferner geht ein Dankeschön an die Straßenbahnfahrer, die nahezu jeden Sonderwunsch erfüllten und sich auch von Übereifrigen nicht aus der Ruhe ließen.

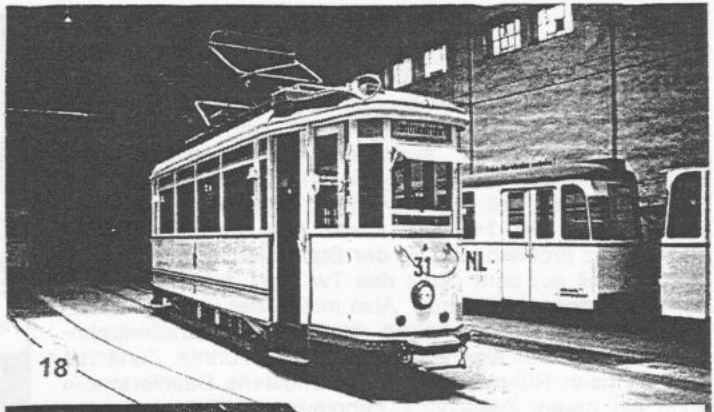
Der Besuch bei der Halberstädter Verkehrsgesellschaft am folgenden Tag begann zunächst mit der Besichtigung des Straßenbahnbetriebshofes, der allerdings wegen Bauar-



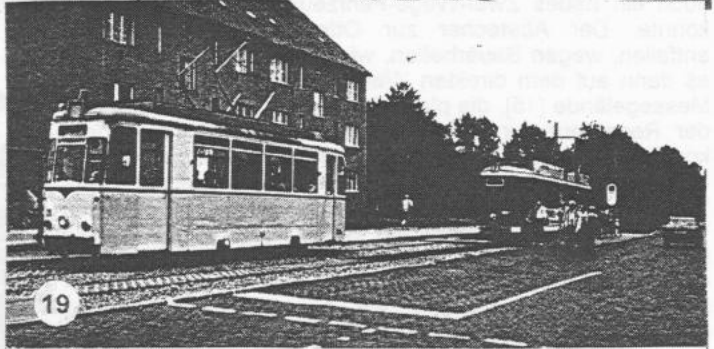
beiten nicht von Straßenbahnen angefahren werden konnte. Obwohl der Fahrstrom auf dem Gelände abgeschaltet war, konnte der Museums-Tw 31 mit Hilfe eines Elektrokarrens in fotogerechte Position gebracht werden [18]. Mehrere Mitarbeiter des Betriebes gaben geduldig Auskunft zu den vielen Fragen der VDVA-Besucher. Die Rundfahrt begann an der Endstelle Sargstedter Siedlung, wobei sich der dort abgestellte Reserve-Tw 42 (2x-Gotha-Tw) als zu klein für die gesamte Gruppe erwies. Also wurde der nächste planmäßige Zug der Linie 2, Tw 152 ex Stuttgart 727, zum Sonderwagen erklärt und Tw 42 auf die Linie 2 geschickt. Der Sonderwagen fuhr durch die fotogene Siedlung "Voigtei" und durch die Innenstadt zur Haltestelle Herbingstraße. Dort wechselte ein Teil der Gruppe in den planmäßigen Pendel-Tw 28 der SL 3 [19] und fuhr nach Klusberge. Wegen des großen Andrangs legte Tw 28 eine zusätzliche Fahrt auf der SL 3 ein. Die Fahrt mit Tw 152 wurde an der Herbingstraße fortgesetzt und führte zum Hauptbahnhof, wo ein Zusammentreffen der beiden GT4-Typen ex Stuttgart und ex Freiburg abgewartet wurde. Die Rundfahrt endete schließlich am Holzmarkt. Auf dem Weg nach Wernigerode wurde noch ein Fotohalt eingelegt, um einen der beiden Bahnübergänge [20] zu fotografieren, an dem sich die Halberstädter Straßenbahn und die DB-Strecke Halberstadt - Blankenburg kreuzen.

Weiter ging's nach Wernigerode, wo jeder Teilnehmer ein Programm nach seinen Wünschen gestalten konnte, z.B. Fahrt mit Harzquer- und Brockenbahn oder mit der Rübelandbahn. Die "Rübelandfahrer" konnten an der Kirchstraße einen Fotohalt an der Harzquerbahn einlegen, wo der Zug mit den VDVA-Brockenfahrem (gezogen von Dampflok 99 7222) abgelichtet werden konnte [21]. Die Besucher in Rübeland hatten Gelegenheit zu einem Höhlenbesuch und zur Fahrt mit der elektrifizierten Rübelandbahn, die auf dem Weg zwischen Blankenburg und Königshütte etliche starke Steigungen zu bewältigen hat und sogar eine Spitzkehre aufweist. Am Abend trafen sich alle VDVA-Tagungsteilnehmer in Wernigerode und traten die Heimfahrt mit dem Sonderbus der Braunschweiger Verkehrs-AG an.

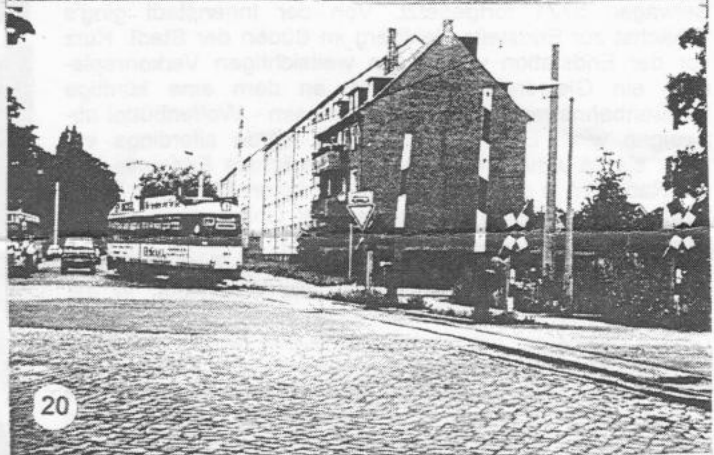
Für Mittwoch, 12.07.1995, stand der einzige Standortwechsel auf dem Programm. Die Fahrt ging mit der Deutschen Bahn von Braunschweig über Magdeburg zunächst nach Schwerin. Dort stand eine Rundfahrt mit einem modernisierten Tatra-Zug auf dem Programm. Obwohl der vorgesehene VDVA-Sonderzug als Nothelfer für einen schadhafte Zug der Linie 2 einspringen mußte, konnte rechtzeitig ein neuer Zug zum Platz der Freiheit geschickt werden. Da dieser Ersatzzug (Triebwagen 107 + Beiwagen 207) aber schon den ganzen Tag draußen gestanden hatte, wurde er zunächst zum Auslüften beiseite gestellt, was bei den hochsommerlichen Temperaturen allerdings nicht den gewünschten Erfolg brachte. Die Fahrt ging zunächst nach Lankow. Der sehr kooperative Fahrer legte an den geeignetsten Punkten Fotohalte [22] ein und zeigte, wie vorteilhaft eine Matrixanzeige für Foto-Sonderfahrten sein kann: Es stand immer ein anderes Ziel in der Anzeige. Die Fahrt führte durch die Innenstadt, wo ein langer eingleisiger Abschnitt für eine schwierige Betriebsabwicklung sorgte, zur Schleife Freilichtbühne. Diese Strecke wurde erst 11 Tage vorher für den Linienverkehr wieder freigegeben und wird seitdem auch nur sonntags und im Abendverkehr bedient. Weiter ging's in das Neubaugebiet Großer Dreesch und durch den einzigen Straßenbahntunnel der ehemaligen DDR zur Endstelle Neu-Pampow. Insbesondere auf den beiden letzten Strecken zeigt sich der hohe Ausbaustandard der Schweriner Straßenbahn. Den Abschluß bildete ein Besuch im Betriebshof Haselholz, wo unter anderem der Museumstriebwagen 26 ausgestellt war [23]. Leider hatte auch der Heckfahrtschalter des Sonderzuges vor den hohen sommerlichen Temperaturen kapituliert, so daß sich die Abfahrt vom Betriebshof um eine Viertelstunde verzögerte. Dadurch blieben nur noch fünf Minuten zum Umsteigen auf den InterRegio nach Rostock



18



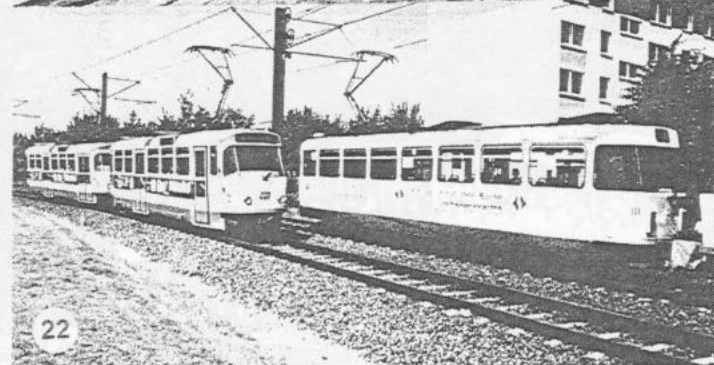
19



20



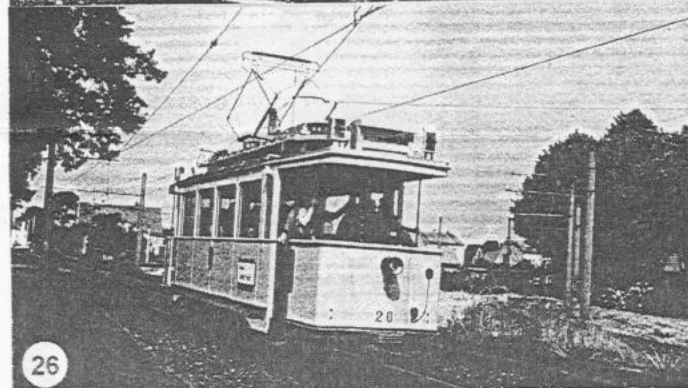
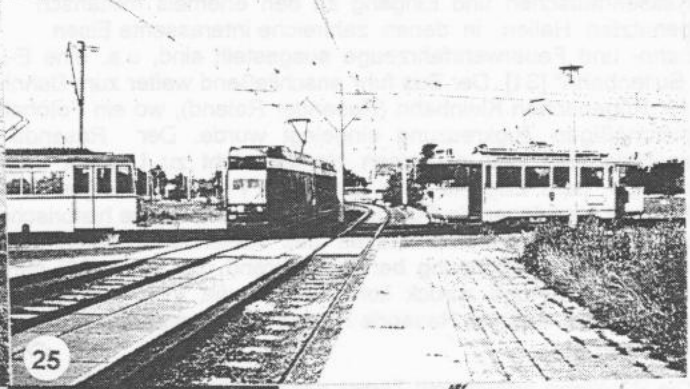
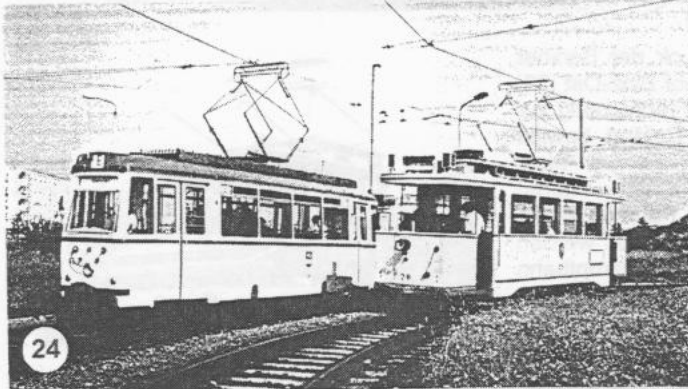
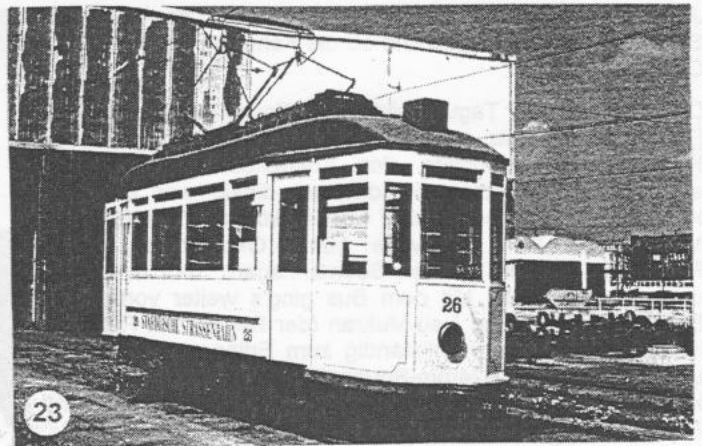
21



22

Interregio nach Rostock Zeit, aber dank eines Mobilfunk-Telefons konnte der Schlüssel für den Gepäckaufbewahrungsraum bereits aus der fahrenden Straßenbahn organisiert werden, so daß alle Tagungsteilnehmer noch rechtzeitig den Zug erreichten.

Noch am Abend des gleichen Tages begann das Besuchsprogramm bei der Rostocker Straßenbahn mit einer Besichtigung der Hauptwerkstatt Fahrenstraße. Dort konnte u.a. die Aufarbeitung des Gotha-Gelenk-Triebwagens 701 zum Museumswagen begutachtet werden. Auf dem Gelände befindet sich auch der LOWA-Tw 44, der auf den Gleisen einer Großverbundplatte ausgestellt ist, und das sehenswerte Traditionskabinett der Interessengemeinschaft Rostocker Nahverkehr. Am Vormittag des Folgetages fand eine große Rundfahrt über das Netz der Rostocker Straßenbahn statt. Eingesetzt wurden



die Museumswagen 26 (Bj. 1926, Wismar) und der LOWA-Zug Tw 46+Bw 156 (Bj. 1955/56). Die Fahrt begann am Hauptbahnhof und führte zunächst zur Schleife Haltepunkt Dierkow [24]. Auf dem Rückweg wurde am Dierkower Kreuz ein Fotohalt eingelegt. Dort kreuzt im rechten Winkel eine Betriebsstrecke die Gleise der Linie 2. Dies bot natürlich Gelegenheit, einen der neuen Niederflurwagen zusammen mit den beiden Museumswagen abzulichten [25]. Weiter ging's nach Toitenwinkel, Hafenallee und zurück bis zur Betriebsschleife Gerberbruch. Die Sonderwagen fuhren anschließend zur Endstelle Kurt-Schumacher-Ring, die zu DDR-Zeiten den phantasievollen Namen "Allee der Bauschaffenden" trug. Nach einer Fahrt durch die Rostocker Innenstadt und durch die Schleife Reutershagen [26] endete die Fahrt im Betriebshof Hamburger Straße. Hier gab es zunächst Gelegenheit zum Mittagessen und dann zur Besichtigung des ausgiebigen Arbeitswagenpark der Rostocker Straßenbahn AG. Während der gesamten Rundfahrt machten die örtlichen Straßenbahnfreunde (Interessengemeinschaft Rostocker Nahverkehr) hervorragende Werbung für die Stadt und den Straßenbahnbetrieb und ließen die Wünsche der Fotografen auch nicht zu kurz kommen.

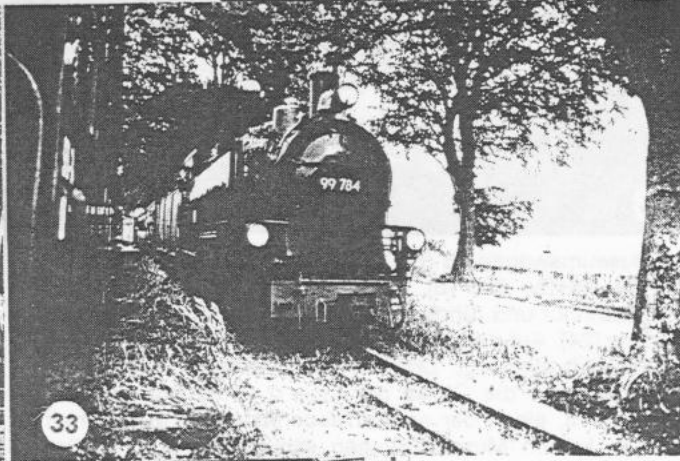
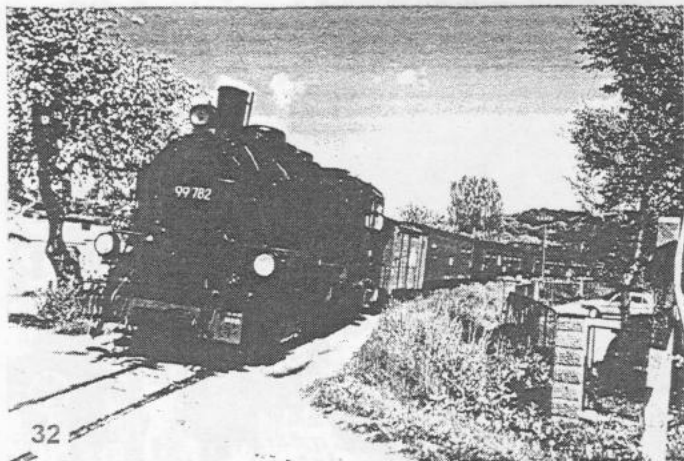
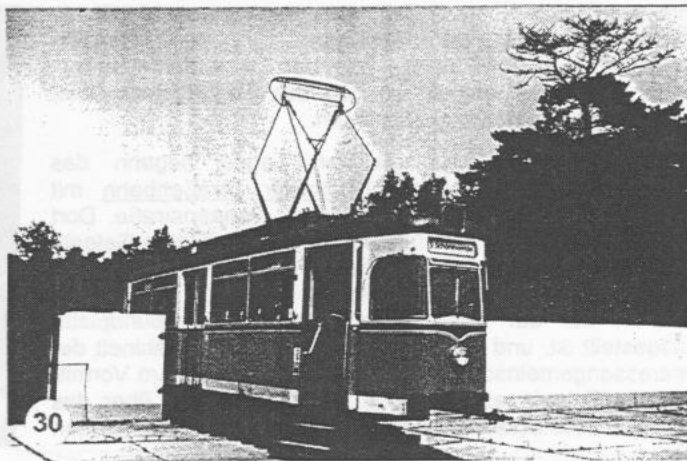


Am Nachmittag führen Interessierte zur Dampf-Kleinbahn Bad Doberan - Kühlungsborn ("Molli"), die mit den Ortsdurchfahrten in Bad Doberan [27] [28] [29] und Kühlungsborn den Charakter der Dampf-Straßenbahn bewahrt hat.

Jeder Tagungsteilnehmer konnte einen Teil der Fahrt im Salonwagen zurücklegen und so die Fahrt bei einem kühlen Getränk genießen.

Den Abschluß der Tagung bildete ein Tagesausflug zur Insel Rügen. Ab Saßnitz startete zunächst eine Fahrt mit dem Kutter "Kalinin" entlang der Kreideküste. Obwohl es ausgerechnet an diesem Vormittag diesig war und die Kreidefelsen nur noch erahnt werden konnten, erzählte der Matrose an Bord so viele bunte Geschichten, harte Realitäten und ein bißchen Seemannsgarn, daß die Fahrt unvergessen bleibt. Mit dem Bus ging's weiter vorbei am Eisenbahn-Fährhafen Neu-Mukran (der Betrieb mit Rußland ist allerdings nahezu vollständig zum Erliegen gekommen, und wegen der 1524mm-Spurweite lassen sich von dort kaum andere Transporte abwickeln) zum Eisenbahnmuseum Prora. Dort dient ein Berliner Großraum-Tw [30] als Kassenhäuschen und Eingang zu den ehemals militärisch genutzten Hallen, in denen zahlreiche interessante Eisenbahn- und Feuerwehrfahrzeuge ausgestellt sind, u.a. eine E-Lok der Berliner „Bullenbahn“ [31]. Der Bus fuhr anschließend weiter zum Bahnhof Binz-Ost [32] der Rügenschon Kleinbahn (Rasender Roland), wo ein Fotohalt recht-zeitig zur planmäßigen Zugkreuzung eingelegt wurde. Der Rasende Roland bewies anschließend, daß er seinen Namen nicht zu Unrecht trägt. Es war nicht möglich, dem Zug mit dem Bus nach Putbus zu folgen und einen weiteren Fotohalt einzulegen. In Putbus standen bereits einige historische Fahrzeuge, die zu den Jubiläumsfeierlichkeiten des Rasenden Rolands ausgestellt werden sollten, zur Besichtigung bereit. Während der Fahrt [33] mit der Dampf-bahn nach Göhren und zurück konnten sich die VDVA-Tagungsteilnehmer davon überzeugen, daß der Rasende Roland den Charakter einer typischen Kleinbahn bewahrt hat.

Die Rückfahrt erfolgte mit Zügen der Deutschen Bahn von Putbus über Bergen, Stralsund nach Rostock. Wer allerdings gehofft hatte, beim Umsteigen in Bergen etwas zu Essen kaufen zu können, sah sich den real existierenden Gegebenheiten der Stadt Bergen ausgesetzt: Alles geschlossen! Wieder half das Mobilfunk-Telefon von Rolf Hafke, und so wurde bei einem Pizza-Bringdienst schnell eine kleine Zwischenmahlzeit geordert [34]. So setzte der



VDVA bei der diesjährigen Tagung nicht nur Mitarbeiter von Verkehrsbetrieben in Staunen, sondern auch einen Pizzaboten in Bergen auf Rügen. Welch' ein Erlebnis zum Abschluß!?

Die Mitglieder der VDVA-Tagungsgruppe danken allen Mitarbeitern/Mitarbeiterinnen der besuchten Verkehrsbetriebe und den unterstützenden Vereinen vor Ort für die hervorragende Betreuung der Gäste. Durch das persönliche Engagement dieser Leute konnten sich alle Besucher mit den örtlichen Bedingungen identifizieren und ließen den Besuch zu einem unvergeßlichen Erlebnis werden.

Der Dank der Tagungsteilnehmer geht natürlich auch an den Vorsitzenden des VDVA, Walter Vögele, der die Tagung in gewohnt hervorragender Qualität vorbereitet und durchgeführt hat.

Text: Ingo Teschke, Bremen.



Verband Deutscher Verkehrs-Amateure - Jahrestagung 1995

Liebe Tagungsteilnehmer!

Nachstehend erhalten Sie noch einige Hinweise zum Tagungsablauf, die Sie bitte beachten sollten:

Leider sind einige Strecken wegen Bauarbeiten nicht befahrbar bzw. auch nicht in jedem Fall die historischen Fahrzeuge einsetzbar.

Am Freitag, 7.7.1995 kann in Wehmingen auch der normalerweise nicht zugängliche Bereich besichtigt werden. Das Museum verlangt dafür jedoch 15.-DM anstelle 7.-DM. Bitte berücksichtigen Sie aber, daß die Fahrzeuge dort nur zum Teil zur Aufarbeitung vorgesehen sind, zum Teil dienen sie nur als Ersatzteilspender.

Am Samstag, 8.7.1995 und am Sonntag, 9.7.1995 fahren wir mit dem Ticket "Schönes Wochenende". Auf ein Ticket können immer fünf Personen fahren. Jeder Teilnehmer, der keine andere Fahrkarte hat, erhält eine von mir erstellte Kontrollkarte, in der Regel behalte ich die gesamten Tickets. Wenn Sie abweichende Züge - insbesondere bei der Rückfahrt - benutzen wollen, suchen Sie sich weitere Partner, so daß möglichst eine durch fünf teilbare Zahl erreicht wird. Ein Mitglied dieser Gruppe erhält dann das (oder die) Ticket(s), ansonsten hat jeder die oben erwähnte Kontrollkarte.

Am Montag, 10.7.1995, treffen wir uns um 9.00 zur Depot- und Werkstattbesichtigung am Depot Altwiekering der Braunschweiger Straßenbahn. Wer nur die Rundfahrt mitmachen möchte, kommt auf 10.00 zum Depot. Eventuell kann auch am Hotel zugestiegen werden, dies wird noch bekanntgegeben. In diesem Fall bitte pünktlich an der Haltestelle sein, da der Zug dort nicht warten kann.

Nach der Mitgliederversammlung besteht Gelegenheit zum gemeinsamen Abendessen. Es werden drei Menus angeboten, die Essen sollten spätestens am Sonntag vorbestellt werden. Da wir in einem Hotel mit indonesischem Restaurant wohnen, habe ich auch ein indonesisches Gericht mit auf die Liste setzen lassen. Sicher ist mancher nach dem Motto "Was der Bauer nicht kennt, das frißt er nicht" nicht daran interessiert, bestimmt hat aber der eine oder andere Lust, das einmal zu probieren. Warum also nicht dann, wenn man schon mal in einem indonesischen Haus ist?

Am Dienstag, 11.7.1995 haben nicht alle Teilnehmer im Bus Platz. Um die Kosten für einen zweiten Bus zu sparen, werden voraussichtlich zwei Teilnehmer mit ihrem Privatwagen fahren und weitere Teilnehmer mitnehmen. Geeignete "Beifahrer" werden rechtzeitig angesprochen.

In Halberstadt ist das Depot z.Zt. vom Streckennetz abgeschnitten, wir können aber voraussichtlich dennoch einen Sonderwagen bekommen.

In Wernigerode können Interessenten mit der Brockenbahn auf den Brocken fahren. Sollte davon Gebrauch gemacht werden, wird die Abfahrtszeit des Busses in Wernigerode auf die Rückkehr des Zuges Brocken ab 16.42 passend gelegt, wenn es nur wenige Interessierte sind, könnten diese auch mit den PKW zurückfahren. Ich bitte daher möglichst am Montagabend - nach Kenntnis der Wettervorhersage - um Mitteilung, wer auf den Brocken fahren möchte, um entsprechend disponieren zu können.

In Wernigerode besteht eventuell die Möglichkeit, einen Fotohalt bei der Harzbahn an der reizvollen Haltestelle "Kirchstraße" zu organisieren (nicht für Brockenfahrer). Auch hierzu bitte ich rechtzeitig um Mitteilung des Interesses, gegebenenfalls werden dazu die PKW benötigt.

Brocken und alle Prorammpunkte Rübeland schließen sich gegenseitig aus. Bei Rübeland sind jeweils zwei Programmpunkte (Höhle und Fotogelegenheit; Höhle und Mitfahrt; Fotogelegenheit und Mitfahrt) mit Bestimmtheit möglich. Alle drei Punkte zusammen lassen sich voraussichtlich nur unter Zuhilfenahme der PKW realisieren. Auch hierzu bitte rechtzeitig Mitteilung des Interesses.

Die Besichtigung der Höhlen dauert ca 45 Minuten, Führung je nach Bedarf etwa alle 20 Minuten, Eintritt 7.-DM.

Die Fahrt mit der Rübelandbahn sollte jeder nach Belieben durchführen können. Ich habe daher keine Gruppenfahrtscheine bestellt. Bitte halten Sie entsprechend Kleingeld für Automaten bereit. Die Fahrt Rübeland - Königshütte einfach wird ca. 2,40 DM, Königshütte - Blankenburg ca 5,60 DM kosten.

Am Mittwoch, 11.7.1995 fahren wir mit dem IC nach Magdeburg, dort Umsteigen in IR nach Schwerin. Das Gepäck können wir in Schwerin in einem abgeschlossenen Raum abstellen und nach unserer Rundfahrt wieder aufnehmen. Wegen Bauarbeiten müssen wir unseren Sonderzug am "Platz der Freiheit" auf der Rückseite des Hauptbahnhofs aufsuchen. In Rostock beziehen wir die Zimmer und fahren dann mit der S-Bahn (der Hotelausweis gilt als Ticket im Rostocker Nahverkehr) eine Station bis zur Parkstr., von dort ist es nur ein kurzer Weg zur Hauptwerkstatt mit Traditionsräumen. Die Strecke zum Neuen Friedhof ist z.Zt. wegen kompletter Erneuerung außer Betrieb.

Am Donnerstag, 12.7.1995 haben wir eine Rundfahrt auf dem Streckennetz der Rostocker Straßenbahn, die im Depot endet. Dort können wir am Kantinenessen teilnehmen. Ich bitte spätestens am Mittwochabend bei der Werkstattbesichtigung die Teilnahme am Essen anzumelden. Nach dem Essen werden wir mit einem Sonderwagen vom Depot über die Stadtmitte zu einer kurzen, zuvor nicht berücksichtigten Strecke (Dierkow) fahren. Ich nehme an, daß nicht alle diesen Teil mitmachen möchten und habe dafür eine kleinere Einheit bestellt. Ggfs. müßten vom Depot zur Stadtmitte (um von dort zum Hbf. umzusteigen) einige Teilnehmer wie "normale" Fahrgäste reisen, d.h. stehen. Nachmittags ist eine Fahrt auf der Bäderbahn "Molli" auf dem Programm. Ich habe für die Fahrt von Bad Doberan nach Bad Kühlungsborn West den Salonwagen angemietet, dieser hat aber nur für 24 Personen Platz. Da wir etwa 40 Teilnehmer sind, bitte ich, in Heiligendamm die Plätze zu tauschen, so daß jeder in den Genuß des Salonwagens kommt. Getränke werden angeboten, wenn wir Kuchen wollen, müssen wir das vorher bestellen. Ich bitte auch hierzu um Ihre Meldung. Für die Hinfahrt beabsichtige ich einen Gruppenfahrchein für die Strecke Rostock - Bad Doberan lösen. Auf der Molli gibt es keine Gruppenermäßigung. Die Hinfahrt werden wir sicher gemeinsam absolvieren (auch wegen des Salonwagens), die Rückfahrt kann aber wahlweise mit einem der angegebenen Züge, ggfs. mit Unterbrechung unterwegs, erfolgen. Dann ist aber für die Strecke Bad Doberan - Rostock ein Einzelticket zu lösen. Ich werde auch hierzu abfragen, wer ggfs. an einer Gruppenfahrt interessiert ist.

Am Freitag, 14.7.1995 fahren wir zunächst mit dem D-Zug nach Binz, dem bekanntesten Bad in DDR-Zeiten. Von dort fahren wir mit einem Bus nach Sassnitz, anschließend mit einem gecharterten Kutter entlang der Kreideküste bis zum "Königstuhl" und zurück nach Sassnitz. Auf dem Kutter gibt es kleine Speisen (Fisch, Sandwich). Eventuell ist auch Zeit für eine kurze Rundfahrt mit unserem Bus durch Sassnitz, ansonsten geht es weiter zum Eisenbahnmuseum in Prora, wo auch ein (Ost)Berliner Straßenbahnwagen und zwei Industriebahn-E-Loks ("Bullenbahn" und "Varta") stehen. Anschließend fahren wir nach Binz Ost, wo wir den "Rasenden Roland" fotografieren können (Zugkreuzung 14.26 - 14.34). Danach fahren wir nach Putbus, wo das Bw sowie die für das am nächsten Tag beginnende Eisenbahnjubiläum (hoffentlich) bereits angekommenen Exponate besichtigt werden können. Vielleicht ist auch noch Zeit für das reizvoll angelegte Städtchen Putbus. Am Bf Putbus ist ein Imbißstand und ein PLUS-Supermarkt. Zum Schluß fahren wir um 16.17 mit dem "Rasenden Roland" nach Göhren und nach einem Aufenthalt von 17 Minuten zurück nach Putbus, direkter Anschluß nach Bergen, an 19.20. Von dort geht es um 20.09 mit dem Gegenzug unserer Hinfahrt zurück nach Rostock.

