

**1985 – Dienstschrift**  
**in Zusammenarbeit mit dem Militärtransportwesen (MTW) der NVA**

Tag des Eisenbahners oder förmlicher, Tag der Werktätigen des Verkehrswesens, war in jedem Jahr der zweite Sonntag im Juni. Am 09. Juni 1985 also, steht in Binz 142 006 zur Kaffeepause am Bahnsteig auf Höhe des P19187, der um 16.12 Uhr nach Lietzow ausfahren wird. Die 142 hatte vorhin einen Leerzug in den Anschluß der NVA für die Technische Unteroffiziersschule „Erich Habersaath“ gedrückt. Die Beladung würde etwas dauern, da es sich hierbei auch um eine Beladungs-Übung für die zu Ausbildungszwecken hier stationierten Angehörigen der angolanischen Streitkräfte handeln würde. Also, ab nach Binz und zu Paul, Kaffee trinken.



Zuvor kam noch ein Kohlenzug rein, den nun die über lange Jahre treue Rügänerin 112 651 über das Anschlußgleis zum Heizwerk rüber schiebt.



Vom Stellwerk gegenüber gibt's noch einen kurzen Handgruß und dann wird die Ausfahrt gezogen. Ausfahrt frei bis Prora.



Prora. Und da steht er ja schon, der hoffentlich ordnungsgemäß beladene Zug. Aber etwas besonderes mußte dieser Transport doch auf sich haben, denn es wurden zwei "Strausberger" Wagen mitgeführt. Warum? das werde ich wohl nie erfahren.



Dann ging alles andere zügig, eben generalstabsmäßig organisiert. Die kleine V10B, die den Zug aus dem Gelände gedrückt hatte nahm die Sicherungsposten wieder mit ins Objekt und kurz darauf wurde die Abfahrt erteilt. Gemäß den mir ausgehändigten Papieren war das Ziel Bresewitz Rampe. Also ab auf den großen Spielplatz auf der Zingster Spitze.



Welch' ein mutiger Fotograf, der hier aus dem Brombeerdickicht am Bahndamm die Fotos schießt.



Nach gut 10 Minuten erreicht der Militärzug den Bodden - kurz vor Lietzow.



Vorbei an einer unbekanntem Stralsunder 118.6 erreicht 142 006 Lietzow und bekommt prompt freie Ausfahrt.



Die kleine Litzower Burg im Hintergrund dröhnt die 142 an der ebenfalls auf die Ausfahrt wartenden 132 512 vom Bw Osb vorbei Richtung Bergen.



Einfahrt Bergen - "Halt erwarten" wird angezeigt, vor uns ist laut Plan noch der P9119 Saßnitz - Barth. Dem Berlinaren werden wir unterwegs begegnen. Und auf dem kleinen Außenbahnsteig steht die langjährige Stammlok der Strecke Bergen - Lauterbach, die 110 123 mit dem P19163 nach Lauterbach, Abfahrt 17.05 Uhr.



Nachdem die Freigabe zur Ausfahrt bis Stralsund Rügendamm erfolgt war, entschwand 142 006 mit ihrer schwerlastigen Fuhre in der Nachmittagssonne, fährt aufnehmend auf den Rügendamm. Nur eine würzige, von verbranntem Diesel geschwängerte leicht drückende Luft blieb an diesem Tag des Eisenbahners in Altefähr zurück.





Mit Verlassen der den Strelasund querenden Ziegelgrabenbrücke erreicht der Militärtransportzug das Festland.



An der Vorbeifahrt am Stellwerk Stralsund Rügendamm signalisiert der Stellwerksleiter unmissverständlich, dass Stralsund und die 950 bis Rostock sich wieder mal am Rande der Kapazität bewegt. Also Fahrstufen runter und gemächlich die Verbindungskurve zum Hbf runterrollen.



In Stralsund war tatsächlich wieder die Hölle los (die Framerate war jaaaaanz tief im Keller). Das Warten hielt sich in Grenzen, nicht nur weil das MTW in die Fahrplanstruktur eingriff, sondern auch, weil alle Züge äußerst pünktlich waren. So mußte nur noch der P3162 Rostock - Wolgast-Hafen abgewartet werden und dann ging es zügig bis Velgast. In der Einfahrt stand die ehemalige Neustrelitzerin 118 063 und seit vier Tagen Magdeburger 118 563. Was sie allerdings hier zu suchen hatte entzieht sich meiner Kenntnis.



Mit heulender E-Bremse Einfahrt in Velgast.



Bei unserer Einfahrt verlässt gerade P9119, der in Stralsund noch so pünktlich war, gerade Velgast Richtung Barth. Na das kann ja dauern ...



Und wie ich so stehe und der Sonne beim Wandern zusehe, donnern zwei unerkannt gebliebene 118.6 mit einem Kesselwagenzug, vermutlich aus dem Rostocker Überseehafen, durch Velgast.



Endlich! Nach gefühlten 2 Stunden, in Wahrheit ca. 20 Minuten, konnte der Truppentransport seine Fahrt Richtung Barth/Bresewitz fortsetzen. Hier überquert der Zug die F105, die neben der Autobahn Berlin - Rostock und der B96 eine der Hauptachsen im Straßenverkehr im Bezirk Rostock darstellt.



Die Gleise knarzen und ächsen schwer, als 18 Minuten später die recht schwere 142 006 mit ihrem Zug das Stellwerk in Barth passiert.



P69574 bespannt mit 110 557 erhält nach Passieren des Militärzuges Ausfahrt nach Velgast. Der zuvor eingefahrende P9119 bleibt hier stehen und fährt erst als letzter Zug des Tages als P9148 nach Saßnitz zurück.



Nach einem kurzen Stopp in Barth, ein paar Streckeninfos ging es weiter, Bahnhofs- und Chausseestraße kreuzend Richtung Bresewitz.



Barth wurde im scharfen Linksboden verlassen und nach ca. 2 km Fahrt überquert der Zug mit Hg 50 die Brücke über die Barthe.



Kurz vor Einfahrt in den Bahnhof Tannenheim, wieder aus dem Brombeergebüsch raus fotografiert.



Der idyllisch am dichten Wald gelegene Bahnhof Tannenheim, zu Barth gehörend, wird mit Hg 40 durchfahren.



Pruchten, tatsächlich mal ein Bahnhof der so genannten Darss-Bahn, wird nur noch zum Abstellen von Wagen oder für kleinere Rangierarbeiten genutzt.



Kurz nach Verlassen von Pruchten erfolgt die Auffahrt auf die 700 m lange Brückenskonstruktion mit der 130 m langen Kloverbrücke über die Ausläufer des Bodstedter Boddens.



Beinahe exakt nach Norden ausgerichtet ist die Kloerbrücke und so rollt an deren Ende 142 006 die letzten knapp 800 m bis zur Ladestraße in Bresewitz.



Bresewitz besitzt zwar noch einen Bahnhof, aber nach Demontage und späterem Wiederaufbau der Darssbahn Ende der 60er Jahre durch Eisenbahnpioniere, diente dieser Streckenast nur noch dem An- und Abtransport schwerer und mittelschwerer Kampf- und Transporttechnik der NVA.



Am unbeschränkten Bahnübergang der nördlich gelegenen "Bahnhofsstraße" in Bresewitz entstand dieses Foto der bereits abgekuppelten 142.



Selber Standort, aber Blick Richtung Ortskern. Hier auf dem platten Land ist es auch abends viertel/halb neun immer noch recht hell. Uns so rollt bei recht gutem Fotolicht 142 006 ins Ausziehgleis, an dessen Ende die Panzerverladerampe steht. Die Lok wird dann umsetzen, den hinter den Mannschaftstranport wagen getrennten Zug abziehen und über Gleis 2 zur Verladerampe drücken. Dienstscluß wird voraussichtlich erst 22.00 Uhr im Bw Stralsund sein.

## Nachtrag:

Wir erinnern uns, der Lokführer der 142 006 wunderte sich über die an den Militärzug angehängten Wagen des MfNV. Jahre später, der erste sozialistische Staat auf deutschem Boden existierte nicht mehr, wurde auch dem interessierten Leser der Grund für die Mitführung dieser Wagen zu Teil.

Die Truppenteile, die aus Prora "ausgeflogen" wurden, sollten zu vorbereitenden Übungen für die alljährlich stattfindenden Kommandostabsübungen, wie z. B. 1985 "**Bordkante '85**", transportiert werden. Natürlich unter höchster Geheimhaltung. Die Übungen mit der Bezeichnung "Bordkante 'XX" wurden im Rahmen der Vorbereitungen für die **Operation STOSS**, ab 1988 als **Operation ZENTRUM** bezeichnet, ausgeführt. Inhalt: Der Fall West-Berlins binnen 24 Stunden als Präventivschlag noch **VOR** dem militärischen Schlag des Bündnisses des Warschauer Vertrages. Es wären unter anderem neben der 1. MSD, Regimenter der GT der GK Nord und Mitte, Einheiten der GSSD usw. und auch das **LStR 40 Willi Sänger**, zum Einsatz gekommen. Der eigentliche Ort für diese Kommandoübungen befand sich in Lehnin, einem der modernsten Übungsareale der NVA. Hier vor Ort konnte dann die Festsetzung/Blockierung alliierter Kräfte und die gesamte Einnahme zur Erlangung der Kommandohoheit in der eigens errichteten Stadtkampfanlage Scholzenzslust trainiert werden.