(Beitrag von Manfred N.)

Beitrag ID [post_id]

Auch das gehört zu meiner dreijährigen Armeezeit – nach einem Kurzurlaub im Januar oder Februar 1968 musste ich meine Rückreise ins Regiment unterbrechen. Ich bin Sonntag nach K.-M.-Stadt gefahren, um abends mit dem Zug nach Berlin weiterzufahren. Schon im Bus nach K.-M.-Stadt war mir übel.

Auf dem Bahnhof treffe ich einen Schulkameraden und wir beschließen, in die Mitropa zu gehen. Ich hatte noch drei Stunden bis zu Abfahrt des Zuges. Nach dem ersten Bier war mir nicht mehr so übel und es gab noch ein paar Bier mehr!



MITROPA

12 Sprachen

Artikel Diskussion Lesen Bearbeiten Quelltext bearbeiten Versionsgeschichte Werkzeuge

Die **MITROPA** – ursprünglich *MITROPA Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktien-Gesellschaft*, erst ab 1994 offiziell *MITROPA AG* – war ein deutsches Unternehmen zum Betrieb von Schlafwagen und Speisewagen sowie zum Betrieb von Bahnhofsgaststätten und Autobahnraststätten. Die Kurzform bzw. Wortmarke MITROPA ist aus der ursprünglichen Firma **MIT**teleu**ROP**äische Schlafwagen- und Speisewagen-**A**ktien-Gesellschaft abgeleitet.

Gegründet wurde das Unternehmen 1916 während des Ersten Weltkriegs unter Beteiligung verschiedener Banken und Eisenbahngesellschaften der damaligen Mittelmächte. Es sollte die weitgehende Monopolstellung der französisch kontrollierten Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) beim Betrieb von Schlaf- und Speisewagen sowie Luxuszügen brechen. Infolge des Versailler Vertrags erhielt die CIWL ihre Vorkriegsrechte zurück und die MITROPA musste sich abgesehen von wenigen Ausnahmen auf den Schlaf- und Speisewagenbetrieb im Deutschen Reich beschränken. In den 1920er-Jahren gingen die Unternehmensanteile fast vollständig auf die Deutsche Reichsbahn über.

MITROPA AG

Rechtsform	Aktiengesellschaft; ab Ende 2004 GmbH
Gründung	24. November 1916 (als *MITROPA Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktien-Gesellschaft*)
Auflösung	2006
Auflösungsgrund	Verkauf

Auf dem Weg zum Zug bekam ich Schmerzen im Unterbauch und jeder Schritt war

eine Qual. So konnte ich nicht zurück in die Dienststelle. Inzwischen war es 21.45 Uhr geworden, der Zug sollte um 22.05 Uhr fahren. Ich begab mich zur Transportpolizei und bat darum, das Regiment zu verständigen.

Transportpolizei

4 Sprachen

Artikel Diskussion Lesen Bearbeiten Quelltext bearbeiten Versionsgeschichte Werkzeuge

Dieser Artikel behandelt die Transportpolizei der DDR. Zur Schweizer Bahnpolizei siehe Bahnpolizei#Bahnpolizei in der Schweiz.

Die **Transportpolizei** (**Trapo**) war die Bahnpolizei der Deutschen Demokratischen Republik. Sie war als *bewaffnetes Organ* auf dem Gelände der Deutschen Reichsbahn für Sicherheit und Überwachung zuständig.



Angehörige der Transportpolizei werden im August 1961 von Horst Schumann für ihren Einsatz beim Bau der Berliner Mauer ausgezeichnet.

Aufgaben [Bearbeiten | Quelltext bearbeiten]

Die Transportpolizei überwachte alle größeren Bahnhöfe und kontrollierte in Grenznähe zur Bundesrepublik Deutschland die Reisenden auch in den Zügen des Binnenverkehrs. Eine weitere Aufgabe war die Begleitung der Transitzüge, die zwischen Westdeutschland und West-Berlin verkehrten. Vor dem Mauerbau in Berlin wurden die Kontrollen des S-Bahn-Verkehrs im Westteil der Stadt ebenfalls von der Transportpolizei durchgeführt – das gesamte Schienennetz in Groß-Berlin unterstand bis 1993 der Deutschen Reichsbahn, die damals auch die S-Bahn betrieb.

Auch bei Fußballspielen war die Transportpolizei präsent, um Störungen zu verhindern.

War keine große Sache. Mit dem Taxi ging es zurück nach Hause. Morgens musste der Arzt geholt werden. Verdacht auf Blinddarm! Mit der Fahne am B 1000 Sankra ging es ins Krankenhaus, wo ich noch am gleichen Tag operiert wurde. Nach 5 Tagen war ich wieder zu Hause. Ich rufe in der Kompanie an und erkläre dass ich noch nicht transportfähig bin. Ich bekomme gesagt, ich würde geholt, sobald ein Fahrzeug in die Richtung meines Heimatortes fahren würde.

Nach 10 Tagen fahre ich mit dem Bus zum Wehrkreiskommando, wo ich mich auch schon telefonisch gemeldet hatte. Helfen konnte die mir auch nicht. Ich wollte

unbedingt zurück nach Strausberg. Nach fast einem Monat zu Hause, kam eines Tages unser ABV und zeigte mir ein Fernschreiben von unserer Dieststelle, dass ich mich für den nächsten Tag bereit halten sollte. Obwohl die Fahrt nach Stausberg eine Zumutung war, Heizung vom B1000 kaputt und

deshalb hundekalt, war ich doch zufrieden.

> Die **Wehrkreiskommandos** waren neben Musterung und Einberufung auch für den Reservistendienst verantwortlich, daneben für die Gewinnung von längerdienenden Soldaten und Unteroffizieren sowie Berufsoffizieren, für die militärische Propaganda und die Wehrerziehung. Die Wehrkreiskommandos waren den Wehrbezirkskommandos (WBK) unterstellt. Es gab in der DDR 214 Wehrkreiskommandos auf Kreisebene und 15 Wehrbezirkskommandos auf Bezirksebene.[2]

Ich hatte doch tatsächlich die „Kompanie“ vermisst! Nach einigen Tagen wieder mal zum Kompaniechef. Ich wurde Spießschreiber. Widerwillig und mit großer Abneigung. Wurde aber eine schöne Zeit und kam gleich nach Busfahrer. Bus fahren war die schönste Zeit!

M.N.
