

# Mein erster PKW-Führerschein

Nach einer Wartezeit von ca. 2 ½ Jahren konnte ich nach vorheriger Anmeldung bei der einzigen öffentlichen Fahrschule in Gotha im VEB Kraftverkehr Gotha meinen PKW-Führerschein (Klasse B) absolvieren. Solche Wartezeiten waren in der ehemaligen DDR eigentlich üblich, es sei denn, man machte den LKW-Führerschein bei der Gesellschaft für Sport und Technik (GST), weil man später beispielsweise Militärkraftfahrer bei den bewaffneten Organen der DDR werden sollte, oder den LKW-Führerschein aus betrieblichen Gründen machen durfte.

Mir viel die Wartezeit nicht ganz so schwer, da ich zwischenzeitlich für 1 ½ Jahre meinen Grundwehrdienst bei der Nationalen Volksarmee (NVA) ablegte. Im Herbst 1983 konnte ich dann mit meiner Fahrschule beginnen und erhielt sie am 09.03.1984 ausgestellt. Wer Beziehungen hatte, kam natürlich auch eher an den Führerschein.

Deutsche Demokratische  
Republik



**FÜHRERSCHEIN**  
PERMIS DE CONDUIRE

<p style="text-align: center;">Anfragen/Bedingungen: <b>Führerträger oder Fahrschüler</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p style="text-align: center;"><b>T</b></p> <p style="font-size: 8px;">Traktoren, Eisenwaren und Anschlusseinrichtungen mit einer zulässigen Hochleistungswirkleistung bis 20 kW** (auch mit Anhänger)</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p style="text-align: center;"><b>M</b></p> <p style="font-size: 8px;">Kleintraktoren und Kleinmaschinen</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">   </div>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2">1. Name <u>KOCH</u></td> </tr> <tr> <td colspan="2">2. Vorname <u>ANDREAS</u></td> </tr> <tr> <td colspan="2">3. Geburtsdatum <u>06.12.1958</u></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Geburtsort <u>GOtha</u></td> </tr> <tr> <td colspan="2">4. Wohnort E. Personaldokument <u>Koch</u> Unterschalt des bld.ären <b>K 0063674</b></td> </tr> <tr> <td colspan="2">5. Ausgestellt Volkspolizei Kreisamt</td> </tr> <tr> <td colspan="2">6. in <u>5800 Gotha</u> am <u>09.03.84</u> (1975) </td> </tr> <tr> <td colspan="2">7. Gültigkeit: unbefristet/vgl. S. 4  Unterschrift</td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <tr> <th colspan="2">Fahrzeugklassen, für die der Führerschein gültig ist</th> </tr> <tr> <td style="width: 5%; text-align: center;"><b>A</b></td> <td>Kraftäder (mit oder ohne Seitenwagen)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><b>B</b></td> <td>Kraftfahrzeuge - außer Klasse A - mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3500 kg und nicht mehr als 8 Sitze - außer Fahrersitz - (auch mit Anhänger bis 750 kg Gesamtmasse)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><b>C</b></td> <td>Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3500 kg (auch mit Anhänger bis 750 kg Gesamtmasse)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><b>D</b></td> <td>Kraftfahrzeuge zur Personen- beförderung mit mehr als 8 Sitzen - außer Fahrersitz - (auch mit Anhänger bis 750 kg Gesamtmasse)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><b>E</b></td> <td>Kraftfahrzeuge der Klassen B, C oder D mit Anhänger über 750 kg Gesamtmasse</td> </tr> </table>	1. Name <u>KOCH</u>		2. Vorname <u>ANDREAS</u>		3. Geburtsdatum <u>06.12.1958</u>		Geburtsort <u>GOtha</u>		4. Wohnort E. Personaldokument <u>Koch</u> Unterschalt des bld.ären <b>K 0063674</b>		5. Ausgestellt Volkspolizei Kreisamt		6. in <u>5800 Gotha</u> am <u>09.03.84</u> (1975) 		7. Gültigkeit: unbefristet/vgl. S. 4  Unterschrift		Fahrzeugklassen, für die der Führerschein gültig ist		<b>A</b>	Kraftäder (mit oder ohne Seitenwagen)	<b>B</b>	Kraftfahrzeuge - außer Klasse A - mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3500 kg und nicht mehr als 8 Sitze - außer Fahrersitz - (auch mit Anhänger bis 750 kg Gesamtmasse)	<b>C</b>	Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3500 kg (auch mit Anhänger bis 750 kg Gesamtmasse)	<b>D</b>	Kraftfahrzeuge zur Personen- beförderung mit mehr als 8 Sitzen - außer Fahrersitz - (auch mit Anhänger bis 750 kg Gesamtmasse)	<b>E</b>	Kraftfahrzeuge der Klassen B, C oder D mit Anhänger über 750 kg Gesamtmasse
1. Name <u>KOCH</u>																													
2. Vorname <u>ANDREAS</u>																													
3. Geburtsdatum <u>06.12.1958</u>																													
Geburtsort <u>GOtha</u>																													
4. Wohnort E. Personaldokument <u>Koch</u> Unterschalt des bld.ären <b>K 0063674</b>																													
5. Ausgestellt Volkspolizei Kreisamt																													
6. in <u>5800 Gotha</u> am <u>09.03.84</u> (1975) 																													
7. Gültigkeit: unbefristet/vgl. S. 4  Unterschrift																													
Fahrzeugklassen, für die der Führerschein gültig ist																													
<b>A</b>	Kraftäder (mit oder ohne Seitenwagen)																												
<b>B</b>	Kraftfahrzeuge - außer Klasse A - mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3500 kg und nicht mehr als 8 Sitze - außer Fahrersitz - (auch mit Anhänger bis 750 kg Gesamtmasse)																												
<b>C</b>	Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3500 kg (auch mit Anhänger bis 750 kg Gesamtmasse)																												
<b>D</b>	Kraftfahrzeuge zur Personen- beförderung mit mehr als 8 Sitzen - außer Fahrersitz - (auch mit Anhänger bis 750 kg Gesamtmasse)																												
<b>E</b>	Kraftfahrzeuge der Klassen B, C oder D mit Anhänger über 750 kg Gesamtmasse																												

Eigentlich hatte ich auch die theoretische Prüfung für den Motorradführerschein erfolgreich abgelegt, aber ich wollte so schnell wie möglich mit unserem ersten Gebrauchtwagen (siehe nächste Seite) fahren. Da die praktische Prüfung mit dem Motorrad jedoch erst im späten Frühjahr beginnen sollte, verzichtete ich auf den Motorradführerschein und fuhr weiter mit meinem Mokick S 50 B 2. Ein späterer Nachtrag der Klasse A sei angeblich technisch nicht machbar gewesen.



Der praktische Unterricht erfolgte Eingangs auf einem Fahrsimulator und dann auf einem Moskwitsch 412 (rechts) russischer Herkunft mit Viertaktmotor, Hinterrad-antrieb und sogar mit einer für DDR-PKW unüblichen Knüppelschaltung.



In einem roten Moskwitsch (Betriebsfahrzeug des HW Gotha West) durfte ich gelegentlich schon vorher einmal mitfahren und die Vorzüge eines vollwertigen Importfahrzeuges genießen. Mein Bruder hatte das Glück, ein solches Fahrzeug gebraucht erwerben zu können und Instand zusetzen.

## Unser Wartburg 311 mit 312 Kombi-Karosserie

Nachfolgend eine Rekonstruktion unseres Wartburg 312 Kombi in Metallicblau. Leider besitze ich von unserem PKW nur die Originalfotos von einem Verkehrsunfall.



Während meiner Laufbahn als Obermaschinist leistete ich mehrmals sozialistische Hilfe im Heizkraftwerk Gotha-Ost sowie im Heizwerk Erfurt-Ost-IV. Bei meinem Einsatz im Winter 1980/81 im Heizwerk Erfurt-Ost-IV fuhr ich jeden Tag ca. 30 km (einfache Wegstrecke) und arbeitete für 2 ½ Monate unter Baustellenbedingungen jeden Tag 12 Stunden. Wir fuhren 10 Tagdienste und anschließend 10 Nachtdienste. Dann begann alles wieder von vorn, ohne freien Tag. Eigentlich nicht zu verantworten, aber dennoch in der Energiewirtschaft und in anderen Zweigen im real existierenden Sozialismus möglich!



Kurz vor Abschluss meines Einsatzes, den ich mir nach 2 Monaten harter Arbeit sogar noch erkämpfen musste, hatte ich einen schweren Wegeverkehrsunfall. Ich verunglückte nicht zuletzt aufgrund meiner Arbeitsüberlastung. Dabei erlitt ein Kollege leichte Verletzungen, unser Wartburg 312 Kombi jedoch einen Totalschaden.



oben die Originalfarbe unseres Wartburg 312 Kombi, im Bild eine W 311-Limousine, wie sie auch mein Bruder nach einem aufwendigen Neuaufbau fuhr



So sah unser Wartburg von hinten aus. Ausgerüstet mit einer druckgasgefederten Heckklappe, die wie später auch beim Wartburg 353 Tourist nach oben aufging. Zu erkennen im Bild, dass der Wartburg 312 Kombi ein 3-Türer mit großen Türen war.

## Fahrgestell eines Wartburg 311 - serienmäßige Blattfedern



## Blick in den Motorraum eines Wartburg 311



1962 erfuhr der bekannte und in vielen Ländern bewährte "Wartburg" des VEB Automobilwerk Eisenach einige wichtige Änderungen, die zu einem entscheidend verbesserten Modell, dem "Wartburg 312", führten.

Den Hauptanlass zur Hervorhebung des neuen Modells gegenüber dem bisher produzierten Wagen gab seine Ausstattung mit einem neuen 1-l-Zweitaktmotor mit einer effektiven Leistung von 45 PS, der den bisherigen 900-cm<sup>3</sup>-Motor des Wartburg 311 gleicher Konzeption mit zuletzt 40 PS garantierter Leistung ablöst. Zudem gab es eine Schraubenfederung und kleinere Raddurchmesser. Auch unser Wartburg 311 mit 312-Kombikarosserie hatte zwischenzeitlich eine 1-Litermaschine erhalten.

## Der Wartburg 311 Camping



Vom Wartburgtyp 311 gab es auch den begehrten Wartburg 311 Camping mit seitlich zu öffnender Heckklappe (wie beim 311 Kombi-Modell), insgesamt 5 Türen und nicht nur fantastisch aussehenden Panoramascheiben im hinteren Teil. Der Wartburg 311 Camping war damit ein würdiger und stolzer Vorgänger des Wartburg 353 Tourist.



## Blick auf das Armaturenbrett eines Wartbug 312



nur mit wenigen Bedienelementen, einem Hupring und Lenkradschaltung

## Wartburg 313 Coupe



Auch solche Fahrzeug waren, wenn auch nur selten, auf den Straßen der ehemaligen DDR zu sehen und immer ein Blickfang.

**Interessantes zum Wartburg und seiner Entwicklung unter:**

<http://www.die-besten.de/wartburg/homepage1024x768.htm>

## Einmal durfte ich einen Lada durch Berlin lenken



Am 15.09.1990 löste die sich die am 05. bis 07.04.1990 im Zuge der politischen Wende in der ehemaligen DDR neu gegründete Industriegewerkschaft Bergbau - Energie-Wasserwirtschaft wieder während einem Außerordentlichen Kongress auf.

Während des Kongressverlaufes hatte ich die Gelegenheit mit einem Lada (Dienstwagen eines hauptamtlichen Vorstandsmitgliedes, der aus der Vermögensaufteilung des FDGB stammte) Tarifverträge aus der Hauptverwaltung zu holen, die wir bis in die frühen Morgenstunden (ca. 04.00 Uhr) nach letzten Kongressvorbereitungen von einem Bochumer Fahrzeug abgeladen hatten. Ich fuhr erstmals nach meiner Fahrschule, die ich 1984 auf einem Moskwitsch 412 absolviert hatte, wieder einen Viertakter. Auch mein Bruder fuhr zwischenzeitlich einen Lada.

Hierzu ließ ich mir von einer Kollegin kurz die Lage der Gänge erklären und düste dann einfach durch Berlin. Ich war von der Geschwindigkeit und Leichtigkeit berauscht und hätte am liebsten auf meine Wartburgbestellung (W353) verzichtet.

Durch die Wende und die Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten musste ich nicht mehr bis 2005 auf einen neuen Wartbug warten, sondern ich durfte bald privat zwei Ford Escort, einen Ford Sierra mit 2-Liter-Maschine, zwei Ford Fiesta und dienstlich VW Passat und sogar einmal einen Audi fahren.

## Mitfahrt 1976 mit dem Kombinatdirektor des VEB Energiekombinates Süd in einem Tatra zur Sitzung der Kombinatdirektoren zum Minister für Kohle und Energie der DDR

Nach erfolgreichem Abschluss der Polytechnischen Oberschule mit dem Prädikat „Mit Auszeichnung“ und der Auszeichnung mit einem Diplom begann ich am 01.09.1976 bei der Energieversorgung Gotha im Energiekombinat Süd eine **Ausbildung zum Maschinist für Wärmekraftwerke**. Die theoretische Ausbildung fand in Gera mit internatsmäßiger Unterbringung statt. Ursprünglich sollte mein späterer Einsatz im Heizwerk Eisenach erfolgen, wo ich auch meine ersten praktischen Einsätze hatte. Aber man zeigte zeitig im Heizwerk Gotha-West Interesse an mir.

Meinen Turbinenlehrgang absolvierte ich im Heizkraftwerk Gotha-Ost (HKW Gotha-Ost). Während meiner Ausbildung wurde ich **besten Lehrling meines Ausbildungsberufes** und hierfür am 01.06.1978 beim Minister für Kohle und Energie in Berlin mit der Karl-Liebknecht-Medaille ausgezeichnet. Aufgrund der guten Leistungen weiterer Lehrlinge wurde unser Lehrlingskollektiv mit dem Titel „Bestes Lehrlingskollektiv“ ausgezeichnet. Meine Lehrzeit beendete ich vorzeitig (1/4 Jahr) und nahm meine Tätigkeit im Heizwerk Gotha-West sofort mit der Lohngruppe 6 auf.



So sah der Dienstwagen des Kombinatdirektor Hoffmann aus,  
es war ein Tatra tschechischer Herkunft

Hier eine weitere Ansicht eines Tatrafahrzeuges, mit welchem ich zur Routinesitzung der Kombinatdirektoren mitfahren durfte. In Berlin angekommen fuhren wir erst mal in ein Parkhaus gegenüber dem Ministerium für Kohle und Energie. Parkhäuser kannte ich bis dahin noch nicht. Nachdem die Auszeichnung



vorgenommen wurde, durfte ich mit weiteren Ausgezeichneten als „VIP“ auf den Berliner Fernsehturm und anschließend in die Disco im Palast der Republik. Dort gab es eine sich drehende und gleichzeitig in die Höhe bewegende Tanzfläche.

Auf der Rückfahrt amüsierte ich mich köstlich darüber, dass man die Jenaer Berge, die für ihre starke Steigung bekannt sind, mit Leichtigkeit in einem PKW auch mit einer Geschwindigkeit von über 100 km/h hochfahren kann. Das war unvorstellbar.

## Mitfahrt in einem Wolga M 24

Ein Arbeitskollege von mir kaufte sich während meiner Tätigkeit im Heizwerk/ UHW Gotha West im VEB Maschinenbauhandel Erfurt einen gebrauchten Wolga M 24 mit nur wenigen Mängeln und Rostschäden. Zur Finanzierung reichte ihm fast der Erlös aus dem Verkauf seines gebrauchten Trabant 601.



Mit diesem Wolga fuhren wir beispielsweise auf Tour, um für mich ein gebrauchte Fahrzeug in

Thüringer Städten zu erwerben, oder um in der Bezirkshauptstadt Erfurt Raufasertapete, Holzkohle oder im Frühjahr Tomaten und grüne Gurken zu ergattern. Die Bezirkshauptstädte wurden bekanntlich nach Berlin und der Messestadt Leipzig, Interhotels und Sonderverkaufsstellen immer zuerst mit begehrten Produkten beliefert. Einmal hat uns ein guter Bekannter sogar aus Ostberlin mit dem Zug Paprikaschoten mitgebracht, die es nur selten für Normalbürger gab. Dabei waren gefüllte Paprikaschoten für uns eines der zahlreichen Leibgerichte, die unsere Mutter ausgezeichnet kochen konnte.