

## **Geschichte der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden (Abriß)**

Die Gründung der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden erfolgte am 01.04.1952 und wurde durch den Staatssekretär für Hochschulwesen der DDR per „Verordnung über die Bildung einer Hochschule für Verkehrswesen“ vom 06.03.1952 sanktioniert.

Sie hat ihren Ursprung in der am 29.10.1949 an der Technischen Hochschule Dresden gebildeten Fakultät Wirtschafts- und Verkehrswissenschaften, die unter dem Dekanat von Wilhelm Tervooren, Ordinarius für Betriebswirtschaftslehre der Pädagogischen Fakultät, stand. Schon 1950 wurden die Fachbereiche der Verkehrswissenschaften aus dieser Fakultät herausgelöst und bildeten unter dem Dekanat von Hans Reingruber, Verkehrsminister der DDR und Ordinarius für Eisenbahnverkehrswesen an der Technischen Hochschule Dresden, eine selbständige Fakultät Verkehrswissenschaften. An dieser entstand am 20.04.1951 der Lehrstuhl Betriebstechnik der Verkehrsmittel, den Prodekan Gerhard Potthoff leitete. Parallel zur Profilierung der Verkehrswissenschaften an der Technischen Hochschule Dresden arbeitete beim Ministerium für Verkehr der DDR ab Frühjahr 1951 eine Arbeitsgruppe, welche die geplante Erhöhung der Ausbildungskapazitäten für Spezialisten im Verkehrswesen inhaltlich vorbereiten sollte. Die Option einer selbständigen Hochschule für diesen Wirtschaftszweig war bereits vorgesehen. In Abstimmung mit dem Ministerium des Innern, dem Ministerium für Schwerindustrie, dem die Fakultät Verkehrswissenschaften zugeordnet war, und dem Ministerium für Post- und Fernmeldewesen sowie der Deutschen Reichsbahn wurde im Juli 1951 der „Entwurf über die Einrichtung einer Hochschule, eines Hochschulinstituts sowie zweier Fachschulen für das Eisenbahn- und Transportwesen“ vorgelegt.

Am 08.09.1952 öffnete die neue Bildungseinrichtung nach einem feierlichen Festakt ihre Pforten für Studierende der Fachrichtungen Betrieb und Verkehr, Maschinentechnik, Bautechnik und Eisenbahnsicherungs- und Fernmeldetechnik, die ab 15.09.1952 am regelmäßigen Lehrbetrieb in Dresden teilnahmen. Von Beginn an hatte die Hochschule für Verkehrswesen das Recht auf Verleihung der akademischen Grade Dipl.-Ing., Dipl. oec. sowie Dr.-Ing. und Dr. oec. Sie gliederte sich in folgende Fakultäten und Abteilungen:

Verkehrstechnik, Dekan Prof. Dr.-Ing. Gerhart Potthoff (auch Fakultät für Eisenbahntechnik, um 1954)

Verkehrsökonomie, Dekan Prof. Dr. rer. pol. Joachim Günther (Umbenennung per 18.09.1953 in Fakultät für Ökonomik des Transport- und Nachrichtenwesens, Umbenennung per 01.09.1957 in Fakultät Ingenieurökonomie des Transport- und Nachrichtenwesens – Absolventen erhalten ab jetzt Dipl.-Ing.-Ök.)

Verkehrsbauwesen, Dekan Prof. Dr.-Ing. Hans Dehnert (ab 18.09.1953 durch Teilung der Fakultät Verkehrstechnik) – Ausbildung in den Fachrichtungen Eisenbahnbau, Straßenbau und Wasserbau

Abteilung für das gesellschaftswissenschaftliche Grundstudium, Leitung Dipl. rer. pol. Elfriede Rehbein (ab 01.09.1962 Abteilung Marxismus-Leninismus)

Abteilung für Sprachen (ab 01.09.1953)

Abteilung für studentische Körpererziehung (ab 01.09.1953)

Industrie-Institut, Direktor Dipl.-Ing. Werner von Neetzow, (ab 17.01.1955)

Abteilung Mathematik und Naturwissenschaften, Prof. Dr. phil. habil. Maximilian Miller (ab 31.12.1955)

Rechenzentrum (ab 10.04.1967)

Pläne des neugebildeten Ministeriums für Eisenbahnwesen im Sommer 1953 zur Umwandlung der Hochschule für Verkehrswesen in Hochschule für Eisenbahnwesen oder die Herauslösung der Fachbereiche des Eisenbahnwesens zugunsten einer entsprechenden Hochschule in Erfurt führten nach eingehender Beratung zum verstärkten Ausbau eisenbahnspezifischer Lehr- und Forschungseinrichtungen an der Dresdner Hochschule, die während der gesamten Zeit ihres

Bestehens die einzige speziell auf das Verkehrswesen ausgerichtete Hochschule in der DDR war. Lehrgebäude waren ein Gebäudekomplex an der Hettnerstraße, der bei Baubeginn unter Regie der Technischen Hochschule Dresden für deren Fakultät Verkehrswissenschaften vorgesehen war, und das Seminargebäude am Bayrischen Platz hinter dem Dresdner Hauptbahnhof (ab 1962 Friedrich-List-Platz), für welches als erstes großes Bauvorhaben der Hochschule für Verkehrswesen am 08.04.1954 der Grundstein gelegt wurde und das bereits im September 1955 teilweise durch Studenten und Wissenschaftler bezogen werden konnte. Im Dezember 1956 begann der Bau des zentralen Institutsgebäudes. Im gleichen Monat konnte das Studentenwohnheim Gutzkowstraße seiner Bestimmung übergeben werden. Nach Jahren gemeinsamer Nutzung ging das Lehrstellwerk im Dezember 1955 von der Technischen Hochschule in den Besitz der Hochschule für Verkehrswesen über. Für die praktische Ausbildung der Studenten der Fakultät Verkehrsbauwesen konnte am 05.04.1967 das neu eingerichtete Straßenbaulabor eröffnet werden, so dass auch hier die gemeinsame Nutzung des entsprechenden Labors an der Technischen Universität entfiel. Wenige Tage später kam es zur feierlichen Inbetriebnahme des neuen Rechenzentrums der Hochschule. Im Rahmen der 750-Jahr-Feier der Stadt Dresden wurde das Verkehrsmuseum am 03.06.1956 feierlich eröffnet. In seiner Doppelfunktion als technisches Kabinett für die Hochschule und Museum für die Öffentlichkeit gehörte es zur Hochschule für Verkehrswesen bis es am 01.04.1958 eine selbständige, dem Ministerium für Verkehrswesen direkt unterstellte, Einrichtung wurde.

Per 01.12.1955 wurde das Statut der Hochschule durch den Staatssekretär für Hochschulwesen und dem Minister für Verkehrswesen bestätigt, dem die Hochschule anfangs unterstellt war. Ab 01.03.1958 gehörte sie zum neu gebildeten Staatssekretariat für das Hoch- und Fachschulwesen. Die Fachministerien für Verkehrswesen bzw. Post- und Fernmeldewesen nahmen nun nur noch Aufgaben der fachlichen Anleitung und Betreuung wahr. Dieser de facto Mehrfachunterstellung hatte die Hochschulleitung sowohl organisatorisch als auch in Lehre und Forschung zu entsprechen. So entwickelte sich die Hochschule im Laufe der Jahre zu einer Einrichtung, die zum einen die Ausbildung der Verkehrsfachleute kontinuierlich ausbaut, aber auch lebhaft Beziehungen zu Industrie und Wirtschaft unterhält. Studierende werden im Direkt- und Fernstudium, ab 1964 auch im postgradualen Studium in den Grundstudienrichtungen

Wirtschaftswissenschaften,  
Maschineningenieurwesen,  
Elektroingenieurwesen,  
Verkehrsingenieurwesen und  
Bauingenieurwesen

ausgebildet.

Darin teilen sich die Fachrichtungen

Ökonomie des Transportwesens,  
Ökonomie des Nachrichtenwesens,  
Schienenfahrzeugtechnik,  
Kraftfahrzeugtechnik,  
Baumaschinen und Fördertechnik,  
Fertigungsprozessgestaltung,  
Verkehrselektrotechnik,  
Technologie des Transportwesens,  
Technologie des Nachrichtenwesens,  
Informationstechnik,  
Eisenbahnbau und  
Straßenbau / Straßenverkehr

auf.

Sonderstudienformen gab es für Parteikader regulär am Industrie-Institut und für Offiziere der NVA ab 1971 an der Sektion Militärisches Transport- und Nachrichtenwesen. Ab WS 1966/67 wurden außerdem an der Abteilung Mathematik und Naturwissenschaften für mathematisch besonders begabte Studenten die Spezialstudienrichtungen

Mathematik im Transportwesen und  
Mathematik im Nachrichtenwesen

mit Abschluss als *Mathematik-Ingenieur* eingerichtet. Das wissenschaftliche Leben in Dresden wurde durch die Hochschule für Verkehrswesen durch regelmäßig stattfindende „Verkehrswissenschaftliche Tage“ bereichert. Forschungsthemen befassen sich u.a. intensiv mit der Verkehrsplanung der Stadt Dresden. Es entstanden durch Zusammenarbeit der Hochschule mit Betrieben und Einrichtungen mehrere Dokumentarfilme zu Verkehrsbauten, wie z.B. den Bau der Eisenbahnbrücke über die Elbe bei Riesa (10/1967). Kontakte zu ähnlichen, auf das Verkehrswesen ausgerichteten, Bildungseinrichtungen des sozialistischen Auslandes, z.B. in Sofia, Prag, Moskau, wurden aufgenommen und mit Gastdozenten- / Lehrkräfte- und Studentenaustausch, gegenseitige Teilnahme an wissenschaftlichen Tagungen und Konferenzen sowie gegenseitigen Besuchen von Kulturgruppen

rege ausgestattet. Es entstand an der Hochschule für Verkehrswesen außerdem ein Netz für die soziale Betreuung von Mitarbeitern und Studenten – Mensa (Eröffnung eines neuen Mensagebäudes an der Reichenbachstraße am 01.10.1960), Ferienobjekte, Kindertagesstätten (feierliche Eröffnung des Hochschulkindergartens am 14.10.1961), Studentenwohnheime und der Studentenclub „Mensa“ (Eröffnung am 01.12.1966). Die heutige Parkeisenbahn im Großen Garten der Stadt Dresden wurde ab Mitte der 60er Jahre als „Station der jungen Naturforscher und Techniker – Pioniereisenbahn Dresden“ durch das Institut für Eisenbahnsicherungstechnik an der Fakultät Verkehrstechnik wissenschaftlich betreut. Die Kinder und Jugendlichen erhielten so eine angemessene Ausbildung an Eisenbahnsicherungsanlagen und wurden in Untersuchungen zu Forschungsthemen einbezogen. Auf Antrag des Senats vom 26.01.1961 wurde nach Beschluss des Präsidiums des Ministerrates der DDR vom 16.01.1962 der Hochschule für Verkehrswesen Dresden anlässlich ihres 10jährigen Bestehens am 08.09.1962 und in Würdigung ihrer Verdienste der Name „Friedrich List“ verliehen (Verleihungsurkunde vom 03.09.1962). Aus gleichem Anlass beschließt der akademische Senat die Stiftung einer „Friedrich-List-Plakette“ und die Stadtverordnetenversammlung Dresden votiert für die Aufstellung eines Gedenksteins für den namhaften Wissenschaftler in den Parkanlagen des Friedrich-List-Platzes. Im Mai 1964 eröffnet im zentralen Institutsgebäude der Hochschule die Friedrich-List-Buchhandlung. Den 175. Geburtstag Friedrich Lists nahm der akademische Senat am 06.08.1964 zum Anlass, einen „Friedrich-List-Preis“ zu stiften, mit dem herausragende wissenschaftliche Leistungen und hohe gesellschaftliche Aktivitäten der Studenten prämiert werden sollen.



Zur besseren Koordinierung der wissenschaftlichen und wissenschaftsorganisatorischen Arbeiten einer Reihe von verkehrszweiggebundenen Instituten, Lehrstühlen und Dozenturen an jeweils unterschiedlichen Fakultäten wurden im April 1965 die Fachgruppen

- Luftverkehr
- Kraftverkehr
- städtischer Verkehr
- Schifffahrt
- Post- und Fernmeldewesen
- Traktionsumstellung (ab 27.04.1966)
- Mathematische Methoden der Unternehmensforschung im Transport- und Nachrichtenwesen (ab 01.01.1967, Umwandlung in Kybernetik, Datenverarbeitung und Operationsforschung ab 01.01.1968))
- Fremdenverkehr (ab 01.01.1967)

gebildet. Deren Ziel war es, die Lehr- und Forschungsaufgaben besser abzustimmen und gemeinsame Publikationen zu fördern.

Das Bestreben in der DDR das sozialistische System zu vervollkommen, zog 1968/69 auch tiefgreifende Veränderungen in der Organisation und Arbeitsweise der Hochschulen nach sich, welche als III. Hochschulreform in die DDR-Geschichtsschreibung Eingang fand. An der Hochschule für Verkehrswesen Dresden begann am 09.09.1968 die Umstrukturierung der Leitungsbereiche, die Auflösung der Fakultäten und Neugründung folgender Sektionen:

- Sektion 1 „Marxismus-Leninismus“
- Sektion 2 „Verkehrs- und Betriebswirtschaft“
- Sektion 3 „Fahrzeugtechnik“
- Sektion 4 „Technische Verkehrskybernetik“
- Sektion 5 „Verkehrsbauwesen“
- Sektion 6 „Mathematik, Rechentechnik und Naturwissenschaften“
- Sektion 7 „Militärisches Transport- und Nachrichtenwesen“ (ab 01.09.1971)

Das Industrie-Institut blieb von der Strukturveränderung unberührt und bestand fort bis zur Auflösung 1989/90.

Als Beratungsgremien wurden folgende eingerichtet:

- Gesellschaftlicher Rat
- Wissenschaftlicher Rat (mit den Fakultäten für Gesellschaftswissenschaften und für Technik und Naturwissenschaften, ab 11.04.1972 auch noch mit Fakultät für Militärisches Transport- und Nachrichtenwesen)
- Rat der Sektion
- Versammlung der Sektion

Anstelle der Institute und Lehrstühle entstanden in den Sektionen zunächst Arbeitsgruppen, die ab 01.09.1973 in Wissenschaftsbereiche umgewandelt wurden. Die Studenten, in Seminargruppen beinahe schulmäßig zusammengefasst, bekamen zur Erfüllung des Studienplanes konkrete Studienanleitungen und Stundenpläne, die sie durch 4 ½ oder 5 Jahre Ausbildung im Direktstudium führten und deren Erfüllung durch Ausbildungsträger und gesellschaftliche Organisationen an der Hochschule streng überwacht wurde. So wurde zwar erreicht, dass ein Überschreiten der Regelstudienzeit äußerst selten wurde, aber studienrichtungsübergreifende Teilnahme an Lehrveranstaltungen und Belegung ebensolcher Fächer war kaum noch möglich. Für besonders begabte Studenten gab es die Option, nach einem individuellen Sonderstudienplan das Studium vorzeitig beenden zu können, bzw. durch besondere Spezialisierung einen günstigen Start ins Berufsleben zu erreichen. Ebenso war es ab Februar 1971 für diese möglich, sich in einem dreijährigen Forschungsstudium auf die Promotion vorzubereiten. Die Möglichkeit des Fern- und des postgradualen Studiums an der Hochschule für Verkehrswesen blieb weiterhin bestehen und wurde strukturell und inhaltlich an die veränderten Bedingungen angepasst. Abweichend von dem sonst verkehrstypischen Studieninhalten begann ab 01.09.1970 die Ausbildung in der Fachstudienrichtung „Mathematische Kybernetik und Rechentechnik“, die in enger Kooperation mit der TU Dresden und der Bergakademie Freiberg zum Abschluss „Diplom-Mathematiker“ führte. Ab WS 1972/73 wird der neue Studienplan in der Grundstudienrichtung Wirtschaftswissenschaften eingeführt und ab WS 1973/74 gab es neue Studienpläne in den Grundstudienrichtungen Maschineningenieurwesen, Elektroingenieurwesen, Verkehrsingenieurwesen und Bauingenieurwesen, die eine wesentliche Verbreiterung der Grundlagenausbildung beinhalten.

Diese komplexen Veränderungen gaben aber auch Impulse für weitere Verbesserung der Studienbedingungen. So wurde Mitte Dezember 1970 das Verkehrstechnische Simulationslaboratorium an der Sektion Technische Verkehrskybernetik in Betrieb genommen. An der

Abteilung Fremdsprachen konnte im Januar 1971 ein moderner Konsultationsraum mit schalldicht isolierten Kabinen für das Fremdsprachenpraktikum eingeweiht werden. Die Studentenwohnheime – Hochhäuser Wundtstraße 1 und 11 waren im September 1972 bezugsfertig. Die Hochschule war nunmehr dem Ministerium für Hoch- und Fachschulwesen der DDR unterstellt. Die Fachministerien für Verkehrswesen und Post- und Fernmeldewesen, später auch das Ministerium für Nationale Verteidigung übten aber inhaltlich großen Einfluss auf die Ausbildung aus. In dem ab 1972 arbeitenden Rat der Rektoren der Hochschulen des Bezirkes Dresden war der Rektor der Hochschule für Verkehrswesen ebenfalls vertreten. In der Kooperationsgemeinschaft Technische Verkehrskybernetik, welche ab Dezember 1972 entsprechende Fachbereiche aus der gesamten Republik vereinigte, arbeitete die Hochschule ebenfalls mit. Das Wirken der Wissenschaftler und hervorragender Studenten fand in all den Jahren immer wieder Anerkennung in der DDR aber auch im Ausland durch vielfache Auszeichnung mit Preisen, Medaillen und Orden.

Das Gesetz zur Struktur des Hochschulwesens und der Hochschulen im Freistaat Sachsen (Hochschulstrukturgesetz – SächsHStrG) vom 10.04.1992 bestimmt im §8 Durchführung der Auflösung von Hochschulen und Bildungseinrichtungen, (1) Punkt 4. „Mit der Übernahme der Aufgaben und mit der Durchführung der Auflösung werden beauftragt: die Technische Universität Dresden gemeinsam mit der Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden (FH) für die Hochschule für Verkehrswesen ‚Friedrich List‘ Dresden.“ An der TU Dresden wurde am 06.11.1992 auf Empfehlung des Wissenschaftsrates und durch Beschluss des Sächsischen Staatsministeriums für Wissenschaft und Kunst die Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ gegründet, die wesentliche Bereiche der HfV aufnahm und de facto Nachfolger der aufgelösten Hochschule ist. Die Integration kompletter Lehrstühle der HfV in andere Fakultäten der TU Dresden war nicht vorgesehen. Nur einzelne Mitarbeiter wechselten entsprechend ihrer Fachrichtung in schon bestehende Bereiche. Die Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) wurde per 01.07.1992 neu gegründet und nahm ihren Lehrbetrieb zum Wintersemester 1992/93 am 01.10.1992 auf. Die HTW nutzt die Gebäude der aufgelösten Hochschule, hat aber außer dem Rechenzentrum keine Fachbereiche übernommen und ist kein Rechtsnachfolger der HfV.

#### Rektoren

1952 - 1956	Prof. Otto Jentsch
1956 - 1960	Prof. Joachim Günther
1960 - 1964	Prof. Gerhard Rehbein
1964 - 1968	Prof. Horst-Guido Müller
1968 - 1973	Prof. Hermann Wagener
1973 - 1983	Prof. Edgar Meier
1984 - 1990	Prof. Peter Gräbner
1990 - 1991	Prof. Horst Strobel
1991 - 1992	Prof. Manfred Zschweigert