

Eisenbahn JOURNAL

November
11/1999

25 Jahre



CD Rom

mit kpl. Jahrgang 1975
und vielen Programmen
für Eisenbahnfreunde

10 Jahre Grenzöffnung



(Füllseite)

Inhalt

Vorbild

November '89:	
Die Mauer fällt – der Zug fährt Richtung Einheit	6
Zehn Jahre nach dem Mauerfall:	
Ein Land, eine Bahn	14
Schnelltriebwagen der DR:	
Der SVT 175	26
Eisenbahn in Japan:	
Nippons moderne Züge	30
Auf sächsischer Schmalspur:	
Doppelte Gleisverbindung	34
Altbau-Elloks:	
Erinnerung an E 18 & Co.	36
Rhätische Bahn: Eröffnung des Vereina-Tunnels	
Die längste Meterspur-Röhre der Welt	40
Eisenbahngeschichte: Das Bw München Hbf (3. Teil)	
111-Bastion im Umbruch	44
Anleitung zur CD-Beilage	54
25 Jahre Eisenbahn-Journal:	
Hermann Merker erinnert sich	56
Wir über uns: Ihr Team für die Zukunft	
Ein EJ-Beitrag entsteht	64

Modell

H0-Anlage mit DB- und SBB-Teil auf 18 m ² Fläche	
Eine Anlage – zwei Nationen	60
Ein Stück deutscher Geschichte	
Berlin: Die Mauer fällt	76
H0-Strecke zweier Leipziger Modellbahnfreunde	
Auf schmaler Spur	80
Regalanlage Behringsmühle	
Kleiner Bahnhof – viele Züge	88
Märklins neue 17 ⁰	
Preussens Antwort ...	92
Vierachs-Rungenwagen auf Fleischmann-Basis	
Stehen ein Bayer und ein Preuße an der Ladestraße ...	94
Bf Zollhaus im Wandel der Zeit	
Das Unternehmen Zukunft im Modell	98
Die Keltenschanze von Boadlkram	106
Erinnerungen an eine abgebaute H0m-Zimmeranlage	
Viva RhB	110
Digi-Tips: WinLok 2.1 Rev. C	
Der Rundumschlag	114

Rubriken

Unsere Neuheitenschau	4
Bahn-Notizen	48
Schaufenster der Neuheiten	71
Auto-Neuheiten	75
Modellbahn-Notizen	75
Mini-Markt	118
Fachhändler-Adressen	138
Impressum	140
Bahn-Post	142
Neue Bücher und CD Rom	143
Sonderfahrten und Veranstaltungen	144
Typenblatt: BR 45, Güterzuglokomotive, DR	145

Titel: Ganz gleich ob 25 Jahre Eisenbahn-Journal oder 10 Jahre Grenzüffnung, mit dieser Ausgabe samt CD Rom können Sie mitfeiern. Abb. v. oben: J. Hörstel, B. Schulz, R. Garn

Editorial

Nun ist es soweit: Vor Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, liegt unser neuestes Eisenbahn-Journal mit unserer zweiten CD Rom. Anlässlich unseres 25. Geburtstages haben wir diese Ausgabe mit noch mehr Vorbild- und Modellseiten als sonst ausgestattet – fast 150 Seiten sind es geworden. Und natürlich gibt ein Geburtstag Anlaß zu Rück-, Ein- und Ausblicken. Die vergangenen 2½ Jahrzehnte läßt Hermann Merker, Gründer dieser Zeitschrift, Revue passieren. Nach einem schaffens- und erfolgreichen Berufsleben um und für die Modellbahn nimmt er ab Seite 56 Abschied vom Arbeitsleben.

In unserem Beitrag ab Seite 64 zeigen wir Ihnen anhand eines Beispiels, wie die einzelnen Beiträge in unserem Haus entstehen, und vor allem, wer hinter den Kulissen wirkt. Selbstverständlich stellen wir Ihnen auch die neuen Mitarbeiter unseres größer gewordenen Teams vor, das sich sehr herzlich für Ihre Treue und Verbundenheit bedankt. Wir versprechen Ihnen, auch in Zukunft das Programm des Eisenbahn-Journals so zu gestalten und weiterzuentwickeln, daß Ihnen immer attraktive Ausgaben zur Verfügung stehen werden.

Apropos Zukunft: Einiges haben wir uns gleich für die Zeit nach dem großen Millenniumswechsel vorgenommen. Ab Januar 2000 bieten wir Ihnen jedes Jahr 12 Eisenbahn-Journale und ein Messe-Journal (im März) an. Die bisherigen Modellbahn-Journale (Juli, September und Dezember) werden in vollwertige (Vorbild und Modell) Eisenbahn-Journale umgewandelt. Alle zwölf Ausgaben erhalten ab 2000 einen umfangreicheren Modellbahnteil als bisher.

Die Monatsjournale werden jeweils um den 23. des Vormonats – ab sofort immer an einem Mittwoch – am Zeitschriftenkiosk erhältlich sein, zu einem einheitlichen Verkaufspreis von DM 14,50, also dem Preis der bisherigen Modellbahn-Journale. Diesen kleinen Wermutstropfen wollen wir aber ausgleichen, und zwar mit in loser Folge beiliegenden CD Rom, auf denen wir Ihnen nach und nach alle seit 1975 erschienenen monatlichen Eisenbahn-Journale anbieten. Sie können sich die CD Rom am Computer anschauen und ausdrucken, was Sie interessiert; über ein Suchprogramm lassen sich bestimmte Themen zusammenstellen. Auch wenn Sie heute noch über keinen Computer verfügen, in zwei bis drei Jahren werden Sie uns recht geben, daß so eine CD-Rom-Kollektion zu einem wichtigen Arbeitsmittel werden kann.

Die besten Nachrichten haben wir uns natürlich für den Schluß aufgehoben: Zum einen gibt es einmalig für alle Aufträge, die zwischen dem 8. und dem 12. November bei uns eingehen, einen Extra-Geburtstags-Rabatt von 10%! Zum anderen gewähren wir Abonnenten des monatlichen Eisenbahn-Journals und des Messe-Journals ab 2000 einen Rabatt von 15%, d.h. Sie zahlen pro Ausgabe weniger als DM 12,50! Damit ist der Preis für diese Ausgaben sogar niedriger als bisher im freien Verkauf! Wäre das nicht auch für Sie ein Grund, über ein Abonnement des Eisenbahn-Journals nachzudenken?

Ingo Neidhardt



November '89

Die Mauer fällt – der Zug fährt Richtung Einheit

Herbsttage, die man nicht vergessen wird: Leipzig, Berlin, Hof, München – deutsch-deutsche Geschichte und manch persönliches Schicksal wird neu geschrieben – wir waren alle dabei!

Sieben Autoren, sieben Orte und ein Ereignis

Im Nachhinein und in Ruhe nachgedacht, erklärt sich vieles einfacher. Von der Zukunft, so der argentinische Schriftsteller Jorge Luis Borges, hingegen wissen wir nur: „Sie wird nicht wie die Gegenwart aussehen.“

Keine Denkfabrik hatte vorausgedacht, was sich vor zehn Jahren, im Herbst 1989, mit der Gewalt eines Naturereignisses Bahn brach: Die altersstarken Machthaber des kleinen deutschen Staates, dem Gegenentwurf zur Bundesrepublik, zelebrierten noch dessen 40. Geburtstag, während er vor aller Augen bereits zerfiel. Als Frankreich sich der 200. Wiederkehr seiner Großen Revolution feier-

lich erinnerte, stahlen Leipziger Demonstrationzüge mit dem Ruf „Wir sind das Volk!“ auch den Pariser Festivanten die Show.

Verblendet von Fehleinschätzungen und eine bessere DDR im Sinn, versetzten die „letzten Ritter der Tafelrunde“ dann aber ihrer sozialistischen Republik am Abend des 9. November 1989 ungewollt den Todesstoß: Mit dem live im Fernsehen angekündigten Reisebeschluß des Ministerrats geschah das für viele Unfaßbare: Die DDR öffnete ihre Mauer! Die Nachkriegszeit und der Kalte Krieg gingen (nicht zuletzt dank Gorbatschows Perestrojka) in unserem Land unblutig zu Ende ...



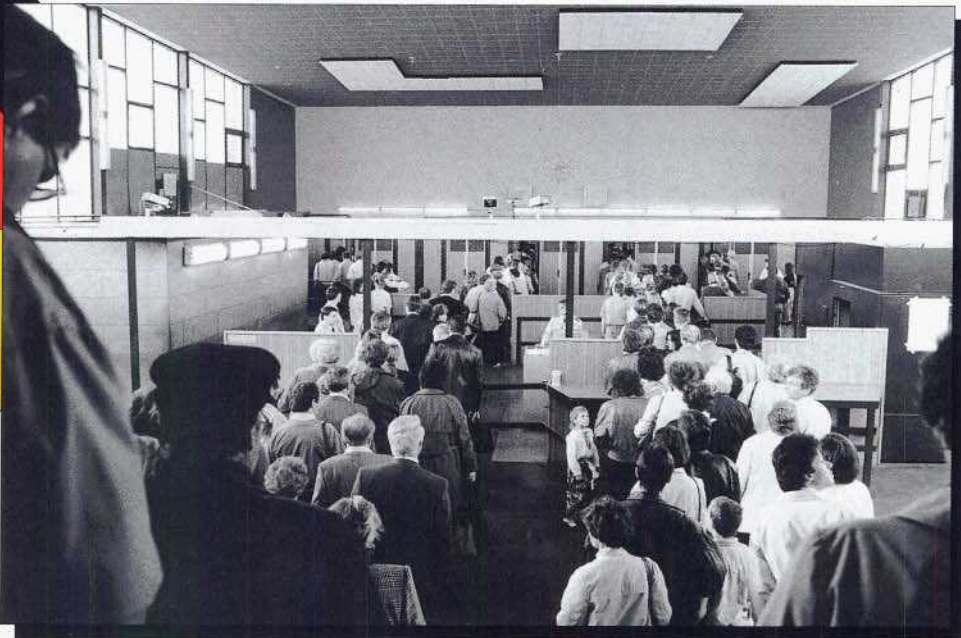


Die Grenzlinie zwischen den beiden deutschen Staaten war von besonderer Brisanz. Demonstrativ sollte hier dem westlichen Gesellschafts- und Wirtschaftssystem Einhalt geboten werden. Kopfschüttelnd verfolgten die Schützer die Mißachtung ihrer Aufgabe durch die Beschützten, als urplötzlich ein staatliches Heiligtum in Bedeutungslosigkeit versank (Gutenfürst 1985 und Berlin in der denkwürdigen Nacht des 9. November).

Abb.: K. Koschinski, R. Garn, Th. Wunschel, dpa-Bildarchiv, A. Baroner

Grenzüber-
gang Friedrichstraße: Im „Palast der
Tränen“, wo einst Verwandte aus Ost und
West ungehemmt Begrüßungs- und
Abschiedstränen vergossen, strömte
urplötzlich eine halbe Republik durch die
Kontrollgassen in eine andere, unbekannte
Welt. Ein ad hoc-Visum (rechts), manchmal
im Vorbeigehen „hinterhergeschlagen“,
öffnete ab dem 10. November nicht nur die
Sperranlagen im Bahnhof Friedrichstraße –
die Fahrt in den Westen begann. Menschen-
massen wogten durch die verkachelten
Katakomben der weltbekannten Bahnsta-
tion, und S-Bahnzüge mit Verstärkungswa-
gen brachten sie in den einst so fernen und
nun so nahen Stadtteil – Fernsehturm und
Charité urplötzlich sehr weit im Rücken auf
dem Weg zum Bahnhof Zoo.

Abb.: K. Koschinski, Slg. Scholz



Zwischen Freiburg und Friesack muß man gestern wie heute die Geschichte nicht gleichermaßen verstehen, kann man zu dem epochalen Ereignis unterschiedlich Stellung nehmen. Das Eisenbahn-Journal freut sich jedenfalls, 7 Menschen mit höchst unterschiedlichen (deutsch-deutschen) Lebensläufen, denen eine berufliche oder ideelle Vertrautheit zur Eisenbahn gemein ist, gefragt zu haben, wie sehr sie der Mauerfall vor zehn Jahren bewegt hat und wie bzw. wo sie das freudigste Ereignis der jüngeren deutschen Geschichte erlebt haben.

Schon bei der kollektiven Ausreise der Botschaftsflüchtlinge Anfang Oktober '89 und erst recht, nachdem dem ganzen Volk der DDR die Erlaubnis erteilt wurde, ein elementares Bürgerrecht wahrzunehmen, kamen beide deutschen Staatsbahnen zum Zuge. Diesen ungeheuren Ansturm 1989/90 ad hoc bewältigt zu haben, gereicht (mit Verlaub) besonders der Deutschen Reichsbahn zur Ehre. Sie lag somit keineswegs wie „ihr“ Staat in Agonie. Im Gegenteil leistete sie mit ihren Be-

schäftigten und Lokomotiven der überforderten Bundesbahn eine willkommene Frischzufuhr. Gleichwohl dürfte diese letzte Glanzleistung der DR kaum Gegenstand eines Rückblicks derer sein, die hochbezahlt und meist ohne eisenbahnspezifische Berufserfahrung seitdem versuchen, die Eisenbahn neu zu erfinden.

Aber für das EJ Anlaß genug, nach zehn Jahren eine Zwischenbilanz zu ziehen. Sie ist nötig, weil sich in diesem Jahrzehnt unser Schienenverkehr grundlegender ändert als zuvor und er eigentlich mit der Bundes- und Reichsbahn von 1989 bis 1993 strukturell nur noch gemein hat, daß er – na ja – auf Schienen rollt.

So führt uns der Beitrag von Konrad Koschinski (ab Seite 14) kurz durch Etappen auf dem Weg von der Zusammenarbeit zur Fusion der deutschen Staatsbahnen, um dann einige an die DB AG, auch an die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, geknüpften Erwartungen mit bisher Erreichtem zu konfrontieren. Gelangen wir auf Schienenwegen, in die Milliarden investiert worden sind, am Ende des Jahrhunderts tatsächlich schneller als je zuvor in die Hauptstadt unserer schon nach ihr benannten „Berliner Republik“?

Robin Garn

WOLFGANG DATH, Lokführer und Buchautor, 39 Jahre alt, gebürtiger Erfurter, lebt in Berlin

Wolfgang Dath fuhr als Lokführer just in jener Nacht unter der Bösebrücke hindurch, als droben – am Übergang Bornholmer Straße – für die Grenzhüter die Welt aus den Angeln geriet.

„Als ich mich am 9. November 1989 um 18.00 Uhr beim Lokleiter in Berlin-Rummelsburg zum Dienst meldete, deutete nichts darauf hin, daß nachts etwas Besonderes passieren könnte. Wie es der Dienstplan vorsah, hatte ich in Strausberg die 118 507 zu übernehmen, um den Güterzug 61110 nach Berlin-Pankow zu bringen. Kurz nach 21.00 Uhr ging es auf die Strecke, vorerst aber nur wenige Kilometer bis Fredersdorf, wo Rangierarbeiten auszuführen waren. Nach Umbildung des Zuges kam der Zugfertigsteller zu mir auf die Lok und schrieb einen neuen Bremszettel. Dabei erzählte er, daß DDR-Bürger ab sofort ohne aufwendige Formalitäten nach West-Berlin und in die BRD reisen dürften – das hätte er gerade im Radio gehört. Ich habe gedacht, daß der Kollege mir einen Bären aufbinden will.

Mit dröhnenden Motoren ging es weiter durch die Nacht Berlin entgegen. Die Fahrtroute des „61110“ zum Rangierbahnhof Pankow führte über den Innenring, wobei hinter dem S-Bahnhof Schönhauser Allee das Grenzgebiet zu passieren war. Auf diesem Streckenabschnitt galten besondere Bestimmungen. So durfte der Lokführer bei Havarien erst nach Rücksprache mit den Grenztruppen das Triebfahrzeug verlassen. Ein Verletzter dieses

Grundsatzes konnte im ungünstigsten Fall dazu führen, daß einem „blaue Bohnen“ um die Ohren flogen. Irgendwie fuhr man deshalb mit gemischten Gefühlen durch diesen Abschnitt, der durch hohe Mauern, Zäune und Hundelaufanlagen eingegrenzt war. Andererseits konnte man auch mal einen Blick auf das nahe und doch so ferne West-Berlin riskieren. Auch der Verkehr auf der Bösebrücke, vom und zum Grenzübergang Bornholmer Straße, ließ sich vom Führerstand aus gut beobachten. Für gewöhnlich waren nur wenige Fußgänger und Fahrzeuge zu sehen. Doch was mir in der Nacht zum 10. November ins Blickfeld rückte, versetzte mich doch in Erstaunen: Auf der Brücke wimmelte es von Menschen. Nicht nur die Fußwege und Fahrbahnen waren voll, nein sogar auf den Brückenträgern waren Menschen zu erkennen!

Zuerst dachte ich, daß die West-Berliner eine Protestkundgebung veranstalten würden.

Wer hätte sonst auf der Brücke sein können, die doch für Ost-Berliner normalerweise unerreichbar war? Doch als ich näher kam, hörte ich den Jubel, und da fielen mir die Worte des Zugfertigstellers in Fredersdorf wieder ein. Sollte er recht gehabt haben?

Der Rangierbahnhof Pankow lag wie ausgestorben da. Erst als ich die Lok abgehängt hatte und über den Berg zum Stellwerk vorgeückt war, ließ sich ein Kollege sehen. Dieser verschaffte mir Klarheit. Das Unglaubliche war also wirklich geschehen.

Da einige Eisenbahner die neu gewonnene Freiheit sofort ausnutzen wollten, hatten sie ihren Dienstposten kurzerhand verlassen und waren zum nahen Grenzübergang geeilt. Deshalb war der in Pankow von mir zu übernehmende Güterzug nach Rummelsburg nicht fertig gebildet worden. Der Dispatcher wies mich an, als Lzv – also nur mit der Lok – zu fahren. So kam ich nach kurzer Zeit zum zweiten Mal unter der Bösebrücke durch, auf der noch immer Trubel herrschte. Im Bahnhof Greifs-





walder Straße stand dann das Ausfahrtsignal auf Halt. Der zur Lok geeilte Zugfertigsteller erzählte mir, daß ein Kollege vom Stellwerk sich inzwischen vom Dienst abgemeldet hätte. Sein Ausreiseantrag war abgelehnt worden, nun wollte er die Gunst der Stunde nutzen. Wahrscheinlich würden die großzügigen Regelungen ja bald zurückgenommen – so dachten auch viele meiner Kollegen in der Einsatzstelle Rummelsburg, die ich am frühen Morgen erreichte. Etliche, die jetzt Feierabend hatten, beschlossen, sofort einen Abstecher nach West-Berlin zu unternehmen. Ich jedoch verschob meinen Ausflug auf einen dienstfreien Tag.“

ROBIN GARN, Buchautor, 40 Jahre alt, gebürtiger West-Berliner, lebt in Hamburg

„Bevor ich, damals 30jähriger Junggeselle mit 365 DDR-Einreisetagen, mich in Hamburg nach Feierabend wieder meinem ersten Buch („VEB Dampflokomotive“) widmete, schaute ich Nachrichten. Zu Teewurstbrot und Pfefferminztee lief die Aktuelle Kamera. Da seit kurzem das DDR-Fernsehen in Hamburg über Zimmerantenne zu empfangen und die Nachrichtenlage spannend geworden war, sah ich auch die am Abend des 9. November 1989 von Günter Schabowski geleitete Pressekonferenz. Seine eher beiläufig verlautbarte Erklärung der neuen, „ab sofort“ gültigen Reisemöglichkeiten für DDR-Bürger hab' ich nur halb geschnallt. Ich wunderte mich noch, warum einige Korrespondenten zu den nächsten Telefonen aufsprangen, und schaltete ab.“

Nachts rief mich meine Mutter an – sie brach-

te ihre Söhne in Berlin zur Welt – und sagte nur vor Freude heulend:

Junge, mach' die Glotze an, die Mauer fällt! Wahnsinn ...

Beim Griff zur eisgekühlten Wodkaflasche merkte ich: Es sind noch Diafilme im Kühlschrank. Also Akku für den Stabblitz geladen. Geld im Portemonnaie gezählt (reicht für 'ne Fahrkarte), Zahnbürste und Reisepaß gegriffen, unruhig etwas gepennt. In der Früh meinen Chefredakteur überzeugt („komme erst übermorgen ...“) und Freund Konrad in Berlin angerufen („komme nachher, hol' mich am Bf Zoo ab!“). Nach eigenartig familiärer Paßkontrolle im Transitzug eingetaucht in das vibrierende Berlin, nun also keine Insel mehr. Vor dem Schöneberger Rathaus als Knirps John F. Kennedy, jetzt Willy Brandt zugejubelt. Nächste Taxe im Tohuwabohu mit österreichischer Journalistin zum Potsdamer Platz genommen. Hier gespenstische Ruhe. Tumulte, Sprechchöre, Geräusche von Menschenmassen hallten vom Brandenburger Tor über innerstädtisches Ödland heran. Nichts wie hin. Magisch an- und von vielen Händen hinaufgezogen, auf die Krone des symbolträchtigsten und meistgehaßten Bauwerks meiner Geburtsstadt – irgendwie über aufgetürmte Gehwegplatten, Bierkisten, auf Schultern, ausgestreckten Händen entgegen. Im Scheinwerferlicht Menschen umarmend oben entlangbalanciert ... Die Nacht und den Morgen mit allen Sinnen aufgesogen, bis mir in einer der von Mitreisenden ausgebeulten S-Bahn-Vollzüge zwischen Friedrichstraße und Lehrter Stadtbahnhof vor glücklicher Erschöpfung und wahrlich nicht alleine die Tränen kamen. Jetzt war ich überwältigt genug, um instinktiv zu begreifen, wohin der Zug der Zeit nun zu rasen begann: der nationalen Einheit entgegen.

„Hinter uns Deutschland. Vor uns Deutschland. Deutsche ‚Vopotel‘, mach' Grenze auf!“ – Zwei Wochen zuvor noch ins Niemandsland vor Marienborn gerufen, galt dem Spaß und nicht der Weissagung. Aber was drei Hamburger, mit ihrer brummenden Diesel-Limousine endlich in den Genuß des kleinen Grenzverkehrs gelangt, an diesem 25. Oktober 1989 zwischen Schönebeck

und Staßfurt von Mensch, Wirtschaft und Eisenbahn mitbekamen, bekräftigte unsere bereits früher geäußerte Einschätzung: „Diese Republik ist auf!“ Auf im Sinne von aufgewühlt, von offener Wunde. Rien ne va plus. Nichts ging mehr.

Heute bezweifle ich mehr denn je, ob es jemals eine reelle Chance gegeben hat, aus beiden deutschen Staaten das Beste zu schmieden.“

INGO NEIDHARDT, Redaktionsleiter, 33 Jahre alt, gebürtiger Leipziger, lebt in München

„Wer hat wohl das Datum 9. November 1989 schon vergessen? – Ich nicht!“

Ich war gerade mit dem Auto zwischen München-Laim und Fürstenried unterwegs, als ich im Radio eine Unterbrechung des allgemeinen Programms registrierte. Der Redner einer Bundestagssitzung wurde von einem Saaldiener unterbrochen und mit einem Zettel bedient, den er etwas verstört dann auch vorlas: „Die Behörden der DDR haben die Grenzen in Berlin geöffnet. Tausende von Ost-Berlinern sind in Richtung West-Berlin unterwegs ...“ Kurz darauf war die Sitzung vollends durcheinander – alles stand auf und begann die deutsche Nationalhymne zu singen. Ich mußte rechts heranzoomen, konnte meine Tränen nicht mehr unterdrücken, drehte das Radio auf und sang mit.

Wenige Tage später, das allgemeine Chaos war nach meinem Gefühl schon mit voller Fahrt in Richtung deutsche Einheit unterwegs, kamen mir die ersten Gedanken für die Zeit danach. Was wird wohl werden aus einem künstlich abgeschirmten maroden Wirtschaftssystem mit subventionierten Betrieben, halbverfallenen Gebäuden im Nachkriegslook, einer demoralisierten Bevölkerung – und einer Eisenbahn, die ihrem Namen noch gerecht wurde? Schließlich fuhr hier noch die Mehrheit der Berufspendler und Urlauber mit der Bahn, wurden noch Güter auf den Gleisen transportiert, und – was mich persönlich besonders bewegte – es gab noch dampfbetriebene Schmalspurbahnen. Die Zeit war quasi in den siebziger Jahren stehen geblieben. Daß das nicht so bleiben würde, wenn dem Ganzen das moderne westliche System übergestülpt wurde, war abzusehen.

Aber im Jahre 10 nach der Einheit sind aus vielen maroden Innenstädten traumhafte Kulturdenkmäler entstanden: von den Eisenbahnstrecken sind für den Personenverkehr zwar ein Viertel stillgelegt, der Fahrzeugpark aber wurde modernisiert und bietet auf dem noch vom Auto übriggelassenen Rest recht ordentliche Verhältnisse mit Komfort und Sauberkeit. Daß von der allgemeinen Industrie, vom Bahngüterverkehr und der Motivation der Bevölkerung so wenig übriggeblieben ist, ist allerdings erschreckend.

Eines ist uns aber geblieben: Auf allen 750-mm-Strecken dampfen auch heute noch Züge

Manchmal sind es eben auch die kleinen Dinge, an denen man eine große Zeit messen kann.

nach festem Fahrplan – das hätte selbst ich vor zehn Jahren nicht zu träumen gewagt! Trotz aller Unkenrufe und trotz sicher brennender Probleme hat man das Geld und den Enthusiasmus aufgebracht, diese wie durch ein Wunder am Leben gebliebenen Bahnen zu erhalten.

HORST OBERMAYER, Ingenieur und Buchautor, 68 Jahre alt, gebürtiger Bad Cannstatter, lebt in Stuttgart

„Mitte der sechziger Jahre kam es zu ersten Kontakten mit Modellbahnherstellern und einem Verlag in der ehemaligen DDR sowie zur Lokomotivfabrik Skoda in Pilsen. Daraus ergaben sich Einladungen zur Besichtigung von Produktionsstätten und zur Besprechung sich abzeichnender gemeinsamer Projekte. Bald entstanden auch erste private Freundschaften, der Besuchsweg blieb allerdings stets eine Einbahnstraße von West nach Ost.

Offiziell gab es zwar nie eine Behinderung, selbst Lokomotivaufnahmen während der Reisen waren vielerorts möglich. Bald häuften sich jedoch die Anzeichen gezielter Beobachtung. Selbst bestimmte Dienste in der ach so freien BRD begannen sich für die Aktivitäten und deren Ziele zu interessieren, zunächst noch verdeckt, dann aber immer unverschämter mit Befragungen von Nachbarn und Arbeitgebern.

Die Lust am Fotografieren alter Dampfloks der DR erhielt dadurch einen herben Dämpfer. Allmählich begann man zu realisieren, was viele Menschen unter dem DDR-Regime seit Jahrzehnten erdulden mußten.

Als sich dann vor zehn Jahren die politische Wende im geteilten Deutschland abzeichnete und die trennenden Zäune und Mauern fielen, stellten sich Freude und eine große Erleichterung ein. Endlich war es nun problemlos möglich, alte Freunde zu empfangen und neue Reisen zu planen. Nun standen solche Aktivitäten nicht mehr unter den Zwängen staatlicher Bevormundung und entwürdigender Überwachung.

Leider waren inzwischen aber schon viele Objekte fotografischer Begierde dem auch bei der Deutschen Reichsbahn vollzogenen Strukturwandel zum Opfer gefallen. Längst hatten die letzten T 20 den Dienst quittiert, und auch die Faszination schwer arbeitender G 12 auf sächsischen Bergstecken war nicht mehr zu erleben.

Geblieben waren jedoch, weil früh zum technischen Kulturerbe erkoren, die letzten Schmalspurbahnen an der Ostsee, im Harz und in Sachsen. Jetzt bot sich nun endlich die Gelegenheit, persönliche Eindrücke von einem Bahnbetrieb zu gewinnen, der bislang nur von einschlägiger Literatur sowie durch Fotos und Berichte gleichgesinnter Freunde aus der DDR vermittelt wurde.

Beeindruckend war überall der Einsatz von Lokomotivpersonalen, die mit viel Engagement bei kargem Lohn die ihnen anvertrauten Relikte aus einer zu Ende gegangenen Epoche pflegten und betriebsfähig erhielten. Unvergänglich bleibt auch die Einladung zur allerersten und noch nicht öffentlichen Dampflokfahrt auf den Brocken, in eine Region, die bis zum Mauerfall über Jahrzehnte hinweg auch den Bürgern der DDR verschlossen blieb.“



Hauptsächlich die Stadtbahn brachte die Menschen in den Westen, von wo sie beladen zurückführten; Fernzüge endeten in Berlin-Charlottenburg.

Die City wurde von zwei Fronten „genommen“. Die Mehrzahl kam erst einmal zum Sehen und ließ sich nicht jeden Krimskrams aufschwätzen!

Publikumsmagnet Dampfloks. Das hatte auch die Reichsbahn begriffen und machte „satte Kohle mit Kohle“. 03 1010 kehrt im Staakener Gitterkorridor von einem Reklametrip aus Westberlin zurück.

Durchfahrt in Drewitz. Zäune künden noch im März '91 von alten Zeiten.

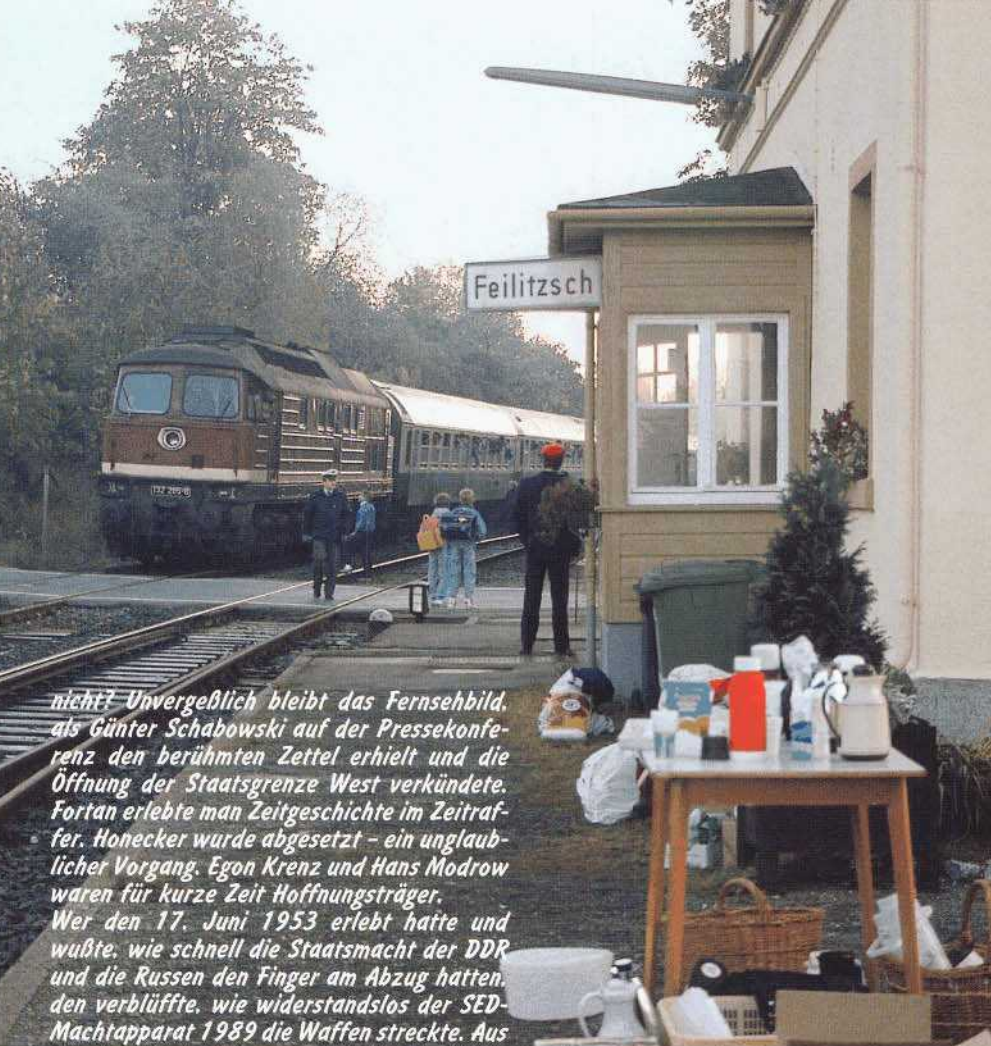
Abb.: K. Koschinski, R. Garn



MANFRED WEISBROD, Sachbuchautor, 63 Jahre alt, gebürtiger Sandersdorfer (Sachsen-Anhalt), lebt in Aschershain/Sachsen

„Kaum ein Mensch im Osten Deutschlands glaubte von 1949 bis 1989 an eine Einheit Deutschlands, wenngleich in den fünfziger

Jahren Transparente an öffentlichen Gebäuden Einheit und gerechten Frieden forderten. Doch die Ereignisse des Jahres 1989, die Öffnung der ungarisch-österreichischen Grenze, die Besetzung der westdeutschen Botschaft in Prag, nährten die Hoffnung, es könne sich etwas ändern. Mit Sympathie und Sorge verfolgte man die Leipziger Montagsdemonstrationen – kracht es, oder kracht es



nicht Unvergänglich bleibt das Fernsehbild, als Günter Schabowski auf der Pressekonferenz den berühmten Zettel erhielt und die Öffnung der Staatsgrenze West verkündete. Fortan erlebte man Zeitgeschichte im Zeitraffer. Honecker wurde abgesetzt – ein unglaublicher Vorgang. Egon Krenz und Hans Modrow waren für kurze Zeit Hoffnungsträger. Wer den 17. Juni 1953 erlebt hatte und wußte, wie schnell die Staatsmacht der DDR und die Russen den Finger am Abzug hatten, den verblüffte, wie widerstandslos der SED-Machtapparat 1989 die Waffen streckte. Aus diesem 17. Juni formten sich die Westdeutschen jahrzehntelang einen schönen Feiertag, nannten ihn Tag der deutschen Einheit. Da hatte die alte Bundesrepublik jahrzehntelang ein Ministerium für gesamtdeutsche Fragen, doch als es mit der Einheit ernst wurde, waren dort die Schreibtischschubladen leer. Für die Einheit, die man angeblich immer angestrebt und im Grundgesetz verankert hatte, gab es kein Konzept. Die Hoffnung, aus BRD und DDR einen besseren deutschen Staat zu machen, machte leider der Einigungsvertrag, der nur zu einem Beitritt der DDR zur bestehenden Bundesrepublik führte, zunichte. Kein Mensch im Osten Deutschlands, der ernst genommen werden will, wünscht sich die DDR zurück, wenn gleich manches aus diesem Staat gesamtdeutsch nutzbar gewesen wäre. Nach offiziell vollzogener Einheit freut man sich als Ostdeutscher, daß die Russen abziehen mußten, die noch 1989 mit 340 000 Mann hier mehr Soldaten stationiert hatten, als die Bundeswehr heute unter Waffen hat. Man freut sich über ein perfektes Telefonnetz, wo man zehn und mehr Jahre auf solches Gerät warten mußte, freut sich, nicht mehr an Gaststätten anstehen zu müssen, um placiert zu werden, und man freut sich, daß Mangelwirtschaft und Reisebeschränkungen ein Ende haben. Es fehlen jedoch in der neuen Überflußgesellschaft auch die Erfolgserlebnisse, wenn man von einer Dienstreise eine Flasche Ketchup oder ein Glas Bienenhonig mitbringen konnte, aus Berlin sogar Bananen. Daß alles verblaßte, wenn vom zuständigen IFA-Vertrieb die Karte kam, daß man am Tage X punkt Uhr das

vor sieben oder zehn Jahren bestellte Auto abzuholen hatte.

Noch 1990 und danach, als ganz schnell die Eisenbahnverbindungen zwischen Ost und West wieder hergestellt wurden, zwischen Dresden und Berlin die für DR-Verhältnisse unglaubliche Geschwindigkeit von 160 km/h gefahren wurde, glaubte man an eine Renaissance der Eisenbahn.

Man glaubte Heinz Dürr, was er sagte, bemerkte aber zu spät die Axt, die er in den Lebensnerv der Bahn hieb.

Als es nach der vollzogenen Privatisierung nichts mehr zu zerstören gab, was der Autoindustrie im Wege stand, zog sich Dürr zurück. Die Deutsche Bahn AG, die sich arrogant als Unternehmen Zukunft bezeichnet, hat sich von fast allen Fachleuten getrennt und ist in die Hand branchenfremder Kaufleute, Anwälte und Sonstiger gekommen. Sie hat aus motivierten Reichsbahnern, die stolz waren, Eisenbahner zu sein, demotivierte und verunsicherte Mitarbeiter oder Arbeitslose gemacht. Tendenz steigend. Trotz allem – es war ein faszinierendes Jahrzehnt.

SIEGFRIED KNÜPFER, Präsident der Rbd Erfurt bis 1993, 58 Jahre alt, gebürtiger Oelsnitzer, lebt in Erfurt

Die von der Rbd Erfurt und den benachbarten BD Hannover, Frankfurt (Main) und Nürnberg eingeleiteten Maßnahmen eilten dem Lückenschlußprogramm und den von der Planungsgesellschaft Bahn-

bau Deutsche Einheit (PBDE) betreuten Projekten voraus. (Heute ist Siegfried Knüpfer technischer Geschäftsführer und Sprecher der PBDE mit Sitz in Berlin.)

„Im Februar 1990 trafen wir uns in Arenshausen zur ersten Baubesprechung. Da lag ein halber Meter Schnee, und die Grenzpolizisten standen noch dort. Der geplante Grenzbahnhof (!) sollte ein großes Zollgebäude erhalten – was keiner der Beteiligten fassen konnte: „Das darf nicht wahr sein!“ In Gesprächen mit der Zollverwaltung der DDR haben wir uns dann darauf geeinigt, lediglich Container aufzustellen.

Bis zum Lückenschluß dauerte es etwa 100 Tage. Er war ein Gemeinschaftswerk westdeutscher Firmen und des Gleisbaubetriebes Naumburg der Deutschen Reichsbahn. Am 26. Mai 1990 fuhr der Eröffnungszug nach Eichenberg – das Zollgebäude erübrigte sich, denn schon am 1. Juli kam die Währungsunion.

Als nächstes folgte der Lückenschluß im Werratal. Bereits am 3. Januar 1990 führte das ZDF dazu mit mir ein Interview. Der Journalist Hanno Grey und ich standen auf dem Bahnhof Wartha, wo seit zwölf Jahren kein Zug mehr gefahren war. (Red. Anmerkung: Seit 1963 leitete die DR den Verkehr Erfurt-Bebra über eine zwischen Förtha und Gerstungen errichtete Neubautrecke. Über Wartha fuhren bis 1978 fallweise noch Güterzüge.)

Der ZDF-Bericht begann mit den Worten: „Es ist fünf vor zwölf.“ Die Kamera schwenkte auf die Bahnhofsuhr, deren Zeiger tatsächlich so standen, und Hanno Grey fragte: „Herr Präsident Knüpfer, wir stehen hier inmitten einer Grenzanlage, die Gleise dort hinten sind abgebaut – wann wollen Sie denn die Strecke wieder in Betrieb nehmen?“ Meine Antwort lautete: „Das ist keine Frage des Wollens, das ist eine Frage des Müssens. Wir müssen nächstes Jahr hier fahren!“ Dies sagte ich in einer Situation, als sich rund 100 Güterzüge stauten und die Leistungsfähigkeit der steigungsreichen Strecke über Förtha bei weitem nicht ausreichte.

Ein Referent des Bundesverkehrsministeriums bemerkte nach dem im ZDF ausgestrahlten Interview:

Drüben gibt's einen Präsidenten, der ist verrückt geworden!

– Immerhin waren zwischen Eisenach und Gerstungen 24 Kilometer Strecke wieder herzurichten. Zu lösen hatten wir auch ein kurioses Problem: Da die Strecke abwechselnd durch DR- und DB-Gebiet führte, stellte sich die Frage nach dem Signalsystem. Den mehrmaligen Wechsel zwischen DR- und DB-Signalen wollten wir den Lokführern auf keinen Fall zumuten, wir beantragten deshalb bei der Zentrale eine einheitliche Regelung. Aus Berlin kam die Antwort, daß eine Arbeitsgruppe zur Vereinheitlichung der Signalsysteme beider Bahnen einberufen worden sei. Deren Ergebnisse konnten wir aber nicht abwarten, denn wir wollten in wenigen Wochen fahren. Mein Vorschlag, die Strecke komplett der Reichsbahn zu unterstellen, schien an den Grundfesten zu rütteln – undenkbar, hieß es. Trotzdem rüsteten wir die Strecke in engem