

VEB SCHIENENSCHLACHT

Online-Magazin zur Geschichte der Deutschen Reichsbahn der DDR

Ausgabe 1 (2002) Heft 1 (Nr. 1)

Herausgegeben von Detlef Scheibe

Die es Magazin erscheint bis auf Widerruf zweimonatlich.

Eisenbahnszenen im DDR-Film

**Ein Anhalter Bahnhof, den es so
nicht gegeben hat**

Eisenbahn in der DDR-Publizistik

**Träume vom lichten Morgen im
Kommunismus**

Modellbahn-Reminiszenzen

**Der »Rote Deibel«
Phantom-Ellok E 46 in HO**

Das Eisenbahn-Magazin, das nur so viel kostet, wie es die eigene Flatrate erlaubt ...

Bauzière, Didier:
VEB Schienenschlacht
Über den schwierigen Umgang der
DDR-Publizistik mit der Deutschen
Reichsbahn

Jena: IKS Garamond, 2002

ISBN 3-934601-40-5

58.00 EUR

<http://garamond.iks-jena.de/>



KURSBUCH



Didier Bauzière

VEB Schienenschlacht

Über den schwierigen Umgang der DDR-Publizistik
mit der Deutschen Reichsbahn

Verlag IKS Garamond

*Titelbild: Berlin, Unter den Linden, 1937.
Farbdiapositiv 24 x 36 Agfacolor.
© Familienarchiv Bauzière*

In diesem Heft

KLK an PTX – Schienenwelten der Reichshauptstadt	4
<i>von Didier Bauzière</i>	
In Manfred v. Ardennes Keller	12
Fundstücke aus dem Archiv <i>von Detlef Scheibe</i>	
Seite der Träume – Traumseite	14
Reichlich zu kurz gekommen	16
Nachruf auf die MITROPA <i>von Didier Bauzière</i>	
Der Traum vom Morgen	18
Die Zukunft des Schienenverkehrs in der DDR-Publizistik Teil 1: Gigantisches Gigantum <i>von Didier Bauzière & Detlef Scheibe</i>	
Tatort »Fahrt frei« und anderswo	24
Die sozialistisch geprägten publizistischen Umtriebe des Bürgers Detlef S. <i>Nachdenkliches von Detlef Scheibe</i>	
Der »Rote Deibel«	26
Modellbahnreminiszenzen <i>von Detlef Scheibe</i>	
Damals gelesen ...	
»Im Prinzip richtig, aber ...«	28
Als man in der Sowjetunion mit Tempo 200 fuhr	
Bahnsplitter aus der alten DDR	34
Schwarz & Weiß	35

VEB Schienenschlacht. Online-Magazin für die Mitglieder in der Yahoo-Group gleichen Namens. Erscheint (vorerst) unregelmäßig.

Herausgeber: Detlef Scheibe, F-59150 Watrelos, France.

Lektorat: Horst-Werner Dumjahn, Mainz, Allemagne.

Nachdruck – auch auszugsweise – nicht gestattet.

© Detlef Scheibe & Didier Bauzière 2002

Editorial

Angefangen hatte alles mit einer ganz anderen Schlacht.

Didier Bauzière wollte sein Buch veröffentlichen. Kein leichtes Unterfangen für einen Franzosen, der doch die deutsche Verlagswelt kaum kannte. Von Unhöflichkeit über Arroganz bis zu Desinteresse hat er dabei alles erlebt. Und ich, der geborene Deutsche, habe mich für meine ehemaligen Landsleute sehr geschämt.

Aus der Verlags-Schlacht ist nun doch noch die VEB Schienenschlacht im Buchformat geworden. Oder besser: Wir haben hier, fast tausend Kilometer entfernt vom Verlag, den Eindruck gewonnen, dass das Buch bald vorliegen wird.

Manche interessanten Details, manche Ereignisse aus der Geschichte der Deutschen Reichsbahn der DDR passten jedoch nicht in dieses Buch, obwohl sie alle irgendwie zur »VEB Schienenschlacht« gehören. Unsere Online-Zeitschrift wird sie anmerken, darstellen und kommentieren.

Vielleicht, so sagt Didier Bauzière stets, brauchen Leute wie Ulrich Wickert, die uns unser Land erklären, ganz einfach eine Antwort - also erklären wir auf den Seiten unseres Online-Magazins den Deutschen ihre ganz eigene Eisenbahn-Geschichte. Wir tun das zum Nulltarif, denn das ist die beste Antwort auf Unhöflichkeit und Arroganz so mancher Lektoren und Redakteure, die Themen suchen, um sie anschließend zu verkaufen.

Ach ja, da bliebe noch etwas zu sagen: Wer uns zitieren möchte, der sei herzlich eingeladen, es zu tun. Wer uns kopieren, plagiiieren möchte, der sollte es sich gut überlegen.

Watrelos (Nord) im September 2002

DETLEF SCHEIBE



KLK an PTX

Schienenwelten der Reichshauptstadt

Mit Bordmitteln erschuf die DEFA die Welt von
gestern

(Film-)Betrachtungen von DIDIER BAUZIÈRE, Wattlelos, Frankreich



Der (DEFA-) »Riviera-Express« fährt gerade in den (Dresdener) Anhalter Bahnhof ein. Die Ellok rechts ist nicht zu übersehen ...

Den abgebrühten Admiral der Reichsmarine überkam dann doch das Gruseln: Irgendwo in der Hauptstadt des Großdeutschen Reiches hockte eine Bande von gut platzierten Agenten Moskaus, die unmittelbar nach Beginn des Ostfeldzuges zu hektischer Betriebsamkeit erwachten. Und weil die Abwehr des Admiral Canaris im ostpreußische Cranz regelmäßig den reichsdeutschen Äther belauschte, waren die nicht zu entschlüsselnden Sendungen durch die Kennung der beteiligten Stationen aufgefallen – KLK an PTX.

Bereits 1968 hatte der Autor das Buch von GILLES PERRAULT, *L'orchestre rouge* (Fayard 1967) gelesen, und so war es nur folgerichtig, dass er auch irgendwann einmal auf den DDR-Film »– KLK an PTX – Die rote Kapelle« von 1971 stieß. Die im Film kolportierte professionelle Bescheidenheit des Admiral CANARIS ließ aus dem »Roten Orchester« nur eine kleinere (so etwas bezeichnen Politiker als »Kleinreden« ...) »Rote Kapelle« werden.

Die DEFA (staatliche und somit einzige Filmgesellschaft der DDR) stürzte sich am Ende der sechziger und zu Beginn der siebziger Jahre in die Arbeit an verschiedenen Filmprojekten, die die proletarischen Traditionslinien des ersten deutschen Arbeiter- und Bauern-Staates aufarbeiten sollten. Dabei wurden weder sorgfältige und bis ins Detail gehende Recherchen noch beträchtliche Kosten für die Filmproduktion gescheut. Dass der 171 Minuten lange Streifen, der unter der Regie von HORST E. BRANDT entstand¹, letztlich viel der marxistisch-leninistischen Ideologie atmet, liegt auch daran, dass die Widerstandsorganisation(en) der »Roten Kapelle« sehr stark sowjetisch beeinflusst war(en). Das nun bedeutete allerdings auch nicht, dass die geistigen Köpfe (SCHULZE-BOYSEN, HARNACK, KUCKHOFF) auch überzeugte Kommunisten waren, was der Film mit der

zu sehr herausgehobenen Figur des Kommunisten JOHN (JOHANN) SIEG zu kompensieren trachtet. Wahrscheinlich war das eine notwendige Konzession an die in der DDR offiziell vermittelte Sicht auf die Zeitgeschichte.²

Die dreißiger und vierziger Jahre, sie bildeten den Zeitrahmen des Filmes, waren die Zeit der Züge und der schienengebundenen städtischen Verkehrsmittel – besonders in den Kriegsjahren, als sich die Wehrmacht des größten Teils der zivilen Autos bemächtigt und eine Kraftstoffrationierung erzwungen hatte. Daraus ergaben sich dann auch einige Herausforderungen für die Filmemacher. Dass sie dabei im Gegensatz zu vielen westeuropäischen Ländern von noch nahezu intakten Eisenbahnlandschaften profitieren konnten, war die wohl einzige positive Kehrseite der schmalen Investitionen, die die SED der Deutschen Reichsbahn in den 40 Jahren DDR zugestand.

Berlin, Anhalter Bahnhof

Ein gleich doppeltes Problem, denn dieser legendäre Berliner Bahnhof war erst den alliierten Bomben und dann der Spaltung der Stadt zum Opfer gefallen. Ein einziger Torso war nach den Sprengungen übrig geblieben und ermöglichte den optischen Zugang zu einer Ödlandfläche, auf der sich früher Gleise, Bahnsteige und die imposante Bahnsteighalle befunden hatten. Besonders zum Stadtjubiläum 1987 diente dieses Terrain dem damaligen Kultursenator HASSEMER als Spielwiese für abstruse Kunstobjekte, wie die umgedrehte Kriegsglock der Baureihe 52, an die sich die Berliner (und deren Gäste) sicherlich noch erinnern werden. Und, um die Liste der Widrigkeiten zu komplettieren, der ehemalige Weltstadtbahnhof lag 1971 in der »politisch-selbständigen Einheit Westberlin«, also im Hof des perfiden Klassenfeindes.

So bediente man sich eben des Bahnhofes Dresden Hbf. Für die Dreharbeiten wurde einer der Kopfbahnsteige (war es Bahnsteig 11 ?) mit den notwendigen Aperçus des Anhalter Bahnhofes versehen. Vorteilhaft waren Weite und Höhe des Hallenschiffs über den Kopfbahnsteigen, hingegen entsprach die Hallenschürze keinesfalls dem gemauerten Südportal des Anhalter Bahnhofes. Aber schon BILLY WILDER hatte in der Schlusssequenz seines an Eisenbahnszenen reichen Films »Manche mögen's heiß« einen stoischen Liebhaber resigniert feststellen lassen: *Nobody is perfect.*

Das Risiko, dass die filmische Täuschung auffiel, war gering. Denn aus »klassenkämpferischen« Erwägungen heraus vermieden es die Verlagsoberen des transpress Verlages in der DDR, über die Veröffentlichung der stimmungsvollen Fotos eines WILLY PRAGHERS³ die Eisenbahnwelt der Reichshauptstadt in den dreißiger Jahren auf den Seiten eines Bildbandes wieder erstehen zu lassen. Es scheint aber, dass die Verantwortlichen für die Filmbauten diese Fotos aus jenen Jahren ausgiebig studiert hatten, denn viele – nur für Augenblicke sichtbare Details – vermitteln den Flair einer vergangenen Zeit. Beispielsweise streift die Kamerafahrt, die den zum ankommenden »Riviera-Express« eilenden ADAM KUCKHOFF (HORST SCHULZE) begleitet, einen Zeitungswagen. Während der Zug dann zum Stehen kommt, fällt die Hand hinter einem Wagenfenster auf, die nach dem Lederkoffer greift. Auch der dienstlich blickende Dienstmann auf seinem Elektrokarren wurde nicht vergessen.

Erst das Standbild dieser Sequenz zeigt zwei Dinge, die keinesfalls auf dem Anhalter Bahnhof zu finden gewesen waren – die E 11 oder E 42 vor dem epochengerechten Zug und der kleine Druckkammerlautsprecher auf der Bahnsteigmitte. Dafür lässt der Zug links keine Wünsche offen: Sächsische Abteilwagen und eine Dampflok (wahrscheinlich eine 58, pr. G 12, wenn man den Schornstein betrachtet) an der Spitze.

Derselbe Bahnhof, einige (Film-)Jahre später. An der Ostfront tobt mittlerweile der Krieg gegen die Sowjetunion. Ein Fronturlauberzug (dazu noch weiter unten) kommt an. Die Feldgendarmarie sperrt den Bahnsteig ab – wie stets auf der Jagd nach Deserteuren und eventuell eingesickerten Spionen und Diversanten. Nur die Krankenschwestern in ihrer weiß-grauen Tracht dürfen den vorwiegend feldgrauen Reisenden entgegengehen. Wer hingegen bereits sehnsüchtig auf die Fronturlauber wartet, hat dies züchtig hinter der Bahnsteigsperrle zu tun.

Die Fahrzeuge

Da es nun einmal der »Riviera-Express« sein sollte, mussten die im Film sichtbaren Wagen den



Berlin, Anhalter Bahnhof im Krieg

damaligen Gegebenheiten Rechnung tragen. Um es gleich vorweg zu sagen: Das gelang nur bedingt – trotz der Anstrengungen des Filmteams.

Der »Riviera-Express« des Jahres 1934 (Filmhandlung) trug immerhin die Zugnummern L 19/20, was ihn als »Luxuszug« auswies. Er bestand aus vier dunkelblauen Schlafwagen der CIWL und einem Gepäckwagen. Sitzwagen waren in diesem sehr schnellen Zug nicht vorgesehen⁴.

Die Nachkriegs-Mitropa der DDR war wohl vorwiegend aus politischen Gründen zu keiner grundsätzlichen Übereinkunft mit der CIWL gelangt, so dass den bordeauxroten Mitropa-Wagen der Weg nach Westeuropa (ausgenommen Westdeutschland, Österreich und nordische Länder) ebenso versperrt blieb wie den blauen Wagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft die Strecken in die DDR verwehrt blieben. Aus den normalen Wagenumläufen konnte man sich daher nicht bedienen, um den Filmszenen das Zeitkolorit zu geben.

Wohl hatte der Krieg einige Wagen der CIWL in das Streckennetz der späteren DDR verschlagen, und dort hatte sich auch niemand bemüht, dieses Eigentum zurückzuerstatten, aber durch verschiedene spätere Umbauten hatten diese Wagen ihr ursprüngliches Aussehen eingebüßt und waren zudem in den Mitropa-Umläufen unverzichtbar geworden. Die Lieferung von Neubaufahrzeugen deckte den Wagenbedarf kaum.

Wahrscheinlich fiel daher die Wahl auf einen Ganzstahl-Schnellzugwagen, dem ein blauer Anstrich verpasst wurde. Der nunmehr dreißig Jahre alte ORWO-COLOR-Film kann nicht unbedingt als verlässlicher Zeuge in dieser Sache angesehen werden, aber es scheint doch so, dass man mit dem Farbton einige Schwierigkeiten hatte, und auch die für wenige Sekunden sichtbare Aufschrift »Sleeping Car« war wohl etwas zu groß geraten.

Im Stil des Art-Deco – die unverwechselbaren gebogenen Fenster des ersten stählernen Reisezugwagens in selbsttragender Bauweise, der in Frankreich vor dem Krieg zur Legende wurde



Die Hand, die nach dem Koffer im Gepäcknetz greift - kleines und sehr stimmiges Detail



Für eine Sekunde gut sichtbar - das Wagenende ohne den gewohnten Faltenbalg – typisch für diese nicht im Fernverkehr eingesetzten französischen Wagen.



Greta Kuckhoff reiste nur Dritter, der Wagen der C.I.W.L. blieb den unanständig reichen Ausbeutern vorbehalten



Eine durchaus geschickte Kameraführung trug jedoch dazu bei, diese im wesentlichen unbedeutenden Mängel zu verbergen. Der eigentliche Schauplatz der Handlung war nämlich ein französischer vierachsiger Reisezugwagen für die »Trains Express« der Compagnie du Nord. Ein Schelm, wer an dieser Stelle einen Bezug zwischen einem wenig luxuriösen Wagen dritter Klasse (wir reden vom Originalfahrzeug des Jahres 1934) und dem proletarisch-klassenkämpferischen Ambiente des Films herstellt ...

Die Konzeption des französischen Wagens – keine Faltenbälge an den Stirnseiten, mehrere Seitentüren und Großraumabteile mit Mittelgang – lehnte sich an die der Talbot-Wagen in der Region Paris an. Bei diesem Wagentyp hatten die Ingenieure zum erstenmal eine selbsttragende Schweißkonstruktion gewählt. Eine Anleihe aus dem Schiffbau übrigens, die zusammen mit den Rundungen des Wagenkastens den Fahrzeugen den Spitznamen »Torpille – Torpedo« einbrachte⁵. Typisch waren auch die großen beschlagfreien und oben gebogenen Seitenfenster.

Die Idee, einen solchen Wagen aus dem verbliebenen Fremdwagenpark⁶ der Reichsbahn auszuwählen und mit einem neuen Anstrich zu versehen, ist schon fast genial und zeugt von einer großen Sachkenntnis der Betrachter. Schade nur, dass gerade der »Riviera-Express« aus Cannes eben generell keine Sitzwagen führte ... Der aufmerksame Betrachter wird übrigens die massiven Gepäckraufen aus Aluminium entdecken, mit denen die Reichsbahn die ursprünglichen und offenbar verschlissenen Gepäcknetze ersetzen ließ ...

Für einen kurzen Augenblick gleitet in dieser Szene eine 01 mit großen Windleitblechen vorüber, und es scheint so, als ob es sich um die 01 066 gehandelt habe, die den »Riviera-Express« zog. Abwegig wäre das nicht, denn diese Maschine war Ende der sechziger, Anfang der siebziger Jahre in Dresden Altstadt beheimatet⁷. Außerdem befand sich der »Riviera-Express« 1934 nördlich von Frankfurt/M. fest in der Hand dieser Baureihe. Natürlich, und dieser Mühe unterzogen sich die DDR-Filmemacher bei historischen Streifen immer, wurde die datenverarbeitungsgerechte Nummer der Lokomotive abgedeckt bzw. durch das in diesen Jahren übliche Lokschild ersetzt.

Nicht ganz auf dem Boden der eisenbahnhistorischen Realität gestaltete sich hingegen die Einfahrt eines Fronturlauberzuges in den Anhalter Bahnhof. Die stählernen Reisezugwagen hatten die pfiffigen DEFA-Leute zwar mit »Hoheitszeichen« versehen, die in den Kriegsjahren mit Hilfe von Schablonen auf die Wagenwände gemalt wurden, aber das Anschriftenfeld, das für kurze Zeit hinter dem »harmlosen« Geschäftsreisenden

(Monsieur DOUGLAS, alias LEON NIEMCZYK) aus Bruxelles sichtbar wird, entsprach allerdings eher denen der vor 1969 gültigen Dienstvorschrift DV 409⁸ der DDR-Reichsbahn vor Einführung der EDV-Bezeichnung.

Auch die Lokomotive des Fronturlauberzuges (die Bahnhofsansage benennt die Zuggattung als FU 2934, obwohl doch diese Züge unter »SF«⁹ in den Fahrplänen geführt wurden) gibt zu einigen Überlegungen Anlass. Bis zum Juli 1942, als die Berliner Organisation der »Roten Kapelle« verhaftet wurde, gab es noch kein Exemplar der Kriegsbaureihe 52¹⁰, deren Umriss wir in dem Plot erraten können. Auch wurden die ersten Exemplare übrigens ebenso wie die 50 ÜK noch ohne Witte-Windleitbleche geliefert.

Reichlich anachronistisch ist auch der auf dem Nachbargleis stehende Zug aus Halberstädter Reko-Wagen der Gattung Bghwe, der dem Filmbetrachter schon wegen seines dunklen Grüns kaum auffallen dürfte. Ein unumgänglicher Kompromiss in Anbetracht der hohen Zugfrequenzen bei der Deutschen Reichsbahn jener Jahre. Gerade unter diesem Aspekt sollten wir Folgen der Filmaufnahmen für die Betriebslage auf dem Dresdener Hauptbahnhof sehen: Sperrung eines kompletten Bahnsteiges mit zwei Bahnsteigggleisen und eine Zugbewegung innerhalb eines sorgfältig austarierten Bahnhofsfahrplans.

Über und unter der Erde

Ein schummriger U-Bahnhof schien sich hervorragend für ein konspiratives Treffen zu eignen. Der einzige Bahnhof auf dem bescheidenen U-Bahnnetz der Hauptstadt der DDR, der über eine gewölbte Tunneldecke verfügte, war der Bahnhof Märkisches Museum auf der Kleinprofilinie Thälmannplatz (später Otto-Grotewohl-Straße)– Vinetastraße. Die Requisite tat ihr Bestes, um (wahrscheinlich in den Nachtstunden der Betriebsruhe) dem Bahnhof den tristen Charakter der Kriegsjahre zu verleihen.

Interessant ist auch der nur in Umrissen sichtbare Triebwagenzug vom Typ A 2, der den Bahnhof während der Szene geräuschvoll verlässt. 1971 waren diese sogenannten »Amanullah-Züge« das modernste, was auf dieser Linie durch den Ostberliner Untergrund und in der Schönhauser auf dem »Magistratsschirm« rollte.

Auch die S-Bahn kam in diesem Film ausreichend zur Geltung. Anstrengen mussten sich die Leute vom Film in dieser Beziehung kaum, denn 1971 gab es bei der Berliner S-Bahn noch einen Triebwagenpark, der äußerlich seit Kriegsende kaum Veränderungen erfahren hatte. Alle im S-Bahnnetz des Jahres 1971 vertretenen und im Einsatz befindlichen S-Bahnbaureihen (ET 165, ET 166, ET 167) waren bereits bei Kriegsbeginn im Einsatz gewesen.



Morgenstimmung im Straßenbahn-
depot am 22. Juni 1941.



Im Gewande der Reichspost ist die
Abwehr dem Funker Hans Coppi
auf der Spur. Fast vergessen sind
heute die Akku-Straßenfahrzeuge
der Post.



Eine Reko-Lok mit Mischvorwärmer –
ein Anachronismus auf dem S-Bahn-
hof Schöneweide der dreißiger Jahre



Resozialisierung ohne Extremisten-
erlass – der Kommunist John Sieg
(Günther Simon) als Beamter der
(Groß-)Deutschen Reichsbahn auf
dem S-Bahnhof Ostkreuz

Für den Plot, in dessen Verlauf der noch als Hilfsarbeiter beschäftigte Kommunist JOHN SIEG in einer Rotte auf dem Bahnhof Schöneweide schuftet (1934), lieferte ganz korrekt ein ET 165 die notwendige Staffage. Etwas später allerdings (die Reichsbahn war eben ein normaler Betrieb und kein Filmatelier) gerät eine Dampflok mit einem Rekokessel und dem für die DDR typischen Mischvorwärmer ins Bild.

Irgendwie hat es John Sieg dann doch noch zum Aufsichtsbeamten unterm Hakenkreuz gebracht und versieht am Morgen des 22. Juni 1941 seinen Dienst auf dem Bahnhof Ostkreuz, wo er einen Vollringzug nach Papestraße abfertigt. Zum Zeitpunkt der Dreharbeiten gab es einen Vollring schon längst nicht mehr und auch der Bahnhof Papestraße, er lag nun in Westberlin, dämmerte seinem unaufhaltsamen Verfall entgegen.

Eigentlich ganz im Gegensatz zu den Regeln Konspiration machte sich die Gruppe auch noch an das riskante Geschäft, selbst gefertigte Plakate in der Reichshauptstadt zu kleben. Während der Film-Leutnant der Luftwaffe, HARRO SCHULZE-BOYSEN alias KLAUS PIONTEK, in Uniform und mit gezogener Dienstpistole wie ein Indianer durch die Winternacht 1941/42 läuft, pappen andere Mitglieder der Widerstandsgruppe ihre Plakate auch an die Fenster der Berliner Straßenbahnen. Das nächtliche Straßenbahndepot (Wagenhalle Schmöckwitz) und der am Morgen des 22. Juni 1941 aus dem selben Depot ausfahrende Triebwagen lassen den Flair einer vergangenen Epoche plastisch wiedererstehen¹¹.

Erstaunliche Präzision

ROLAND EMMERICH hat es mit seinem »Independence Day« vorgeführt: Für die Filmemacher von heute ist dank der immer leistungsfähigeren Computer und ausgefeilter Software alles möglich. Selbst prähistorische Lebewesen, von denen uns nur Knochen geblieben sind, bewegen sich so natürlich über die Leinwand, dass wir versucht sind, an eine Spezialausgabe von Grzimeks Tiergeschichten zu glauben.

Um so höher sollte unsere Wertschätzung für die DDR-Filmschöpfer und ihre Liebe zum Detail ausfallen. Der Film-Westen befließigte sich höchst selten einer solchen Präzision, auch wenn ihm mehr als nur Bordmittel zur Verfügung gestanden haben. Im Film »Cassandra Crossing« zum Beispiel gestatten die Länder des Warschauer Vertrages mit Nonchalance, dass ihnen der Klassenfeind einen ganzen Zug mit hochansteckenden Kranken gewissermaßen zur Endlagerung anvertraut.

Im Film »Mission Impossible« durchquert ein TGV, dem irgendwo auf dem Weg durch's Script die Stromabnehmer und die dazugehörige Fahrleitung abhanden gekommen sind, den Tunnel unter dem Ärmelkanal. Eine Gleichstrom-Ellok (E 444) der FS zog auch den »Lawinen-Express« über Schweizer Alpenstrecken, die ja bekanntlich mit Einphasenwechselstrom elektrifiziert sind. Aber wahrscheinlich gehörte das Modell dieser Lokomotive aus dem Hause des italienischen Modellbahnherstellers LIMA (später aufgegebenes Programm der Spurgröße 0) samt der angebotenen Wagen und Gleise noch zu dem finanziell erträglichen Lösungen.



Wenn von vergangenen Zeiten die Rede ist, so stechen auch gewisse Parallelen ins Auge. Der Verfasser entsinnt sich noch der vielen Uniformen, die die Bahnhöfe der DDR bevölkerten. Nicht selten hatte er den Eindruck, sich in den Kulissen eines Kriegsfilmes wiederzufinden. Schnitt und militärische Insignien machten es den DEFA-Leuten wahrscheinlich sehr leicht, ihr Wehrmachtspersonal einzukleiden. Man bediente sich eben aus der laufenden Produktion für die Nationale Volksarmee und nähte nur noch den Pleitegeier auf die Heldenbrust. Ob sich hingegen bereits im dritten Kriegsjahr ein Aufsichtsbeamter in der Reichshauptstadt fand, der sich eine grauenvoll deformierte Dienstmütze aufs Haupt gesetzt hätte, soll dahin gestellt sein. GÜNTER SIMON als JOHN SIEG tat es und verlieh dem Plot ein wenig der familiär-saloppen Uniformlage der DDR-Reichsbahn ...

¹¹ – KLK an PTX – Die Rote Kapelle. DDR (DEFA) 1971, Color, 171 Minuten (icestorm-video, Best.-Nr. 10177)

² Es bedarf hier des Hinweises, dass in der Historiographie der DDR der kommunistische Widerstand der einzige war, der zielbewusst und konsequent auf den Sturz der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft hingearbeitet hat. Es muss auch als demagogisch angesehen werden, dass der niemals wirklich angezweifelte hohe Blutzoll, den nicht nur die deutschen Kommunisten in diesem Kampf entrichteten, als quantitativer Beweis für dieses ideologische Axiom der Geschichtsauffassung herangezogen wurde.

Der Film ist für DDR-Verhältnisse in dieser Hinsicht bemerkenswert zurückhaltend – vor allem was die Person des HARRO SCHULZE-BOYSEN anbelangt, dem der bereits zitierte GILLES PERRAULT implizit ein gefährliches Revoluzzertum zuschreibt. (PERRAULT, GILLES *op. cit.* p. 352 *suiv.*)

³ Ein Buch aus dem Westen: PRAGHER, WILLY. Verkehrsknoten Berlin in den 30er Jahren. Freiburg i. Br.: Eisenbahn-Kurier Verlag 1985

⁴ MÜHL, ALBERT. Internationale Expresszüge. Die Großen Europäischen Expreszüge durch Deutschland, Österreich und die Schweiz. Freiburg i. Br.: Eisenbahn-Kurier Verlag 1991, S. 161f.

⁵ Zwei dieser Exemplare im Zustand der fünfziger Jahre – C11 yi 15218 und C11 yi 15221 – können auf der in den »Trains Touristiques à Vapeur en Limousin« nicht nur bestaunt sondern auch ausprobiert werden.

⁶ Der Verfasser meint, in den siebziger Jahre entweder einen solchen oder einen späteren Wagen mit Abteilen und Seitengang auf dem Bahnhof Naumburg beobachtet zu haben. Sollte es sich bei dem dann irgendwann einmal ausgebrannten und arg heruntergekommenen Fahrzeug vielleicht sogar um den Filmwagen gehandelt haben?

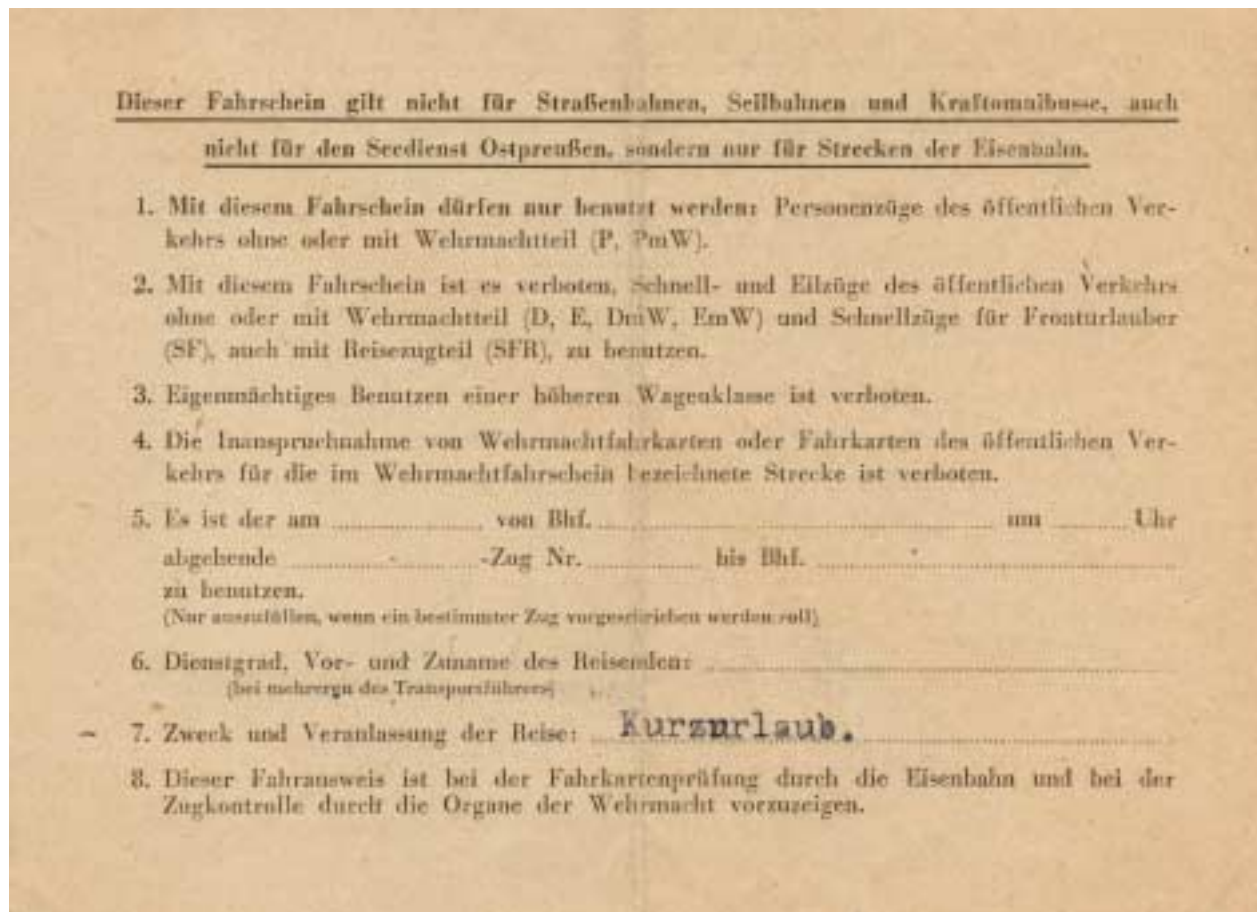
⁷ WEISBROD, MANFRED; PETZNICK, WOLFGANG. Baureihe 01. Geschichte, Bau und Bewährung einer Schnellzuglokomotive. Berlin (Ost): transpress VEB Verlag für Verkehrswesen 1979, S. 288

⁸ Gemeint ist die DV 409, Ausgabe 1957. Mit der DV 409 (PWV) Personenwagenvorschriften gültig vom 1.7.1969 passte die DR ihr Schema der Wagenbeschriftung und -kennzeichnung den europäischen Normen an.

⁹ Es stellt sich auch die Frage, ob und wie der zivile (nicht reichsdeutsche) Kurier aus Paris – M DOUGLAS (Le petit chef?) – in einem der Wehrmacht vorbehaltenen Fronturlauberzug gelangte. Oder handelte es sich um einen sogenannten SFR, einen Fronturlauberzug mit Abteilen bzw. Wagen für den zivilen Reiseverkehr?)

¹⁰ GOTTWALDT, ALFRED B. Deutsche Kriegslokomotiven 1939 bis 1945. Verkehrsgeschichte. Stuttgart: transpress 1998², S. 37 (Ablieferung der 52 001 am 12. September 1942)

¹¹ Alle in den genannten Plots sichtbaren Straßenbahnfahrzeuge wurden in Ost-Berlin auf jeden Fall bis Ende der sechziger Jahre noch im regulären Dienst eingesetzt und waren auch typisch für das Stadtbild der dreißiger und vierziger Jahre. Die Filmemacher haben auch hier vermeiden, Neubaufahrzeuge – und sei es auch nur im Hintergrund – durch das Bild »gleiten« zu lassen.



In Manfred v. Ardennes Keller

Fundstücke aus dem Archiv

Aufbereitet und kommentiert von
DETLEF SCHEIBE

Nachdem mein Vater gestorben war, entdeckte ich in seinem Nachlass ein umfangreiches Archiv zum Nahverkehr in Deutschland. Doch die größte Überraschung, wenn ich es so nennen darf, harrte meiner im Keller. In Papphüllen und Blechbüchsen fand ich Unmengen von Diapositiven und Negativen. Leider aber waren einige von ihnen bereits stark gezeichnet durch die feuchte Luft in diesem Gelass. Gemeinsam mit Didier Bauzière haben wir begonnen, diese Schätze zu scannen und danach zu restaurieren. Die hier wiedergegebenen Bilder entsprechen dem Zustand, in dem sie aufgefunden wurden.



Archiv H. SCHEIBE (†)

Fast wie eine Werkstatt mutet die Bahnsteighalle der Dresdener Standseilbahn an, wäre da nicht im Vordergrund der Fahrscheinentwerfer. Dieses Gerät nötigte so manchem Nicht-Schwarzfahrer einen gezielten Faustschlag ab, um auch wirklich die entsprechenden Löcher in den Fahrscheinstreifen zu stanzen. (*Das Thema Fahrscheine wird uns in einer der folgenden Ausgaben beschäftigen.*)



Archiv H. SCHEIBE (†)

Die Existenz des Fahrscheinentwerfers (robuster mechanischer Bauart ...) deutet daraufhin, dass diese Aufnahmen nach 1984 entstanden sein müssen. Die einstigen Stufen im Bahnsteig der Talstation in Loschwitz (ich erinnere mich noch sehr gut an sie) wurden 1965 beseitigt. Gleichzeitig wurde die Neigung des Gleises verringert.



Archiv H. SCHEIBE (†)

Wie es scheint, kann es eine konstruktionsbedingte »Schräglage« auch dann noch geben, wenn man sich ganz offenbar auf waagerechtem Terrain befindet. Leider waren der genaue Zeitpunkt und der Ort dieser Aufnahme nicht mehr zu ermitteln.



Archiv H. SCHEIBE (†)

Endlich geht es bergwärts! In wenigen Augenblicken findet die Kreuzung zwischen diesem und dem talwärts rollenden Wagen statt. Die Abtsche Weiche kann man aus dieser Perspektive nur noch erahnen.

Bergstation »Weißer Hirsch«. Zwar ist der Zug nicht in den Keller des Forschungsinstituts Manfred v. Ardennes eingefahren, aber es sind einige Stufen zu bewältigen, um auf das Straßenniveau zu gelangen. Das Umfeld der Endstation vermittelt den Eindruck aufgebener und schließlich geräumter Betriebsanlagen.



Archiv H. SCHEIBE (†)



Archiv H. SCHEIBE (†)

Vielleicht nach einem guten Essen im auch zu DDR-Zeiten berühmten Restaurant »Luisenhof« ist die Standseilbahn das geeignete Verkehrsmittel, um ohne große physische Anstrengungen wieder ins Tal zu gelangen. Ob das DEFA-Team, das Szenen für die unvergessene Komödie »Geliebte Weiße Maus« mit Rolf Herricht auf dem »Luisenhof« drehte, auch mit dieser Bahn zum Drehort gefahren ist, scheint eher unwahrscheinlich.

Die Bergstation hat die Form eines Pavillons mit einem herrlich geschwungenen Giebel. Auch heute noch ist diese Bahn unverzichtbar. Dass sie auch ein technisches Denkmal ist, braucht sicherlich nicht betont zu werden.



Archiv H. SCHEIBE (†)

Seite der Träume

Die Entscheidung war schon richtig, sie beruhte auf einer zutreffenden Analyse, so wie sie in der gleichen Zeit auch von anderen Bahnverwaltungen in Europa vorgenommen worden war. Elektrifizierung stark belasteter Strecken hieß das Verdikt der Fachleute auch in der DDR. Und so begann man auch mit einer entsprechenden Planung. Recht schnell waren sich die Führungskräfte bei der Deutschen Reichsbahn im Klaren, dass der von der Sowjetunion zurückgekaufte Park an meist stark reparaturbedürftigen elektrischen Lokomotiven auch bei Einsatz enormer finanzieller Mittel (die Reparatur der 1946 als Reparationsleistung nach Russland abgefahrenen Maschinen kam fast einem Neubau gleich) einem solchen ehrgeizigen Programm nicht genügen würde.

Noch auf dem Höhepunkt der Elektrifizierungspläne (1964) begann die Deutsche Reichsbahn das Projekt einer schweren Güterzuglokomotive mit der Achsfolge Co' Co' mit der Baureihenbezeichnung E 51 zu untersuchen. Da der Lokomotivbau-Elektrotechnische Werke »Hans Beimler« Hennigsdorf bereits 1965 15 Maschinen für die mit Industriefrequenz elektrifizierte Rübelandbahn lieferte (E 251, gleiche Achsfolge), muss es wohl nahegelegen haben, sich die E 51 in ihrer konstruktiven Ausführung ähnlich vorzustellen wie die Lokomotiven für ~25 kV 50 Hz

So findet sich im Firmenkatalog des VEB LEW (1966) eine kolorierte Zeichnung, die einen Schnellzug auf einer zweigleisigen elektrifizierten Strecke zeigt. Die Ellok fällt

schon durch die blaue Farbe auf. Tatsächlich stellte der LEW 1964 seine E 251 in blauer Farbgebung (mit weißen Zierstreifen) auf der Leipziger Frühjahrsmesse vor. Im Betriebsdienst trugen eine blaue Farbgebung dann nur noch die E 11, die auf der 1969 eröffneten S-Bahn in Leipzig eingesetzt wurden.

Die zweigleisige Strecke auf dem Bild spricht jedoch gegen die Annahme, das abgebildete Motiv auf der Rübelandbahn zu lokalisieren. Vielleicht entspringt dem Bild



Nach dem Bau der vierachsigen (Bo' Bo') E 11 für den Schnellzug- und der E 42 für den Güterzugverkehr bedurfte es einer stärkeren Lokomotive, die den kärglichen Bestand von 23 Altbau-Ellok der Baureihe E 94 (Co' Co') ergänzen bzw. auf lange Sicht auch ersetzen konnte. Für die Gebirgsstrecken im mitteldeutschen Raum (sächsisches Dreieck und Strecke Weißenfels – Erfurt), deren Elektrifizierung auch tatsächlich bis 1970 verwirklicht wurde, waren solche Lokomotiven erforderlich.

Die Idee, die bereits mit Vielfachsteuerung gelieferten E 42 in Doppeltraktion zu fahren, brachte nicht die gewünschten Erfolge, die Synchronisierung des Schleuderschutzes bei den zwei Maschinen erwies sich als nicht möglich. Eine achtachsige Notlösung also, um die 2000 t schweren Güterzüge über die steigungsreiche Ausfahrgruppe des Bahnhofs Dresden-Friedrichstadt in Richtung Bad Schandau zu schleppen.¹

aber auch ein anderes Projekt, das 1966, also nach dem unheilvollen »Verdieselungsbeschluss«² der SED, ein Traum bleiben musste: Die Elektrifizierung der Strecke Berlin – Rostock mit ~25 kV 50 Hz. Eine Keimzelle, wie es damals pathetisch hieß, gab es schon – die 23 km des NAR (Nördlicher Berliner Außenring), die zwischen Hennigsdorf und Wustermark für Erprobungsfahrten des LEW mit der Industriefrequenz elektrifiziert worden war.

¹Borchert, Fritz. Kirsche, Hans-Joachim. Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn. Ellok, Diesellok und Triebwagen 1945 bis heute. Berlin: transpress VEB Verlag für Verkehrswesen 1988, S. 68f.

²Weitere Ausführungen dazu: Bauziere, Didier. VEB Schienenschlacht. Jena: Verlag IKS Garamond 2002, S. 110f.

Traumseite

An illustration of a woman with red hair, wearing a red dress and a white blanket, sleeping peacefully in a train berth. The berth is shown as a series of parallel lines receding into the distance. The background is dark with white stars and a crescent moon. The text 'Mit dem Liegewagen ausgeruht am Reiseziel' is written in a stylized font across the lower part of the illustration. The name 'R. F. F. F.' is visible in the bottom left corner of the illustration area.

Mit dem Liegewagen
ausgeruht am Reiseziel

Auskünfte erteilen alle Fahrkartenausgaben der Deutschen Reichsbahn

Werbung aus dem Kursbuch der Deutschen Reichsbahn, Winter 1960/61

Spartanische Lebensweise, so sagt man gern auf dem Kontinent, sei eines der Markenzeichen der Briten. Und diese, so wiederum Asterix, der Gallier, sollen auch noch spinnen – diese Briten. Letztere allerdings erklären ganz offen, dass es die Gallier seien, die nicht alle Tassen im Schrank, oder besser gesagt, nicht genug des guten britischen Rindfleisches in ihren Kühlhäusern hätten ...

Schon immer verlangte es dem verwöhnten französischen Eisenbahnreisenden einiges Anpassungsvermögen ab, sich in die wesentlich engeren und mit einem unnachahmlichen rustikalen Fahrkomfort versehenen Züge auf der Insel zu zwingen. Rein technisch gesehen ist das beengte Innenleben der dortigen Züge die logische Konsequenz eines wesentlichen kleineren Lichtraumprofils. So haben auch die klassischen Schnellzugwagen (z. B. Mark III) auch nur eine Länge über Puffer, die 20 m nicht überschreitet.

Welches Erstaunen erfasste den Verfasser allerdings, als er im Februar 1977 auf dem Hbf in Halle/S. einen Reisezugwagen erblickte, der so lang, besser gesagt so kurz war wie seine britischen Kollegen. Rein optisch gesehen war der Anblick verheerend, denn zwischen jeweils fünf oder sechs ganz ordentlichen Neubau-Schnellzugwagen vom im Ostblock favorisierten Typ Y/B 70 duckte sich dieses Exemplar förmlich, da das Wagendach flacher gewölbt war als das der besagten Wagen aus dem VEB Bautzen. Gewiss wäre die keineswegs gattungsreine Wagengestaltung nicht so ins Auge gesprungen, wenn der ganze Zug nicht über eine für DDR-Verhältnisse nachgerade frappante und zudem einheitliche Farbgebung verfügt hätte. Die Bundesbahn pflegte in solchen Fällen immer von den Produktfarben zu sprechen. Nach solchen betriebswirtschaftlichen Feinheiten stand der Deutschen Reichsbahn der DDR allerdings keinesfalls der



Reichlich zu kurz gekommen

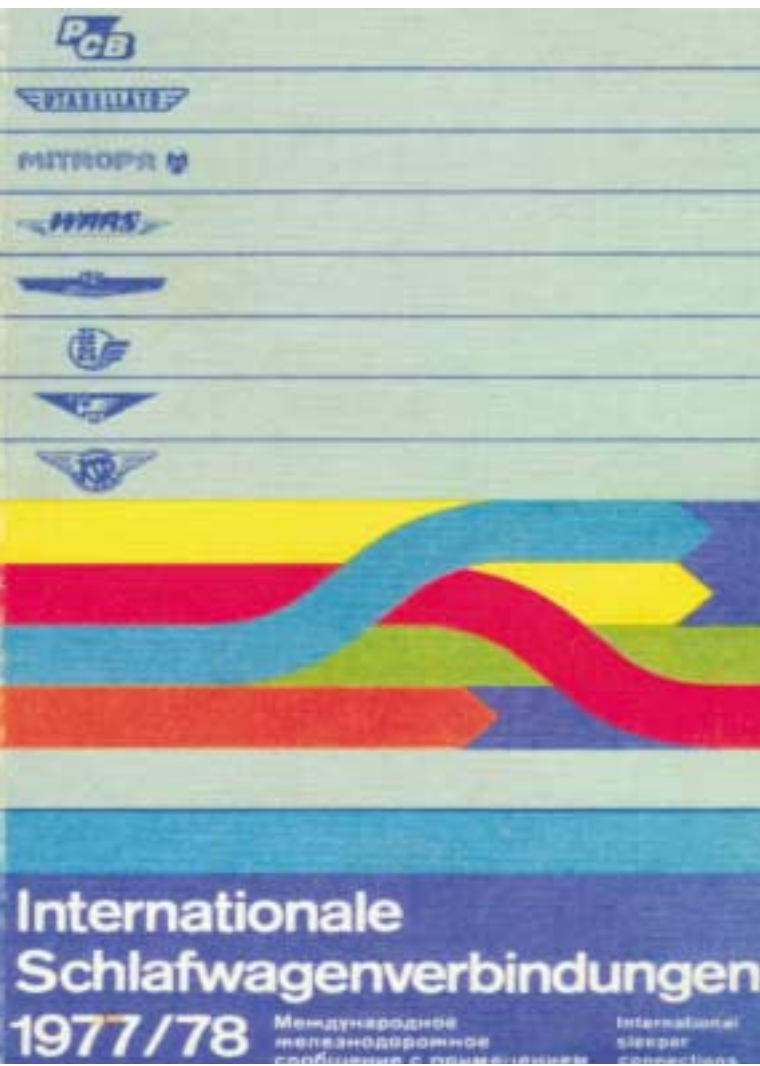
Erinnerungen an nahezu britische Verhältnisse auf dem Kontinent

Von DIDIER BAUZIERE

Sinn, sie war schon überglücklich, dass sie einen geplatzten Exportauftrag von über hundert Reisezugwagen für die brüderliche ČSSR hatte vereinnahmen können. Dieser ungeplante (man darf das wörtlich nehmen) Glücksumstand ermöglichte es ihr, ein Netz von Expresszügen (wer damals an die InterCity-Züge der Bundesbahn dachte, war ein rechter Schelm) zwischen den Bezirkstädten und Berlin, Hauptstadt der DDR zu etablieren. Glücklicherweise war schon bereits vor dem Jahr 1976 mit neuen Farbgebungen experimentiert worden, so dass sich die Begehrlichkeit nach anderen als der traditionell grünen Farbgebung nicht gänzlich unvorbereitet auf den Schreibtischen der »wirtschaftsleitenden Organe« manifestierte.

Das Problem stellten die Speisewagen dar. Speisewagen waren bei der Mitropa und später auch der Deutschen Reichsbahn, die als Eigentümer diesen Wagenpark übernahm und an die Mitropa vermietete, immer knapp gewesen. Und was an Speisewagen die Werkhallen der volkseigenen Industrie verließ, war schon längst als Exporterlös verplant. Woher also nehmen?

Der einzige Betrieb war eine Reparaturwerkstätte, das Raw Halberstadt. Dort waren zuerst vierachsige Abteilwagen preußischer Bauart rekonstruiert worden. Auf die in den Anfangszeiten noch verfügbaren Untergerüste einschließlich der Drehgestelle (amerikanischer Bauart) setzte man dort neue Wagenkästen. Weil das so schön ging und der Wagenhunger der von der SED in diesen Dingen keineswegs verwöhnten Reichsbahn sich nicht stillen ließ, gingen die Beschäftigten anschließend,



als es kaum oder kein altbrauchbares Material mehr gab, zur Neuproduktion über. Das Fahrzeug, was auf diesem Wege entstanden war, trug die Gattungsbezeichnung Bghwe und war über Puffer 18,7 m lang. Reichlich zu kurz gekommen im Vergleich zu den über 26 m langen Wagen der DB, die jeden Tag in Interzonenzügen in die DDR kamen und die die Reisenden des Binneverkehrs zum Träumen verleiteten.

Aus eben dieser Eigenproduktion in Halberstadt bediente sich die DR auch, als sie den neuen Städteexpress-Zügen in ihrem strahlenden (am Anfang) Anstrich in Orange und Beige die Speisewagen spendierte. Im Innern herrschte triste Resopal-Kultur, für bürglich-verdorbenen Exzentrismus im Stile eines Bord-Restaurants fehlten den Reichsbahn-Verantwortlichen nicht nur der Nerv sondern auch die Materialkontingente.

Mit einem Schlag konnten in diesem Wagen 24 Personen (von 600 Reisenden?) sitzend verköstigt werden. Die zu kurz Gekommenen (nicht zu kurz geratenen) mussten sich mit in Cellophan gehüllten Knackwürsten zu pappigen Weißbrotschnitten und Wernesgrüner Bier in bauchigen (fast belgischen) Glasflaschen zu 0,33l, später 0,5l, vergnügen. Diese karge Kost, die man auch schon einmal durch Bockwurst (irgendwie war ja die DDR auch Deutschland) oder Curry-Wurst aufwerfen konnte, musste so manches Mal in den Seitengängen der anschließenden Sitzwagen erstanden werden.

Es ist also keinesfalls falsch, einen ausgesprochenen Nachfrageüberhang auf dem sich nicht immer mit 120 km/h durch die DDR bewegenden Mitropa-Markt zu konstatieren. Ein solcher, das zeigt die Geschichte der wirtschaftlichen Tätigkeit des Menschen, verführt den Verkäufer meist über kurz oder lang zu einem anmaßenden Verhalten gegenüber dem Käufer. So vernahm der Verfasser am Ende der DDR am gleichen Ort Sprachstrukturen, die normalerweise nicht mit einer elementaren Höflichkeit korrespondieren.

Welchen Kontrast zu diesem Kampf um den täglichen Imbiss boten da doch die Schlafwagen der Mitropa! Vor allem auf dem Weg nach Dänemark und Schweden sowie nach Osteuropa hatte der Verfasser stets das Gefühl, die Nächte in einem gut geführten bürgerlichen Hotel zu verbringen. Wenn der Spruch nicht vom bösen Klassenfeind gestammt hätte, er wäre der Mitropa würdig gewesen: Im Traum ans Ziel.

Für die rüden uniformierten Typen, die an den jeweiligen Staatsgrenzen der DDR und ihrer Brüder in großer Zahl in die nächtlichen Schlafwagen stürmten und deren Insassen notfalls auch schon mal, so wie es ein



liebervoller Feldwebel bei Nachalarm mit seinen Soldaten tut, aus dem Schlaf schüttelten, waren die freundlichen Schlafwagenschaffner der Mitropa nun nicht verantwortlich zu machen. Ob sie nämlich diesem geräuschvollen Treiben mit Freude zugesehen haben, möchte der Verfasser auf Grund eigener Beobachtung dann doch stark anzweifeln.

Zwiespältige Erinnerungen an die Mitropa. Obwohl das Wort »Europa« in ihrem Namen steckte, stand der Lebensweg dieser Aktiengesellschaft nicht immer unter einem europäischen Stern. Zu begierig bediente sie sich in zwei Kriegen im Reich ihres Konkurrenten, der ihr dieses Verhalten nach jedem Krieg mit der gleichen Härte heimzahlte. Auch die Jahrzehnte, als sie als sozialistische Aktiengesellschaft einen seltenen Anachronismus verkörperte, gehörten nicht unbedingt zu den erfolgreichsten Jahren.

Wenn sie von den Gleisen der Bahn verschwindet, dann verschwindet wieder ein Stück Kultur. Denn Reisen hat auch etwas mit Kultur zu tun, nur spricht es sich eben bis in die Führungsetagen der Bahn leider nicht herum.

DIDIER BAUZIÈRE



EBERHARDT DEL' ANTONIO

GIANTUM

DEL' ANTONIO



ZUKUNFTSROMAN

Der Traum vom Morgen

Im Jahr 1990 erschien der letzte Teil einer Artikelserie, die sich mit Eisenbahnen in der schöngestigen Literatur beschäftigte. Autor war damals Detlef Scheibe und die Publikation war die Eisenbahnzeitung der DDR »Fahrt frei«. Einige Jahre später arbeitete Didier Bauzière an seinem Buch¹ und stieß natürlich auch auf diesen Artikel. Einige lange Diskussionen, verbunden mit dem Konsum einiger Liter Kaffee führten dazu, dass Didier seinem Buch noch das Kapitel XI hinzufügte, für welches der Artikel (siehe S. 24) die Grundlage bildete.

Alte Zukunft

Eigentlich ist schon das ein Widerspruch in sich selbst, denn wie kann etwas schon alt sein, was erst kommen wird? Nun ist es aber doch nicht selten so, dass sich die Vorstellungen von der Zukunft nicht einlösen lassen oder von dem Kommen- den übertroffen werden.

Begeben wir uns zum nahezu klassischen Schauplatz der Zukunft – dem Luftraum. 1959 bot dieser in der DDR noch Anlass zu grossen und farbigen Träumen. Die Luftfahrtindustrie schien mit ihrem Flaggschiff, der vierstrahligen »152« auf Erfolgskurs zu sein³. »Urania« – die populärwissenschaftliche Zeitschrift der DDR – eröffnete in ihrem Jahresband⁴ einen Ausblick auf die Fluggeräte der nahen Zukunft. Dieser folgte den damaligen Vorstellungen, wie der langgestreckte, dünne Rumpf und die Kippflügel mit den Triebwerken (!) beweist. Glücklicherweise, und das gilt auch für die mehr erdgebundenen Visionen des Schienenverkehrs, mussten die Autoren dieser Projekte selten auch die tatsächliche technologische Realisierung ihrer geistigen Früchte verantworten. Der Senkrechtstarter aus der »Urania« hätte schon allein durch die notwendigen flexiblen Kraftstoffzuführungen zu den schwenkbaren Triebwerken eine Reihe von nur sehr schwer lösbaren Problemen aufgeworfen.

Sofern die geistigen Väter einer solchen Zukunft Schriftsteller waren, konnten sie sich hinter das Mar-

Die Zukunft des Schienenverkehrs in der DDR-Publizistik

Teil 1: Gigantisches Gigantum

VON DIDIER BAUZIÈRE & DETLEF SCHEIBE



kenzeichen der puren Fiktion flüchten. Eine Garantie auf Realisierbarkeit der Projekte, die auf den Seiten der utopischen Romane entstanden, war so schon gewissermaßen mit einem Haftungsausschluss versehen.

Del'Antonio's Superzug

Die Reichsbahn hatte in der Welt von Morgen des Dresdener Schriftstellers Eberhardt del'Antonio schon längst wieder zu ihrer alten Form und Leistungsfähigkeit zurückgefunden. Im Buch »Gigantum« kam sogar ein richtiger Reichsbahner vor. Del'Antonio hütete sich aber sehr wohl, den konstitutionellen Zustand des künftigen Deutschlands genauer zu beleuchten. Da der Hauptheld allerdings irgendwann im Verlauf der Handlung per Autobahn nach Süddeutschland fuhr,

jedoch dabei von keinem Grenzorgan behelligt wurde, darf der heutige Leser schlussfolgern, dass es doch irgendwie gelungen war, den Text der DDR-Nationalhymne doch noch vom Anspruch zur Wirklichkeit zu befördern. Ob dabei die Kommunisten ihre Hände im



Spiel gehabt haben, wer weiß? Die in der DDR oft gebrauchte Anrede »Genosse« sucht man im Buch vergebens. Kein Wunder, denn das würde sich kaum mit dem bürgerlich-akademischen Ambiente vertragen, in dem eine bahnbrechende Entdeckung gemacht wird.

Die Dinge sind nämlich in der Zukunft del'Antonios bei weitem nicht so rosig, jedenfalls in seinem Werk »Gigantum« gibt es ein gewaltiges Problem – Energiemangel. (Die Erdölleitung der Freundschaft wurde ja schließlich auch erst in den sechziger Jahren fertiggestellt ...)

Gigantische Energien

brauchte die Wirtschaft einer vereinigten Welt, und das ganz ohne drohenden Golfkrieg oder andere Krisen. Ganz typisch ist der Denkansatz, der in einer linearen Fortschreibung des seit dem Kriegsende angewachsenen Rohstoffbedarfs verankert ist.

Der Reflex diese tatsächlichen Entwicklung nicht

kaum sind sich die Wissenschaftler über die nahezu unbegrenzten Ressourcen an Gigantum, so nennen sie diesen höllischen Brennstoff, im Klaren geworden,



meldet Be-

bereits die Fahrzeugindustrie ihren darf an. Verwundern sollte das nicht, denn irgendwie war die Entwicklung beim Dieseltriebwagen stehengeblieben.

Die Illustrationen⁵, die dem Buch beigegeben wurden, zeigen ein Fahrzeug mit aerodynamischen Formen, eine Mischung zwischen dem legendären Schienen-Zepp der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und einem Shinkansen-Zug. Ein weiterer Beleg dafür, dass der Autor del'Antonio an den vor dem Krieg etablierten Schnellverkehr mit Verbrennungstriebwagen anknüpfte.

Die Reichsbahn hatte vor dem Krieg auch einige elektrische Schnelltriebwagen der Baureihe ET 11 bestellt, allerdings blieb ihnen durch die fehlenden Verbindungen zwischen den einzelnen elektrifizierten Netzteilen der Erfolg der Verbrennungstriebwagen versagt. Hinzu kam, dass die Streckenelektrifizierung der Nachkriegs-Reichsbahn nach der Demontage durch die Sowjets praktisch in den Anfängen steckte.

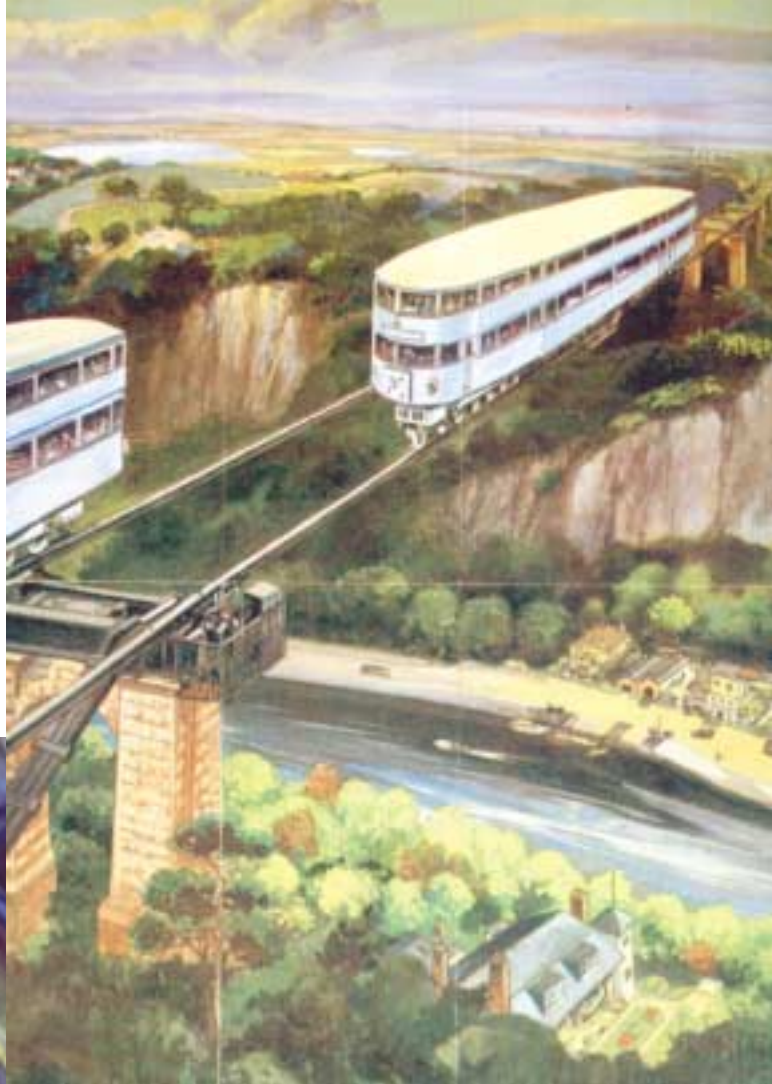
Horror für Umweltschützer

Die Idee einer aufgeständerten Einschien- oder Einspurbahn war in diesen Jahren durchaus weit verbreitet, wie eine Illustration aus dem bereits erwähnten Sammelband der DDR-Zeitschrift »Urania« (gegenüberliegende Seite) zeigt.

Auch das Projekt einer kreiselstabilisierten Schnellbahn war zu diesem Zeitpunkt nicht neu, hatte sich doch der Verleger August Scherl am Beginn des 20. Jahrhunderts mit einem solchen Projekt beschäftigt und dafür sogar ein Versuchsfahrzeug bauen lassen.

Die Konstruktion auf dem nebenstehenden Bild reflektiert einen bemerkenswerten Wunderglauben in die Allmacht der Technik, dass den heutigen Betrachter das Grauen bei der Vorstellung überkommt, das Kreiselssystem des gewaltigen Doppelstockwagens käme ausgerechnet bei der Überquerung dieses tiefen Tales aus dem Takt ...

Die Brückenpfeiler und die Fahrbahn sind zweifellos von zeitloser und filigraner Eleganz, so dass sie das Landschaftsbild nur unwesentlich beeinträchtigt und Naturschützer kaum gestört hätten.



Die massiven Ständer der Fahrbahn auf den Illustrationen zum Buch »Gigantum« dagegen sind eine Provokation für jeden Landschaftsschützer. Relativ belanglos dürfte die Frage des Baumaterials sein, denn bei einem europaweiten Netz verkommen die Bunkerbauten der Deutschen an den Küsten Frankreichs zu Sandkastenburgen, so enorm dürfte der Materialaufwand sein.

Feuer und Flamme

Ganz unproblematisch ist die Sache mit dem Gigantum aber nicht. Der Superkraftstoff entfaltet seine Energie durch Verbrennung. Die wiederum vollzieht sich in einem Triebwerk, dass, folgt man den Darstellungen des Buches, eine Kreuzung von Strahltriebwerk und Schmidt-Argus Rohr darstellt. Aber auch die feurige Pracht eines Raketentriebwerks wird nicht ausgeschlossen.

Vor allem in Nordfrankreich und in der Normandie kann jeder militärhistorisch interessierte Besucher die Vor-

kehrungen in Augenschein nehmen, die notwendig waren um das Personal vor den funktionierenden und nicht funktionierenden Wunderwaffen zu schützen. Wie aber beabsichtigten die Reichsbahner ihre zukünftige Klientel vor der Flammensäule aus den Triebwerken des neuen Superzuges zu schützen?

Verlassen wir die wenig ergötzlichen Betrachtungen zu diesem heißen Thema. Auch die kolossalen Geschwindigkeiten, die mit dem neuen Superzug mit seinem Gigantumtrieb erreicht werden sollen (sie liegt immerhin nur knapp unter der Schallgeschwindigkeit) sollen uns nicht weiter beschäftigen, auch wenn in diesem Kontext interessante Gedankenspiele hinsichtlich der Gestaltung der unmittelbar an der Fahrbahn gelegenen Bahnbauten denkbar werden. Geben wir uns damit zufrieden, dass die DB AG mit ihren überlebensgroßen Stahlblechfiguren den ersten Schritt in Richtung auf ein feuerfestes Interieur geschaffen hat.

Doppelstöckig

Es dauerte noch bis zum neuen Jahrtausend, bis eine Bahnverwaltung einen doppelstöckigen Triebzug für 330 km/h in Dienst stellte. Gemeint ist der TGV Duplex zwischen Paris und Marseille.

Allerdings nahm der Graphiker bereits eine Anleihe auf die Zukunft, als er den Einschienentriebwagen entwarf. Wahrscheinlich war ihm der Anblick der Fertigungshallen im VEB Waggonbau Görlitz nicht ganz unbekannt, denn trotz der sehr verkürzten Ausführung des Wagens sind Ähnlichkeiten mit dem Doppelstockzug-Programm der volkseigenen DDR-Industrie deutlich zu erkennen.

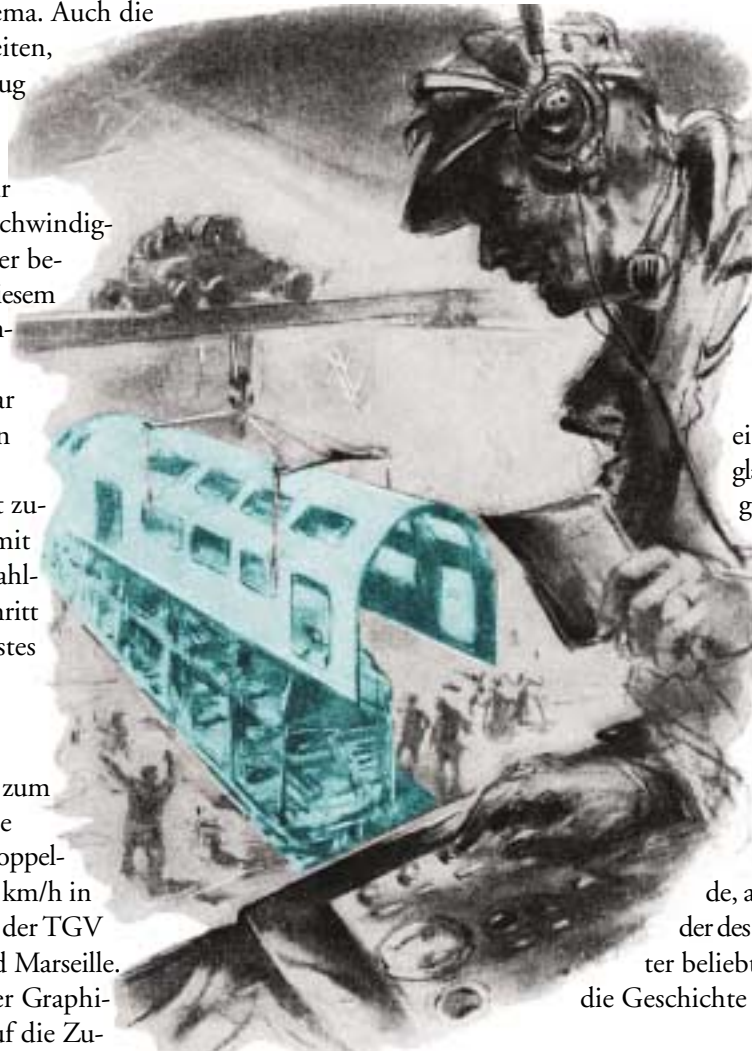
Leider bleiben die konstruktiven Vorkehrungen, die ja unzweifelhaft nötig sind, um selbst einen nur auf einer Schiene dahinschießenden Zug bis knapp an die Schallgrenze zu beschleunigen, außer einigen Andeutungen im Dunkeln. Dafür gibt es bei den erforderlichen Bremsvorgängen Gegenschub, eine ziemlich beunruhigende Vorstellung für den Fall, dass der Triebwagenführer dann doch etwas zu zügig an den Bahnhof herangefahren wäre ...

Die bereits im Buch erwähnten atemberaubenden Langläufe der konventionellen Triebwagen - Rom - München - Prag - Dresden - Berlin - Hamburg wären für heutige Bahnchefs wie Hartmut Mehdorn, die selbst noch auf den Schienen der Welt die Tragflächen ihrer Flugzeugträume suchen, der glatte Horror. Abgesehen von der notwendigen Zickzack-Fahrt durch den

Kontinent hätten Verspätungen katastrophale Folgen für den sicherlich an der Höchstgeschwindigkeit ausgerichteten Fahrplan gehabt.

Reality-TV

Man will es eigentlich gar nicht glauben können, dass gerade ein Schriftsteller, der später dem sozialistischen Realismus (eigenständige Literaturströmung im ideologischen Selbstverständnis des Kulturbetriebes in der DDR) zugerechnet wurde, als deutscher Erfinder des erst Jahrzehnte später beliebten Reality-TV in die Geschichte eingegangen ist.





den) Kommunismus geeint (worden) und da spielte natürlich die nationale Einheit Deutschlands keine Rolle mehr.

¹Bauzière, Didier. VEB Schienenschlacht. Jena: Verlag IKS Garmond 2002

²Del'Antonio, Eberhardt. Gigantum. Berlin: Das Neue Berlin 1957

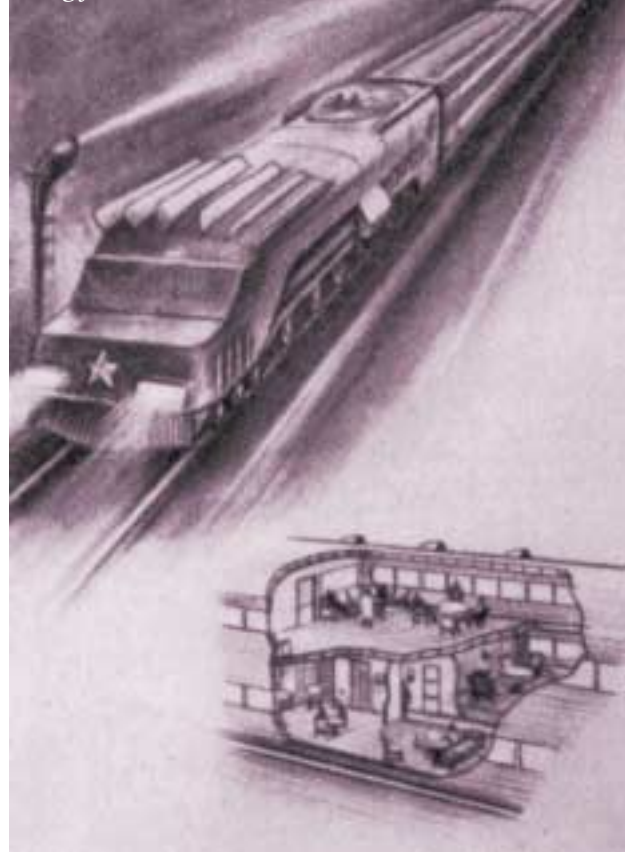
³Vergl. dazu: Flieger-Jahrbuch 1959. Eine internationale Umschau des Luftverkehrs. Berlin: Verlag die Wirtschaft 1958, S. 64f.

⁴Urania-Universum. Band VIII. Leipzig - Jena - Berlin: Urania-Verlag 1962. Die Abbildung (S. 21) der Einschienenbahn stammt von Adelhelm Dietzel, Dresden. Der Senkrechtstarter wurde von Eberhard Binder, Stafffurt, zu Papier gebracht.

⁵Die Illustrationen wurden dem Buch auf Kreidepapier beigelegt. Der Graphiker war Adelhelm Dietzel, Dresden. Die Färbung einzelner Teile dieser Graphiken dient lediglich dazu, die im Artikel angesprochenen Details hervorzuheben.

Eine fahrende Atombombe – so könnte man diese Breitspurlokomotive mit Kernantrieb nennen. Typisch für diese Jahre war auch der Sowjetstern, der das Monstrum zierte. Glücklicherweise bleibt diese Idee ein Traum, bedenkt man den Umgang der einstigen sowjetischen Marine mit ihren abgewrackten Atom-U-Booten.

Illustration aus dem Buch Curth, Werner Dietrich, Siegfried Huste, Walter. Ruder, Räder und Raketen. Verkehrstechnik – gestern, heute, morgen. Berlin: transpress VEB Verlag für Verkehrswesen 1962, S. 70



Als nämlich sein Hauptheld, ein Ingenieur aus den Dresdener Raketa-Werken (raketa ist die slawische Form des deutschen Wortes Rakete ...), mit einem neuen Automodell von Dresden nach München düst, erleidet auf der Autobahn (die endete 1957 noch vor der nie fertiggestellten Autobahnbrücke Pirk) das Flaggschiff des (gesamt-)deutschen Automobilbaus, ein PKW der Marke Mercedes, einen furchtbaren Unfall. Nicht nur das geschieht vor den Objektiven laufender (reichlich klobiger) Fernsehkameras, sondern auch noch der rasche und beherzte Einsatz unseres wackeren Helden wird per Fernsbild in die Wohnungen der Fernsehzuschauer übertragen. Dass schließlich die Verletzten mit einem Hubschrauber in die Klinik gebracht werden, ist für uns heute ebenso selbstverständlich wie eben das Reality-TV.

Geeint im Kommunismus

In den folgenden Jahren erblickten weitere Werke dieses Autors das Licht der Öffentlichkeit, aber niemals mehr zeichneten sie ein so bemerkenswert unpolitisches Bild der Welt von Morgen. Diese war im (durch

TATORT: EISENBAHN

FF 5-90-13

Die Herren Detektive

Als sich der junge Arzt Arthur Conan Doyle die lange Wartezeit auf seine Patienten – Sie haben durchaus richtig gelesen! – mit dem Schreiben verwickelter und gerade deshalb spannender Detektivgeschichten zu verkürzen suchte, hatte er freilich nicht geahnt, daß ihm ausgerechnet diese Geschichten und Erzählungen und nicht seine ärztliche Kunst weltweiten Ruhm und den Adelstitel einbringen würden.

Wenn Sherlock Holmes in Aktion tritt, genügt in Greater London ein Hansom, um von der Baker Street zum Tatort zu gelangen. Vollzog sich jedoch das mörderische Geschehen irgendwo in England, dann bedienen sich Holmes und Dr. Watson der Eisenbahn. Das geschieht häufig, und dann treffen wir Holmes im Coupé an, wie er gerade Watson den Fall auseinandersetzt oder einen Stapel von Zeitungen aufmerksam nach Hinweisen und Informationen durchmustert. Hat er diese Arbeit beendet, wirft er sie als unförmiges Knäuel ins Gepäcknetz. Indessen braust der Zug im Fünfzigmeilentempo über die Gleise. Es kommt auch vor, daß Holmes stirnrunzelnd feststellt, der Zug habe gegenüber dem im Bradshaw ausgewiesenen Zeiten einige Minuten Verspätung. Sein ärgster Widersacher, Professor Moriarty, nimmt sich sogar einen eigenen Sonderzug, als er in mörderischer Absicht Sherlock Holmes bis auf den Kontinent verfolgt.

1863 erhält London als erste Hauptstadt der Welt eine U-Bahn – eine dampfbetriebene U-Bahn, wohlgerneht. Conan Doyle besichert seinen Helden, dann auch in der Erzählung „Die Bruce-Partington-Pläne“ eine Leiche in der U-Bahn. Kurz hinter Aldgate Station wird die Leiche des jungen Cadogan West gefunden. „Er lag auf dem Schotter neben dem linken Gleis, das nach Osten führt, ziemlich nahe beim Bahnhof, wo die Linie aus dem Tunnel tritt“, berichtet Mycroft Holmes seinem Bruder. Völlig unklar erscheint, wie der junge Mann – eigentlich unvorstellbar im viktorianischen England, man bedenke! – ohne Fahrkarte in den Bereich der U-Bahn gelangen konnte, denn man fand zwar seine Papiere, nicht aber ein Billet. Fest jedoch steht, daß Cadogan West dort, wo seine Leiche von einem „Schienenleger“ gefunden worden war, nicht auf das Gelände der Bahn gestürzt sein kann. Aber, so sagt Inspektor Lestrade: „Ein Fahrgast, der am Montag dreiundzwanzig Uhr vierzig in einem fahrplanmäßigen Stadtzug über Aldgate Station fuhr, erklärte, einen dumpfen, schweren Schlag gehört zu haben, so als wäre ein Körper auf Schienen aufgeprallt, und das sei kurz vor dem Einfahren des Zugs in den Bahnhof gewesen. Es herrschte jedoch dichter Nebel, und nichts war zu erkennen ...“ Ein Rätsel, das unlösbar erscheint.

„Mein Freund stand da“, erzählt Dr. Watson, „das Gesicht ganz gespannter Aufmerksamkeit, und starrte auf die Schienen, dort wo sie aus dem Tunnel hervortreten. Aldgate ist ein Kreuzungspunkt mit einem Gewirr von Weichen ...“ Um Abzugsmöglichkeiten für den Qualm der Lokomotiven zu schaffen, war die U-Bahn nicht durchgängig in Tunnellage trassiert worden. Die Dampflokomotiven der Metropolitan Railway – es wurden 66 Maschinen dieser Bauart beschafft, die bis zur Elektrifizierung 1905 im Einsatz waren – besaßen eine Kondensationseinrichtung für den Abdampf. Die Anfänger des Feuers erfolgte vorwiegend auf den genannten offenen Abschnitten. Soweit zur technischen Lösung. Die Lösung des Kriminalfalles finden

Sie allerdings nur dann, wenn Sie die Erzählung „Die Bruce-Partington-Pläne“ (in: Sein letzter Streich, Sämtliche Sherlock-Holmes-Erzählungen, Bd. IV, Leipzig-Weimar: Kiepenheuer 1984) bis zu Ende lesen.

Auch George Simenons Kommissar Maigret fährt mit dem Zug. In dem Kriminalroman „Maigret hat Angst“ (in: Drei Zufälle im Leben des Kommissars Maigret, Berlin: Volk u. Welt 1985) ist es ein Bummelzug. „Er konnte nicht ganz eingeschlafen sein, denn er wußte, daß er sich in einem Zug befand; er hörte das eintönige Geräusch, und er hätte schwören mögen, daß er von Zeit zu Zeit in den dunklen Weiten der Felder immer wieder die erleuchteten Fenster eines einsamen Bauernhofes erblickt hatte. All das war wirklich, genau wie der Geruch nach Ruß, der sich mit dem seiner Kleider vermengte; ... Er hätte ebensogut woanders sein können, in irgendeinem Bummelzug, der über Land fuhr, und er hätte er selbst sein können, ein fünfzehnjähriger Maigret, der samstags vom Gymnasium heimkehrte, in einem Zug genau wie diesem hier, mit uralten Waggons, deren Wände bei jeder Anstrengung der Lokomotive knarrten. Mit den gleichen Stimmen in der Nacht, und bei jedem Aufenthalt, mit den gleichen Männern, die geschäftig um die Postwagen herumliefen, und mit dem gleichen Pfeifsignal des Bahnhofsvorstehers.“

Bahnsteig der Utopien

Lassen Sie uns zum Ende unserer Reise noch einen Abstecher in die Science Fiction, die wissenschaftliche Phantastik unternehmen.

Jules Verne bindet die Eisenbahnen häufig in seine Welt der Zukunft ein. So durchqueren die Helden der „Reise um den Mond“ mit einem Zug in einem wahren Triumphzug die USA. „Vier Tage lang, vom fünften bis neunten Januar, wurde der Zugverkehr auf den Staatsbahnen eingestellt, wie das sonntags zu geschehen pflegt, und alle Schienenwege blieben frei.“ Der Sonderzug mit den Weltreisefahrern ... fuhr zweihundertzwei Meilen in der Stunde. Doch was wollte das bedeuten im Vergleich zu der Geschwindigkeit, womit die drei Helden aus der Columbiade gefahren wären?“

Nun, dem kann abgeholfen werden! Überlassen wir uns ganz einfach dem Altmeister der DDR-Phantastik, Eberhard del'Antonio, und seinem Buch „Gigantum“ (Berlin: Das Neue Berlin 1957). Die Menschheit seiner sehr nahe angesiedelten Zukunft steht vor großen Herausforderungen. Der Energiebedarf wächst und droht die fossilen Energieträger zu erschöpfen. Auch ist das konventionelle Eisenbahnsystem an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit gelangt, und es soll ein Einschienenbahnnetz errichtet werden. Ingenieur Rainer Hausberg nimmt sich des Einschienenverkehrs als Mittel an und konstruiert einen entsprechenden Triebwagen. Als Antrieb dient das inzwischen entdeckte Gigantum, ein Stoff, der, wenn seine Oberfläche zerstört wird, riesige Energien freisetzt.

Hausberg plant eine Demonstrationsfahrt mit dem neuen Triebwagen – in 16 Stunden will er alle europäischen Hauptstädte abfahren sein. Die zu engen Alpentunnel erlauben nur eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, denn: „Der Triebwagen fährt mit neunhundert Stundenkilometern in einen engen Tunnel, die Luft staut sich, da sie nicht so schnell weichen kann, der Druck erhöht sich, auf



die Kunststoffverkleidung gibt es Schläge. Das schlimmste aber war: Die Luft wird durch den Überdruck vorn und den Unterdruck hinter dem Wagen schneller als im Freien nach hinten gerissen und strömt deshalb schneller durch das Triebwerk ... das Triebwerk arbeitet unregelmäßig.“ Zwar könnte der außerordentlich schlechte Wirkungsgrad des Raketentriebwerks bei 100 km/h durch mitgeführten Flüssigsauerstoff kompensiert werden, jedoch würden gerade die Tanks dafür die Nutzlast einschränken.

Es wäre ungerecht, diese Vorstellungen mit einem überlegenen Lächeln abzutun, hat es doch lange Zeit seriöse Projekte und Experimentalfahrzeuge gegeben, die auf der Nutzung von Strahltriebwerken basierten. Rakov beschreibt in seinem Buch „Lokomotivy i motorvagonnoj podviznoj sostav železnych dorog sovsjtskogo sojuza“ [Moskau: 1979] den 1970 gebauten und mit Strahltriebwerken ausgerüsteten vierachsigen Triebwagen der SŽD, der eine Höchstgeschwindigkeit von 249 km/h erreichte. Der hohe technische Aufwand, die auf konventionellen Bahnen nur sehr schwer lösabaren Sicherheitsprobleme und letztlich ökonomisch-ökologische Erwägungen haben solche Fahrzeuge auf das Abstellgleis verbannt.

Hausberg demonstriert mit seinem Fahrzeug eine Notbremsung – aus 900 km/h! „Festhalten!“ rief er noch einmal, da schlugen schon die Bremsbacken auf die Räder, knallten die Magnetbremsen auf die Schienen, und auf dem Kontrollgerät sah man, daß das vordere Triebwerk ausfuhr und als Raketenkammer seine brodelnden Gase gegen die Fahrtrichtung schleuderte. Wie reife Früchte hingen die Reporter in den Griffen. Sie hielten sich nur mit äußerster Kraft.“ Gewiß liest sich das sehr hübsch, nur eben dürften solche Übungen für die Passagiere nicht sehr gesund sein, würden hier Beschleunigungen wirksam werden, die einem Kosmonauten zur Ehre gereichen. Man denke in diesem Zusammenhang nur an den Sicherheitsaufwand, den die Bundesbahn für ihren neuen ICE betreiben muß. Der Bahnsteig muß bei Abfahrt dieses Raketenmonsters natürlich geräumt werden: „Die Sirene des Triebwagens heulte auf, dann fuhr donnernd eine lange Stichflamme aus dem Triebwerk.“ Ich hoffe nicht, daß der Dresdener Autor, dessen Bücher ich – nota bene! – sehr gern las und lese, dabei den Dresdener Hauptbahnhof im Auge hatte ... Ende der fünfziger Jahre waren solche Vorstellungen häufig anzutreffen und entsprachen durchaus den damaligen Hauptrichtungen der technischen Entwicklung.

Eine Vision ganz anderer Art beschwört Sakyo Komatsu in seinem Roman „Japan stinkt“ [Berlin: Volk und Welt 1979]. Rokuro Go, verantwortlich für den Bau einer Superexpresslinie – gemeint ist offenbar eine Shinkansen-Strecke – sieht keinen Ausweg mehr. Die Arbeiten am Gleisbett mußten gestoppt werden, denn die Vermessungsergebnisse stimmen nicht mehr. „Japan ist zur Zeit sehr, sehr wacklig. Wie eine Gallertmasse“, sagt er zu einem Bekannten. Kurz nach Gos Selbstmord bricht das Verhängnis über die Inseln herein. Furchtbare Erdbeben erschüttern das Land, im Japangraben nehmen die Veränderungen beängstigende Ausmaße an ... Wie ernst die japanischen Eisenbahnen die Gefahr verheerender Erdbeben nehmen, zeigt die Tatsache, daß bei geringsten Erdstößen die auf freier Strecke befindlichen Shinkansen-Züge automatisch gestoppt werden.

Am Bahnsteig der Utopien beenden wir unsere Reise durch die Welt der Belletristik. Weitere Lokaltipps am Tatort Eisenbahn können Sie selbst wahrnehmen.

Eine Bahnreise durch die Belletristik von Detlef Scheibe 5. Teil

Bild links: Auch kerngetriebene Lokomotiven gehörten in die Zukunftsvorstellungen der fünfziger Jahre. Titelblatt einer populärwissenschaftlichen Broschüre des transpress Verlages.

Bild unten: Charing Cross Station in London zur Zeit der Meisterdetektive Holmes und Watson

Reproduktionen: Autor

Rezensiert:

Eisenbahn im Schlemal

Die Strecke Niederschiema-Schneeberg stellte als Stichbahn seit 1859 den Anschluß an die Zwickau-Schwarzenberger Eisenbahn her. In einer Broschüre von 56 Seiten stellen Keßler und Ebert dar, unter welchen Bedingungen und wie mit mehreren Umbenennungen von Stationen die Strecke bis nach Neustädtel wuchs und später an Bedeutung verlor. Dabei werden detailliert die Betriebsstellen und der Einsatz der Lokomotiven beschrieben. Deutlich dargestellt sind der Einfluß des Uranbergbaus nach dem zweiten Weltkrieg und seine schädlichen Folgen für Landschaft, Bevölkerung und Eisenbahn. Wurde diese zwischen Niederschiema und Schneeberg vom Erztransport und Berufsverkehr über die Leistungsgrenze hinaus gefordert, setzte der Wismut-Bergbau ihr mit Abraumhalden und Bodensenkungen plötzlich ein Ende. Am 1. 8. 1952 wurde offiziell zwischen Schneeberg (Erzgeb) und Radiumbad Oberschiema der Bahnbetrieb eingestellt. Auf dem 2,1 km langen Reststück (seit 1959 Schlemal und Bf und ob Bf benannt) ging der Zugbetrieb weiter, seit 1975 als Anschlussbahn. In der Schrift werden die vielfältigen Seiten des Eisenbahnbauens und des Betriebes genau beschrieben und mit interessanten Bildern illustriert.

Reiner Preuß

Wolfram Keßler, Martin Ebert: 1859–1989 – 130 Jahre Eisenbahn im Schlemal, Rat der Gemeinde Schiema 1989, 7,50 Mark.



Tatort »Fahrt frei« und anderswo

Die sozialistisch geprägten publizistischen Umtriebe des Bürgers Detlef S.

Nachdenkliches von DETLEF SCHEIBE

Also ich gestehe sofort: Ich habe manchmal recht klassenkämpferischen Unsinn in meine Eisenbahnartikel einfließen lassen, und ich war am Anfang sogar von dem überzeugt, was ich so auf die Tasten meiner alten Schreibmaschine hämmerte. Etwas später habe ich es getan, weil ich es gewöhnt war (klassischer Opportunismus der Bequemlichkeit) und am Ende aus Angst.

Ein gravierender Fehler – diese Ehrlichkeit? In Deutschland ist das wahrscheinlich so, dort liebt man solche Eingeständnis nicht sehr, denn *man* musste es ja so machen, und im übrigen habe *man* ja auch von den schlimmen Dingen nichts gewusst. Eben, *man*, nicht ich, nicht wir.

Ich sage es noch einmal, ich habe meine Feder, um es lyrisch zu verpacken, einem Unrechtsregime geliehen. Hinterher sind wir immer schlauer als zuvor. Deswegen möchte ich es auch nicht vergessen.

Ich war *nicht* »schon immer« gegen das Regime gewesen, ich habe es mühsam gelernt, irgendwie dagegen zu sein. Wie mühsam das war, werde ich wohl irgendwann im vierten, fünften oder sechsten Jahr nach meinem Antrag auf Einsichtnahme meiner Akten erfahren. Mit Zivilcourage wird nämlich keiner geboren, die erwerben wir – früher oder später oder niemals.

Ich weiß es nicht mehr, ob es 1988 oder 1989 war, als ich dem Redakteur der »Fahrt frei« einen mehrteiligen Artikelvorschlag unterbreitete – »Tatort: Eisenbahn«. Für mich ist es ein Wunder, dass diese Arbeit mit Ausnahme einer einzigen Folge auch wirklich erschien. Denn ich hatte gerade einen sozialen Abstieg von einer »sozialistischen Lehrerpersönlichkeit« zum simplen Angestellten in der volkseigenen Industrie hinter mich gebracht. Auf eigenen Wunsch, was den Genossen nicht gefiel. Sie boten mir einen »heilsamen« Aufenthalt in der Psychiatrie an, was schon an sich sehr »nett« war. Dank der Solidarität einiger Menschen schaffte ich es doch noch, aus der Volksbildung der DDR heraus zu kommen, ohne diese Offerte annehmen zu müssen.

Eine andere Geschichte ist das Misstrauen, mit dem ich in dem volkseigenen Betrieb empfangen wurde, wo man in Anbetracht des permanenten Personalmanagements allerdings nicht wählerisch sein durfte.

So finde ich es heute irgendwie schade, dass der damalige Redakteur der »Fahrt frei«, Erich Preuss, bis heute so beharrlich über seine eigene Arbeit schweigt. Es wäre interessant zu wissen, warum er meinen Artikel veröffentlicht hat. Warum ließ er aber einen Teil weg, nämlich den über die Reise des »Braven Soldaten Schwejk« durch Ungarn bis zur Front?

Ich hatte eigentlich gar keine Lust mehr, noch irgendwas zu schreiben. Beinahe hätte ich mich wieder in meine Nische zurückgezogen, ganz nach dem kolportierten Ausspruch des letzten sächsischen Königs: »Macht doch Euren Dreck alleine!«

Als ich dann sah, wie das Buch von Didier Bauzière langsam Konturen annahm, packte mich irgendwie so etwas wie Eifersucht, die letzterer auch noch kräftig provozierte. Denn, so meint er, warum sollte ich als Zeitzeuge das Feld den geborenen »Wessis« überlassen?

Weil ich sehr methodisch bin, fand ich, sollte ich mich zuerst einmal freischreiben. Deshalb beschloss ich, über meine ganz persönliche »DDR-Eisenbahn-Vergangenheit« zu schreiben. Das Schweigen über bestimmte Jahre in seinem Leben ist nämlich so, als ob wir wieder Schuld auf uns laden. Zwei Diktaturen in Deutschland reichen schließlich. Wenn die heranwachsenden Generationen keine Ahnung mehr haben vom Gestern, dann haben sie vielleicht auch keine Hemmungen, die schrecklichen Fehler der Vergangenheit zu wiederholen.

In den folgenden Ausgaben der »VEB Schienenschlacht« werde ich meine eigenen Artikel vorstellen und kritisch analysieren. Ich bin ja schließlich selbst ein Beteiligter und Betroffener nicht nur der VEB Schienenschlacht. Herr Erich Preuss war noch viel unmittelbarer in die Schienenwelt der DDR integriert als ich es jemals war. Wäre, so meine naive Frage, nicht hier auch ein Ort für ihn, aus dem Nähkästchen der Redaktion der »Fahrt frei« zu plaudern?

Ein Honorar gibt es nicht bei uns. Das ist aber vielleicht schon die *killer assumption* für Herrn Preuss. Geld braucht es nämlich, will man die Annehmlichkeiten unserer westlichen Zivilisation genießen, auch dann, wenn man diese Zivilisation mit klassenkämpferischer Vehemenz bekämpft¹.

Die Fahrstraße ist festgelegt, die Signale zeigen »Fahrt frei«, und das im doppelten Sinn.

¹[http://www.dumjahn.de/rezensionen_90.html]

Der »Rote Deibel«

Modellbahnreminiszenzen aus der DDR

Kaum stand die Maschine auf den PIKO-Standardgleisen mit dem gestanzten Pappschwelenband, zeigte sie, was in ihr steckte. Nach einem fulminanten Start jagte sie mit hellleuchtenden Stirnlampen durch den Tunnel. Meine Mutter, die mit wahrer Begeisterung das Gelände meiner HO-Modellbahnanlage gestaltet hatte, fand einen Namen für die Raserin – »Roter Deibel«.

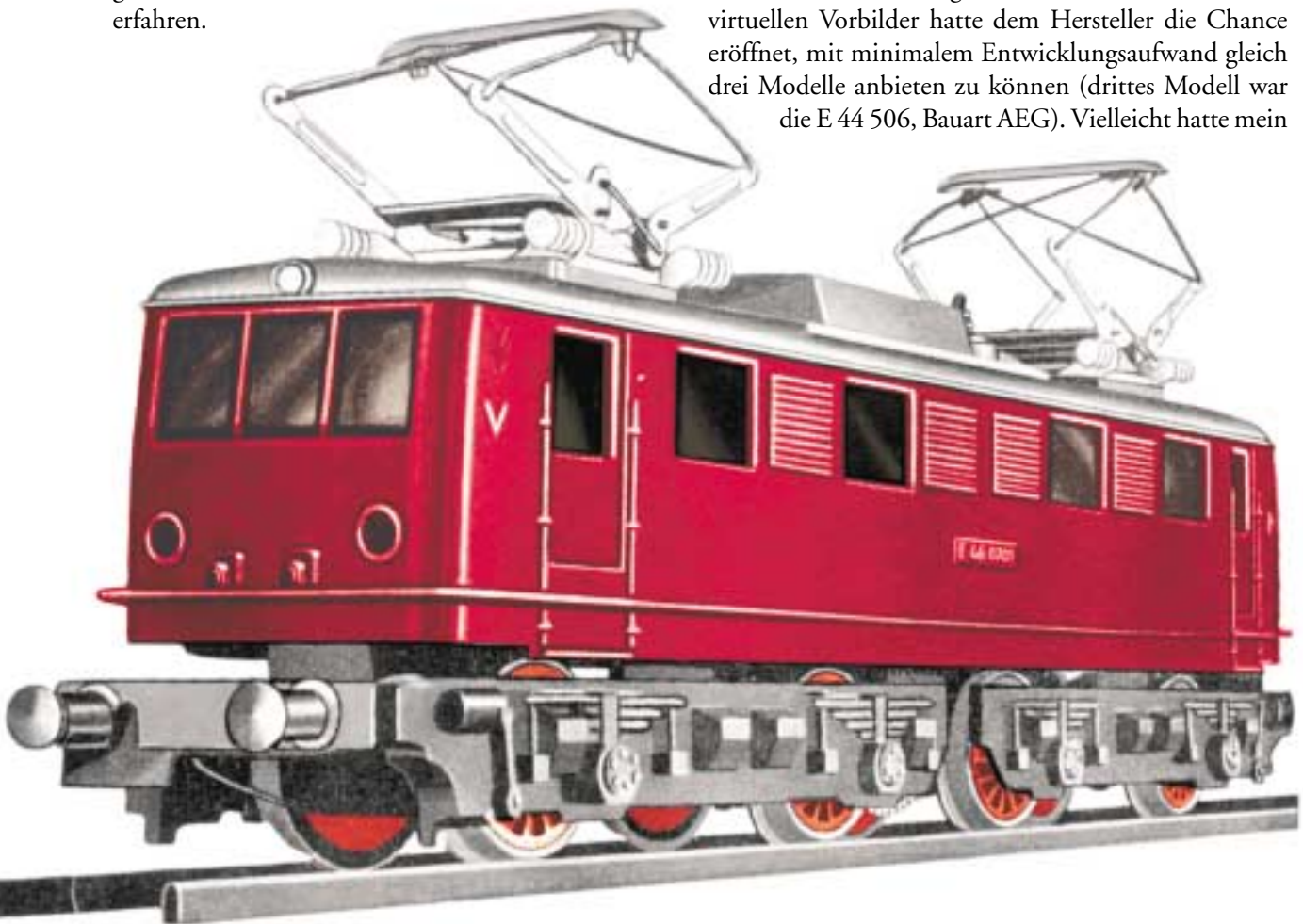
Wahrscheinlich hatte die weinrot gespritzte elektrische Mehrzwecklokomotive der Deutschen Reichsbahn, Baureihe E 46, 1959 die Werkhallen des VEB Elektroinstallation Oberlind verlassen. Das klingt bei einer Modelllokomotive mit weniger als 20 cm Länge schon etwas pompös, aber die Lok selbst war etwas besonderes für mich.

Warum mein Vater mir ausgerechnet diese Lok gekauft hatte, werde ich nie mehr erfahren.

Trotz seiner Passion für Straßenbahnen hatte er ein ausgeprägtes Gespür für einen vorbildgerechten Modellbahnbetrieb. In einen solchen hätte eher die E 44 des gleichen Herstellers gepasst, die, das sei nebenbei bemerkt, bis auf das Gehäuse baugleich war. Das Problem der E 46 [PIKO-Katalog-Nr. ME 0701, 32,55 DM (Ost)] bestand vielmehr darin, dass es gar kein Vorbild gab für dieses Modell, jedenfalls keines, welches jemals auf Gleisen gerollt wäre.

Wie beispielsweise bei der reizvollen 53 001 (Märklin) hatte auch der ostdeutsche Hersteller in die Kiste von ausgearbeiteten Projekten aus dem Dritten Reich gegriffen. Das Projekt der E 46 stellte die Weiterentwicklung der E 44 dar, wobei die Bedingungen der sogenannten »Ostmark« (besetztes Österreich) zu berücksichtigen waren.

Die relative Baugleichheit der tatsächlichen und virtuellen Vorbilder hatte dem Hersteller die Chance eröffnet, mit minimalem Entwicklungsaufwand gleich drei Modelle anbieten zu können (drittes Modell war die E 44 506, Bauart AEG). Vielleicht hatte mein



Vater aus dem im Vergleich zur E 44 moderneren Äusseren geschlossen, dass dieses Projekt den in der DDR vorgesehenen Ellok-Neubauten am nächsten kam.

Zu einer elektrischen Lokomotive gehört, immer unter der Bedingung eines vorbildgerechten Betriebes, auch eine entsprechende Fahrleitung. Zu dieser wollten sich meine Eltern jedoch nicht verstehen, weil einmal der erhebliche Kostenfaktor und zum anderen die ungeschickten Hände ihres siebenjährigen Sohnes in Betracht zu ziehen waren. Das musste meinem Vater doch einige Seelenqualen bereitet haben, denn er demontierte die Stromabnehmer der Lokomotive, bevor diese dem Sohn überstellt wurde. Aus der E 46 war eine V 46 geworden.

Das hohe Gewicht und der Stirnradantrieb auf alle der vier Achsen verliehen der Maschine ansehnliche Zugkräfte. Bei bis zum Anschlag (und darüber ...) aufgedrehtem Regler erreichte die E 46 auf ebener Strecke umgerechnet bis zu 148 km/h. Ganz risikolos waren diese Geschwindigkeiten nicht, denn an einigen Stellen des etwas fragilen Oberbaus zeigte die Lok die beharrliche Neigung, geradeaus zu fahren und nicht dem Gleisbogen zu folgen.

Im jugendlichen Alter verkaufte bzw. tauschte ich das rollende Material aus HO-Zeiten, leider auch den »Roten Deibel«.

In den siebziger Jahren bekam ich ein ziemlich beschädigtes Modell der E 46 geschenkt. Die ursprüngliche Farbgebung (nur die Baureihe E 19 war in weinrot

geliefert worden) hatte so gelitten, dass nur eine Neulackierung in Betracht kam. Da es in der DDR kaum geeignete Modellfarben gab, erhielt die Lok gewissermaßen mit Bordmitteln einen stahlgrauen Anstrich (Farbgebung der Vorkriegslokomotiven der DRG/DR), wobei ich auf den sogenannten Rhön-Reparatur-Lack zurückgreifen musste.

Ein anderes Problem war weitaus komplizierter zu lösen. Eine der drei Ankerwindungen war beschädigt und der Kundendienst des VEB PIKO Sonneberg bedauerte zutiefst, weder über Ersatzteile noch über die erforderliche technische Dokumentation zu verfügen.

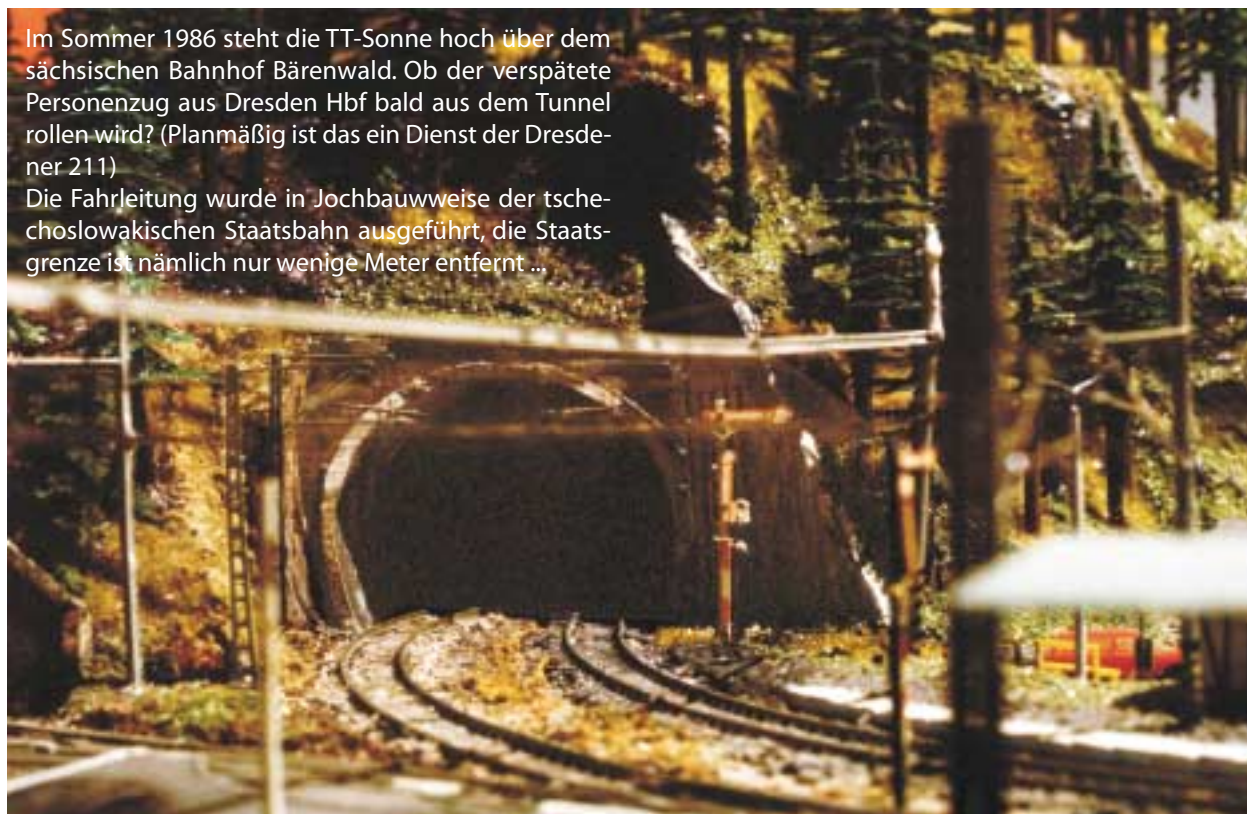
Ich nahm deshalb behutsam die Ankerwicklung herunter, wobei ich die Windungen zählte. Es sind 218. Die Spule eines alten Weichenantriebs der Firma Zeuke & Wegwerth KG (TT-Programm) lieferte den Draht ähnlichen Querschnitts.

Erst kürzlich haben Didier und ich unsere beiden Lokomotiven (er verfügt in seiner Sammlung über einen echten »Roten Deibel«) in Doppeltraktion verkehren lassen. Geräuschvoll und mit dem unverwechselbaren Geruch des Bürstenfeuers zogen sie anstandslos den schweren Schnellzug mit seinen acht Wagen. Dabei überschritten wir ganz sicherlich die 90 km/h. Roco-Gleis ist widerstandsfähiger als der DR-Oberbau, der unter dem Tatzlagerantrieb der Altbauellok litt. Auf den Tacho hat auch keiner gesehen.

DETLEF SCHEIBE

Im Sommer 1986 steht die TT-Sonne hoch über dem sächsischen Bahnhof Bärenwald. Ob der verspätete Personenzug aus Dresden Hbf bald aus dem Tunnel rollen wird? (Planmäßig ist das ein Dienst der Dresdener 211)

Die Fahrleitung wurde in Jochbauweise der tschechoslowakischen Staatsbahn ausgeführt, die Staatsgrenze ist nämlich nur wenige Meter entfernt ...



Železničář

1984
ročník 34

Damals gelesen ...

21
cena 2 Kčs

»Im Prinzip richtig,
aber ...«

Als man in der Sowjetunion mit Tempo 200 fuhr



Die Zeitschrift »Železničář« aus der ČSSR war eine Mischung von »SCHIENENFAHRZEUGE«, »EISENBAHNPRAXIS« und »modelleisenbahner«, alles Zeitschriften aus der DDR. Sie erschien zweimonatlich im Prager Verlag NADAS (Nakladatelství dopravy a spojů), dem Pendant zum Ost-Berliner transpress Verlag. Die Lektüre war, was die offizösen Artikel zu den großen Leitlinien der Verkehrspolitik anbetraf, ähnlich langweilig und ermüdend wie in den DDR-Medien. Dafür aber wurde wesentlich mehr über den Vorsprung der imperialistisch-dekadenten Eisenbahnverwaltungen im Westen in puncto Geschwindigkeit und Reisekomfort berichtet. In der DDR hielten sich die Redakteure in dieser Beziehung sehr zurück, um nicht Reiselüste und bohrende Fragen zu provozieren.

In der benachbarten ČSSR zeigten sich die Behörden ein wenig offener gegenüber realen Informationen über den Westen. Im Rückblick sollten wir uns aber davor hüten, darin eine ideologische Abweichung zu sehen. Die war in den Jahren der »Normalisierung« nach 1968/69 wirklich nicht zu erwarten. Aber die sprachliche Isolation und minimale Reisemöglichkeiten sowie das Fehlen gemeinsamer ethnischer, kultureller, historischer und letztlich familiärer Wurzeln mit den westeuropäischen Staaten schlossen rein objektiv einen zu hohen Druck auf die Westgrenzen der ČSSR aus.

Wer wirklich fasziniert war von der Welt jenseits des Eisernen Vorhanges und auch eine Devisenzuteilung durch die Staatsbank der ČSSR erhielt (diese war eine Bedingung *sine qua non* für den Westtourismus) konnte eben nicht so einfach in die Republik Frankreich einreisen. Es bedurfte eine Visums und des Nachweises der erforderlichen finanziellen Mittel, um den Aufenthalt und entsprechende schlimmstenfalls erforderliche Ausgaben für medizinische Versorgung bestreiten zu können. Folgte der Besucher aus dem Osten hingegen einer Einladung, so war es beispielsweise an dem französischen Gastgeber zu versichern, dass er für alle Ausgaben aufkäme, die der devisenarme Kostgänger verursachen würde.

Probleme, die DDR-Bürger so nie hatten. Setzen sie einmal ihren Fuß auf den Boden der Bundesrepublik, kamen sie sogleich in den Genuss des Grundgesetzes, konnten einen Reisepass beanspruchen oder sich sogar als Flüchtling registrieren lassen. Sie waren automatisch Deutsche im Sinne des Grundgesetzes, hatten Anspruch auf alle Segnungen des Sozialstaates. Ihre ideologisch verordneten Brüder (und Schwestern!) aus der ČSSR waren stets Ausländer, die um Arbeits- und Aufenthaltserlaubnis kämpfen mussten. Für Tschechen und Polen hat sich da bis heute im Kern nicht viel geändert, auch wenn es keine Visumspflicht mehr gibt ...

Wir sollten diese vor allem für die jungen Leser notwendigen Erläuterungen nicht vergessen, wenn wir in dieser und in den folgenden Ausgaben einen Blick in die Eisenbahnpublizistik des einzigen Nachbarlandes der DDR werfen wollen, in das DDR-Bürger relativ frei reisen durften.

Eröffnen wir heute die Reihe der Einblicke und Analysen mit einem stets sehr propagandistisch aufgemachten Thema, welches die ideologischen Gemeinsamkeiten der beiden Länder zeigt.

Moskau – Leningrad mit Tempo 200

Irgendwie russisch sah das Ding schon aus, das da 1984 das Titelblatt des Heftes 21 des »Železničář«¹ zierte (*Abbildung links*). Formvollendet ausgedrückt handelt es sich bei dem Boliden auf Schienen um das Flaggschiff der Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) – den Triebwagen ER 200.

Unzweifelhaft provozierten solche wissenschaftlich-technischen Großtaten aus dem Lande Lenins – ER 200 bedeutete nämlich nichts anderes als die zu erreichende Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges – die Lästermäuler. Meist tauchte in solchen Fällen ein neuer ätzender politischer Witz in der Mund-zu-Mund-Propaganda auf: Anfrage an den Sender Erevan: Ist es wahr, dass der Lokomotivführer Ivan Lokomofeillowitsch jetzt täglich mit einem elektrischen Triebwagen zwischen Moskau und Leningrad die Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h erreicht?

Antwort des Senders: Im Prinzip ja, aber Ivan Lokomofeillowitsch ist nicht Lokführer, sondern er hat den Triebwagen aus einem Stück gefeilt. Und der Triebwagen fährt auch nicht 200 km/h, sondern sein Achsgewicht beträgt 200 t ...

Nun waren und sind russische (damals sowjetische) Techniker und Ingenieure keinesfalls dümmer oder unbegabter als ihre Kollegen hier im Westen. Wahrscheinlich sind sie sogar manchmal, geprägt durch die bescheidenen Arbeitsverhältnisse, pragma-

tischer und kreativer. Und natürlich gab es diesen Schnellverkehr zwischen den beiden russischen Städten wirklich. Der unverhohlene Spott war durch einen anderen Umstand ausgelöst worden. Vor allem in der DDR wurde zumindest bis zur Ära Gorbatschew mit krampfhaftem Zweckoptimismus verkündet, dass der eigentliche Fortschritt nur aus der Sowjetunion käme. Der wachsende technologische Vorsprung des Westens konnte zwar nicht gänzlich ausgeblendet werden, wurde jedoch *a priori* auf den zweiten Platz verbannt.

Gerade in der DDR (und auch in der ČSSR) hatte es sich aber doch herumgesprochen, dass die Bundesbahn seit 1972 ihre Intercity-Züge auf Ausbaustrecken mit Tempo 200 fuhr und dass in Frankreich die TGV zwischen Paris und Lyon sich der Grenze von 300 km/h näherten. Die Spitzenreiter in Sachen Geschwindigkeit waren also nicht in der UdSSR wohl aber in Westeuropa zu suchen.

Die Journalisten in der DDR passten nun nicht etwa ihre Berichterstattung der sich ändernden Welt an, sondern versuchten die Welt der herrschenden Ideologie entsprechend zu formen². Das ging natürlich einher mit der stillschweigenden Annahme, dass es sich bei der Mehrheit der Leser um ideologisch weichgeklopfte Dummköpfe handele.

Fortan begannen auch fachpublizistische Darstellungen stets mit den bahnbrechenden Fortschritten im Sowjetland, die in Ermangelung von *hardfacts* und Substanz zu öden Bleiwüsten gerieten. Da gleichzeitig der Westen bewusst verzerrt oder einseitig eingeführt wurde, entstand ein tendenzielles Bild, welches das Misstrauen weckte und dann folgerichtig dazu führte, dass die tatsächlichen Leistungen sowjetischer Fachleute angezweifelt und letztlich verspottet wurden.

Feine Unterschiede

Eine ganze Seite widmete die Redaktion des »Železničář« dem schnellen Zug auf der »Oktober-Bahn« zwischen Leningrad (St. Petersburg) und Moskau³. Allerdings hatten die Leser in der ČSSR sehr wohl vorher⁴ als auch noch in den Jahren danach⁵ die Chance, diese technische Leistung mit denen des Westens zu vergleichen. In der DDR befreiten sich die Macher des Internationalen Kursbuches sicherheits halber in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre von den »schädlichen« Fahrplantabellen westlicher Bahnverwaltungen. Diese hätten nämlich noch weitere Vergleichsmöglichkeiten geboten.



Die feinen Unterschiede zwischen der Eisenbahnpublizistik in der DDR und der ČSSR implizierten natürlich auch Gemeinsamkeiten. Diese rührten besonders bei der Textgestaltung aus gleichen ideologischen Zielsetzungen und, auch das darf nicht übersehen werden, aus gleichen verfügbaren Quellen. In der Regel handelte es sich bei diesen um Texte und Bilder, die von der sowjetischen Nachrichtenagentur Novosti verbreitet und sogar Privatpersonen kostenlos zur Verfügung gestellt wurden. Die Darstellung der quantitativen Faktoren im sowjetischen Eisenbahnwesen (Anzahl der Züge, Streckenlänge) in den ersten zwei



Weise die Höchstgeschwindigkeit dieses Fahrzeuges unterstrichen werden. Diese Bildsprache mit schrägen Ansichten spricht eher für einen Fotografen, der wohl mehr propagandistischen Effekten denn technischen Aspekten verhaftet war.

Ein anderes Detail, welches im Text verborgen ist⁷, deutet eine gewisse technologische Schräglage innerhalb der damaligen Sowjetunion an. Der Triebwagen mit seinen 381,4 m Länge kam aus dem Rigaer Waggonbau. Das unterstreicht die Rolle der baltischen Sowjetrepubliken als Technologieschmiede und – wir greifen vor – erklärt auch den späteren erbitterten Widerstand der Nomenklatura gegen die Selbstständigkeit dieser Republiken.

Im Internationalen Kursbuch der Deutschen Reichsbahn, Jahresfahrplan 1990/91, erreichte das Zugpaar 157/158 zwischen Moskau und Leningrad eine Reisegeschwindigkeit von 130,4 km/h bei nur einem Zwischenhalt in Bologoje. In diesem Jahr hatten aber schon viele DDR-Bürger selbst den Rausch der für die meisten Strecken im Ostblock unglaublichen Geschwindigkeiten selbst erleben können.

Die Schiefelage in der sozialistischen Informationspolitik hatte nicht nur die wirklichen technischen Leistungen diskreditiert sondern auch bis heute existierenden Vorurteilen den Weg geebnet.

DETLEF SCHEIBE

¹ Železničář (ročik 34) 21/1984. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů.

² 1971 hatte ich Idee, kleine Artikel über die Herausbildung des Schnellverkehrs für die Zeitschrift DET (Deutsche Eisenbahntechnik) zu schreiben. In einem Gespräch mit der Chefredakteurin außerhalb der Redaktionsräume bedeutete mir diese ganz klar, dass ich mit dieser Idee keinen Blumentopf gewinnen könnte. Die Logik einer solchen Artikelserie, so die Chefredakteurin ungewöhnlich offen, würde zwangsläufig dazu führen, dass ich auch die Leistungen westeuropäischer Eisenbahnen herausstellen müsste. Weil aber der Sozialismus dem nichts entgegen zu setzen hätte, wäre meine Idee nicht realisierbar.

³ Moskva – Leningrad dvoustovkou. V: Železničář (ročik 34) 21/1984, str. 331

⁴ Tůma, Jan. Velký atlas obrazový atlas dopravy. Praha: Artia 1980

⁵ Od TEE k Eurocity. Z galerie nejslavnějších. (1) Rheingold. V: Železničář (ročik 38) 11/1988, str. 170 – 171

Od TEE k Eurocity. Z galerie nejslavnějších. (2) Capitole, Aquitaine. V: Železničář (ročik 38) 13/1988, str. 202 – 203. Diese Artikel sind gut recherchiert und eröffnen einen weitestgehend objektiven Blick auf das Niveau des hochwertigen Schnellverkehrs in Westeuropa. Zwar gab es in den achtziger Jahren einen zweiteiligen Aufsatz über den TGV Paris – Lille (der modelleisenbahner), aber eine vergleichbare Arbeit über schnelle Züge der Bundesbahn sucht man vergeblich.

⁶ Kursbuch. Internationaler Verkehr. Jahresfahrplan 1984/85. A 53

⁷ Sowohl im Text als auch auf der Seitenwand des abgelichteten Triebwagens taucht die Abkürzung »RVR« auf. Im selben Heft der Zeitschrift, allerdings auf Seite 333 wird die Erklärung nachgereicht, dass es sich um die Rigaer Waggonfabrik handelte.

Sag mir, wo die Wagen sind, wo sind sie geblieben?

Als Didier Bauzière an seinem Buch schrieb, haben wir oft diskutiert, ob die Tabelle, die auf der gegenüberliegenden Seite wiedergegeben ist, in das Buch hätte aufgenommen werden sollen. Da sie nicht vollständig ist, hat er letztlich darauf verzichtet. Allerdings ist die Aufstellung symptomatisch für die Schwierigkeit, in einem sozialistischen Staatswesen präzise Daten und Statistiken zu erlangen.

Im Kapitel V der »VEB Schienenschlacht« ist die Rede von den spärlichen Wagenlieferungen der DDR-Industrie für die Reichsbahn. Ursache dafür waren die ständig zunehmenden Exportverpflichtungen der Waggonbaubetriebe.

Im Jahrgang 1990 des »Železničář« wurden umfangreiche Lokomotiv- und Wagenstatistiken einschließlich der Stationierungen veröffentlicht. So wertvoll diese bis dahin nur vereinzelt zugänglichen Angaben auch waren, so muss jedoch angemerkt werden, dass diese Daten nur den 1990 noch vorhandenen Lokomotiv- und Wagenpark umfassten. Ältere Lokbaureihen und Wagengattungen fehlen in diesen Aufstellungen.

Ähnlich wie auch in der benachbarten DDR tauchten auch zum ersten Mal Hinweise auf das rollende Material auf, welches in die Regierungszüge eingestellt wurde. Im Gegensatz zu den Sonderzügen der DDR-Regierung wurden die Wagen bei den ČSD nicht sofort abgewickelt, sie wurden noch gebraucht.

Die tschechoslowakische Bahnverwaltung sah sich jedoch stets in einer vorteilhafteren Beschaffungssituation. Vierachsige Reisezugwagen für Personenzüge wurden sowohl vom nationalen Waggonbau in Studenka gefertigt als auch aus der Ungarischen Volksrepublik (Győr) importiert. Als dann aber einmal auch diesem Käufer das Geld ausging, freute das den Nachbarn im Norden. Die Reichsbahn spendierte sich nämlich aus einem solchen geplatzten Geschäft das notwendige rollende Material für die Städtexpress-Züge ...

DETLEF SCHEIBE

Lieferserien für die CSD

Gattung	Lüp	Baujahr	Lieferfirma	Anzahl
<i>Schlafwagen</i>				
WLAB**	24,5 m	1965	VEB Waggonbau Görlitz	15
WLABm	24,5 m	1968	VEB Waggonbau Bautzen	45
WLABm	24,5 m	1974	VEB Waggonbau Görlitz	28
WLAB	24,5 m	1978	VEB Waggonbau Bautzen	31*
WLABmv**	24,5 m	1978	VEB Waggonbau Görlitz	50***
WLABm	24,5 m	1985	VEB Waggonbau Bautzen	33
<i>Speisewagen</i>				
WRm	24,5 m	1976	VEB Waggonbau Bautzen	30
WRRm	26,4 m	1978	VEB Waggonbau Görlitz	40
<i>Liegewagen</i>				
Bcm	24,5 m	1967	VEB Waggonbau Bautzen	45
Bcm	24,5 m	1970 - 1971	VEB Waggonbau Bautzen	20
Bcm	24,5 m	1972	VEB Waggonbau Bautzen	32
Bcm	24,5 m	1975	VEB Waggonbau Bautzen	40
Bcm	24,5 m	1978	VEB Waggonbau Bautzen	55
Bcm	24,5 m	1980	VEB Waggonbau Bautzen	48
Bcm	24,5 m	1984	VEB Waggonbau Bautzen	60
BRcm	26,4 m	1984	VEB Waggonbau Bautzen	20
<i>Doppelstock-Einzelwagen</i>				
Bmp	26,8 m	1976	VEB Waggonbau Bautzen	50
<i>Sitzwagen</i>				
Amee	26,4 m	1986 - 87	VEB Waggonbau Bautzen	40
Bmee	26,4 m	1986	VEB Waggonbau Bautzen	90
BDmee	26,4 m	1986 - 1988	VEB Waggonbau Bautzen	74
BDmeer	26,4 m	1988	VEB Waggonbau Bautzen	26
* zwei Fahrzeuge für Regierungszüge umgebaut ** mit Drehgestellen für Spurweite 1524 mm geliefert (in Cop stationiert) *** vier Fahrzeuge für Regierungszüge umgebaut				

Mit Vitamin B zum Kursbuch

Irgendwie haben sich die Zeiten geändert. Heute sind Prospekte von Autohändlern, Versicherungstarife, Kraftstoffverbrauch interessant. Damals war die Welt weniger kompliziert. Der gelernte und diplomierte DDR-Bürger war nämlich nicht weniger mobil als seine Brüder und Schwestern im Lande der »Bonner Ultras«. Das *mussten* wir auch sein, denn die Orte, an denen wir wichtige Dinge durch Schlangestehen, unter dem Ladentisch oder (überraschenderweise!!!) ganz normal darüber kaufen konnten, lagen nicht selten weit auseinander. Erdbeeren gab's in Würzen, Limonade und Mineralwasser in Riesa (wenn die Sommer heiß und lang waren), Modellbahnschienenprofile in Leipzig usw.

Jeder wird also einsehen, dass deshalb der Besitz eines Fahrplans, besser noch eines Kursbuches der Deutschen Reichsbahn, unerlässlich war. Davon gab es aber nicht genug für jeden. Also wurde das interessante »Druckstück« unter dem Ladentisch gehandelt. Dafür brauchte ich wiederum 3,50 Mark der DDR (Binnen- u. Internationaler Verkehr) und Vitamin B (Eziehungen). Im Plural, bitte.

Bahn-Splitter aus der alten DDR

Kleine Geschenke und viele Komplimente machten mir zwei sympathische Damen auf dem Bahnhof gewogen und sie dachten zu jedem Fahrplanwechsel an mich. Dass es dann hin und wieder zwischen uns (durch das Fensterchen am Schalter!) menschenalte, war eine angenehme Erscheinung dieser Jahre. Auch wenn es heute keine hoheitlichen Schalter mehr gibt (auch bei uns zu Hause in Frankreich gibt es so eine Reise-Center-Manie), bleibt alles kalt und unpersönlich. Es ist auch kein Wunder: Da weniger Schalter geöffnet sind als damals, sind auch die Schlangen länger geworden. Im Leipziger Kaufhaus (mit Gleisanschluss) hat es die DB wenigstens verstanden, das Schlangestehen aus der DDR-Zeit (rein dialektisch gesehen) auf ein höheres Niveau zu heben.

Wie ich schon sagte, die Zeiten haben sich irgendwie geändert.

DETLEF SCHEIBE

»Was stellen Sie denn eigentlich vor?«

Offizielle und offiziöse Funktionsträger der DDR konnten nicht nur herrlich preußisch sein (DDR- und Transitreisende haben das am eigenen Leibe erfahren), sondern praktizierten auch eine besondere Pickelhaubenhöflichkeit.

Im Sommer 1968 – der Vater des hier schreibenden Individuums hatte geschäftlich in Cottbus zu tun – schien der geeignete Zeitpunkt zu sein, eine Expedition mit der Spreewaldbahn zu unternehmen. Der Zugverkehr war nicht mehr das, was er einst gewesen war, aber immerhin ... Glücklicherweise blieb der Fotoapparat nach der Abfahrt im schrecklich grünen Dederonbeutel stecken (eine nützliche Anschaffung, um nicht zu sehr aufzufallen), denn der Zug fuhr in unmittelbarer Nähe eines ganz offensichtlich von der sozialistischen Feldpostnummer genutzten Flugplatzes vorbei. Im 18 km entfernten Burg wählte sich das klassenfeindliche Subjekt mehr in Sicherheit und begann unverzüglich den noch in großen Teilen vorhan-

denen Bahnhof mit einem interessanten Bestand an vierachsigen Schmalspurfahrzeugen in Augenschein zu nehmen. Er wird es nie erfahren, ob es die unverfrorene Handhabung des Fotoapparates oder das nicht minder kecke Betreten der vom Gras eroberten Bahnanlagen war, die einen älteren Eisenbahner die Zornesröte ins Gesicht trieb.

»Was stellen Sie denn eigentlich vor?« herrschte dieser den unbefugten Zivilisten an, wobei Stentorstimme und Körperhaltung jedem preußischen Unteroffizier alle Ehre gemacht hätten. Weil nun der disziplinlose Gallier nur ein »Bofff« murmelte, trieb der Uniformierte diesen wie einen renitenten Erpel vor sich her. Unter den wachsamen Augen der Reichsbahnmacht blieb dem Klassenfeind also nichts anderes übrig, als wie bereits andere seines Stammes einhundertfünfzig Jahre zuvor in der Nähe des sächsischen Leipzig, den Rückzug anzutreten bzw. ihn zu benutzen ...

DIDIER BAUZIÈRE

Jünger als die Polizei erlaubt

Wahrscheinlich 1978 war es, als ich mit meiner Klasse nach Dčín fuhr. Wir benutzten zu diesem Zwecke (eigentlich handelte es sich um eine gut getarnte Einkaufs- und Beschaffungsfahrt) den morgendlich P 2171 von Dresden Hbf nach Dčín hl. n.

Da einige meiner Schutzbefohlenen noch nicht das vierzehnte Lebensjahr erreicht und folglich auch noch nicht reif für einen Deutschen Personalausweis der DDR waren, ließen ihre Eltern sie mit einem Kinderausweis ausstatten – damals eine schrecklich profane Klappkarte aus hellem Karton. Während ich mich »kontrollbereit« düsteren Gedanken über das schmale Budget an tschechoslowakischen Kronen hingab, welches die Staatsbank der DDR großzügig ausreichte, und der Zug durch die Kurven des Elbtals gebeutelt wurde, trat das Organ in Gestalt eines jungen Unteroffiziers der Passkontrolleinheiten an mich heran.

»Es gibt da ein Problem«, hub er an, mir einen unangenehmen Umstand näher zu erläutern. Ob mir denn an dem Kinderausweis einer meiner Schutzbefohlenen etwas auffiele, fragte er und reichte mir das sozialistische Dokument. Da mir der geübte Personenbeobachtungsblick fehlte, schüttelte ich den Kopf.

Mit dem tabakgebräunten Zeigefinger stieß er mich förmlich auf den blanken Horror, den das ausstellende Volkspolizeikreisamt verursacht hatte: Die angehende Jugendfreundin mit ihren sichtbaren 13 1/2 Jahren war am Tage der Ausstellung des Reisepapiers geboren worden. Dieser lag aber gerade einmal vierzehn Tage zurück.

In Dčín hl. n. wurde die Unglückliche erst einmal in dem vergitterten Raum der DDR-Grenzorgane verwahrt, während der Befehlshabende umständlich um einen Dispens seiner tschechoslowakischen Genossen nachsuchte. Diese grinsten nur ob der Liebe zur Bürokratie und ließen das frischgeborene Baby aus der siebten Klasse einreisen.

DETLEF SCHEIBE

Schwarz & Weiß

Erheblich komplizierter war die Fahrt im Speisewagen der Mitropa über die Grenze zum Bruderland. Da wurde nämlich der Speisewagen kurzerhand zugesperrt. Jedwede Form der Beköstigung war beispielsweise auf der »Kontrollstrecke« Dresden – Ústí nad Labem nicht vorgesehen. Auch im Vorhof des lichten Kommunismus hütete jedes sozialistische Land seine Währung und betrieb notgedrungen eine Form von Naturalienhandel ...

Merkblatt

über den Erwerb und die Verwendung von Reisezahlungsmitteln durch Bürger der DDR bei privaten Reisen in die CSSR

Für private Reisen in die CSSR können tschechoslowakische Kronen (Kčs) in Höhe folgender Tagessätze pro Person bei den Filialen und Wechselstellen der Industrie- und Handelsbank der DDR erworben werden:

Für Eintagesreisen bis zu 50,- Kčs,
für längerfristige Reisen bis zu 90,- Kčs,

Die erworbenen Reisezahlungsmittel werden von der Bank in einer Einlage zum Personalausweis des Reisenden eingetragen. Diese Eintragung berechtigt, gemäß den devisengesetzlichen Bestimmungen der DDR, zur Ausfuhr sowie zum befristeten Besitz dieser Devisenwerte. Die zu Tagessätzen erworbenen Reisezahlungsmittel können, in **Übereinstimmung mit der tatsächlichen Aufenthaltsdauer**, in der CSSR verbraucht werden.

Nichtverbrauchte Reisezahlungsmittel sind innerhalb von 14 Tagen nach der Wiedereinreise zurückzutauschen. Das gilt auch für die Tagessätze, die gegenüber der tatsächlichen Aufenthaltsdauer in der CSSR zuviel erhoben worden sind. Der erfolgte Rückkauf wird bestätigt.

Sofern die beabsichtigte Reise nicht innerhalb von 4 Wochen nach Erwerb der Reisezahlungsmittel angetreten wird, sind die Zahlungsmittel spätestens bis zum Ablauf dieser Frist zurückzutauschen.

Sie dürfen bei Reisen in die CSSR bis zu 300,- Mark der DDR mitführen. Der mitgeführte Betrag, der insbesondere für erste Ausgaben nach der Wiedereinreise gedacht ist, darf in den Flughafengaststätten der DDR, in den von der Mitropa bewirtschafteten Schlaf- und Speisewagen, auf Schiffen sowie in Kraftomnibussen der DDR mit Bewirtschaftung verwendet werden.

In der CSSR ist der Umtausch von Mark in Kčs nur in Verbindung mit Berechtigungsscheinen gestattet, die von den Filialen und Wechselstellen der Bank an Reisende ausgegeben werden, die die CSSR im Transit durchreisen. Eine anderweitige Verwendung von Mark der DDR in der CSSR ist nicht zulässig. Der Mark-Verbrauch ist bei Wiedereinreise den Dienststellen der Zollverwaltung der DDR auf Verlangen glaubhaft zu erklären.

Zu beachtende Zollbestimmungen:

Bei Ihrer Reise können Sie die der Dauer der Reise angemessenen Reisegebrauchs- und -verbrauchsgegenstände gebührenfrei mitführen. Übliche Geschenke können Sie bei der Ausreise bis zu einem Wert von 100,- Mark gebührenfrei ausführen.

Zerrissen. Wohl Mitte der siebziger Jahre benutzte ich den D 450, der damals schon eine Nachtverbindung zwischen Paris und Warschau war. Bewirtschaftet wurde der Zug bis Frankfurt/M. Dann folgte eine quälend lange Strecke, weniger deshalb, weil sie sich ohne reichhaltige Beköstigungen vollzog, sondern vielmehr, weil der im PKP-Liegewagen schlummern- de Reise aus dem Schlaf geschüttelt wurde (Gerstungen, DDR), und weil dann die Gleisanlagen nur bescheidene Reisegeschwindigkeiten zuließen. Aus reiner Gewohnheit habe ich die Quittung vom Abendessen, dass von der DSG gereicht wurde, wohl zerrissen und dann die zwei Hälften als improvisiertes Lesezeichen verwendet. Einige Jahre später fielen sie gerade aus jenem Buch von damals (perfiderweise war es »Pourquoi Prague?«, Tallandier 1968, welches aber vom gestrengen »Organ« beim Grenzübertritt unbeachtet blieb) heraus. In meiner Einfalt klebte ich beide Hälften mit Tesafilm zusammen, weil mich die Zerstörung eines Zeitzeugens doch im Nachgang irgendwie gereut hatte. Dass das wahrlich keine sehr brillante Idee war, zeigt der heutige Zustand des kleinen Dokuments ... D. B.

minibar

Guten Tag, liebe Gäste! Gleich komme ich wieder bei Ihnen vorbei mit meiner minibar. Mit Snacks und Erfrischungen, mit Kleinigkeiten und Köstlichkeiten, mit allem, was das Herz so zwischendurch begehrt. Haben Sie Appetit? Vielleicht auf etwas kleines Knabriges oder etwas großes Herzhaftes? Dann schauen Sie sich meine Empfehlungen in Ruhe an. Oder stellen Sie sich etwas ganz Spezielles zusammen. Bis gleich, vor Ihrem Abteil.

Sonnenaufgang

Diesen kleinen „Guten Morgen“ können Sie sich servieren lassen. Gleich gibt es Ihnen Abteil.

1 Porzellan-Kaffee + 2 Tassen
oder Kaffee HAG
1 Weinbrand Hausmarke, 2 cl

oder
1 Porzellan-Tee +
2 Tassen
1 Polar Jamaica
Rum 42%, 2 cl

Großer Reisehappen

Frisch und
sich schmecken

Kleiner Reisehappen

So richtig appetitlich für
zwischen durch. Das stiftet den



1 Dose Export-Bier
oder Pils
1 Dornkeul, 2 cl



1 Tafel Ritter-Sport-
Schokolade

ZUG No. DATUM	
Frankfurt (Main) 818	
Brot	1 Stück
Frühstück	1 Stück
Warme Getränke	1 Stück
Suppen	1 Stück
Kaffee	1 Tasse
Schinken	1 Stück
Warme Getränke	1 Stück
Eier	1 Stück
Schinken	1 Stück
Veisich	1 Stück
Dessert	1 Stück
Alkoholfreie Getränke	1 Stück
Wine	1 Stück
Schinken	1 Stück
Brot	1 Stück
Tabakwaren	1 Stück
Sonstiges	1 Stück

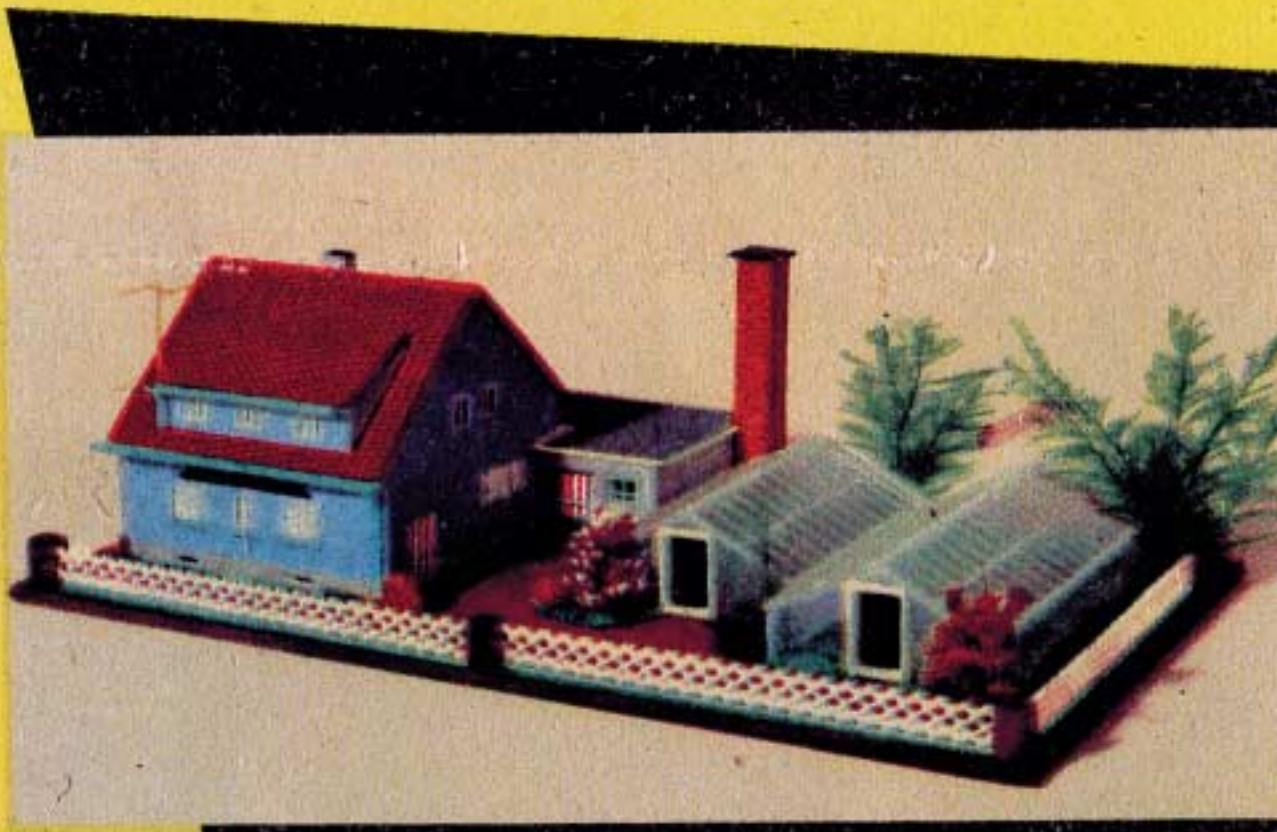
Die jeweils gültigen Endver-
sehrts sind an der minibar

DSG Deutsche Schienen
6000 Frankfurt/Main, G



VOLLPLASTIK

Modell- BAUSÄTZE



Ein neuer Begriff für
den *Modellbauer*

Schienenschlachten *en miniature* – Faltblatt des
volkseigenen Produzenten von Modellhäusern