

Meine Erlebnisse in der Zeit um den 09. November 1989 bei der Deutschen Reichsbahn

von Jürgen Bühr (†)

Zu Beginn meines kleinen Rückblickes möchte ich sagen, ich bin froh dass ich diese Zeit erleben durfte. Es war eine sehr anstrengende und spannende Zeit für uns Eisenbahner. Im November 1989 war ich 22 Jahre alt und gerade 5 Jahre und 2 Monate bei der Deutschen Reichsbahn und arbeitete damals in der Aufsicht und als Weichenwärter auf dem Bahnhof Grevesmühlen.

Am 09.11.1989 (einem Freitag) hatte ich frei. Auch das darauffolgende Wochenende brauchte ich nicht arbeiten. Aber am Montag hatte ich Dienst in der Aufsicht. Natürlich hatte ich mitbekommen was geschehen war. Aber was mich auf unserem Bahnhof erwartet hat übertraf alles.

Der Aufsichtsdienst auf dem Bahnhof Grevesmühlen war damals unterteilt in Aufsicht Personenbahnhof und Aufsicht Güterbahnhof. Dazu gehörte die Abfertigung der Reisezüge (Pfeifen und Kelle hoch) und das Bilden und fertig stellen der Güterzüge. Wir mussten Wagenlisten bei Wind und Wetter per Hand schreiben, die Frachtbriefe sortieren, für das Lokpersonal den Lokdienstzettel und den Bremszettel ausfüllen und wenn der Zug fertig gebildet war, die Bremsprobe durchführen. Dafür hatten wir gelegentlich eine Zugfertigstellerin als Unterstützung. Aber sehr oft waren wir alleine und mussten zur Abfertigung eines Reisezuges ganz schnell von dem einen Ende des Bahnhof zum Bahnsteig gehen. Da kamen einige Kilometer zusammen am Tag.

Vor dem 09.11.89 hatten wir ca. 28 Reisezüge am Tag abzufertigen. Die fuhren zwischen Bad Kleinen und Herrnburg, Grevesmühlen und Klütz / Meckl. und dann gab es da ja noch den Interzonenzug zwischen Rostock und Köln, der auch in Grevesmühlen hielt. Die Anzahl der Reisezüge erhöhte sich nach dem 09.11.89 stündlich. Laufend bekamen wir neue Fahrpläne für wieder neu eingelegte Reisezüge. Sie kamen in den ersten Tagen von Wismar, Schwerin, Güstrow, Rostock, Stralsund und Bad Kleinen und fuhren nach Lübeck, Hamburg, Kiel und Köln. Wie sich jeder denken kann fuhren diese Züge nicht immer planmäßig. Bei dem Andrang der Massen war eine pünktliche Abfahrt natürlich nicht zu denken. Frauen wollten mit ihren Kinderwagen mit, der Opa schob die Oma in den Zug, jeder wollte die 100 Mark haben.

Zum Schichtwechsel in der Aufsicht blieb der Kollege der Feierabend hatte, meistens noch länger, um den anderen Kollegen bei der Abfertigung (die Züge hatten ja meistens 8,9 oder mehr Wagen) der Züge zu unterstützen. Wenn man hinten die Türen zu hatte stiegen vorne die nächsten wieder ein. Türschließeinrichtungen gab es damals noch nicht. Es war schon schwierig damals. Man war froh, wenn man wieder einen Zug weg hatte und sich keiner verletzte. Viele Leute waren damals sehr unvernünftig. Aber keiner hat damit gerechnet, dass die Grenze aufbleibt.

Kurzfristige Änderungen waren nichts ungewöhnliches. So wurden Züge, die nach Lübeck fahren sollten in Grevesmühlen oder Herrnburg gebrochen. Das heißt, der Zug endete in Grevesmühlen bzw. Herrnburg, die Leute mussten alle raus und der Zug fuhr als Leerzug zurück nach Bad Kleinen um die nächsten Leute zu holen. Ebenso war es von Lübeck, Züge kamen leer von Lübeck bis Grevesmühlen um dann die ganzen Menschenmassen wieder

abzuholen. Deshalb war eine genaue Auskunft über den nächsten Zug sehr schwierig. Die Leute blieben einfach auf dem Bahnhof und warteten.

Interessant war auch der Einsatz des Wagenmaterials. Die Züge waren sehr bunt. Beige – Blaue DB D – Zugwagen, DB – Silberlinge, französische Liegewagen, DB – Umbauwagen, DR – Schnellzugwagen oder der gute alte Bghw – Wagen der DR zusammen in einem Zug waren keine Seltenheit. Sogar Doppelstockeinheiten der Rostocker S – Bahn kamen zum Einsatz. Obwohl zum damaligen Zeitpunkt eigentlich keine Doppelstockwagen, wegen der Höhe, nach Lübeck fahren durften, kamen sie alle wieder unbeschadet zurück.

Natürlich wollte auch ich mir meine 100 Mark abholen. Ich hatte mich mit einigen Kollegen abgesprochen. Nach der Nachtschicht wollten wir eigentlich gegen 7 Uhr mit einem Zug von Wismar nach Lübeck fahren. Wir hatten während der Nachtschicht erfahren, dass dieser Zug an dem Tag neu eingelegt werden sollte. Natürlich hatten wir Pech. Der Zug kam total überfüllt von Bad Kleinen. Also einigten wir uns, dass ein Kollege in der Aufsicht wartet um Bescheid zu sagen wenn der nächste Zug kommt. Die anderen Kollegen gingen in die Bahnhofsgaststätte. Es war ziemlich kalt, wir hatten Ende November. Natürlich tranken die Kollegen nicht nur Kaffee. Wir tauschten dann immer mal. Gegen 11 Uhr kam der „Interzonenzug“ von Rostock. Da kamen wir endlich mit. Nach dem längeren Aufenthalt in der Bahnhofsgaststätte hatten wir alle schon leichte Orientierungsprobleme. Aber wir waren froh das wir im Zug standen und in Richtung Westen fuhren. Leider endete die Fahrt für uns in Herrnburg. Wir mussten unseren D – Zug verlassen, weil er als Leerzug zurück nach Bad Kleinen fahren sollte.

Wir waren beeindruckt von den Anlagen im Bahnhof Herrnburg. Keiner von uns hatte diesen Bahnhof vorher gesehen, da er ja im Sperrgebiet lag.

Als Lehrling während der Ausbildung im Zugbegleitdienst durfte ich in den Personenzügen auf dieser Strecke mitfahren. Aber in Lüdersdorf, ein Bahnhof vor Herrnburg, musste ich aussteigen, weil ich nicht ins Sperrgebiet durfte. Ich ging zum Dorfkonsum, kaufte etwas zu essen oder holte etwas für den Zugführer und stieg dann auf der Rückfahrt wieder ein.

Wir haben uns dann in die lange Schlange eingereiht und warteten artig auf unseren Zug. Einige Zeit später kam eine leere DB D – Zug Einheit von Lübeck und holte uns ab.

An einem Fensterplatz stehend genossen wir die Fahrt in den golden Westen. Sofort merkten wir nach dem Grenzstreifen die ungewöhnlich ruhige Gleislage. So ein ruhiges Fahren kannten wir gar nicht. Wir genossen den Blick auf die Eigenheime und die tollen Gärten und kamen schließlich in Lübeck an. Überwältigt von den Bahnhofsanlagen und den fremden Loks und Wagen gingen wir zur alten Post am Bahnhof. Es war ganz leer. Ich hielt meinen Personalausweis hin und bekam 100 Mark West. Ich hatte ja früher auch mal ne Westmark oder später einige Forumschecks für den Intershop, aber 100 Mark West hatte ich noch nie in der Hand. Ich habe gezittert. Dann ging's gleich zurück zum Bahnhof. Der erste Einkauf, eine Dose Holsten. Was war ich stolz. Dann wieder auf den Bahnsteig, den nächsten Zug in die Heimat erkunden. Wir hatten Glück, Es kam eine Rostocker S – Bahn leer von Bad Kleinen mit zwei Doppelstockeinheiten. Das war mein erster Ausflug nach Lübeck. Ein zweiter sollte einige Tage später folgen.

Eine Kollegin und Bekannte arbeitete auf dem Bahnhof Wismar in der Gepäckabfertigung. Sie war gelernte Zugführerin und hatte den Schichtdienst ihrer Kinder wegen aufgegeben. Wegen der hohen Anzahl an ständig neuen Zügen nach Lübeck, wurden Zugführer gesucht.

Kurzfristig wurde sie aus der Gepäckabfertigung abgezogen und musste wieder als Zugführerin arbeiten.

Eines Tages fuhr ich mit ihr nach Lübeck mit. Wir konnten sogar ohne Zugunterbrechung durchfahren und ich hatte auch einen Sitzplatz im Dienstabteil. In Lübeck angekommen empfing uns der Aufsichtsbeamte am Bahnsteig. Ein großer kräftiger Mann, ein Kerl wie ein Baum, stand vor mir. Ich hatte Respekt. Er lud uns in seine Bahnsteigaufsicht ein. Es gab einen Kaffee und ein Paket Bananen. Sein Name war Axel Claasen.!

Natürlich kamen auch sehr schnell Personale aus Lübeck mit DB - Loks auf unsere Strecke. Planmäßig fuhr Nachts ein Güterzug (40972) von Maschen über Büchen nach Rostock Seehafen. Bis Bad Kleinen war dieser Zug damals mit zwei Loks der BR 218 bespannt. Diese Loks fuhren von Bad Kleinen bis Lübeck als Schlußloks beim ersten Personenzug (P 4652 gegen 4.45 Uhr ab Bad Kleinen) mit. Einige Zeit lang spannten diese Loks in Grevesmühlen ab um einen Getreideganzzug mit nach Lübeck zu nehmen, der in Grevesmühlen bei der ehemaligen Getreidewirtschaft beladen wurde. Einmal musste der Lokführer etwas warten, weil der Zug noch nicht komplett gebildet war. Er kam zu mir in die Aufsicht. Ich bot ihm einen Kaffee an. Den nahm er dankend an. Ich setzte das Wasser auf, stellte die Tassen hin und macht Kaffee rein. Er schaute mich ganz entgeistert an und fragte mich: „Was machst du denn da. Hast Du keine Kaffeemaschine“. „So was haben wir hier nicht“, antwortete ich ihm.

Einige Tage später hatte ich wieder Nachtschicht und zufällig kam wieder dieser Lokführer mit den beiden Loks. Er sah mich, kam in die Aufsicht und stellte mir eine Kaffeemaschine auf den Schreibtisch. So sind sich West und Ost näher gekommen.

Das waren meine Erinnerungen an diese wilde aber schöne Zeit.

=====

AUSZUG AUS DER ZEITSCHRIFT 'DREHSCHLEIBE', HEFT NR. 61, AUSGABE 12/1989

DDR-Verkehr:

Nach der Öffnung der innerdeutschen Grenze wurden an allen Grenzübergängen zahlreiche zusätzliche Züge eingelegt. Bisher nur saisonal verkehrende Züge fahren nun täglich. Ausführliche Auskunft gibt ein auf allen größeren Bahnhöfen erhältliches Falblatt, daher führen wir hier nur die zusätzlichen Züge auf.

Über den Grenzübergang Lübeck - Herrnburg wurden neu eingelegt:

D 1132 Rostock 7.02 - 8.51 Herrnburg 9.31 - 9.42 Lübeck 10.04 - 11.09 HH-Altona
D 1133 Hamburg-Altona 17.49 - 19.02 Lübeck 19.16 - 19.27 - 19.53 Herrnburg - Rostock
E 2030 Schwerin - 6.49 Herrnburg 7.25 - 7.36 Lübeck 7.53 - 8.38 Hamburg Hbf
E 2031 Hamburg Hbf 19.05 - 20.02 Lübeck 20.11 - 20.22 Herrnburg 20.50 - Schwerin

Diese Züge fahren zwischen Lübeck und Herrnburg, wie auch die anderen Züge mit 132 der DR. Daneben fahren besonders an Wochenenden oft noch zahlreiche zusätzliche Züge, die man am besten den Aushängern im Lübecker Hbf entnimmt. Bei diesen Zügen kommen oft interessante Fahrzeuge zum Einsatz, manchmal 118 der DR, daneben Doppelstockwagen der DR und Reko-Wagen aber auch DB-Umbau- und Mitteleinstiegswagen sowie Silberlinge, eben der gesamte Reservebestand.

Auch der Grenzübergang Büchen - Schwanheide weist einige zusätzliche Zugpaare auf:

D 1135 Hamburg Hbf 17.50 - 18.34 Büchen 18.44 - 18.51 Schwanheide 19.23 - B-Lichtenberg
D 1138 Berlin-Lichtenbg. - Schwanheide 5.14 - 5.21 Büchen 5.39 - 6.24 Hamburg Hbf
D 1137 Hamburg Hbf 21.23 - 22.05 Büchen 22.20 - 22.27 Schwanheide - Dresden Hbf
D 1136 Dresden Hbf 20.33 - Schwanheide 4.24 - 4.31 Büchen 4.49 - 5.26 Hamburg Hbf

Diese Züge verkehren ebenfalls alle täglich, bis Büchen mit 132 der DR und ab hier mit 218 der DB. Auch hier verkehren bedarfsweise weitere Züge. So kamen schon Wagengarnituren der ÖBB im Sondereinsatz nach Hamburg. Ein besonderes Ereignis war der Einsatz des für die griechische Eisenbahnen gebauten Intercity-Triebwagens am 18.12.89. Diese Gemeinschaftsentwicklung von AEG und VEB Schienenfahrzeugbau hat sich damit als eine Alternative für den geplanten Schnellverkehr durch die DDR ins Gespräch gebracht.

Fall der Berliner Mauer vor 30 Jahren



Eine bewegende Zeit war der Herbst 1989 für die Menschen in der Bundesrepublik und der DDR

... mit abenteuerlichen Reisezug-Garnituren, von denen auf beiden Seiten keiner noch kurz zuvor geträumt hätte = Z. B. D 1439 (Hamburg-Güstrow) mit DR-Lok 132 308 u. bemerkenswerten DB-Wagenpark am 17.12.1989 bei Vorbeifahrt am damals noch sehr lebhaften Bw Lübeck. Foto: Jens Krause.



... oder D 1466 (Nürnberg-Hof-Dresden) mit DB-Lok 218 206 u. DR-Wagen gleich hinter der Lok am 3.12.1989 bei Rupprechtstegen (bei Hersbruck/Pegnitz) Lokdurchläufe der DB-218 von Nürnberg bis Reichenbach/Vogtl. liessen nicht lange auf sich warten. Foto: Wolfgang Walper, Sammlg. M. Hecht

