

Festschrift

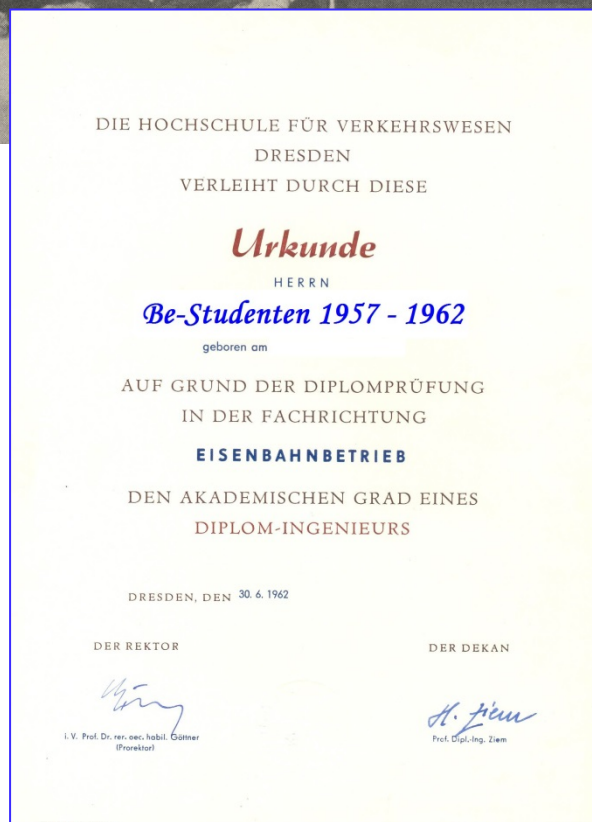
für das Jubiläum "50 Jahre Diplom" der
Studenten der Fachrichtung Eisenbahnbetrieb



1) Unser Jahrgang in: DR - Einsteigen bitte!
Deutsche Reichsbahn in Volkes Hand, Berlin
1958

zusammengestellt von [Dr.](#) Eberhard
Brückner und Kommilitonen, Juni 2012

für das Internet aufbereitet von Angela
Buchwald, [TU](#) Dresden,
Universitätsarchiv, 30.04.2013



2) Diplomurkunde - ein besonderes Exemplar,
Sammlung Brückner

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Liebe Leserin, lieber Leser!	3
Gerhart Potthoff (1908 – 1989)	4
Ehrendes Gedenken für unseren verdienten Lehrer	7
Zum Jubiläum.....	8
So blickten wir 1957 auf unsere Hochschule!	9
Was haben wir eigentlich studiert?.....	10
Die „Harzer“ Werner Schütt, Helmut Staats, Rupert Hösel, Siegbert Friedrich und ich wollten studieren und so begann es:.....	14
Was aus den Absolventen von 1962 geworden ist.....	16
Einige interessante Höhepunkte der kulturellen Freizeit der Studienzeit.....	18
Ein Dankeschön für Siegbert – von ihm kam der erste Beitrag	19
Ist denn kein Stuhl da für meine Hulda?	20
Zwischen Bockwurst und Kompott – Das Mensaessen.....	21
E-Mail aus Hellersdorf	22
Erlebnisse einer Studentin.....	23
Die Wende	24
Eine für mich außerordentlich bedeutsame Veränderung in meinem Berufsleben	26
Besuch des Bundespräsidenten	27
Wie ich meine Farbuntüchtigkeit erkannte	28
Wie vermeintliche und tatsächliche Zufälle meinen beruflichen Werdegang beeinflusst haben	29
Im Wandel der Zeit.....	30
Leben mit der Straßenbahn.....	33
Der „Lange“ und die Eisenbahn.....	35
Auslandspraktikum in der ČSR vom 23. Mai bis 14. Juni 1960	38
Erinnerungen anderer Auslandspraktikanten	46
Gesang am 20.	47
Die Kupfermedaille	48
Erinnerungen – ein Gedicht	49
Erste Bilanz beim "Symposium 72" am 24. und 25. Mai 1972 in Dresden.....	50
Ja, was macht er denn nun, der Diplomingenieur?.....	52
Der Hochschulneubau am Friedrich-List-Platz.....	53
Gruppenbild mit Dame	55
Abkürzungsverzeichnis	56
Bildverzeichnis.....	58

Liebe Leserin, lieber Leser!

Der Vorschlag, anlässlich des Jubiläums „50 Jahre Diplom“ in unserer Studienstadt zusammenzukommen, wurde von den meisten Mitstreiterinnen und Mitstreitern des Studiums freudig aufgenommen. 34 Kommilitonen haben zugesagt, und einige kommen gleich zu zweit. Für sie entstand diese Festschrift.

Unsere Diplomurkunde trägt das Datum 30.06.1962. Am Mittwoch, dem 27.06.2012, wird das Jubiläum gefeiert!

Zu unserer großen Freude wird dieses Ereignis von der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ der Technischen Universität Dresden zum Anlass genommen, uns in ihrem wichtigsten Gebäudekomplex, dem POTTHOFF-Bau, zu empfangen. Der Dekan der Fakultät, Spektabilität [Prof. Dr. Lippold](#), ermöglicht uns die Zusammenkunft in diesen seinerzeit für uns „heiligen Hallen“ der ehemaligen Hochschule für Verkehrswesen in der Hettnerstraße 1 – 3.

Wir bedanken uns bei dieser Gelegenheit herzlich für sein Grußwort an uns, den Imma-Jahrgang 1957, in dieser Festschrift.

Des Weiteren bedanken wir uns beim vormaligen Dekanatsrat Herrn Natusch, der uns die Biografie unseres verehrten Lehrers Herrn Prof. Dr. Dr. Potthoff für unsere Festschrift zur Verfügung gestellt hat.

Viele von uns haben sich – angeregt durch die Anfrage – doch mal hingesezt, um etwas aufzuschreiben, was sie für mitteilenswert halten in der Rückschau. Das wurde ganz einfach ohne redaktionelle Bearbeitung zusammengefügt. Zu den Einzelheiten kann ja dann bei unserem geselligen Beisammensein bei den Verfassern nachgefragt werden.

Es sind auch ein paar fröhliche oder heitere Begebenheiten dabei, so, wie man sie Freunden brieflich berichtet. Das Auslandspraktikum in der Tschechoslowakei 1960 kann noch einmal nacherlebt werden, auch fanden sich einige muntere Verse – schließlich sogar unsere Kupfermedaille.

Schließlich denken wir an alle diejenigen von uns, die bereits den Abschied nehmen mussten. Ehre ihrem Andenken!

Im Namen der Jubilare: Gerhard Zischner [E.B.]

Gerhart Potthoff (1908 – 1989)

Der Verfasser, Herr [Dipl.-Ing.](#) Peter Natusch – er hat viele Jahre als Dekanatsrat an der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ gewirkt, stellte uns nachstehenden Aufsatz für die Festschrift zur Feier des Jubiläums „50 Jahre Diplom“ der Studenten der Fachrichtung Eisenbahnbetrieb 1957 bis 1962 zur Verfügung.

Am 09. Mai 2008 jährt sich zum einhundertsten Male der Geburtstag von

Prof. [Dr.-Ing.](#) habil. [Dr. h. c.](#) Gerhart Potthoff.

Als Sohn eines evangelischen Pfarrers in Frankenthal (Sachsen) geboren, studierte Gerhart Potthoff von 1927 bis 1932 an der Technischen Hochschule Dresden Bauingenieurwesen. Die sich an das Studium anschließende dreijährige Ausbildung zum Regierungsbaumeister absolvierte er am Betriebsamt 3 der Reichsbahndirektion Dresden. Hier wurde er seinen Interessen entsprechend mit eisenbahnbau- und eisenbahnbetriebstechnischen Aufgaben konfrontiert, deren Lösungswege Grundlage für seine spätere berufliche Laufbahn als Ingenieur und Hochschullehrer wurden. Als Bauführer beim Auflassen des Oberauer Tunnels zwischen den Bahnhöfen Priestewitz und Niederau an der Eisenbahnstrecke Leipzig – Dresden lernte er das Wechselspiel zwischen Bauen und stark befahrenen Eisenbahnstrecken vor Ort kennen. Ebenso stellte der 1939 vollendete normalspurige Ausbau der einstigen Schmalspurbahn Heidenau – Altenberg ([Sachs.](#)) an den jungen Bauingenieur Gerhart Potthoff Anforderungen, denen er sich mit seinen bautechnischen Kenntnissen mit Erfolg stellte.



3) Prof. Gerhart Potthoff 1955, UA/HfV/6.1.
Nachlass Potthoff Nr. 271 b

Sein Lehrer Prof. Dr. Wilhelm Müller (1882 – 1956), der von 1924 bis 1933 an der Technischen Hochschule Dresden wirkte, gestaltete Mitte der zwanziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts die Ausbildung auf dem Gebiet des Verkehrsbau- und Verkehrswesens, insbesondere aber des Eisenbahnwesens, nach vollkommen neuen Grundsätzen. Als erster deutscher Wissenschaftler erfasste er die Zusammenhänge der Betriebsvorgänge der Verkehrsmittel, sowohl bei der Eisenbahn als auch bei Straßenbahnen und bei Kraftfahrzeugen und entwickelte hierfür einheitliche wissenschaftliche Grundsätze. Intensiv widmete er sich dem Kräftespiel zwischen Fahrzeugen und Fahrwegen und leitete ausgehend von den Grundlagen der Physik die Fahrdynamik als neuen Wissenszweig ab.

Gerhart Potthoff wurde schon während seines Studiums an die Belange der Fahrdynamik herangeführt und beschäftigte sich unter anderem mit der rechnerischen und zeichnerischen Ermittlung der Fahrzeiten von Eisenbahnfahrzeugen zwischen zwei Fahrzeitmesspunkten. In seiner Dissertation, die parallel zu seiner Tätigkeit bei der Deutschen Reichsbahn entstand, setzte er sich mit Fehlern bei Fahrzeitermittlungsverfahren auseinander. 1938 promovierte er an der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg bei Prof. W. Müller, der 1933 dorthin berufen worden war. Erste wissenschaftliche Veröffentlichungen hatten Probleme der Rangiertechnik, des Betriebsablaufs und der Leistungsfähigkeit von Eisenbahnstrecken zum

Inhalt. 1942 verteidigte er seine Habilitationsschrift zur Bemessung der Anlaufsteigungen bei Ablaufanlagen ebenfalls an der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg.

Während des Zweiten Weltkrieges stand Gerhart Potthoff dem Betriebsamt Böhmisches Leipa (Česka Lipa) vor und war von 1941 bis 1945 Dezernent in der Reichsbahndirektion Oppeln (Opole). Gleichzeitig lehrte er in den Jahren 1943 bis 1945 als Honorarprofessor an der Technischen Hochschule Breslau (Wrocław) in den Fächern Erdbau und Fahrdynamik.

Vier Jahre Kriegsgefangenschaft von 1945 bis 1949 unterbrachen die wissenschaftliche Arbeit. Im November 1949 nach Dresden zurückgekehrt, arbeitete Gerhart Potthoff zunächst als Prüfstatiker im Brückenbüro der Reichsbahndirektion Dresden. Im Sommer 1950 folgte er dem Ruf als Professor mit Lehrauftrag an die Technische Hochschule Dresden und wurde 1951 dort zum Professor mit Lehrstuhl für Betriebstechnik der Verkehrsmittel berufen.

Bedingt durch die Kriegsauswirkungen waren im Verkehrswesen erhebliche Verluste an qualifizierten Fachkräften ebenso zu verzeichnen wie zerstörte oder durch Reparationsleistungen in ihrer Leistungsfähigkeit eingeschränkte Verkehrsanlagen. Der Bedarf insbesondere an Ingenieuren für den Bau und Betrieb des Eisenbahn- und Straßenwesens führte 1950 an der TU Dresden zur Gründung einer Fakultät Verkehrswissenschaften. Sie bildete letztendlich den Grundstein für die Hochschule für Verkehrswesen, die 1952 als Spezialhochschule für das Verkehrs- und Nachrichtenwesen in Dresden entstand. Gerhart Potthoff zählte zu ihren Befürwortern und Gründern. Er setzte sich von Anfang an für ein den Anforderungen der Verkehrspraxis gerecht werdendes universitäres Ausbildungsprofil sowohl für Verkehrsingenieure als auch für Verkehrswirtschaftler ein. Hierbei war es sein Verdienst, neben bislang fachspezifisch ausgebildeten Verkehrsbauingenieuren einen neuen Typ von Verkehrsingenieuren zu prägen, der sich durch verkehrsträgerübergreifendes Denken auszeichnete. Die Lehrinhalte wurden dementsprechend mit neuen Fachgebieten wie Fahrdynamik, Straßenverkehrstechnik, Kraftverkehr, städtischer Nahverkehr und innerbetrieblicher Transport erweitert.

Als Prorektor für Forschungsangelegenheiten (1952 bis 1960), langjähriger Dekan der Fakultät Verkehrstechnik (1952 bis 1956 und 1962 bis 1966) sowie als Direktor der Sektion Technische Verkehrskybernetik (1969 bis 1972) prägte Gerhart Potthoff das Profil der Hochschule für Verkehrswesen, die seit 1962 den Namen „Friedrich List“ trug, entscheidend mit. Dabei ist es ihm dank seiner Persönlichkeit, seiner Durchsetzungskraft und seiner außerordentlichen Befähigung als Hochschullehrer gelungen, den von ihm vertretenen Dresdner Verkehrswissenschaften zu weltweitem Ansehen zu verhelfen.

Von seinen Mitarbeitern und Studenten wie auch in der Verkehrspraxis wurde Gerhart Potthoff außerordentlich hoch geschätzt, zeichnete er sich doch durch umfassende Sachkenntnis und ein äußerst fleißiges und korrektes Arbeiten aus. Seine fast durchgehende Präsenz in Vorlesungen und Übungen/Seminaren sowie sein Interesse an der fachlichen Fortentwicklung seiner Studenten und Aspiranten erfuhren uneingeschränkten Respekt und höchste Wertschätzung. Die Anzahl der von ihm ausgebildeten Diplomingenieure wird heute mit über 2000 geschätzt, die der von ihm unmittelbar betreuten Doktoranden liegt bei über 130.

Fehlende Fachliteratur veranlasste Gerhart Potthoff in kurzer Zeit solche Fachbücher zu verfassen, wie sie für die Lehre auf dem Gebiet des Eisenbahnbetriebs erforderlich waren. So entstanden die Bücher „Streckenausbau und Fahrplan“, „Einführung in die Fahrdynamik“ und „Grundzüge des Eisenbahnbetriebs“. Diese Fachbücher und eine Vielzahl von Veröffentlichungen in Fachzeitschriften gingen bis Anfang der fünfziger Jahre bei der Beschreibung der Betriebsvorgänge noch von der deterministischen Betrachtungsweise

aus. Im Ergebnis umfangreicher Betriebsuntersuchungen gelangte Gerhart Potthoff zur Erkenntnis, dass mit Hilfe stochastischer Methoden eine umfassendere und die realen Betriebszustände besser beschreibende Darstellung erreicht wird. Diese unter dem Namen „Dresdner Schule“ in die Verkehrswissenschaften eingegangene wissenschaftliche Denkweise bestimmte das Lebenswerk Gerhart Potthoffs. Auf ihr basiert auch sein Hauptwerk, die in den sechziger Jahren veröffentlichte fünfbändige „Verkehrsströmungslehre“. Die in diesen Lehrbüchern beschriebenen Methoden, [z. B.](#) für das Untersuchen von Betriebsvorgängen, zum Bemessen von Verkehrsanlagen und zu Verkehrsströmen in Netzen, zur Korrelationstheorie und Bedienungstheorie beziehen sich sowohl auf die Eisenbahn als auch in verkehrsträgerübergreifender Betrachtungsweise auf andere Verkehrsmittel und deren Anlagen. Sie verdeutlichen den Systemcharakter im Verkehrswesen, der insbesondere bei der Erschließung von Ballungsräumen und der Fläche durch wirtschaftliche und kundenfreundliche Anschlussbeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern charakterisiert wird.

Die von Gerhart Potthoff geprägte Fachrichtung Eisenbahnbetrieb, in welcher Diplomingenieure für den Betriebsdienst bei der Deutschen Reichsbahn, aber auch für Anschluss- und Werkbahnen ausgebildet wurden, erfuhr den Bedürfnissen der Praxis entsprechend in den siebziger Jahren eine Wandlung zur ebenfalls verkehrsträgerübergreifenden Ausbildung von Verkehrsingenieuren (Fachrichtung/Studiengang Transporttechnologie). Dadurch war ein alle Verkehrsträger (außer Schifffahrt) berührendes Ausbildungsprofil gegeben, welches vom Ansatz her bis in die heutige Zeit die Lehre an der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ der TU Dresden prägt.

In Anerkennung seiner Leistungen als Hochschullehrer wurden Gerhart Potthoff zahlreiche Ehrungen zu teil. So verlieh ihm die Deutsche Reichsbahn den Titel „Verdienter Eisenbahner des Volkes“. Die Technische Universität Budapest ehrte ihn 1965 für seine wissenschaftliche Arbeit mit dem Titel eines Ehrendoktors (Dr. h. c.).

Selbst nach seiner Emeritierung im Jahre 1973 nahm Gerhart Potthoff noch sehr aktiv am wissenschaftlichen Leben teil. Der Wissenschaftliche Rat der Hochschule für Verkehrswesen ernannte ihn 1978 aus Anlass seines 70. Geburtstags zu seinem Ehrenmitglied. Bis zu seinem Tode am 25.09.1989 war Gerhart Potthoff als Berater oder Betreuer von Doktoranden gern gefragt und machte als Verfasser von Aufsätzen in Fachzeitschriften auf neue Erkenntnisse aus seiner wissenschaftlichen Arbeit im „Unruhezustand“ aufmerksam.

Noch heute wird Gerhart Potthoff von seinen Schülern als DER PROFESSOR geschätzt. Er, der zeitlebens nie einer Partei angehörte und getreu seiner christlichen Weltanschauung lebte, fand auch in der [DDR](#) die ihm gebührende Achtung oder verschaffte sie sich. Das von ihm bewältigte Arbeitspensum, sein Arbeitsstil und seine wissenschaftliche Weitsicht spiegeln sich in seinem Werk, seinen Veröffentlichungen aller Art wider und waren bzw. sind Ansporn für alle, die seinen wissenschaftlichen Weg weiter verfolgen.

Senat und Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ der TU Dresden ehrten Gerhart Potthoff mit der Vergabe seines Namens an das Institutsgebäude an der Hettnerstraße als „Gerhart-Potthoff-Bau“; die Stadt Dresden benannte die Zufahrtstraße zum Güterverkehrszentrum am Bahnhof Dresden-Friedrichstadt als „Gerhart-Potthoff-Straße“.

Ehrendes Gedenken für unseren verdienten Lehrer

1983 würdigte die
Fachzeitschrift
DIE EISENBAHNTECHNIK
sein Leben und Werk

Die neue Straße zum
Güterverkehrszentrum
Dresden führt seinen Namen



4)

Persönliches



**Prof. em.
Dr. sc. techn.
Dr. h. c.
Gerhart
POTTHOFF
75 Jahre**

erwies sich Prof. Pothhoff als der bestgeeignete Wissenschaftler für dieses Fachgebiet. Dieser Lehrstuhl wurde 1952 von der neu gegründeten Hochschule für Verkehrswesen übernommen und über 20 Jahre von Prof. Pothhoff bekleidet, bis er 1973 emeritiert wurde.

Das schöpferische Wirken des Jubilars läßt sich im wesentlichen in drei Etappen gliedern. Während in den 50er Jahren, aufbauend auf die Arbeiten von Wilhelm Müller d. Ä., zunächst die deterministische Betrachtungsweise der Betriebsvorgänge bei der Eisenbahn vorherrschte, wandte er sich bei der Untersuchung der Leistungsfähigkeit von Strecken und Bahnhöfen, bei den Rangiervorgängen und auch bei der Organisation der Verkehrsströme im Eisenbahnnetz zunehmend dem stochastischen Verhalten technologischer Prozesse des Eisenbahntransports zu. Ergebnisse von Untersuchungen zur Streckenkapazität mit Hilfe der Korrelationsrechnung wurden 1957/1958 erstmalig in Veröffentlichungen vorgestellt, und in der Folgezeit fanden die Statistik und Wahrscheinlichkeitsrechnung verstärkter Eingang in die Analyse und Bewertung des Eisenbahnbetriebs. Im Jahr 1962 begann Prof. Pothhoff mit der Veröffentlichung seines Hauptwerks, der fünfbandigen „Verkehrsströmungslehre“, dessen letzter Band 1975 herausgegeben wurde. Über die Erkenntnisse der Eisenbahnbetriebswissenschaft hinausgehend, hat Prof. Pothhoff mit diesem Werk einen grundlegenden Beitrag für eine einheitliche Theorie der Transporttechnologie aller Verkehrswege geleistet. Übersetzungen dieser Bücher in mehrere Sprachen bestätigen das Interesse der internationalen Fachwelt an seinen Arbeiten.

Auch nach seiner Emeritierung nimmt Prof. Pothhoff engagiert am wissenschaftlichen Leben der Hochschule teil und bereichert mit vielbeachteten Beiträgen die wissenschaftlichen Veranstaltungen und die Fachliteratur. Den Fachleuten der Transporttechnologie steht er nach wie vor mit Rat und Tat zur Seite und ist ein streitbarer Partner der Wissenschaft.

Hunderte Absolventen der Fachrichtung Eisenbahnbetrieb und Transporttechnologie, die heute an maßgeblichen Stellen des sozialistischen Verkehrswesens und der Hochschulausbildung tätig sind, fühlen sich als „Pothhoff-Schüler“ berufen, das Werk des Jubilars zu nutzen, zu pflegen und weiterzuführen.

Dem Jubilare die herzlichsten Glückwünsche, noch viele schöne Jahre bei bester Gesundheit und voller Schaffenskraft.

Hochschuldozent Dr.-Ing. Eberhard Brückner
EBK 11 691

Am 9. Mai 1983 begeht der Ehrengast der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden (HfV), Prof. em. Dr. sc. techn. Dr. h. c. Gerhart Pothhoff, seinen 75. Geburtstag. Der Nestor der Verkehrsströmungslehre, dessen Wirken untrennbar mit dem Aufbau, der Profilierung und der wissenschaftlichen Ausstrahlung der Hochschule für Verkehrswesen verbunden ist, hat sich bleibende Verdienste um die Herausbildung theoretischer Grundlagen und die Schaffung des wissenschaftlichen Instrumentariums der heutigen Transporttechnologie erworben.

Der Jubilar hatte eine 22jährige Schul- und Studienzeit zu absolvieren, bis er als Bauingenieur und junger Referendar in den Dienst der Deutschen Reichsbahn trat. Er wirkte in den Jahren 1934/1935 maßgeblich beim Abbruch des Oberauer Tunnels mit und hatte als Vorstand eines Neubauamtes den Umbau der Strecke von Heidenau nach Altenberg von Schmalspur auf Normalspur zu leiten. Danach wurde er als Betriebsamtsvorstand und als Dezernent für betriebstechnische Probleme stärker auf dem Fachgebiet tätig, das er auf seinem späteren Lebensweg maßgeblich weiterentwickelt hat.

Auch in der Praxis hielt der Jubilar ständig die Verbindung mit seinen Lehrern, von denen Prof. Dr. Wilhelm Müller d. Ä. seine Bemühungen um Beiträge zu einer wissenschaftlichen Eisenbahnbetriebslehre besonders gefördert hat.

Als 1950 an der damaligen Technischen Hochschule Dresden ein Lehrstuhl für Betriebstechnik der Verkehrsmittel gegründet wurde,

5)



6)



7)

Die POTTHOFF-Schüler Rüdiger Gransalke, Horst Illhardt, Horst Krampe und Eberhard Brückner anlässlich des 100. Geburtstags an der letzten Ruhestätte ihres Lehrers und


Vorbilds auf dem
[St.-Pauli-Friedhof](#)
in Dresden



8)



9) Abbildungen 4 - 9 aus Sammlung Brückner



Zum Jubiläum
„50 Jahre Diplom in der Fachrichtung
EISENBAHNBETRIEB“
dürfen am 27. Juni 2012 in Dresden erwartet werden:

Dipl.-Ing. Siegfried Baumann
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Bischof
Dr.-Ing. Eberhard Brückner
Dipl.-Ing. Gerhard Christ
Dipl.-Ing. Karl Dikomey
Dipl.-Ing. Siegfried Fenner
Dipl.-Ing. Joachim Franck
Dipl.-Ing. Siegbert Friedrich
Dipl.-Ing. Rolf Georgi
Dipl.-Ing. Martin Graf
Dipl.-Ing. Rolf Handschack
Dipl.-Ing. Manfred Heinrich
Dipl.-Ing. Gustav Hiebel
Dipl.-Ing. Christian Kauer
Dipl.-Ing. Winfried Kautz
Dipl.-Ing. Christine Müller
Dipl.-Ing. Hermann Malß
Dipl.-Ing. Dieter Pfeiler
Dipl.-Ing. Helmut Pogantke
Dipl.-Ing. Ulrich Rohde
Dr.-Ing. Siegfried Schaller
Dipl.-Ing. Peter Schilling
Dr.-Ing. Walter Schulz
Dr.-Ing. Werner Schütt
Dipl.-Ing. Helmut Staats
Dipl.-Ing. Edgar Stein
Dipl.-Ing. Hans Stuhr
Dipl.-Ing. Udo Sutter
Dipl.-Ing. Conrad Vogel
Dipl.-Ing. Rolf Wagner
Dipl.-Ing. Heinz Wehner
Dipl.-Ing. Paul Wiedersich
Dipl.-Ing. Wolfgang Zaffke
Dipl.-Ing. Karl-Heinz Zinke

So blickten wir 1957 auf unsere Hochschule!

Das damalige Hauptgebäude Hettnerstraße 1 – 3 beherbergt seit 1992 die Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ der TU Dresden.

(Diese seinerzeit erworbenen Postkarten habe ich kürzlich in meiner Sammlung wiedergefunden.)



10) Ansicht vom Fritz-Foerster-Platz aus, Hörsaalbau, Sammlung Brückner



11) Seminargebäude am Friedrich-List-Platz, Sammlung Brückner

Im 4. Geschoss des Seminargebäudes ganz rechts befanden sich 1957 die zeitweiligen „Schlafsäle“ für uns Studenten im ersten Studienjahr. Meine Adresse lautete: Dresden A 1, Hochschulstraße 3, Zimmer 409, Bett 5 unten.



12) Eingangportal 2012, Sammlung Brückner

Am jetzigen Eingang zur Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ ist die Schrift erhalten geblieben.

Die Bezeichnung lautet heutigen Tags:

POTTHOFF-BAU

der Technischen Universität Dresden.

Was haben wir eigentlich studiert?

(Aus: E. Brückner „Über meine Studentenzzeit 1956 bis 1962“, als Manuskript gedruckt am 01.12.2011)

Es erscheint vermessen, in einer Überblicksdarstellung eine Wertung des Studieninhalts vorzunehmen. Jeder von uns wird andere persönliche Erinnerungen an diese Zeit haben. Angeregt durch Gespräche mit meinen Studienfreunden, habe ich mich dennoch entschieden, meine Erinnerungen aufzuschreiben. Diese können und sollen von meinen ehemaligen Mitstreitern reflektiert, präzisiert und ergänzt werden – und ich freue mich schon jetzt darauf!

Erinnerungen an die Lehrveranstaltungen im Grundstudium

An alle Lehrveranstaltungen kann ich mich beim besten Willen nicht mehr erinnern. Einige wenige sollen aber doch genannt werden.

Unvergessen bleiben uns allen die Vorlesungen zur Darstellenden Geometrie, gehalten von Herrn Dr. Mrowka. Seine Darlegungen versuchte er mit Kreide an der Tafel und mit Modellversuchen mit Sitzhockern und dem Zeigestock zu illustrieren; seine Assistentin Fräulein Haberkorn half ihm nach besten Kräften dabei, und wenn er auf dem Kathedertische den „Spurpunkt“ eines geometrischen Gebildes gefunden hatte, gab es Applaus, obwohl wir gar nicht kapiert hatten, was er eigentlich beabsichtigt hatte. Und dann saßen wir abends an den Zeichenbrettern und hatten unsere Belege anzufertigen.

Für alle Studenten des jeweiligen Studienjahres wurden die Vorlesungen zur Experimentalphysik von Herrn Prof. Dr. Horst-Guido Müller und zur Höheren Mathematik von Herrn Prof. Dr. Maximilian Miller im großen Hörsaal [AudiMax](#) abgehalten. Da ist vieles vorbeigerauscht.

Das betrifft auch die Grundlagen der Politischen Ökonomie und des Marxismus-Leninismus sowie die Grundlagen der Elektrotechnik. Die in den Lehrveranstaltungen genannten Literaturquellen zu kaufen, verbot sich für Studenten ohne größeres „finanzielles Hinterland“ von selbst, und die Hochschulbibliothek konnte beim besten Willen uns wissbegierige Studenten nicht versorgen.

Ich erinnere mich, dass auch die Leihfristen so kurz waren, dass oftmals Bücher schon zurückgegeben werden mussten, ohne sie richtig ausgewertet zu haben.

Aber es gab schon im ersten Studienjahr eine richtige Fachvorlesung, die Eisenbahnbetriebskunde. Herrn Griesbach gelang es von Anfang an, uns für die Eisenbahn zu begeistern. Er war zu unserem Studienbeginn etwa 45 Jahre alt, und er zeigte sich uns als ein absolut versierter Fachmann. Anschaulich vermittelte er uns einen Einblick in die Grundlagen der Betriebsführung, und er konnte dank seiner umfassenden Erfahrungen im Eisenbahnbetrieb die Aussagen zu den eigentlich so trockenen Bestimmungen begründen; oftmals unter Bezugnahme auf Vorkommnisse und auch Unfälle, die zur Formulierung und Präzisierung der Betriebsvorschriften geführt hatten. Das hat mich so beeindruckt, dass ich auch nach so vielen Jahren einige betriebliche Regelungen noch immer mit den Argumenten von Herrn Griesbach begründen würde.

Und zu dieser Vorlesung gehörten die Übungen im Eisenbahnbetriebsfeld, geleitet von Herrn Casselt. In dieser Modellbahnanlage hatten wir Studenten als Fahrdienstleiter, Aufsicht, Weichenwärter und Lokomotivführer zu fungieren – selbstverständlich exakt nach Fahrplan!

Einige Lehrveranstaltungen waren offensichtlich für uns geplant, damit wir als künftige Eisenbahnbetriebsfachleute überhaupt „richtige“ Ingenieure wurden.

Dazu gehören nach meiner Meinung

- * die Technische Mechanik – Herr Neumeister hat sich redlich bemüht, uns den Cremona-Plan zu erläutern, dieses in der Statik verwendete Verfahren zur Ermittlung der Stabkräfte in Fachwerkbrücken;
- * die Experimentalchemie bei Herrn Dr. Wunderlich – in der mündlichen Prüfung in diesem Fach fiel neben mir ein Studienkamerad durch, weil er auf die Frage, welche Säure sich im Rhabarber befindet, antwortete „Rhabarbersäure“ und er hätte „Oxalsäure“ sagen müssen;
- * Technische Wärmelehre – ich habe für die Prüfung die Erklärungstexte für die Zustandsgrößen Enthalpie und Entropie auswendig gelernt, ohne sie verstanden zu haben.
- * Technisches Zeichnen, das erschien uns richtig und wichtig – ob das heutigen Tags überhaupt noch Lehrfach ist, erscheint mir unwahrscheinlich, und schließlich auch das
- * Rechtswesen. Die Vorlesungen zum Verkehrsrecht wurden von Herrn Teuchert gehalten – später war er Professor und Ordinarius des betreffenden Lehrstuhls. Er hat uns Studenten zu persönlichen Rechtsfragen seine Beratung angeboten, und das hat manchem von uns – auch mir! – sehr gut geholfen.

Die bisher genannten Lehrveranstaltungen waren Bestandteile des Grundstudiums, das ich im Juni 1959 mit dem Vordiplom abschloss – richtig mit Prüfung und Zeugnis.

Das Vordiplom hatte für uns keinen praktischen Wert.

Nach dem überkommenen Brauch wurde unsere akademische Graduierung von „[stud.-Ing.](#)“ auf „[cand.-Ing.](#)“ angehoben. Aber das war kein offizieller Studienabschluss und hätte bei der Stellensuche – wenn jemand nach dem zweiten Studienjahr das Studium hätte abbrechen wollen – keine Rolle gespielt.

Unser Fachstudium

Im Fachstudium stand die Eisenbahnbetriebslehre, die von Herrn Prof. Dr. Potthoff als fundamentales Lehr- und Forschungsgebiet geschaffen war, stets im Vordergrund. Dass dies zu unserer Studienzeit noch eine ganz junge Fachrichtung gewesen ist, haben wir damals noch gar nicht gewusst.

Aus heutiger Sicht war es eigentlich ein Experiment an der Dresdner Verkehrshochschule, und so können wir uns dabei ein wenig als „Versuchskaninchen“ betrachten. Dies lässt sich sogar belegen! Im Jahre unseres Studienabschlusses 1962 erschien das Lehrbuch VERKEHRSSTRÖMUNGSLEHRE von Herrn Prof. Dr. Potthoff in der 3. Auflage. In dem Kapitel über die Ermittlung der Betriebsleistung einer Gleisentwicklung beschreibt er, wie 77 Studenten zufällige Reihenfolgen der verkehrenden Züge ausgelost und ausgewertet haben. Und das waren wir, die Be-Studenten des Immatrikulationsjahrgangs 1957!!!

An den Vorlesungen im Hauptfach bei Herrn Prof. Dr. Potthoff waren wir alle da. Im Fach war ja eine der Hauptprüfungen abzulegen! Prof. Potthoff erschien stets im weißen Kittel; aus der linken Brusttasche des Kittels guckte ein kleiner Rechenschieber hervor, den er gelegentlich auch während der Lehrveranstaltung benutzte.

Die Gliederung seiner Vorlesungen war klar und übersichtlich. Das Tafelbild umfasste stets die beiden übereinanderliegenden Wandtafelteile – nicht mehr und nicht weniger. Fachbegriffe, Berechnungsformeln, Zahlenrechnungen, Tabellen und schematische Darstellungen wurden von ihm mit Kreide angeschrieben. Der Vorlesungstext wurde in einer Art und Weise vorgetragen, dass das Mitschreiben möglich war. Nach einer 90-minütigen Vorlesung hatte ich gewöhnlich vier Seiten im [DIN-A-4-Format](#) beschrieben, aber es war dann leicht, den Stoff nachzubearbeiten und zu lernen. Dabei halfen uns sehr die Berechnungsbeispiele des Professors, die nachzuvollziehen waren und mit Hilfe derer die theoretischen Aussagen verstanden werden konnten.

Herr Prof. Dr. Potthoff war mein einziger Hochschullehrer, der auch an den Übungen teilnahm, die seine Mitarbeiter Illhardt, Krampe, Kotter, Zill, ... mit uns veranstalteten. Zu Beginn der Übungen wurden auf dem „Lehrertisch“ Karteikarten gemäß der aktuellen Sitzordnung ausgelegt, und dann steuerte Prof. Potthoff auf den jeweiligen Studenten zu und sprach ihn mit Namen an. Am besten war es wenn man ihn etwas fragen konnte. Darauf ging er gern ein und besprach in aller Ruhe das Problem.

Zum Verstehen und Anwenden der Eisenbahnbetriebslehre gehörte das Grundverständnis für die Eisenbahnsicherungstechnik, gelesen von Prof. Dr. Wilhelm Müller dem jüngeren. Da kam uns zugute, dass wir im Vorpraktikum Stellwerke der verschiedenen Bauarten kennengelernt hatten. Im sicherungstechnischen Labor konnten unter Anleitung von Herrn Grüner die technischen Lösungen ausprobiert werden. Für mich war es besonders interessant, wie die Grundsätze der Sicherungstechnik in allen Stellwerksarten konsequent und ohne Abstriche umgesetzt waren und vor allem, wie das Zusammenwirken so vieler unterschiedlicher Bauarten funktionierte. Und es gab sehr viele Fachausdrücke und Bezeichnungen, die wir einfach pauken mussten. Wer von uns erinnert sich nicht an die „Nachdrückklinke mit nur einer Stiftschraube“??? Man musste sie gesehen und in ihrer Wirkungsweise beobachtet haben, um zu verstehen: „Die Nachdrückklinke mit nur einer Stiftschraube wird in den Blockfeldern des mechanischen Stellwerks angewendet, wenn bereits durch das Niederdrücken und Wiederloslassen der Blocktaste eine Sperrwirkung beseitigt wird.“ Eigentlich klar, aber man muss es sagen können. Mir hat das Fachgebiet viel Spaß gemacht. Die geforderte Belegarbeit – ein sicherungstechnischer Lageplan eines Bahnhofs und die dazugehörigen Verschlusspläne – habe ich so gut hinbekommen, dass mir in diesem Fach eine blanke „1“ zuerkannt wurde.

Auch die Vorlesungen im Fachgebiet Eisenbahnbau vermitteln uns das Grundverständnis für die „eiserne Bahn“ und für die Zusammenhänge. Gibt es doch die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, weil das eine das andere bedingt. Linienführung und Bahnhofsgestaltung wurden in den Vorlesungen behandelt, und zwar von dem gestandenen Fachmann Herrn Dipl.-Ing. Grau. Seine Dienstbezeichnung lautete „[M. d. W. d. Prof. b.](#)“, also „Mit der Wahrnehmung der Professur beauftragt“. Die theoretischen Darlegungen hat Herr Grau oftmals mit kleinen Späßchen gewürzt. Die entscheidende Aufgabe war in diesem Lehrfach ein Bahnhofsentwurf. Wir wurden in Gruppen aufgeteilt, und jede Gruppe hatte andere Vorgaben: Einwohnerzahl eines fiktiven Ortes, Personen- und Güterverkehrsaufkommen im Ort, Durchgangsverkehr, beginnende und endende Züge, ... Traktionsart, Stellwerkstechnik benachbarter Bahnhöfe, Dann durften wir uns die überlangen Zeichenbretter am Lehrstuhl ausleihen, und nach unseren Berechnungen hatten wir den Bahnhof im Maßstab 1:1000 zu zeichnen. Offensichtlich hatten wir in der Gruppe, der ich angehörte, „Mist

gemacht“, und wir bekamen alle auf diesen Beleg eine „4“. Großer Schock!!! Da habe ich ernsthaft gekämpft, um die Scharte auszuwetzen, habe die Vorlesungen durchgeackert und Fachzeitschriften zum Eisenbahnbau gewälzt, so dass ich in der gestrengen mündlichen Prüfung bei eben diesem Herrn Grau noch die Gesamtnote „2“ bekam.

Dagegen war der Eisenbahnverkehr ein reines Lernfach. „Verkehr entsteht, wenn etwas verkehrt steht“, war die einfachste Deutung. Aber Herr Keil, auch „M. d. W. d. Prof. b.“, mochte keinen solchen Spaß. So hatten wir zu bimsen. Aber es gab ja noch Herrn Helmut Zesewitz, der unsere Übungen betreute. Der war ein Potthoff-Schüler, und so fand er den geeigneten Weg, uns auch den Eisenbahnverkehr ein wenig schmackhaft zu machen. Unvergessen bleibt uns allen die von ihm organisierte Exkursion zum Grenzbahnhof Bad Schandau zum Kennenlernen der Abfertigungs- und Beförderungstechnologien im grenzüberschreitenden Verkehr. Das fanden wir sehr interessant. Beim anschließenden Ausflug in die Sächsische Schweiz hat er uns begleitet, und beim abschließenden Beisammensein in einem Ausflugslokal auf der Ostrauer Scheibe haben wir ihm zu seiner kleinen Tochter gratuliert: „Herr Zesewitz, der gute Mann, der uns so prima leiden kann, spendiert für unsern ganzen Haufen drei Kästen Bier, die wir gern saufen. Die Sache hat noch einen Grund: Die Tochter ist nicht ganz gesund. Sie kann noch nicht mal richtig pinkeln – und da hilft es, wenn wir einen trinkeln.“ Die Prüfung im Fach Eisenbahnverkehr wurde bestanden, aber die Vorschriften und Verordnungen haben sich so schnell geändert, dass ich nach dem Studium noch einmal gründlich aufzuarbeiten hatte um aktuell zu sein

Vielleicht hätte ich lieber das Eisenbahnmaschinenwesen studieren sollen – habe ich mir einige Male gesagt. Aber es war nun so entschieden. Aber mein Interesse an diesem Fachgebiet war riesengroß. Prof. Woschni hielt die Vorlesung, daran habe ich keine besonderen Erinnerungen. Uns war ja weniger an den Einzelheiten der Lokomotivkonstruktion gelegen, wir wollten etwas über die Leistungen, die Einsatzbedingungen und die allenthalben stattfindenden Neuentwicklungen erfahren. Aber da wussten seine Assistenten Eberhard Vogel und Arno Hochmuth sehr gut Bescheid! Als Eberhard Vogel in den Übungen das besondere Interesse von meinem Freund Siegbert und von mir bemerkt hatte, sprach er uns gleich an, ob wir denn nicht bei ihm als Hilfsassistenten arbeiten wollten. Sofort haben wir „JA“ gesagt. Zu tun war am Lehrstuhl immer etwas, und der monatliche Lohn in Höhe von 70,00 D-Mark (Ja, das ist richtig. Abgekürzt: DM! „Deutsche Mark der Deutschen Notenbank“ war bis 31.07.1964 die offizielle Bezeichnung der Währung der DDR) war nicht zu verachten. Als das Schönste empfand ich die Möglichkeit, an die Fachliteratur und die Zeitschriften über Lokomotiventwicklungen und –einsätze heranzukommen. Siegbert Friedrich und ich durften dann die Diplomarbeit bei den „Maschinesen“ schreiben. Und weil die Aufgabe besonders umfangreich war, bearbeiteten wir gemeinsam das Thema „Fahrzeugwirtschaftliche Untersuchungen über den Einsatz elektrischer Lokomotiven für den Zugförderdienst im Streckendreieck Dresden – Werdau(Sachsen) – Leipzig – Dresden“.

Soweit zu den Hauptfächern. Ohne die anderen Fächer abwerten zu wollen, werden sie nur kurz genannt. Die Verkehrsgeographie empfand ich mehr als Hobby; damit beschäftigte ich mich ohnehin gern in der Freizeit. Die Mechanische Technologie und Werkstoffkunde, die Maschinenelemente, die Starkstromtechnik und die Maschinenmesstechnik rechne ich zu den Fächern, die für einen Ingenieur einfach sein mussten. Die Technische Statistik wurde uns von dem damals noch ganz jungen Klaus-Jürgen Richter gelehrt – das war eine solide Sache, und diese dort erworbenen Kenntnisse habe ich später gut gebrauchen können! Zu

den Fachgebieten Planung, Rechnungswesen und Arbeitsökonomik habe ich später noch einiges hinzugelernt; an die Lehrveranstaltungen habe ich nur schwache Erinnerungen. Gewiss ist mir einiges entfallen. Es soll ja nur eine kleine Erinnerung sein!

[Zwei Exoten in unserem Studienjahr studierten Straßenbahnbetrieb: Omi (Peter) Schilling und „Ollenhauer“ Christian Kauer – das sei ausdrücklich erwähnt.]

Die „Harzer“ Werner Schütt, Helmut Staats, Rupert Hösel, Siegbert Friedrich und ich wollten studieren und so begann es:

(Aus: E. Brückner „Über meine Studentenzzeit 1956 bis 1962“, als Manuskript gedruckt am 01.12.2011)

Nach dem Vorpraktikum, also 1957, ging es los mit dem Studieren. Termingerechtfanden wir uns zur Anmeldung ein, aber wir mussten zur Kenntnis nehmen: Es war alles geplant, nicht aber unsere Unterbringung. Weil wir keine Verwandten oder andere Beziehungen in Dresden besaßen, die uns beherbergt hätten, schlieften wir in Wehlen im Erzgebirgshof – heutigen Tags ist es das Schützenhaus –, und mit uns die meisten anderen Studenten unserer Fachrichtung Eisenbahnbetrieb. Die ersten Belege haben wir an den Abenden in der Gaststube des Erzgebirgshofs am Biertisch angefertigt. Und ohne Bier ging das natürlich nicht, denn der Wirt wollte ja auch was verdienen an seinen Gästen. Wenn ich nur daran denke, wie wir morgens zu den Lehrveranstaltungen starteten. Vom Erzgebirgshof den steilen Weg hinunter ins Zentrum der Stadt Wehlen – zur Fähre –, Übersetzen auf die andere Seite und Eilmarsch zum Zug – Personenzugfahrt zum Dresdner Hauptbahnhof und dann hinüber zum Seminargebäude oder hinauf in die Hettnerstraße ins damalige Hauptgebäude der Verkehrshochschule.

Niemand von denen, die das so erlebt haben, kann das je vergessen! Als wir dann nach einigen Wochen in Seminarräumen im Seminargebäude untergebracht wurden und in Doppelstockbetten schlafen durften, war das ja fast schon wie der Himmel auf Erden!

Über die erste Zeit unseres Studiums war schon oben zu lesen. Ich kann gar nicht mehr genau sagen, wie lange wir, die wir keine Privatwohnung in Dresden hatten, in Wehlen im Erzgebirgshof untergebracht waren. Ich weiß nur noch, dass wir uns alle eine Grippe zugezogen hatten und erst einmal gesund werden mussten.

Dann wurden wir im Seminargebäude am Friedrich-List-Platz in großen Seminarräumen in Doppelstockbetten zu 24 bzw. 20 Personen untergebracht. Aus Spaß hatte ich an meine Eltern die komplette Absenderadresse auf den Brief geschrieben, und meine Mutter adressierte dann ihre Antwort an mich: „Dresden A1, Hochschulstraße 3, Zimmer 409, Bett 5 unten“.

Nach einem Jahr ging diese sehr lebhafteste Zeit des Studentenlebens zu Ende, und es erfolgte der Umzug in die richtigen Studentenwohnheime auf dem Zelleschen Weg, in der Gutzkowstraße und in der Reichenbachstraße. Die dortigen Lebensbedingungen habe ich als sehr annehmbar empfunden.

Meine Studienfreunde und ich aus der Ostharrzregion bekamen endlich Quartier im Studentenwohnheim Reichenbachstraße. Die Adresse lautete: Dresden A 1, Reichenbachstraße 35 Wohnung 2 Zimmer 3. In der Wohnung 2 waren

Unterbringungsmöglichkeiten für 12 oder 13 Studenten. Als wir einzogen, waren die Räume folgendermaßen belegt:

- Zimmer 1: 4 Betten (die Bewohner waren nicht von unserer Fachrichtung),
- Zimmer 2: 4 Betten – dort wohnten u.a. Helmut Staats und Werner Schütt,
- Zimmer 3: ein Doppelstockbett und mein mit zwei Metern extralanges Einzelbett, also 3 Betten – darin wohnten Siegbert Friedrich, Rupert Hösel und Eberhard Brückner und
- Zimmer 4: Eigentlich Sanitätsraum, dort hatte sich der Diplomand Ekkehard Enseleit einquartiert, der schon an seiner Abschlussarbeit schrieb.

In den Zimmern waren für jeden Bewohner ein Platz am Tisch und ein zweitüriger Schrank vorhanden. Im Bad befanden sich eine Badewanne, die aber so gut wie nicht benutzt wurde, zwei Waschbecken und ein Toilettenbecken. Mehr nicht. In der Küche gab es einen zweiflammigen Gaskocher, ein Geschirrregal und eine Speisekammer – keinen Kühlschrank! Und es gehörte zum Leben im Wohnheim, den Reinigungs- und Küchendienst selbst zu organisieren und durchzuführen unter dem Motto „Alle machen mit!!!“



13) Abschnitt einer Lebensmittelkarte, Sammlung Brückner

Frühstück und Abendbrot bereiteten wir uns selbst zu. Zum Frühstück wurde ein großer Topf Tee gekocht, und es gab Brot und Marmelade und Wurst. Beim Einkaufen musste man schon aufpassen, um möglichst wenig Geld für die Lebensmittel auszugeben. Interessant: Die Vierfruchtmarmelade war billiger als die Dreifruchtmarmelade! 100 Gramm Sülze waren für 23 Pfennige zu haben. Wenn es Stipendium gegeben hatte, leistete ich mir auch mal 100 Gramm Kalbsleberwurst für 1,02 D-Mark. Ja, das ist die richtige Bezeichnung! Die Währung der DDR war seinerzeit die „Deutsche Mark der Deutschen Notenbank“, also die D-Mark, abgekürzt DM. Aber zurück zur Küche in der Internatswohnung: Es gibt Fotos, auf denen zu sehen ist, wie der „Lange“ auf dem Gaskocher richtig große, panierte Schnitzel brät!

Aber noch einmal zur Verpflegung. Es ist heutigen Tags nicht mehr vorstellbar, dass der Bevölkerung die Lebensmittel zugeteilt wurden und rationiert waren. Die Rationierung für den Bezug von Lebensmitteln – insbesondere auch Brot –, aber auch von Kleidern und Schuhen war vor dem zweiten Weltkrieg eingeführt worden und galt weiterhin in der Nachkriegszeit. Am Beginn unserer Studienzeit betraf es noch die Lebensmittel Fleisch, Fett und Zucker. Ich besitze noch immer den Stammkartenabschnitt einer solchen Lebensmittelkarte – es war die letzte, bevor die Lebensmittelrationierung abgeschafft wurde. Das war im Monat Mai 1958. Ich hatte als Student die gleiche Lebensmittelkarte wie ein Arbeiter; der Name war „G-C“. Die Monatsrationen betragen für Fleisch 1980 Gramm, für Fett 1485 Gramm und für Zucker 1840 Gramm. Das bedeutete, pro Tag waren im Mittel etwa 64 Gramm Fleisch, 48 Gramm Fett und 60 Gramm Zucker vorgesehen. Darüber hinaus konnten wir Lebensmittel in den Läden der Handelsorganisation, kurz „HO“ zu erheblich höheren Preisen kaufen. Nach dem Wegfall der Lebensmittelkarten wurden die HO-Preise für die Lebensmittel Fleisch, Fett und Zucker etwas gesenkt, es war insgesamt erschwinglich. Ich

erinnere mich noch an eine Reklame aus dieser Zeit im Kino SCHAUBURG. Da hieß es: „Die Republik, sie macht sich – die Bockwurst nur noch 80“. 80 Pfennige für eine etwa 100 Gramm schwere Bockwurst, das war akzeptabel.

Es gab auch Gaststätten, in denen bei Abgabe von Markenabschnitten der Lebensmittelkarte sehr preiswertes Essen zu bekommen war. Da fällt mir der Name „Gambrinus“ ein. Ja, auf dem Postplatz gab es ein solches Restaurant dieses Namens, die Kellner hatten jeweils eine kleine Schere bei sich, mit Hilfe derer sie zum Beispiel für ein Schnitzelgericht eine Marke für 10 Gramm Fett und eine Marke für 100 Gramm Fleisch von der Lebensmittelkarte abschnitten.

Richtig sattgegessen haben wir uns gelegentlich in der so genannten Pferdekneipe. Richtig hieß sie „Zum Goldenen Hufeisen“ und befand sich im oberen Teil der Alaunstraße in der Dresdner Neustadt. Pferdeschnitzel waren tellergroß, Gulasch haben wir auch sehr gern gegessen, und ein Bier kostete seinerzeit 43 Pfennige.

Aber so richtig freuten wir uns alle auf die Wochenendheimfahrten – einmal im Monat, wenn ich mich richtig erinnere. Endlich konnte sich der Student zu Hause „bei Mutttern“ mal richtig verwöhnen lassen.

Was aus den Absolventen von 1962 geworden ist

Eberhard Brückner

Im Studienjahrgang 1957 – 1962 der Fachrichtung Eisenbahnbetrieb waren mehr als 80 Studenten immatrikuliert worden.

Einige davon sind bereits während des Grundstudiums abgesprungen.

Das Foto auf der Titelseite der Festschrift zu unserem Jubiläum „50 Jahre Diplom“ wurde übrigens während einer Mathematikvorlesung bei Prof. Dr. Maximilian Miller im Auditorium Maximum im Jahre 1957 aufgenommen. Viele von uns trugen noch während des Studiums die Eisenbahneruniform, denn wir waren vorher bereits in der Praxis tätig gewesen und hatten ein Vorpraktikum absolviert. Das Foto erschien dann in einem Bildband über die Arbeit und das Leben der Eisenbahner in der DDR [„[DR](#) – Einsteigen bitte!“ Herausgeber Ministerium für Verkehrswesen – Berlin W 8 – Taubenstraße; [Druckgenehmigung Ag](#) 109/58, Berlin 1958].

Im dritten Studienjahr, das heißt, zu Beginn des Fachstudiums, betrug die Anzahl noch 77. Diese Zahl wurde bereits in einem der vorherigen Beiträge erwähnt im Zusammenhang mit unserer Arbeit als „Versuchskaninchen“ von Prof. Potthoff bei der Ermittlung der Betriebsleistung einer Gleisentwicklung, deren Ergebnis im Lehrbuch VERKEHRSSTRÖMUNGSLEHRE in der dritten Auflage im Jahre 1962 zu finden war.

Von unserem Studienjahrgang haben dann 72 Kommilitonen die Hauptprüfungen bestanden und die Diplomarbeiten erfolgreich verteidigt. Zur Überreichung der Diplommurkunden war sogar der Betriebsleiter der Deutschen Reichsbahn, Reichsbahn-Direktor Dipl.-Ing. Wilhelm Semper, persönlich erschienen und überbrachte die Glückwünsche des Ministers.

Sehr viele Absolventen unserer Fachrichtung Eisenbahnbetrieb wurden zunächst in größeren Bahnhöfen als Brigadeführer und als Dienstführer eingesetzt. Einige erreichten es gleich, in einem Reichsbahnamt oder sogar in einer Reichsbahndirektion einen Dienstposten zu bekommen.

Sogar im Ministerium für Verkehrswesen waren schon nach kurzer Zeit einige wenige ehemalige Mitstreiter angekommen.

Aber auch in großen Industriebetrieben und Kombinatn waren wir Absolventen gefragt. So leiteten nach wenigen Jahren Mitstreiter von uns große Werkbahnen, so in Eisenhüttenstadt, in Brandenburg oder im Kalibergwerk Merkers in der Rhön.

Für den öffentlichen Personennahverkehr – exakt: für den Straßenbahnbetrieb – hatten sich zwei Absolventen schon während des Studiums spezialisiert und wurden in Dresden und in Karl-Marx-Stadt „mit Handkuss“ genommen.

Wenige Jahre nach unserem Studienabschluss bekamen die Entwicklung und die Produktion von elektronischen Datenverarbeitungsanlagen, Klein- und Mikrorechnern, Personalcomputern, Prozessrechnern, Steuerungsrechnern für Nachrichtenvermittlungsanlagen und die zugehörigen Betriebssysteme, Standardanwendungssoftware sowie Softwaretechnologien einen hohen Stellenwert. Etliche Kommilitonen fassten im Kombinat Robotron Fuß und brachten sich als Fachleute in die Entwicklung von Hard- und Software für die Eisenbahn ein. Auch in den Rechenzentren der Reichsbahndirektionen und anderer Reichsbahninstitutionen waren bald zahlreiche ehemalige Mitstudenten unseres Jahrgangs mit ihrem Fachwissen und ihren Erfahrungen gefragte Experten. Die Rechentechnik spielte vor allem eine große Rolle im ZFIV, dem Zentralen Forschungsinstitut im Verkehrswesen. Einige ehemalige Kommilitonen haben dort persönlich [u. a.](#) an der Entwicklung und Einführung der rechnergestützten Betriebsführung der Fährverbindung Mukran – Klaipeda gearbeitet.

Ein Absolvent baute im Auftrag der Versuchs- und Entwicklungsstelle des Betriebs- und Verkehrsdienstes die Arbeitsgruppe „Großversuchsanlage Seddin“ auf. Er hat darüber in seiner Autobiografie berichtet [SCHALLER „Alles im Leben hat seinen Preis“, nora-Verlag Berlin 2011].

Der langjährige „Verkehrsminister“ des Bezirkes Dresden ist aus unserem Studienjahr hervorgegangen. Seine offizielle Dienstbezeichnung lautete damals allerdings „Leiter der (entsprechenden) Abteilung beim Rat des Bezirkes“, aber de facto besaß er die genannte Verantwortung und die entsprechenden Entscheidungsbefugnisse.

Auch an der [HfV](#) haben Absolventen unseres Jahrgangs gearbeitet: In der Abteilung Fernstudium, am Institut für Verkehrssicherheit und an der Sektion Technische Verkehrskybernetik.

Unser Absolvententreffen SYMPOSIUM '72 bot uns die Möglichkeit, in wissenschaftlichen Vorträgen über die jeweiligen Tätigkeiten zu berichten, so unter anderem zu Aspekten der Rationalisierung, Automatisierung und Zentralisierung des Eisenbahnbetriebes in der DDR, Erfahrungen bei der Automatisierung des Eisenbahnbetriebes in der [UdSSR](#), Wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit der Verkehrsingenieure in der Kammer der Technik, Rationalisierung des Informationssystems bei den Eisenbahnen, optimale Gestaltung von Verkehrsnetzen. Fehlen durften selbstverständlich nicht der Vortrag des Sektionsdirektors „Das Profil der Sektion Technische Verkehrskybernetik“ und der Vortrag von Prof. Potthoff „Thermodynamische Modelle des Verkehrsflusses“.

Weitere Absolvententreffen fanden 1977 und 1982 statt, so dass die fachlichen Verbindungen immer wieder aufgefrischt worden sind.

Nach der Wende hatten die meisten von uns Probleme in der Berufstätigkeit.

Als 2002 anlässlich des Jubiläums „40 Jahre Diplom“ ein Treffen organisiert war, zeigte sich aber, dass die meisten wieder „Fuß gefasst“ hatten und sich mit ihrem Wissen und Können in den Verkehrswissenschaften in entsprechende Aufgabengebiete einbringen konnten. Bei

dieser Gelegenheit war es für uns alle sehr interessant von Herrn Prof. Dr. König zu hören, wie sich das wissenschaftliche Fundament des Eisenbahnbetriebes bewährt hat, wie es weiterentwickelt wurde und welche Arbeitsrichtungen jetzt verfolgt werden.

Zehn Jahre sind schon wieder ins Land gegangen, und nun soll am 27. Juni 2012 das Jubiläum „50 Jahre Diplom“ begangen werden. Die jüngsten von uns sind oder werden in diesem Jahre 74 Jahre alt. Zwölf unserer ehemaligen Mitstreiter sind bereits gestorben. Einige sind von sehr schweren Krankheiten betroffen, und sie müssen deshalb auf unser Wiedersehen verzichten. Dessen sind wir uns bewusst. Wir werden an sie alle denken, wenn wir am letzten Mittwoch im Juni vereint sind.

Wir sind froh und stolz, dass seitens der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ der Technischen Universität Dresden unser Jubiläum festlich gewürdigt wird. Herzlichen Dank!



Nun folgen die Beiträge aus unseren Reihen ehemaliger Kommilitonen, die für diese Festschrift geschrieben und übersandt worden sind:

Einige interessante Höhepunkte der kulturellen Freizeit der Studienzeit

Siegbert Friedrich, Eisenhüttenstadt am 18.11.2011

Die Studienzeit an der Hochschule für Verkehrswesen Dresden von 1957 bis 1962 konnten viele Kommilitonen in Internaten der HfV preiswert erleben. Auch ich wohnte ab 1958 im Internat „Reichenbachstraße“. Die geringe Entfernung zu den Studieneinrichtungen und die sozialen Einrichtungen der Internate gestatteten eine effektive Gestaltung der Studienzeit.

Über die Hochschule wurden Konzertanrechte in der Kongresshalle sowie an den vielseitigen Theatern vermittelt, die wir im Jahresabonnement in hoher Qualität erlebt haben.

Neben den Studienaufgaben wird abends mal eine gastronomische Einrichtung besucht. So konnten wir die Mitropa-Wartesaale des Hauptbahnhofs Dresden in 10 Minuten erreichen, die noch Gaststättenbetrieb hatten mit preiswerten Speisen und Getränken.

Der obere Wartesaal „Pirna“ (II. Klasse) wurde das beliebte Besuchsziel.

Häufig waren Hausmachersülze mit Bratkartoffeln und Remouladensoße für 1,20 Mark ein lukullischer Genuss mit Radeberger Pilsner (0.56 M / 0,3 l).

Ein solcher Höhepunkt war im November 1959, als kurz vor Mitternacht unsere Kellnerin Hilde eine Flasche „Staropramen“-Bier aus dem „Vindobona“ (Berlin – Prag – Wien) uns in Sektgläsern servierte. Abends spielten im Saal „Pirna“ häufig drei ältere Herren Unterhaltungsmusik. Am 29. November 1960 feierten wir Eberhard Brückners Vaterschaft des Sohnes Bernd. Gegen 22 Uhr „sickerte“ unsere Freude durch, und die Kapelle spielte „Schlafe, mein Prinzchen, schlaf“!

Solche schönen Stunden stärkten unsere Studienmoral.

Ein Dankeschön für Siegbert – von ihm kam der erste Beitrag

Mein Freund Siegbert war der erste, der seinen Beitrag zur Festschrift übersandt hat. Dafür danke ich ihm sehr. Wie Ihr wisst, sind Siegbert und ich seit langem freundschaftlich verbunden.

Am 3. September 1956 haben Siegbert und ich uns zum ersten Mal gesehen und kennengelernt! Er und Helmut Staats kamen aus Wegeleben, ich war aus Neinstedt angereist zum Bahnhof Halberstadt. Wir standen bei Kaderleiter Boldt – in der DDR-Zeit war das die Dienstbezeichnung für den Personalchef – im Zimmer und wurden Rangierer.

Damals waren wir beide 18 Jahre alt, Helmut wurde es erst zwei Monate später. Und wie haben wir uns gefühlt! Auf dem besten Wege zu einem Studium!!! An einer Hochschule!!! Für uns, die wir alle drei aus wirklich sehr einfachen Verhältnissen kamen, war das eine sagenhafte Aussicht.

Und dann ging es ein Jahr später los mit dem Studieren. Diese fünf Studienjahre hindurch lebten, wohnten und studierten wir miteinander.

Ein Ereignis hat uns dann stark verbunden: Am 15. Mai 1960 bei der Rückfahrt von Wegeleben nach Dresden saß Siegbert in dem Eilzug, der unmittelbar vor dem Leipziger Hauptbahnhof verunglückte. (Ich hätte auch in diesem Zug gesessen, wenn nicht Annegret gewesen wäre, die mich gebeten hatte, erst am nächsten Morgen aus Mestlin nach Dresden zurückzufahren.) Dass Siegbert diesen Unfall überlebt und auch die Unfallfolgen so schnell überwunden hat, ist aus heutiger Sicht wie ein Wunder! Und ich kann es wohl beurteilen, dass er wieder im Vollbesitz seiner Kräfte war, denn wir haben – von dem hochgeschätzten Eberhard Vogel betreut – gemeinsam die Diplomarbeit geschrieben, die wir erfolgreich zum guten Ende brachten.

Mit unserer unterschiedlichen persönlichen Veranlagung ist diese Verbindung wohl am besten zu erklären. Siegbert war stets der gewissenhafte Arbeiter, der alles zielstrebig erledigen wollte und der sich selbst ein hohes Arbeitspensum auferlegt hat. Er ließ sich nicht ablenken, und hat Aufgabe für Aufgabe „durchgezogen“. Mein wesentlich lebhafteres Temperament war da etwas schwerer zu bändigen. Vom Grunde her wollte ich natürlich auch immer der fleißige Student sein und bin es im Wesentlichen wohl auch gewesen. Aber ich habe mich öfter mal mit anderen Dingen beschäftigt, habe Bücher gelesen, die keine Fachbücher waren, und so weiter. Siegbert hat dann mit seiner beharrlichen Art gewirkt nach dem Motto: Erst die Arbeit, dann 's Vergnügen. Um mich bei der Stange zu halten, wenn ich mal abends keine Lust mehr hatte und schon ins Bett gehen wollte, da hatte er sogar eine Schachtel Zigaretten Marke CASINO in seinem Schrank: „Komm', Rauch' noch eine, wir machen diese oder jene Sache noch fertig.“ (Ich schäme mich heute dafür, denn seit 1964 bin ich Nichtraucher. Aber damals als Student habe ich richtig gequalmt.) Ja, so war's! Das heißt aber nicht, dass er ein Streber gewesen ist, denn die schönen Dinge des Lebens – insbesondere dann, wenn sie weiblich waren – haben uns gleichermaßen erfreut. Glücklicherweise kamen wir uns gegenseitig nie ins Gehege bei der Besichtigung der schönen Frauen, denn meine Länge schloss von vornherein aus, mich für Mädels in Siegberts Größe zu interessieren.

Siegbert war Zeuge meiner Qualen, als wir während des Ernteeinsatzes im Oktober 1958 in Mestlin in der [LPG](#)-Küche die jungen Lehrerinnen sahen und mir Annegret so gut gefiel. Wie könnte man nur an sie herankommen??? Zum Komsomolzentreffen am letzten Tag war es

dann soweit. Oft bis tief in die Nacht hinein musste sich Siegbert in den folgenden Wochen meine Überlegungen anhören und mit mir das Für und Wider einer solchen Fernbeziehung erörtern. Denn es stand für mich fest: Annegret, das ist SIE fürs Leben!

Mehr als 55 Jahre besteht unsere Freundschaft, und sie möge noch lange weiterbestehen. Das wünscht sich bei dieser Gelegenheit, lieber Siegbert,

Dein Freund Eberhard

Ist denn kein Stuhl da für meine Hulda?

Walter Schulz

Ist denn kein Stuhl da, Stuhl da;
für meine Hulda, Hulda?
Seht euch mal alle um,
es wär' doch gar zu dumm,
wenn hier kein Stuhl da
für meine Hulda.

Berliner Gassenhauer

Aber natürlich ist noch einer da; mehr noch! Im Folgenden wird versucht, eine (späte) Hommage an eine original Dresdner Zimmerwirtin nieder zu schreiben.



14) Hulda W., Sammlung
Walter Schulz

In der "Union" fand sich ein Inserat, dass in Coschütz ein Zimmer für einen Studenten zu vermieten sei.

Dann stand ich ihr gegenüber. Sie: freundlich, weißhaarig, mollig, einfach gekleidet, in den Sechzigern und mit dem schönsten Dresdner Dialekt ausgestattet. Der beste Raum der 3-Zimmer-Wohnung stand zur Vermietung. Die Fenster gingen nach Süden und Westen, die 4 Wände waren hellgrün getüncht und die Dielen braun lackiert mit unzähligen alten und frischen Löchern des Holzwurmes verziert. Die Möbel waren mehr als einfach. Für die Körperpflege standen eine große Porzellanschüssel und ein irdener 5-Liter-Krug, mit kaltem Wasser gefüllt, zur Verfügung. An der Innenwand befand sich ein großer brauner Kachelofen.

Die Miete betrug 11 % des Grundstipendiums, aber Hulda W. brachte viele gute menschliche Eigenschaften mit:

- * Jeden Morgen erinnerte mich ihr Klopfen an der Tür und ihre Stimme: "Herr Schulz, aufstehen!" an meine Tagespflichten.
- * eine Viertelstunde später brachte sie dampfenden Tee (ein Aufguss aus von ihr gesammelten und getrockneten Huflattichblüten) sowie heißes Wasser für die Morgentoilette.
- * Beim nachmittäglichen Heimkommen fand ich in der kalten Jahreszeit stets einen gut geheizten Kachelofen vor, der eine heimelige Wärme verbreitete.
- * Regelmäßig war das Bett gemacht und der Zimmerboden gewischt.
- * Als Ausgleich für die entwaffnende Einfachheit des Zimmers übernahm sie kostenlos die Reinigung meiner Schmutzwäsche.

Dabei hatte sie das Schicksal arg gebeutelt: Ihr Mann war im Krieg geblieben. Sie selbst wurde beim Luftangriff am 13. Februar 1945 in ihrer Wohnung in der Ostra-Allee ausgebombt und stand völlig auf sich allein gestellt und mittellos da. Voller innerer Bewegung sprach sie von dem unendlichen Leid, das viele Dresdner in diesen Februartagen

durch die Bombardierung erfahren. Sie sprach von den Leichenbergen, die sich auf dem Altmarkt türmten, vom Verwesungsgeruch und dem späteren Brandgeruch, der das Stadtzentrum überlagerte.

Aber sich konnte sich auch an Angenehmes erinnern. So z. B. an den Besuch eines deutschen Prinzen, den sie mit Hofknicks und der Anrede "Königliche Hoheit" begrüßen durfte.

Irgendwelche Damenbesuche, die mir geglont hätten, verbat sie sich von Anfang an: "Nur wenn Sie meinen, es ist die einzig richtige Frau für Sie, dann habe ich nichts dagegen. Allerdings müssen Sie auf dem kleinen Sofa in der Küche schlafen!" Hulda W. hat sich Jahre später bei ihrem Besuch in meiner Heimatstadt davon überzeugen können, dass ich die Richtige gefunden hatte.

So lebt Hulda W. in meiner Erinnerung fort als eine zutiefst mütterliche, einfache Frau, die sich vor keiner Arbeit scheute und mit erfrischendem Sächsisch manche Gesprächssituation entschärfte. Und wenn sie heute von oben uns zuschauen könnte, würde sie diese kleine Hommage mit einer abwehrenden Geste, aber mit einem fröhlichen Lächeln vielleicht als wohlverdient empfinden.

Zwischen Bockwurst und Kompott – Das Mensaessen

Werner Schütt

Für viele von uns, die wir im September 1957 an der HfV begannen, war es doch wohl eine ganz schöne Umstellung. Zum ersten Mal weg von Mutters Kochkünsten und dem ungewohnten Mensaessen ausgeliefert. Und für viele sollte es auch ein Berufsleben lang weitgehend so bleiben. Nach dem Mensaessen kam die Betriebsküche, oft bis zur Rente. Und wer Glück hatte, bekam zum ersten Mal regelmäßig ein Essen nach seinen Vorstellungen vorgesetzt oder lernte es sich selbst nach seinem Geschmack zu kochen.

Dabei war das Essen oft gar nicht schlecht. Meist war es schmackhaft, unvergleichlich billig sowieso, und für Vitamine und ausgeglichene Ernährung hatten die meisten von uns damals keinen Sensor.



15) Die Mensa der HfV an der Reichenbachstraße, Sammlung Brückner

Die ersten Jahre war der zentrale Mittagessenspunkt die Mensa im Keller der Hettnerstraße, dunkel und unfreundlich und immer eine lange Schlange. Es gab ein Standardgericht und ich war ständig fürchterlich hungrig. Ich hätte alles unbesehen verschlungen. Einen Winter lang gab es als Nachtisch jeden Tag Kürbiskompott, süß, sauer. Nie im Leben vorher oder gar danach habe ich so viel Kürbiskompott gegessen.

Für zwischendurch gab es in der Mensa Bockwurst. Die kostete damals 50 Pfennig, schmeckte gut und man bekam sie auf Lebensmittelkarten. Ich habe oft und gern die Wurst

gegessen, denn mit Lebensmittelkarten konnte man nicht allzu viel anfangen. Wir kochten ja nicht selbst.

Gaststätten, in denen man sonntags auf Marken in Dresden essen konnte, gab es nur wenige. Eine war am Postplatz, eine zweite in der damaligen Otto-Buchwitz-Straße. Sie waren sehr begehrt, und regelmäßig standen lange Schlangen davor. [HO-Gaststätten](#) waren damals für uns oft zu teuer. Eine Alternative war die Pferdefleischkneipe in der Neustadt. Sie hieß wohl „Goldenes Hufeisen“.

Nach mehrjähriger Bauzeit wurde dann endlich im Jahre 1960 das neue Mensagebäude an der Reichenbachstraße eingeweiht. Von da an gab es einen regen Essenstourismus von der Hettnerstraße und dem Seminargebäude zur Mensa und zurück. Es gab ein schmackhaftes Einweihungsmenü und vor allem zwei Essenssäle mit unterschiedlichen Essen. Die Schlangen hielten sich in Grenzen und das Essen hat mir fast immer geschmeckt. Das Gebäude hatte vier Etagen. Mit zwei Sälen für die Studenten in der Mitte, ganz oben die Professorenmensa und unten in dem Raum war ich eigentlich nur, wenn Ollenhauer zum Fasching dort seine Vorstellungen gab.

Und da wären wir schon bei der zweiten Nutzungsmöglichkeit des Gebäudes. Endlich gab es Säle, in denen auch gefeiert wurde. Ich habe am Rosenmontag 1962 morgens meine Diplomarbeit abgegeben und natürlich keine Zeit gehabt, Karten für den Fasching zu besorgen und bin an dem Abend über ein Toilettenfenster eingestiegen. Und eine weitere Attraktion war der Paternoster, mit dem wir anfangs begeistert unsere Runden drehten.

Obwohl das Essen billig war, hatten doch einige der Kommilitonen am Monatsende kein Geld mehr für Essenmarken und lebten vom Nachschlag mit dem Teller eines Freundes. Oft bin ich erst kurz vor Schließzeit in die Mensa gegangen. Wenn man Glück hatte, standen dann ganze Tablettis voller Pudding oder Kompott da, bei denen man sich großzügig bedienen konnte.

Alles in allem habe ich nicht gemerkt, dass mir das Mensaessen etwa geschadet hätte. Ich habe später Schlimmeres erlebt.

E-Mail aus Hellersdorf

Betreff: Treffen "50 Jahre Diplom"

Von: HPogantke@...

An: EBrueckner@...

Datum: 04. Oct. 2011, 14:41

Hallo, Eberhard,

Vielen Dank für Deinen Brief mit der Einladung zum 50. Diplom. Deine Vorschläge finden wir (meine Lebensgefährtin und ich) sehr durchdacht und praktikabel. Deshalb haben wir uns entschlossen, zu kommen (also 2 Teilnehmer).

Mit freundlichen Grüßen verbleibt
Helmut aus Hellersdorf



16) aus Sammlung Helmut Pogantke

Erlebnisse einer Studentin

Christine Müller

Zu Beginn unseres Studiums waren wir über 80 Studenten und nur 3 Studentinnen in unserer Fachrichtung Eisenbahnbetrieb. So fielen wir immer auf. Zur Vorlesung Höhere Mathematik bei Herrn Prof. Miller um 9 Uhr kamen wir fast immer zu spät, weil wir früh im damaligen Sachsenbad Sportunterricht/Schwimmen hatten und erst noch mit der Straßenbahn von Dresden-Mickten in die Südvorstadt fahren mussten. Da saßen wir im Audimax bei der Vorlesung vor dem gesamten ersten Studienjahr mit allen technischen Fachrichtungen dann ganz hinten.

Ich wohnte im Internat Reichenbachstraße, das aus normalen 4-Zimmer-Wohnungen mit Küche, Bad mit Toilette und Balkon bestand. Mit meinen beiden Mitstudentinnen bewohnte ich ein 4-Bett-Zimmer mit 2 Doppelstockbetten, in einem weiteren größeren Zimmer lebten 4 Studentinnen der ingenieurökonomischen Fachrichtung und in den zwei weiteren kleineren Zimmern wohnten 2 Studentinnen bzw. eine Studentin höherer Studienjahre, also insgesamt **10** Studentinnen in einer Wohnung mit **einer** Toilette. Da wir nicht alle einen Wohnungsschlüssel hatten, hängten wir diesen innen hinter unseren Briefkastenschlitz an einen Nagel und "angelten" diesen dann heraus. Das kriegte auch der damalige Hausmeister mit und stand dann plötzlich in der Wohnung. Das bekam ihm gar nicht gut ...

Für die Internatsbewohner galt, dass sie im Sommer nicht im Internat sein konnten. Da ich im Sommer jedoch in Dresden jobben wollte (als Reiseleiterin), suchte ich mir ein Zimmer in Dresden. Das war gar nicht so einfach. Die meisten Vermieterinnen, verwitwete ältere Damen, wollten nur junge Männer; die Frauen waren ihnen nicht so genehm. So erhielt ich eine ganze Menge Absagen. Dann klappte es doch und ich wohnte bei einer älteren Dame, in deren Wohnung auch ein älterer Herr wohnte. Er erzählte aus seinem Leben, dass er unter anderem der Bediener von Herrn Molotow war. Die Kommilitonen, die mit mir meinen 20. Geburtstag gefeiert haben, werden sich gewiss noch an ihn erinnern, denn sie nannten ihn daraufhin "Molotowbediener". Durch Zufall konnte ich das Zimmer tauschen in der gleichen Straße, weil die neue Wirtin, die lange Zeit immer bei ihrer Tochter in Radebeul und später Greifswald weilte, eine Studentin suchte. Das war eine liebe ältere verwitwete Dame, bei der ich bis zum Studienende (und darüber hinaus) wohnte. In der gleichen Wohnung wohnte auch eine weitere Studentin der HfV.

Gleich nach Beginn des Studiums ging es zum Ernteeinsatz nach Niederlommatsch, Ortsteil Barmenitz. Die Mädels schliefen auf einer Strohschütte im künftigen Frisiersalon des neuen Kulturhauses, die Jungen wie die Heringe in einer kleinen Dachkammer, in die es reinregnete. Gleich zur Begrüßung sagte uns der LPG-Vorsitzende: Wir haben den Plan nicht erfüllt, deshalb gibt es keine Butter, sondern nur Margarine und Blut- und Leberwurst. Wir haben trotzdem bei der Rübenenernte geholfen.

Während einer Vorlesung bei Herrn Dietze im Hörsaal H6:

Ich saß etwa in der Mitte des Gestühls und konnte rechts neben mir sehen, wie Sig Baumann mitten im Schreiben einschlief und sein Kopf nach unten fiel. Das bewirkte bei mir eine solche Heiterkeit, dass ich lachen musste und Herr Dr. Dietze das Lachen auf sich bezog. Er war da sehr sensibel. Mit Charme konnte ich eine Ausweisung aus dem Hörsaal verhindern.

Während einer Prüfung im Mai 1960 erhielt ich die Nachricht, als Ersatz für Siegbert Friedrich, der durch einen Unfall bei der DR verletzt war, an dem Austauschpraktikum in der [ČSSR](#) teilnehmen zu können. In den 3 Wochen lernten wir die ČSSR kennen (siehe auch Bericht von Eberhard Brückner). Für mich als Studentin musste oft eine separate Unterkunft

gefunden werden. Aber in Budweis wohnten wir alle in einem Eisenbahnwagen. Als bei der Besichtigung der Brauerei in Budweis einige Kommilitonen das 14-gradige Bier zu gut geschmeckt hatte, brauchten sie eine Führung (also mich), um zum Quartier im Eisenbahnwagen zu gelangen.

Durch meine Reiseleitertätigkeit begleitete ich eine Gruppe vom Stahl- und Walzwerk Komotau 14 Tage durch die DDR und an die Ostsee. Mit ihnen war ich auch danach freundschaftlich verbunden. Während meines Praktikums in der ČSSR luden sie mich nach Komotau ein, holten mich von Prag aus mit dem Auto ab und abends trafen wir uns alle beim gemütlichen Beisammensein. Ich genoss deren Gastfreundschaft, war ich doch auch im komfortablen Gästehaus des ehemaligen Mannesmann-Konzerns untergebracht. Diese Einladung hatte jedoch auch eine Kehrseite: Als bei der Abschiedsveranstaltung des Austauschpraktikums in Prag der Rektor mich als einzige Studentin besonders begrüßen wollte, war ich nicht da. Peinlich. Ich hatte aber die Genehmigung für die Fahrt nach Komotau bei unserem Praktikumsverantwortlichen eingeholt.

Die Wende

Auszug aus dem Buch "Alles im Leben hat seinen Preis" von Siegfried Schaller, nora Verlag Berlin 2011

Die Deutsche Reichsbahn geriet immer mehr unter den Einfluss der Bundesbahn. So lud uns die Deutsche Eisenbahn Consulting ([DEC](#)) im April 1990 zu einem Gedankenaustausch über die zukünftige Zusammenarbeit nach Frankfurt ein. Vom 17. bis zum 19. April waren wir, Dr. Witt und ich von Transport Consult International Berlin ([TCIB](#)), zu fachlichen Gesprächen bei zwei der drei Geschäftsführer, bei Herrn Scheller und Herrn Ziller, zu Gast. Herr Möller, Geschäftsführer sowie Sprecher der DEC, lud uns zu einem Arbeitsessen am späten Nachmittag ein, an dem fast alle leitenden Mitarbeiter der DEC teilnahmen. Herr Scheller und später auch Herr Dr. Lehnert, der Leiter des Bereiches Transport und Traffic, machten jedoch keine konkreten Vorschläge für eine Zusammenarbeit mit TCIB. Meine Information, dass wir bereits mit Haas Consult und BUNG Kooperationsgespräche führen, konnte sie auch nicht zu einer positiven Aussage bewegen. Eigentlich wollten sie nur bewährte Fachkräfte von uns und der DR übernehmen, die wir ihnen vermitteln sollten. Erst im Juni 1990 erfolgte die Gründung der Zweigniederlassung der DEC in Berlin. Aus Anlass der offiziellen Eintragung in das Firmenregister lud mich Herr Dr. Lehnert, der neu bestellte Niederlassungsleiter, zu einer Präsentationsveranstaltung in seine neuen Berliner Geschäftsräume und abschließendem "Gemütlichen Abend mit Berliner Buffet" im Technik-Museum in der Trebbiner Straße ein. In den Gesprächen erklärte ich, dass wir gern Aufträge in Kooperation oder auch eigenverantwortlich übernehmen würden, aber Mitarbeiter ausleihen werden wir nicht. Entweder DEC kooperiert mit uns bzw. übernimmt uns ganz zu gleichberechtigten Bedingungen (Westgehalt) oder wir werden ihr Konkurrent.

Herr Haas gab mir bereits im Mai des Jahres 1990 bei einem Gespräch im Palasthotel in Berlin sein Wort, mich sofort ohne Probezeit einzustellen. Nach der Währungsunion hatte er mir noch angeboten, die Gründung eines eigenen Ingenieurbüros als Teilhaber zu unterstützen. Aber ich hätte als neue Ostfirma überhaupt keinen Fuß auf die Erde gekriegt und sicher keinen einzigen Auftrag vom Senat bekommen. Dafür kannte ich die doch nicht ganz so "Freie Marktwirtschaft" schon viel zu gut. Meine noch nicht verbindliche Zusage zum Einstieg bei Haas enthielt die Bitte, dass ich erst mein 40-jähriges Dienstjubiläum bei der Deutschen Reichsbahn am 31. August begehen möchte, was auch akzeptiert wurde. Gleichlaufend verhandelte ich mit dem Prokuristen der Firma Wisseroth, mit der wir vor allem Vermessungsarbeiten für den Senat ausführten, über einen Kooperationsvertrag, der uns zumindest das Weiterbestehen in den nächsten Jahren garantieren sollte. Die besten und erfolgreichsten Bedingungen für eine Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren hatte

ich eigentlich mit BUNG, der Consultingfirma aus Heidelberg. Mit ihr zusammen hatten wir vom TCIB den Umbau des Bahnhofs Zoologischer Garten geplant. Zum Abschluss dieser Aufgabe hatte mich der dortige Geschäftsführer, Herr Löhn, für ein paar Tage nach Heidelberg zur abschließenden gemeinsamen Bearbeitung des Projektes eingeladen. Die Reise wurde aber vom [MfV](#) nicht genehmigt. Auf der Weihnachtskarte vom Dezember 1988, diese zeigt eine wunderschöne Aufnahme "Heidelberg – Philosophenweg bei Nacht" betitelt, bedankte sich Herr Dr. Keuser, der damalige Projektleiter von BUNG, noch einmal für die gute Zusammenarbeit bei obengenanntem Vorhaben. Die Niederlassung von BUNG in Westberlin war die am solidesten auf den Anlagen der DR arbeitende aller West-Consultingfirmen und auch gut mit Planungsingenieuren besetzt. Das konnte für uns so weiterlaufen. Daher hatte ich auch keine Aktivitäten über eine evtl. Intensivierung eingeleitet. Jedoch Herr Bung wollte gern eine perspektivisch geregelte Kooperation, kam persönlich nach Berlin und lud mich zu einem Gespräch in sein Hotel ein. Es war bereits Mitte August, ein Einstieg bei Haas Consult mit der Unterzeichnung des Anstellungsvertrages als Niederlassungsleiter für Berlin stand unmittelbar bevor. Am Ende des Gesprächs bot er mir eine sofortige Anstellung in seiner Firma an. Das war aber das, was ich am meisten fürchtete, als Ossi, ohne meine eingefuchste Truppe eine Planungsabteilung mit ausschließlich West-Mitarbeitern zu führen. Die hätten mich glatt "verhungern" lassen können, was Dr. Hofmann, der erst später die Zeichen der Zeit erkannt hatte, dort auch fast passiert wäre. Ich habe abgelehnt. Als Einzelperson hätten auch einige meiner Mitarbeiter sofort zu privaten Ingenieurbüros wechseln können. Doch wir besaßen einen großen Vorteil, den ich nicht verspielen wollte. Wir verfügten in einer, wenn auch kleinen Einheit, über alle Gewerke der Eisenbahnplanung. Das hatten nur noch das [EVDR](#) und die DEC! Außer Herrn Haas hatte jedoch kein Geschäftsführer eines privaten Ingenieurbüros den Mut, die komplexe Eisenbahnplanung anzugehen.

Mit dem Erhalt der Urkunde für 40 Jahre treue Dienste bei der Deutschen Reichsbahn und der damit verbundenen Beförderung zum Reichsbahn-Direktor habe ich schweren Herzens meine Kündigung Dr. Witt übergeben. Zwei Wochen zuvor hatte ich die Funktion eines der zwei künftigen Geschäftsführer des TCIB zu Ostgehalt abgelehnt. Nach einem Monat Kündigungsfrist schied ich am 30. September 1990 aus dem Dienst der Deutschen Reichsbahn aus. Obwohl ich mit nur 70 % des für einen Niederlassungsleiter bei Haas Consult gezahlten Bruttogehaltes eingestellt worden bin, hatte mein bisheriges Gehalt im TCIB nur ein Drittel davon betragen, bei gleicher Aufgabe und Funktion. So preiswert waren in der DDR die Ingenieure! Mit Bekanntwerden meiner Kündigung erhielt ich einen Anruf vom Büro des Verkehrsministers Horst Gibtner, meinem ehemaligen Studienkollegen und Mitstreiter für die Durchsetzung von Zentralstellwerksprojekten der Deutschen Reichsbahn, mit der Bitte um Aufklärung für die Gründe meines Weggangs. Ich hätte doch als Geschäftsführer von TCIB bei der DR eine gute Perspektive. Meine Gedanken waren dabei, dass ich jeden Monat, den ich länger bei der DR mit diesem Gehalt bleibe, einen mittleren Gebrauchtwagen, so waren damals in Westberlin die Preise dafür, verschenke und mein Wartburg fällt bald auseinander. Auch Herr Ziller von DEC ließ es sich nicht nehmen, mich noch einmal anzurufen mit dem Ziel, mich evtl. umzustimmen. Meine Frage nach dem Gehalt musste er aber ausweichend beantworten. Er gratulierte abschließend noch Herrn Haas zum preiswerten Einkauf einer kompletten und eingespielten Niederlassung.

Von einem Tag auf den anderen war ich vom Projektsteuerer der DR für den S-Bahn-Lückenschluss Lichtenrade-Blankenfelde nunmehr als Leiter der Niederlassung Haas Consult in Berlin verantwortlich für die Planung dieses Vorhabens im Auftrag des Senats geworden. Ich hatte den Eindruck, dass der Auftraggeber SenBauWohn auf unsere Eisenbahnfachkenntnisse baute. Immerhin arbeitete ich schon seit über fünfzehn Jahren für den Senat und war damit kein unbeschriebenes Blatt für ihn. Wir erhielten darüber hinaus den Auftrag, die Untersuchungen zum künftigen Nord-Süd-Fernbahntunnel mit dem neuen

Hauptbahnhof zu führen. Unsere Aufgabe war es, die erforderliche Infrastruktur für den Knoten Berlin zu ermitteln sowie gleichzeitig die betriebliche Durchführbarkeit und Notwendigkeit nachzuweisen. Dabei waren neben den Tunnelvarianten auch der viergleisige Ausbau des Innenringes anstelle des Nord-Süd-Tunnels und noch viele andere Forderungen für Varianten, vor allem von selbsternannten "Verkehrsfachleuten", zu untersuchen. Juni 1992 lieferten wir dazu die "Eisenbahnkonzeption Berlin, Untersuchungen zur Gestaltung des Eisenbahnknotens Berlin" termingemäß aus. Sie war die Grundlage für den neuen Bundesverkehrswegeplan 1992, der jeweils für den Zeitraum von zehn Jahren erstellt wird. Mit unserer Aufgabenpalette für die Deutsche Bahn bundesweit, vom Bahnhof Singen am Bodensee ganz im Süden, bis nach Bremerhaven und der dortigen Hafenbahn, das Großvorhaben Hannover – Berlin sowie im gesamten Streckenbereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn, haben wir auch nach der Wende sehr eindrucksvoll den Nachweis unserer Kompetenz in der Komplexen Eisenbahnplanung erbracht.

Eine für mich außerordentlich bedeutsame Veränderung in meinem Berufsleben

Peter Schilling

Im Nahverkehrsbetrieb meiner Heimatstadt Chemnitz bin ich zu DDR-Zeiten kontinuierlich über 20 Jahre lang als Abteilungsleiter auf dem Gebiet der Verkehrstechnologie tätig gewesen, wobei der quantitative Schwerpunkt der recht vielfältigen Arbeitsaufgaben im Bereich der Fahr- und Dienstplanung für Straßenbahn und Omnibus lag.

Ab 1985 war ich dann nach einer erfolgten Strukturveränderung in der Hierarchie der Verkehrsabteilung, die eindeutig politisch motiviert war, bei personengebunden unverändert gebliebenen Gehalts- und Urlaubsansprüchen nur noch als Gruppenleiter für das Fahr- und Dienstplanwesen zuständig. Dort bin ich dann wegen letztlich für mich untragbar gewordenen Arbeitsbedingungen und Zerwürfnissen mit meinem Fachdirektor auf eigenen Wunsch 1989 ausgeschieden und habe von da an rund eineinhalb Jahre nur als Straßenbahnfahrer im 2-Schicht-System gearbeitet und mich dabei ganz wohl gefühlt. Ich war ja schon in den ganzen vorangegangenen Dienstjahren neben meiner eigentlichen Tätigkeit auf Überstundenbasis als Straßenbahnfahrer, Einsatzleiter im größten Straßenbahnhof und Dispatcher in der Betriebsleitstelle tätig gewesen. Ich hatte als Fahrer nur noch Verantwortung für meine eigene Tätigkeit zu tragen und erzielte bei kürzerer Wochenarbeitszeit und 5 Tagen mehr Jahresurlaub sogar einen höheren monatlichen Nettolohn als zuvor im Fahr- und Dienstplanbüro.

Während dieser Zeit als ständiger Straßenbahnfahrer erfolgte die Umwandlung und Neustrukturierung des früheren [VEB](#) Nahverkehr Karl-Marx-Stadt in die Chemnitzer Verkehrsaktiengesellschaft und ich wurde dann 1991 nach vorangegangener Stellenausschreibung und meiner entsprechenden Bewerbung als Abteilungsleiter Straßenbahnfahrdienst eingesetzt. Die Betrauung mit dieser Funktion wäre mir zu DDR-Zeiten nie zuteil geworden. Ich war ja kein Genosse.

Diese interessante, sehr abwechslungsreiche und gut bezahlte Tätigkeit, die den Höhepunkt in meinem Berufsleben darstellte, habe ich mit Freude und erhaltener Anerkennung noch rund 5 Jahre ausgeübt, leider eben nur für diese relativ kurze Zeit, denn 1996 wurde die Leitungsstruktur des Unternehmens erheblich eingeschränkt und ich musste mit einigen anderen Leuten meiner Altersgruppe unter wirklich guten Konditionen in den Vorruhestand gehen. Diese letzte Etappe meiner Berufstätigkeit wird mir immer in guter Erinnerung bleiben.

Besuch des Bundespräsidenten

Wolfgang Zaffke

In der DDR wurden Staatsfahrten lange und sehr gründlich vorbereitet und unter strengen Sicherheitsbedingungen durchgeführt. So musste ausgesuchtes Personal, welches am Tag der Staatsfahrt Dienst haben sollte, vorher von den Sicherheitsorganen überprüft und bestätigt werden. Für die Fahrt gab es besondere Weisungen für die Sicherheit des Fahrweges, wie z. B. Weichenschlösser, manuelle Überwachung vor Ort usw. Ganze Bahnsteige wurden abgesperrt.

Daher war mein Erstaunen besonders groß, als unmittelbar nach der Wende morgens von der Vorsteherin des Bahnhofs Binz eine telefonische Anfrage kam, wer vom Direktionsbereich Greifswald zum Empfang des Bundespräsidenten Richard von Weizsäcker kommen würde. Dieser solle von Binz Ost bis Baabe mit dem "Rasenden Roland" fahren. Da bei mir bis zu diesem Anruf von einer derartigen Fahrt nichts bekannt war, rief ich beim Präsidenten der Reichsbahndirektion Schwerin an. (Greifswald war zu diesem Zeitpunkt schon Direktionsbereich Greifswald, [Rbd](#) Schwerin. Präsident war damals der frühere Personalchef der Direktion Köln.) Auch ihm war von einer derartigen Fahrt nichts bekannt und meinte, dass wir da nichts zu unternehmen brauchten.



17) vorn links: Wolfgang Zaffke, vorn rechts: Bundespräsident Richard von Weizsäcker, Aufnahme: Bildstelle der Deutschen Reichsbahn

Kurze Zeit später rief er wieder an und fragte mich, ob ich denn Zeit habe, denn inzwischen habe sich die Landesregierung gemeldet und die Fahrt bestätigt. Ich solle man doch "vorbeifahren". In Binz angekommen, stand schon der Sonderzug bereit. Keine Absperrungen, keine sonst gewohnte Sicherung von Gleis und Zug. Zwei langbemäntelte Männer mit Funkgeräten gaben sich als Verantwortliche für die Fahrt aus und sagten

mir, dass der Bundespräsident eine halbe Stunde Verspätung habe; er sollte mit dem Schiff in Binz ankommen.

Daraufhin haben wir den zurückgehaltenen Reisezug nach Göhren abfahren lassen. Kaum hatte dieser Zug den Bahnhof verlassen, kam ein grauhaariger Herr mit großem Gefolge – fast die ganze Regierung von Mecklenburg-Vorpommern – zum Erstaunen der Sprechfunkträger auf den Bahnsteig. Mir blieb nichts anderes übrig, als den Bundespräsidenten zu begrüßen und ihm mitzuteilen, dass sich seine Weiterfahrt um etwa 20 Minuten verzögern würde. Er nahm es gelassen.

Die weitere Fahrt verlief dann störungsfrei. In Baabe kletterte er noch auf die Lok – und fiel beim Absteigen einem Reporter in die Arme!

Der Bundespräsident Richard von Weizsäcker bedankte sich für die Fahrt über die schöne Insel Rügen und verabschiedete sich.

Zurückblickend auf diesen Ausflug ist mir klar, dass eine solche Fahrt heute so unkompliziert nicht mehr möglich wäre – denn Sicherheit ist alles ...!!!

Wie ich meine Farbuntüchtigkeit erkannte

Helmut Staats

Ein Höhepunkt im Jahr 1956 war für mich das Schreiben der Hochschule für Verkehrswesen mit der Zulassung zum Vorpraktikum als Vorbedingung zur Aufnahme des Studiums.

So meldeten wir 3 Vorpraktikanten uns am Morgen des 3. September 1956 beim Dienstvorsteher des Bahnhofs Halberstadt und wurden als Rangierarbeiter eingestellt. Mir war bewusst, dass meine Sehschärfe den Anforderungen des Einsatzes im Betriebsdienst nicht genügte und hatte mich schon damit abgefunden, eine Brille zu tragen. Zu unserem Erstaunen wurden wir zwar sehr eindringlich über den Arbeitsschutz belehrt, erhielten aber keine Aufforderung für eine Einstellungsuntersuchung beim Bahnarzt. Sicher dachte der Bahnhof, dass die Hochschule das schon veranlasst hatte. So konnte ich das Tragen einer Sehhilfe noch einige Jahre hinauszögern.

Durch die unterlassene Einstellungsuntersuchung stellte sich auch erst beim Studium heraus, dass ich noch ein anderes Problem hatte und dadurch für den Betriebsdienst eigentlich nicht tauglich war. Bei einer Lehrveranstaltung über Arbeits- und Gesundheitsschutz gab der Dozent Tafeln in Umlauf mit dem Hinweis, jeder könne mal überprüfen, wie es denn mit der Farbtüchtigkeit bestellt ist. Ich musste feststellen, dass ich zwar die Farben Blau/Gelb, aber nicht Rot/Grün erkennen konnte. Mit der Vorahnung, dass mir das später noch von Nutzen sein könnte, notierte ich mir die Zahlen und Buchstaben, die auf diesen Tafeln zu erkennen waren.

Nach Aufnahme der praktischen Tätigkeit auf dem Bahnhof Großkorbetha war eine der ersten Maßnahmen der Besuch beim Bahnarzt. Da in meiner Akte natürlich keine Unterlagen einer Einstellungsuntersuchung vorhanden waren, wurde auch meine Farbtüchtigkeit geprüft. Zum Glück war die Untersuchung sehr oberflächlich, ich konnte die richtigen Zeichen vortragen und meinem Einsatz als Brigadeführer und Dienstvorsteher stand nichts im Wege.

Viele Jahre später, ich war inzwischen in der Oberdispatcherleitung Halle im Innendienst eingesetzt, war eine Wiederholungsuntersuchung fällig. Dabei ließen sich meine Probleme mit der Farbtüchtigkeit nicht mehr verbergen. Der Bahnarzt wunderte sich darüber, denn eine Farbtüchtigkeit bleibt immer erhalten. Er überwies mich daher an die Augenklinik der Uni Halle mit dem Hinweis, dort gibt es außer Tafeln noch andere Möglichkeiten der Prüfung. Natürlich wurde auch dort mein Problem erkannt und ich erzählte, mit welcher Methode ich die Farbtüchtigkeit "nachgewiesen" hatte. Das amüsierte natürlich den Dozenten und er sagte mir, nun könne er zur Auflockerung der Vorlesung diese Story seinen Studenten vortragen. Zurück in der Dienststelle sagte ich meinem Direktionsdispatcher, dass er mich nicht länger beschäftigen könne. Er lachte nur über meinen Bericht, denn er verlange von mir, dass die Züge pünktlich fahren und die Betriebslage störungsfrei ist. Dabei wäre ihm egal, wenn ich bei den Farben mal rot und grün verwechsle.

Übrigens profitiere ich noch heute davon. Wenn es mit meiner Frau Unstimmigkeiten bei Farbzusammenstellungen gibt, kann ich die Diskussion sehr schnell mit dem Hinweis auf meine Farbblindheit beenden. Außerdem habe ich bisher weder als Fußgänger noch als Autofahrer jemals an einer Ampel rot und grün verwechselt. Wenn ich ganz selten einmal als Fußgänger noch schnell bei Rot über die Kreuzung husche, dann immer mit dem schlechten Gewissen, gegen eine Regel verstoßen zu haben.

Wie vermeintliche und tatsächliche Zufälle meinen beruflichen Werdegang beeinflusst haben

Hermann Maß

Dass handfeste Vorstellungen und auch ein gesunder Ehrgeiz meine berufliche Entwicklung mit geprägt haben, kann und will ich nicht leugnen. Aber es hat auch eine Reihe von Zufällen gegeben. Schon die Immatrikulation war ein solcher und nicht der Kleinste: Der Bahnarzt Dr. Fraaß im [Bw](#) Reichenbach verweigerte mir die bahnärztliche Untersuchung wegen einer wenn auch ausgeheilten tuberkulösen Infektion. Ohne bahnärztliches Attest in meinen Bewerbungsunterlagen wurde ich immatrikuliert! Absicht oder Versehen? Nein, Zufall!

Erst 1962 bescheinigte mir Dr. Nagel in Weimar im Hinblick auf den vorgesehenen Einsatz als Brigadeführer die volle Tauglichkeit. Es hätte ganz anders kommen können. Ade, geliebte Eisenbahn! Aber es kam noch anders. Der Präsident der Rbd Erfurt war der Auffassung, dass die Absolventen des Jahrgangs 1962 jeder Art von Schulen (vom Meister bis zum Dipl.-Ing.) bestens für den Gleisbau geeignet sind. Also wurde ich nach einer Schicht als Brigadeführer Gleisbauer auf Zeit. Danach war der Brigadeführer glücklicherweise vergessen. Vergessen war auch die Festlegung der Rbd Erfurt, dass ich nur meine Assistentenzeit im Raum Erfurt machen und danach im [Rba](#)-Bezirk Saalfeld eingesetzt werden sollte.

Die vielen [Betras](#) schrien nach Bearbeitung und so kam ich zur Abteilung Fahrplanwesen. Zum Kennenlernen des Rbd-Bezirk wurde ich zum Kultur- und Bildungszug der Politabteilung, der alle größeren Bahnhöfe des Rbd-Bezirk bereiste, abgeordnet. Ich bereute die Ausstellung zum neuen Signalsystem. Dort muss ich dem stellvertretenden Leiter der Abteilung Planung aufgefallen sein, denn nach dem Einsatz wurde ich von dort angefordert, der Anfang weiterer Zufälle:

- * Abordnung zum MfV für die redaktionelle Bearbeitung des ersten Rationalisierungsprogramms der DR, Teil Containerverkehr
- * Delegation zum Lehrgang "Mathematische Grundlagen der Programmierung des [ZRA 1](#) in Bärenstein/Erzgebirge

Auswahlkriterien in beiden Fällen waren die Nähe zum Einsatzort und mein Pendlerdasein ohnehin. Aber ich wollte auch. Leiter der Arbeitsgruppe Berlin war der ehemalige Planungsleiter der [HV Raw](#), Teilnehmer am Lehrgang in Bärenstein der Fachgruppenleiter Datenverarbeitung der [VES Raw](#). Beide kannten meine Bemühungen, im Raum Zwickau Fuß zu fassen. Ein Angebot in besagter Fachgruppe mitzuarbeiten, ließ nicht lange auf sich warten. Die Zusage, Leiter des [Bf](#) Zwickau-Schedewitz zu werden, konnte ich sausen lassen. Ich sagte zu, obwohl ich nach einem weiteren ZRA-1-Lehrgang nichts mit diesem Metier zu tun haben wollte. Meine Bedenken wurden zerstreut: "Wir fangen alle ganz von vorn an!"

Damit war ich zeitlich der vierte Datenverarbeiter im Bereich Fahrzeugausbesserung. Erster Mann, sprich Hauptfachgruppenleiter Datenverarbeitung in der VES Raw, wurde ich durch einen traurigen Zufall: Mein Vorgänger erlag einer Krebserkrankung. Erst ein Jahr zuvor war er durch meine Ablehnung dieser Leiterfunktion, mich reizte die fachliche Arbeit weit mehr, ins Amt gekommen. Dies war zugleich der letzte Zufall in meinem beruflichen Werdegang. 20 Jahre erfolgreiche Arbeit an der Spitze der Struktureinheit waren, ohne überheblich zu sein, kein Zufall, sondern intensives Engagement.

Im Wandel der Zeit

Winfried Kautz

Vom Anfang

Nachdem W. seinen Befähigungsnachweis und damit Berechtigungsschein für seine Tätigkeit in der mittleren Ebene eines großen Transportunternehmens in Empfang genommen hatte, machte er sich frohgelaunt auf den Weg in seine Heimatstadt und suchte flugs seine künftige Wirkungsstätte auf. Der Eingang zu einem festungsartigen Gebäude mit einer dunklen Fassade aus Steinquadern machte einen wenig einladenden Eindruck. In Innern wurde jedes neu ankommende junge Gesicht finster und argwöhnisch gemustert und barsch nach seinem Begehrt gefragt.

Mutig klopfte W. beim in Aussicht gestellten Arbeitgeber an und suchte um Einstellung nach. Dieser dämpfte seine Euphorie und erklärte, dass das Boot bereits übervoll wäre (diese Redewendung hörte er später noch einmal.).

Aber, guter Freund, sprach der brave Mann, es gibt Hoffnung, noch ist ein Platz frei in einer Arbeitsgruppe, die es sich zur Aufgabe gemacht habe, die Stilllegung von "unrentablen" Nebenstrecken und Kleinbahnen vorzubereiten. W.'s Solidaritätsgedanken für die betroffenen Eisenbahner und deren Familien ließen ihm vor Entsetzen die Haare zu Berge stehen. Darüber hinaus ließen eine chronische Rückgratversteifung und angeborener Starrsinn seine Tätigkeit als subalterner Mitarbeiter beim künftigen Dienstherrn als unangebracht erscheinen.

Das war nicht sein Ding! Bloß raus hier!

Durch seinen fünfjährigen Aufenthalt im Tal der Ahnungslosen war W. nicht bekannt, dass im fernen Westerland bereits alle entsprechenden Anlagen und Betriebsmittel, teilweise mit brutalen Mitteln plattgemacht wurden (Kleinbahnzüge wurden komplett in Brand gesetzt, um ein Zurück zu unterbinden.).

Nun hieß es wieder durchstarten! W. fand Arbeit in einem aufstrebenden Verkehrsunternehmen, bei dem er fast 30 Jahre eine interessante, eigenständige und schöpferische Arbeit leisten konnte. Die technischen Lieblingsfächer von W. bekamen vorrangige Bedeutung. Ein intensives Selbststudium der 3-bändigen "Bibel" – Grundlagen der [KfZ](#)-Instandsetzung sowie seine langjährige "Schraubertätigkeit" bei der [GST](#) gaben W. das erforderliche Fachwissen für seine Tätigkeit als Technologe bei der KfZ-Instandsetzung. Vor "alten Hasen" konnte er problemlos bestehen. Bald wurde er zu Höherem berufen.

Der aufhaltsame Aufstieg

Der neue Arbeitsplatz fand sich in einem historischen turmartigen Industriegebäude aus roten Hartbrandklinkern. Bar jeder Aufstiegshilfen konnte W. langsam aber stetig auf einer Erfolgsleiter nach oben klimmen. Auf einer der Sprossen zur dritten Ebene stand ein künftiger Kronprinz und wiederholte sich mit dem lauten Ruf: "Ich bin der Primus inter pares." Die Rufe des studierten Doktors verhallten bald unbeachtet in den weiten Gängen des Gebäudes für Führungskräfte. Halt, hier zeichnete sich das Ende der Fahnenstange für W. ab.

Rasch in eine freie Nische hinter der zweiten Reihe und auf das "jüngste Gerücht" warten! Ganz oben herrschte sowieso immer dicke Luft. Mit dem Hausherrn wurde Hände schüttelnd ein Burgfriede geschlossen, der bis ans Ende hielt. Eine Sammlung deftiger

Sinnsprüche aus dem Mittelalter und früher Philosophen spendeten W. Trost und Mut, wie z. B.: "Unter den Blinden ist der Einäugige König."

Schlechte Nachrichten

Aus den westlichen Ländern kamen bereits in den 70er und 80er Jahren finstere Nachrichten über den Niedergang ganzer Industrielandschaften. Auch die einst neidisch beäugte [DB](#) wurde in ihren Grundfesten erschüttert. Man hoffte, dass es uns dank der sozialistischen Rationalisierung nicht erwischt. Den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens von W. sicherten jährliche Planfortschreibungen, die durch ansehnliche Jahresendprämien für die Beschäftigten anerkannt wurden. Zur Abschöpfung der plötzlich ansteigenden Kaufkraft standen in den Kaufhäusern ausreichend Waren, u. a. Lizenzprodukte westlicher Firmen zum Kauf bereit. So fanden z. B. Schuhe der [Fa.](#) "Leisetreter" reißenden Absatz.

Das große Beben im Jahre 1989

Nach einem anstrengenden Arbeitstag beim Umbau einer Wohnung für seine Tochter sank W. in einen Tiefschlaf. Übrigens, der in Aussicht genommene Schwiegersohn mit dem vielversprechenden Namen Mario konnte bei den Ausbauarbeiten nicht mit helfen, da er schwer unter beidseitiger Linkshändigkeit litt, deshalb W.'s Erschöpfung.

Nachts schrillte das Telefon:

Mario!!

"Ich stehe auf der Mauer am Brandenburger Tor – ich will dann mal rüber!"

Verwundert legte sich W. wieder aufs Ohr: "Morgen ist auch noch ein Tag!"

Am nächsten Morgen eröffnete ein wild durcheinander redender Teil des jüngeren Führungskräftenachwuchses aufgekratzt und freudestrahlend, dass er schon in der vergangenen Nacht den "Kuhdamm" mit Trabant und Wartburg – je nach Dienststellung – rauf und runter gefahren sei.

Ein Vergleich mit den Gefahren auf stürmischer See

Das große Beben von 1989 traf die Heimat von W. plötzlich und unerwartet mit voller Wucht und führte zu großem materiellen und ideellen Verwerfungen. Durch die ausgelöste Monsterwelle kam auch das stolze Mutterschiff in große Seenot und drohte zu versinken. Das Schiff musste verlassen werden. Wurde auch hier der Kapitän ins Rettungsboot gestoßen?

W. gelang es, sich am Rettungsboot der Führungskräfte außenbords an einer Rettungsleine festzuklammern. Das Boot war mit aufrechten Demokraten überfüllt, die verzweifelt schrien: "Das Boot ist übevoll, wir sinken!"

Sie ermunterten sich gegenseitig, doch lieber über Bord zu springen, damit wenigstens einige dem Untergang entgehen. Sie gaben ihren beschwörenden Rufen durch Nackenschläge mit den Rudern Nachdruck. Vielen anderen im Wasser Treibenden gelang es, Seile zu ergreifen, mit denen sie sich gegenseitig in Sicherheit brachten. Für Nichtschwimmer gab es hier keinen Platz. W. hätte hier auch keine Chance gehabt.

Der Kapitän befand nach anfänglichem Zögern, dass auch W. für die neuen Herausforderungen nützlich sein könnte und zog ihn mit ins Boot. Der große Rest der Mannschaft wurde ans rettende Ufer gespült und strandete hier. Er wurde von hilfreichen Mitarbeitern des Arbeitsamtes in Empfang genommen.

Der Kampf ums Überleben

Nachdem sich die Wogen wieder einigermaßen geglättet hatten, gingen erfahrene und praxisverbundene "Fahrersleute" an Bord und schinderten Tag und Nacht. Sie brachten das Mutterschiff einigermaßen wieder auf Kurs. Man schrieb wieder schwarze Nullen und die Schiffskasse füllte sich wieder.

Diese Kunde verbreitete sich scheinbar rasch, denn plötzlich und unerwartet kam Hilfe aus der großen Stadt Hamburg, die durch ihre erfahrenen und gewandten Kaufleute und Banker bekannt ist. "Zufällig und glücklicherweise" war ein großes Speditionsunternehmen Bankrott gegangen. Dadurch wurden viele findige Wirtschaftsstrategen freigesetzt, die dem Betrieb von W. flugs ihre uneigennützig Hilfe in Form einer Unternehmensberatung zuteilwerden lassen wollten. Dem Mutterschiff sollte dies teuer zu stehen kommen. Pro Nase 2000 DM pro Tag, freie Kost und Logis in einem Mittelklasse-Luxushotel sowie die Erstattung aller Auslagen. Ein Schwarm sinnlos auf Computern rumhackender Studenten wurde großzügig in die Pro-Kopf-Abrechnung einbezogen.

Nach anstrengender Nacht und ausgiebigem Frühstück eilten die fleißigen Berater täglich bereits am Vormittag gegen 11 Uhr zu Hilfe. Sie setzten sich in ca. 50 [cm](#) Abstand vor uns und warnten uns vor den Gefahren der freien Marktwirtschaft: "Seien Sie vorsichtig, Sie werden beobachtet!" (tägliche Vergatterung)

"Sie brauchen sich um nichts zu kümmern, wie erledigen alles!"

Sämtliche Einkäufe, insbesondere bei großen Fahrzeugherstellern, wurden von den Unternehmensberatern persönlich getätigt, um uns vor der Versuchung der Vorteilsnahme zu schützen. Wir genossen jedoch großes Vertrauen dahingehend, dass uns gestattet wurde, die eingehenden Rechnungen selbst aus dem wieder einigermaßen gefüllten Haben-Konto des Mutterschiffs zu begleichen. Angesichts des frischen Tatendrangs unserer Helfer opferten wir gerne unsere Mittagspause und zogen mit knurrendem Magen bis zum späten Abend durch. Wer denkt angesichts der wiedererlangten Einheit schon ans Essen?

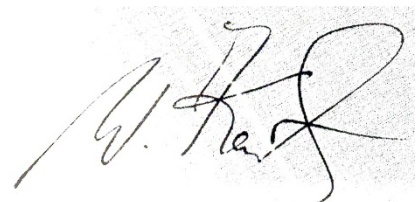
Nachdem alle Bemühungen unserer unermüdlichen Mentoren nicht auf fruchtbaren Boden gefallen waren und andere Aufgaben nach Lösung schrien, erfolgte ein eiliger Abzug der beratenden Heerscharen. Es galt, einem Prager Verkehrsunternehmen die gleiche Hilfe angedeihen zu lassen.

Da W. und seine Mitstreiter inzwischen einige Grundkenntnisse der freien Marktwirtschaft beherrschten, konnten sie die inzwischen angehäuften Probleme selbst lösen. Die herrenlosen Immobilien wurden "treuen Händen" übergeben, die sich fürderhin rührend um diese kümmerten.

Das glückliche Ende

1992 wurde W. von seinem Kapitän in den wohlverdienten Vorruhestand versetzt, den er seitdem ohne Schaden für Leib und Seele froh genießen kann. Kraft und Zuversicht gaben ihm die eingangs erwähnten Leitsprüche und die bekannter Autoren, so auch das Zitat "**Freiheit ist die Einsicht in die Notwendigkeit**".

Das bestärkt W. auch in seinem freien Willen, nie einen "Lamborghini" besitzen zu wollen, unter anderem auch wegen der zu hohen Versicherungsprämie.



Leben mit der Straßenbahn

Christian Kauer

(Dieser Beitrag ist eine stark gekürzte Fassung meiner "Straßenbahn-Erinnerungen", geschrieben im Jahr 2002)

Meine erste Lebenserinnerung beginnt mit der Straßenbahn. Wir wohnten im Zentrum in Postplatznähe, Kleine Brüdergasse, gegenüber vom Taschenbergpalais. Aus unserem Fenster in der vierten Etage sah ich einen der großen Gelenkwagen in der Kurve der Sophienstraße stehen, vor dem Magnolienbaum, dort, wo heute die Hummelbahn abfährt. Dieses Bild hat sich mir eingepägt.

Die Straßenbahn in Dresden hatte nach dem Krieg keinen guten Ruf. Auch seriöse Politiker sahen sie nur als notwendiges Übel und am liebsten abgeschafft. Bei meinen Schulkameraden blieben meine Neigungen nicht verborgen und ich musste manchen Spott einstecken. Aber es blieb im Gedächtnis und auch heute lautet bei Treffen die erste Frage: "Na, was macht die Straßenbahn?"

Als sechzehnjähriger Oberschüler nahm ich allen Mut zusammen und bewarb mich für die großen Ferien als Schaffner. Das war im Sommer 1955. Es gab noch "Umsteiger" und Zahlgrenzen. Auf der Schaffnerschule brachte man uns bei, dass Strom ein Stoff sei, den man nicht sehen, riechen oder schmecken kann und der ...

Als ich dann Student an der Hochschule für Verkehrswesen wurde, ging ein Traum in Erfüllung: Ich wurde "eingefahren"; zunächst auf "Normalwagen" ([MAN](#)), aber recht bald schlossen sich alle Spezialwagen, Großer und Kleiner "Hecht", Gelenkwagen, Einheitswagen, Großraumwagen, an.



18) Christian Kauer und seine Straßenbahn, Sammlung Christian Kauer

Als Student habe ich viele Fahrdienste auf allen Bahnhöfen und auf allen Linien geleistet. Ich war bekannt und häufig stellte ich mir "operativ" an Hand der täglichen Ausfalllisten beim Dispatcher im Hochhaus meine Fahrdienststückchen zusammen. Ich gebe zu, dass ich auch mal Vorlesungen geschwänzt habe, wenn es etwas zu fahren gab. Insbesondere bei den Linien 6 und 56 nach Südvorstadt musste ich manchmal den Kragen hochschlagen, um nicht sofort erkannt zu werden.

Es war wohl 1958, als in der Dresdner Garnisonskirche ein Kirchenkongress stattfand. Sie Straßenbahn setzte Sonderzüge ein vom Hauptbahnhof zum Industriegelände als Zielangabe. Natürlich fragten alle Ankömmlinge: "Fahren Sie zur Kirche?" Deshalb schrieb ich mit Bleistift auf mein Vorsteckschild zusätzlich zum "Industriegelände" "von und zur Kirche"

Meine Studienrichtung an der HfV hieß offiziell "Eisenbahnbetrieb" und wir hatten auch alle Eisenbahneruniformen. Die zogen wir auch als Studenten an – es war billiger. Die Kollegen in der alten Bereitschaftsbude des Bf. Tra. (das neue Bahnhofsgebäude existierte noch nicht) lachten tüchtig, als ich einmal eilig zum Dienst erschien mit Straßenbahnerjacke und Eisenbahnermütze.

und malte noch einen puttenhaften Engelskopf darüber. Nun fragte niemand mehr. Beim Einrücken vergaß ich das Schild wieder zu säubern und prompt wurde ich über die Hochschule ein paar Tage später zum damaligen Kaderleiter bestellt, der mich freundlich aber bestimmt nach meiner politischen Gesinnung befragte. Schließlich zog er das konfiszierte Vorsteckschild unter dem Schreibtisch hervor – es hätte ein Exmatrikulationsgrund sein können.

Gern erinnere ich mich auch daran, dass ich Dresdner Straßenbahnfahrer als Praktikant auch in Karl-Marx-Stadt (Chemnitz), Leipzig, Magdeburg und Berlin fahren – und etwas Geld verdienen durfte.

Erste Vorlesungen über elektrische Nahverkehrsmittel hatten wir bei Mario Schatz, der damals noch Assistent am Lehrstuhl für elektrische Bahnen war. Stolz bin ich darauf, dass ich der erste Diplomand vom allseits verehrten späteren Professor Rüger war. Ihn kannte ich noch von seiner Tätigkeit als Verkehrstechniker bei den Leipziger Verkehrsbetrieben. Ich schulde ihm heute noch eine Mittagessenmarke, die er mir damals als Praktikant gab. Meine Diplomarbeit (1962) befasste sich mit einem für damalige Verhältnisse sehr praktischen Thema, bei dem mir meine Fahrpraxis sehr zugute kam. Ganz langsam wurde die Straßenbahn als solche wieder "salonfähig" und die HfV hatte Prof. Potthoff mit einem entsprechenden Forschungsauftrag betraut.

Nach meinem Studium arbeitete ich beim Rat der Stadt als Verkehrsreferent. Da hatte ich als junger Mitarbeiter auch häufig die ehrenvolle Pflicht, als Vertreter der Stadt beim "VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden" an den Dienstberatungen des Betriebsdirektors, damals Otto Renne, teilzunehmen. Hochachtung vor all denen, die in schwieriger Zeit mit großem Engagement den Straßenbahn- und Busbetrieb gelenkt und geleitet haben!

Im Jahre 1969 wurde das Dresdner Straßenbahnliniennetz komplett umgestellt. Aus dem Verästelungsnetz wurde ein mehr oder weniger klares Achsennetz. Die damit verbundene Öffentlichkeitsarbeit war schwierig, denn jede Änderung einer Linienführung wurde damals gern mit einer versteckten Fahrpreiserhöhung gleichgesetzt. So gab es z. B. energische Zuschriften, in denen moniert wurde, dass man nun eben nicht mehr von Bühlau nach Coschütz für 20 Pfennige direkt fahren konnte. Einer schrieb, "Man sollte den, der das erdacht hat, vom Rathausturm stürzen!"

Viele ältere werden sich noch an den großen Wintereinbruch zum Jahreswechsel 1978/79 erinnern. Ich hatte an allen Tagen Dienst. Am schlimmsten war es am 31.12.1978. Ich musste nach Mickten. Mit einer alten Schneekratze fuhr ich mit. Es ging nicht; die Bahn saß auf dem hohen Schnee auf. In Mickten warteten wir auf unseren Wagen zur Ablösung. In 8 Stunden schafften wir es gerade zweimal nach Loschwitz und einmal nach Coswig. Wie die Ranger fuhren wir im Geleitzug bis zur nächsten verstopften Weiche.

In den siebziger Jahren arbeitete ich im neugegründeten Forschungsinstitut für Verkehrssicherheit an der Hochschule für Verkehrswesen. Eine unserer wesentlichen Aufgaben war die Erarbeitung der "[StVO 77](#)" in der DDR. Meine Anteile lagen dabei besonders bei der Einführung der generellen Vorfahrt für Straßenbahnen. Die Autolobby war damals schon recht stark.

Ab 1980 arbeitete ich dann wieder direkt für die Stadt Dresden – als Bereichsleiter Verkehrsorganisation im Büro für Stadtverkehr. Zu meinen Aufgaben gehörte die Erarbeitung und Abrechnung der jährlichen "Pläne der verkehrsorganisatorischen Maßnahmen". Noch Anfang der 80er Jahre sträubten sich die Verkehrsbetriebe "mit großem Veto" gegen eine von mir empfohlene Einrichtung einer Straßenbahnhaltestelle "Webergasse"

(Stromverbrauch, zusätzliche Anfahrten). Fahrgast droht mit Mitfahrt! – Wie sich die Zeiten ändern. Unvorstellbar, dass am Postplatz nach Einführung der [T4D](#)-Großraumzüge die Straßenbahnen viele Jahre an der Käseglocke durchfahren. Rennplatz nannten es die Dresdner.

Aus meiner besonders bedeutungsvollen Bewertung des [ÖPNV](#) im Gefüge des Stadtverkehrs habe ich nie einen Hehl gemacht. Aber ich kenne Leute, denen es schwer fiel und fällt, dieses anzuerkennen, weil man als verantwortlicher städtischer Bediensteter bemüht sein muss, wie ein objektiver Schiedsrichter allen Verkehrsarten und –bedürfnissen Gerechtigkeit widerfahren zu lassen. So habe ich denn durchaus nicht selten gespürt, dass man als Vertreter der Stadt- und Verkehrsplanung aus der Sicht der besonders wirtschaftlich determinierten Verkehrsbetriebe Zurückhaltung – gelinde ausgedrückt – erfuhr. Man erwartete, dass man "von Amts wegen" den ÖPNV bedingungslos unterstützt und brachte Enttäuschung ziemlich deutlich zum Ausdruck, wenn man nicht zufriedenstellend bedient wurde. Ich saß dann manchmal mit meiner Straßenbahnfahrerei regelrecht "zwischen zwei Stühlen", denn auch an meinem Hauptbrötchengeber gingen solche Dinge nicht unbemerkt vorüber. Als die neuen Gelenkwagen [NGT](#) in Dresden eingeführt wurden, hat man mich auch erst zwei Jahre "zappeln" lassen, bis ich dann eingefahren wurde. Ja, erst müssen alle Stammfahrer und dann Werkstatt und Verwaltung und dann eventuell erst ...

Mit dem Eintritt in die Altersrente endete (leider) vertragsmäßig auch nach 46 Jahren mein "2. [AV](#)". Am 22. Juli 2001 fuhr ich meinen letzten Dienst, 4 Stunden Linie 8 und 4 Stunden Linie 2. In der Schleife Gorbitz war Ablösung und Schluss. Meine Frau brachte mir ein Blümchen mit. Und weil alte Liebe nicht rostet, meldete ich mich folgerichtig beim "Straßenbahnmuseum [e.V.](#)" an. Der Anfang war durchaus ernüchternd. "Warum kommst Du erst jetzt?" Ich kann es schon verstehen. Das Museum wurde 10 Jahre alt; viele – und junge Leute – haben engagiert ihre Freizeit eingesetzt und Bewundernswertes aufgebaut und erhalten. Nun kommt ein alter Neuer – oder neuer Alter ... da ist man skeptisch. Aller Anfang ist schwer – auch für einen Rentner. Ich absolvierte meine Probezeit (ja, ja), fuhr wieder mit Lehrfahrer ("Strom ist ein Stoff, der ...") und durfte bestellte Sonderfahrten mit [ET](#) oder T4D fahren – immerhin. Alles vorbei. Das Leben geht weiter.

Die Dresdner Straßenbahn wird bald 150 Jahre alt. Ich hatte Anteil daran – durchaus. Aber immer mit privater Monatskarte – ohne Bonusmeilen.

Der „Lange“ und die Eisenbahn

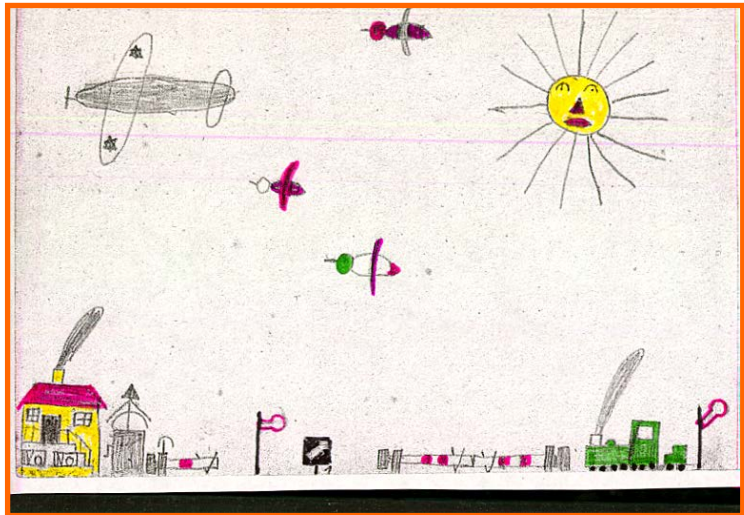
Eberhard Brückner

In meinem Beitrag zur Festschrift „50 Jahre Diplom“ möchte ich ganz locker davon erzählen, was mich mit der Eisenbahn verbindet. Das kommt dem Wunsche der meisten Jubilare entgegen, dass wir bei unserem Fest nur einfach beisammen sein und erzählen möchten.

Für mich war es schon eine besondere Freude, als Ihr mich beim Telefonieren und in Euren Briefen mit „Langer“ angeredet habt. Ja, so waren wir miteinander vertraut!

Mit meinem Eisenbahn-Fimmel habe ich schon meine Mitschüler in der Grundschule genervt. Das hängt damit zusammen, dass mein Vater während des Krieges zunächst Schrankenwärter war und später im Bahnhof Neinstedt gearbeitet hat.

Nebenstehendes Bild habe ich im Alter von 7 Jahren gemalt. Dargestellt sind von links nach rechts das [Stellwerk No](#) mit dem Läutewerk, der Bahnübergang zum Marienhof, das Ausfahrtsignal in Halt-Stellung, das Weichensignal der Weiche 1, der Bahnübergang in Richtung Friedensbrücke nach Weddersleben, die aus Richtung Quedlinburg einführende Lokomotive und das noch in Fahrt-Stellung befindliche Einfahrtsignal.



19) Kinderzeichnung von Eberhard Brückner, Sammlung Brückner

In meinem damaligen Verständnis war die Erdoberfläche der untere Blattrand der Zeichnung. Das hat natürlich meine Mutter als Papierverschwendung kritisiert, so dass nachträglich die Sonne, drei Vögel und ein wahrscheinlich vom Fliegerhorst Quedlinburg-Quarmbeck gestartetes Flugzeug ergänzt worden sind.

Auch nach der Eisenbahnerzeit meines Vaters bin ich in meiner Freizeit weiterhin „an die Bahn“ gegangen, denn ich interessierte mich für alles, was ich in Erfahrung bringen konnte. Mit den Weichenwärtern vom Stellwerk [No](#) war ich gut befreundet, und sie haben mich oft – obwohl es verboten war! – zu sich hinaufgelassen. Bei Weichenwärter Illing durfte ich sogar im Signalbuch lesen. Die Signale und deren Bedeutung kannte ich schon als Schüler. Manchmal verkehrten auf der Strecke Quedlinburg–Neinstedt–Thale Hbf sogar Sonderzüge. An Sonntagen gab es solche Züge für das Bergtheaterpublikum aus Magdeburg oder aus Halle oder noch viel weiter her. Solche Züge waren oftmals nicht mit den üblichen Lokomotiven der Baureihen 38¹⁰⁻⁴⁰ und 50 bespannt, sondern sie kamen manchmal mit mir bis dahin unbekanntem Maschinen, gelegentlich sogar mit Schnellzuglokomotiven der Baureihen 01 oder 03. Und diese Züge hatten in Neinstedt Durchfahrt und nahmen dabei noch einmal Schwung, um die Steigung nach Thale zu schaffen. Da zitterte das ganze Stellwerk, wenn der Zug durch den Bahnhof brauste!

Im Unterricht kam gelegentlich auch einmal die Eisenbahn vor. Lesestücke wie zum Beispiel „Bahnwärter Thiel“ und „Auf der Lokomotive“ empfand ich als die Schilderung von Vorgängen, die mich selbst betrafen. Der Titel meines liebsten Kinderbuches lautete „Die Eisenbahn erobert die Welt“. Auf Lössblätter, Heftränder und sogar in Lehrbücher zeichnete ich Lokomotiven, Eisenbahnsignale, Brücken mit darüber hinweg fahrenden Zügen. Dass dabei der nicht mit der Eisenbahn zusammenhängende Lehrstoff auch noch bei mir angekommen ist, kann ich mir selbst nur schwer erklären.

Als ich 13 Jahre alt war, hat mich der Lokführer Herr Fritz Brandt aus Halberstadt auf dem Führerstand einer Personenzuglok der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ von Thale bis Neinstedt mitgenommen. Ich war mit dem Zug nach Thale gefahren, um in der Hubertus-Apotheke Medikamente abzuholen. Vor der Rückfahrt des Zuges nutzte ich die Zeit, um die Lok aus der Nähe zu besichtigen. Lokführer Brandt bemerkte mein Interesse und beantwortete meine Fragen. Dann rückte die Abfahrtszeit herauf. Da öffnete er die Tür zum Führerstand und ich durfte hinaufsteigen zu ihm. Als erstes klappte er die Feuertür auf. Mir schlug die Gluthitze entgegen. Schnell machte ich dem Heizer Platz, damit dieser Kohle ins Feuer schaufeln konnte. Dann kam schon das Abfahrtsignal, und Herr Brandt schob den Reglerhebel nach links. Ein bisschen rumpelte es, und wir fuhren. Herr Brandt zeigte in aller Schnelle die Anzeigeinstrumente, dann musste er die Signale beobachten. Freie Fahrt zeigten das Vorsignal und das Hauptsignal des Thalenser Güterbahnhofs, freie Fahrt zeigten

auch das Vorsignal und das Einfahrsignal des Bahnhofs Neinstedt. Lokführer und Heizer riefen sich gegenseitig die Signalstellung zu. Viel zu schnell musste ich in Neinstedt von der Lok absteigen. Es war ein unvergessliches Erlebnis!



20) Ein junger Eisenbahner, Sammlung Brückner

Bei der Berufswahl gab es nichts anderes als Eisenbahner zu werden. Mir schwebte vor, im Bahnbetriebswerk Halberstadt Schlosser zu lernen, danach als Lokheizer zu fahren und mich um die Ausbildung zum Lokführer zu bewerben. Das hat aber mein Klassenlehrer etwas anders gesehen, denn er wollte mich auf die Oberschule schicken. Als er merkte, dass mit mir über eine Änderung des Berufswunsches nicht zu reden war, verbündete er sich mit meinem Vater. Sein wichtigstes und schließlich auch das ausschlaggebende Argument war, dass 1952 in Dresden eine Verkehrshochschule gegründet wurde. So konnte ich auch nach dem Abitur Eisenbahner werden, und damit haben er und mein Vater mich überzeugt. 1952 bis 1956 besuchte ich die Goethe-Oberschule in Thale.

So kam es denn, dass ich mein Arbeitsleben als Eisenbahner gelebt habe:

Im September 1956 fing ich beim Bahnhof Halberstadt als Rangierer an. Von 1957 bis 1962 folgte das Studium an der Fachrichtung Eisenbahnbetrieb der Dresdner Verkehrshochschule. Ende 1962 wurde ich mit der Leitung des Bahnhofs Pritzwalk als Dienstvorsteher betraut, zwei Jahre später übernahm ich den Bahnhof Wittenberge.

Die Einladung meines Lehrers Professor Potthoff, ab 1967 an seinem Institut an der Verkehrshochschule zu arbeiten, begriff ich als Herausforderung, und nach vier Jahren verteidigte ich die Dissertation, die über Untersuchungsergebnisse zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit von Gleisentwicklungen Auskunft gibt. Nach der Promotion konnte ich an der Hochschule bleiben und arbeitete in verschiedenen Tätigkeiten.

1979 kam die Berufung zum Hochschuldozenten für Eisenbahntransporttechnologie. Darin sah ich die Erfüllung meiner beruflichen Entwicklung, denn für das Berufungsgebiet war ich selbst verantwortlich. Die Lehrveranstaltungen – Vorlesungen, Seminare und Übungen – waren für mich die schönsten Stunden im Beruf.

Die Hochschule für Verkehrswesen Dresden gibt es seit dem Herbst 1992 nicht mehr. Ich hatte das große Glück, beim Projektzentrum Dresden der Planungsgesellschaft Deutsche Einheit als Fachplaner für die Leit- und Sicherungstechnik der Strecke Leipzig–Dresden sowie der Sachsenmagistrale mitarbeiten zu dürfen.

Meine liebe Annegret hat für meine Eisenbahnmarotten seit über 50 Jahren viel Verständnis aufgebracht. Jetzt sucht sie auch schon immer Wanderziele und Sehenswürdigkeiten heraus, die mit der Eisenbahn zusammen hängen ...



21) Annegret und Eberhard, Sammlung Brückner

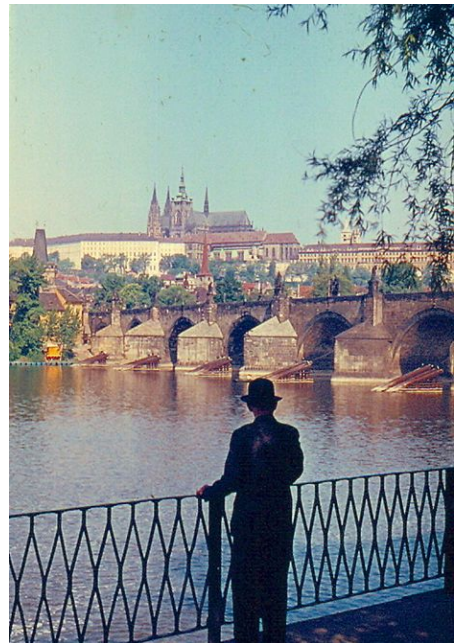
Auslandspraktikum in der ČSR vom 23. Mai bis 14. Juni 1960

(Eberhard Brückner, geschrieben nach den Aufzeichnungen aus dem Jahr 1960 am 19.09.2011)

Teilnehmer an diesem Auslandspraktikum waren: Christine Leistner (heute: Müller), Werner Schütt, Wolfgang Zaffke, Wilfried Kautz, Rupert Hösel, Karl Dikomey, Rolf Handschack, Kurt Nagel, Eberhard Brückner, zwei Studenten des Industrie-Instituts der Hochschule für Verkehrswesen Dresden (HfV) und der Leiter des Praktikantenamtes der HfV, Herr Schwärzel.

Drei Wochen ins Ausland zum Praktikum, das war eine hohe Auszeichnung für einen Studenten! Noch heute bin ich stolz darauf, dass ich zu der Gruppe gehörte, die dafür ausersehen war. Um die Finanzierung brauchte sich keiner von uns Studenten zu kümmern. Ganz wichtig waren der Pass und die Einhaltung der Zollvorschriften. Der Chef des Praktikantenamtes, Herr Schwärzel, hatte persönlich die Leitung der Gruppe übernommen.

Am Montag, dem 23. Mai 1960, war es soweit. Kurz nach Mitternacht rollte der [Ex 58](#) mit dem für mein Verständnis sagenhaften Traditions-Namen „Balt-Orient-Express“ aus dem Dresdner Hauptbahnhof. Der eigentliche Zugverband fuhr seinerzeit von Berlin nach Budapest, aber der Zug führte Kurswagen nach Bukarest, Sofia und Belgrad mit, und im Kursbuch war sogar eine Anschlussverbindung nach Istanbul angegeben. Nach etwa einer halben Stunde war der Grenzbahnhof Bad Schandau erreicht. Die Abfertigung des Zuges dauerte fast eine Stunde, dann ging es über die Grenze!!! Obwohl in der Nacht nur wenig zu sehen war, habe ich am Fenster gestanden. Nach einer halben Stunde gab es den ersten Halt in der Tschechoslowakischen Republik im Bahnhof Děčín hl n. Die Schriftzeichen mit den Häkchen und Betonungszeichen waren für uns schwer auszusprechen. „hl n“ heißt „hlavní nadraží“, und das bedeutet „Hauptbahnhof“, das bekamen wir heraus. Aber zunächst gab es wieder die Pass- und Zollkontrolle,



22) Prag - Postkartenblick zum Hradštin 1960, Sammlung Brückner

und nach etwa einer dreiviertel Stunde setzte sich der Zug endlich in Bewegung. Immer in Sichtweite der Elbe verläuft die Strecke, und ich erinnere mich, dass ich in der ersten Morgendämmerung den schwarzauftragenden Schreckenstein auf der gegenüberliegenden Seite der Elbe gesehen habe. Die Strecke verläuft kurvenreich, so dass die Zuglokomotive öfter zu sehen war. Es war eine Maschine der Baureihe 475, die bis zu 100 [km/h](#) fahren durfte und es wahrscheinlich auch mit unserem Zug geschafft hat. Kurz vor 05:00 Uhr kamen wir in Prag an, und – während unser Leiter Herr Schwärzel offiziell begrüßt wurde – hatten meine Studienfreunde und ich die ersten Kontakte mit den tschechischen Studenten Jiří und Alex, die uns beim Koffertransport in das Quartier im Internat der Verkehrshochschule, tschechisch heißt diese: *Vysoká Školá Dopravná* abgekürzt: [VŠD](#), im Stadtbezirk Praha 2, in der Straße Ostrovni 11, helfen wollten und es auch taten. Gleich begann auch das Miteinander-Sprechen, und das gelang mit Hilfe der russischen Sprache. Bald hatte ich begriffen, dass ich tschechische Namen und Bezeichnungen nur laut zu lesen brauchte, dann war vieles dank der russischen Grundkenntnisse zu verstehen. Nachdem wir unsere Zimmer bezogen hatten, gab es das erste Geld: 200 tschechoslowakische Kronen [abgekürzt: [kčs](#)] bekam jeder Teilnehmer „auf die Hand“. Damit konnten wir schon das erste

Mittagessen im Automatenrestaurant *KORUNA* am Wenzelsplatz bezahlen. Nach meiner Erinnerung lag seinerzeit der Umrechnungskurs DM : Kčs = 1 : 3.

Um 14:00 Uhr hatten wir den dunklen Anzug anzuziehen zur Begrüßung der Auslandspraktikanten aus Dresden durch den Vertreter des Rektors der *Vysoká Školá Dopravná*. Um 15:00 Uhr hieß uns der Dekan der Fakultät für Eisenbahnbetrieb und -verkehr willkommen. Danach war Freizeit, während der wir bemerkten, dass das Internat unmittelbar neben dem Nationaltheater lag. Ein paar Schritte weiter, und wir standen am Ufer der Moldau. Beim Rückweg stießen wir auf das *Restaurace u fleku*, das ganz in der Nähe des Internats liegt. Wir lernten die ersten tschechischen Wörter: „*Pané vrchne, pivo prosim!*“ = „Herr Ober, bitte Bier!“

Meine ersten Eindrücke habe ich am Abend des Ankunftstages in mein Notizbuch geschrieben:

- * Prag ist eine Weltstadt,
- * der Straßenverkehr ist lebensgefährlich,
- * mit den *knedliki* [= böhmischen Knödeln] werden wir uns wohl nicht anfreunden.

Am Dienstag, dem 24. Mai 1960, ging das Praktikum gleich richtig los: Wecken gegen $\frac{3}{4}$ 7 Uhr, um $\frac{1}{2}$ 8 Uhr mit Straßenbahn zur Besichtigung des Rangierbahnhofs *Praha Vršovice*. Nach der Begrüßung fuhren wir mit einem Sonderzug zum Ablaufberg. Der Dienstvorstehervertreter, *Jozef Černý*, führte uns über die Rangierbezirke Ablaufberg – Richtungsgleise – Stationsgruppen, danach zum Bahnhofsdispatcher. Das war nach unserem Geschmack, da konnten wir mitreden! Die wichtigsten Fachbegriffe waren schnell übersetzt, und dann interessierten uns die unmittelbare Tätigkeit der Beschäftigten, ihre Arbeitsunterlagen und Hilfsmittel. Unvergessen bleibt uns allen die wohl zufällige Begegnung mit dem tschechoslowakischen Verkehrsminister, Dr. *Vlasák*, der uns vor dem Bahnhofsgebäude „über den Weg lief“. Als er erfahren hatte, wer wir sind und woher wir kommen, hat er jeden von uns Praktikanten herzlich mit Handschlag begrüßt. Danach wurden wir zum Mittagessen ins Bahnhofsrestaurant *Restaurace u nadraží* eingeladen. Tischreden hielten der Dienstvorsteher und der Betreuer von uns Praktikanten, Herr Schwärzel. Wir fragten nach den Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahner und es zeigte sich: Sie sind ähnlich denen bei uns.

Nach der Rückkehr spazierten wir an der Moldau *Vltava* und von dort zum Wenzelsplatz *Václavské náměstí*. Beim Heimweg fanden wir an einer Gaststätte den Hinweis „*hudba – tanec – telefon na každem stole*“ [= Musik – Tanz – Telefon auf jedem Tisch]. Das fanden wir interessant, und so lernten wir das *KOZI HNIZDO* [= Amselnest] kennen.

Am Mittwoch, dem 25. Mai 1960, mussten wir wieder zeitig aus den Federn, denn schon um 08:20 Uhr war die Abfahrt des *rychlík* [Schnellzuges] nach *Česká Třebová*. Die Strecke war zweigleisig und bereits mit automatischem Streckenblock ausgestattet. 120 km/h betrug die Höchstgeschwindigkeit, und die wurde auch von unserem Zug über eine weite Strecke gefahren. Schon diese Feststellung war für uns eine Faszination! Nach der Ankunft gingen wir zunächst zur Begrüßung mit einem „kleinen“ Mittagessen – zum richtigen Sattessen für Studenten, die immer Hunger haben! – in das Internat der Eisenbahnschule *Česká Třebová*; bei der Gesprächsrunde mit den tschechischen Studentinnen und Studenten zeigte sich wiederum, dass die russische Sprache für beide Seiten recht hilfreich war. Eine Studentin bat mich im Gespräch um meine Adresse, und ich bekam noch lange Zeit Kartengrüße aus ihrer Heimat geschickt. Aber nun ging es an die fachliche Arbeit! Es folgte die Besichtigung des Rangierbahnhofs, und das war das Hauptanliegen der Exkursion: Zum Teil noch im Aufbau, sollte er der modernste Rangierbahnhof der *ČSD* werden. Damals betrug die Umstellzeit der Güterwagen im Mittel dank der neuen Technik bereits nur noch $4\frac{1}{2}$ Stunden. Die Arbeitszeit des Rangierpersonals ist 3 x 12 h, dazwischen 24 h Ruhe, dann

große Ruhe 48 h. Die Arbeitsbedingungen der Rangierer waren im Gegensatz zu dem am Vortag besichtigten Rangierbahnhof *Praha Vršovice* wesentlich günstiger. Im Einzelnen besichtigten wir noch die Dispatcherzentrale, das Ablaufstellwerk und das Fahrdienstleiterstellwerk.

Nach dem fachlichen Programm kehrten wir nicht nach Prag zurück, sondern fuhren 17:00 Uhr mit dem Zug nach *Blansko* und übernachteten in der dortigen Jugendherberge für 6,60 Kčs pro Person.



23) Eine Kneipe in Brno, Sammlung Brückner

absolutes Neuland. Wir staunten über die vielen Flugzeuge und erspähten die Typenbezeichnungen und die Namen der Fluggesellschaften: [IL 14](#), [IL 18](#), [TU 104](#), AirFrance, Swissair, Tabso, [ČSA](#), [DLH](#). Die Besichtigung des Kommandoturms und der Radarstation hat uns absolut fasziniert. Der Nachmittag war zum weiteren Kennenlernen der Goldenen Stadt an der Moldau gedacht. Zum Mittagessen steuerten wir das Automatenrestaurant *KORUNA* an, danach ging es hinauf zum *Hradschin* mit dem Sankt-Veits-Dom – die 285 Stufen auf den Turm haben wir schnell geschafft – und dem Alchimistengässchen.

Um 19:00 Uhr trafen wir uns mit den tschechoslowakischen Studenten *Jarda* und *Petr*, sie zeigten uns die Altstädter Uhr, das Ghetto, den jüdischen Friedhof, die Synagoge, das Stalindenkmal und den *Letna-Park*. Sie schlugen vor, zum Abendessen das *Restaurace u Svateho Tomaše* zu besuchen, danach führten sie uns ins *Restaurace u slate studně*, von dem aus wir einen wunderschönen Blick auf das nächtliche Prag genossen. So kamen wir erst um 23:00 Uhr zurück ins Internat.

Der Sonnabend war damals noch Arbeitstag, aber der Ausflug am 28. Mai 1960 war nicht nur fachliche Arbeit. Zeitig sprangen wir aus den Federn, denn um 06:01 Uhr waren für uns im [KARLEX](#)-Triebwagen Plätze reserviert. Die Verbindung [KARLEX](#) von *Praha hlavní nadraží* über *Karlovy Vary* – Radiumbad Brambach – Plauen – Leipzig nach Berlin wurde seinerzeit mit Schnelltriebwagen der ungarischen Firma GANZ-MAVAG betrieben. Ich hatte einen großen Wunsch und dieser wurde mir durch Vermittlung unseres Betreuers Dozent Bureš erfüllt: Ab *Praha-Smichov* durfte ich auf dem Führerstand mitfahren! Hochinteressant diese Reise für mich. Die Signale konnte ich bald richtig deuten, ab *Přunerov* erlebte ich dann den

Am nächsten Morgen, am Donnerstag, dem 26. Mai 1960, ging es mit dem Bus ab 08:00 Uhr zu den drei Tropfsteinhöhlen im Mährischen Karstgebirge: Die *Punkva-Höhle* mit der *Mácocha-Schlucht* – darin erlebten wir eine spannende Kahnpartie, die *Balcarka-Höhle* und die *Kateřinsky-Höhle* mit der steinernen Hexe. Der Bus brachte uns zurück nach *Blansko*, dort bestiegen wir den *rychlík* nach *Brno*, dort trafen wir gegen 13:45 Uhr ein. Es regnete; so beeilten wir uns bei den Besichtigungen. Erinnerung sind mir die Peterskirche, Rathaus, *Antikvariat*, Kaufhaus. Schon um 17:00 Uhr fuhr der Zug mit uns zurück nach Prag, und wir waren froh, dass wir gegen 22:00 Uhr die Nachtruhe beginnen konnten.

Zum Verkehrswesen gehört auch das Flugwesen, und das stand am Freitag, dem 27. Mai 1960, auf der Tagesordnung. Wieder starteten wir um 08:00 Uhr mit Straßenbahn und Bus, diesmal zum Flughafen *Praha-Ruzyně*. Viele von uns waren in ihrem Leben noch nie geflogen. So war der Betrieb auf einem Flughafen für uns

Linksverkehr bis *Karlovy Vary*. Die Verständigung mit Triebwagenführer und Beimann klappte mit russischen Sprachbrocken ganz gut. Unvergessen bleibt mir bis heute die herrliche Landschaft, durch die die Strecke führt. Beim Bummel durch die Stadt kamen wir mit einem aufgeschlossenen Tschechen ins Gespräch, sein Name war *Mirko*. Er erbot sich, uns die Stadt zu zeigen und erzählte dabei frei und offen über sein Leben und seine Arbeit. Mit der Drahtseilbahn fuhr er mit uns zum Aussichtsturm beim *Restaurace u Diana*. Dankbar haben wir uns von ihm verabschiedet. Während der Rückfahrt gab es *Pivo* und Gesang im *rychlik* nach *Praha* über *Chomutov*.



24) Praktikum im *Restaurace u Diana*, Sammlung Brückner

Am Sonntag, dem 29. Mai 1960, hatten wir Freizeit. Die tschechischen Studenten *Jarda*

und *Petr* hatten sich erboten, uns durch Prag zu führen. Um 08:30 Uhr holten sie uns im Internat ab. *Jarda* und *Petr* wollten gern deutsch mit uns sprechen. Wir sahen und erlebten: Die Karlsbrücke *Karlův most*, die *Sankt Mikuláš*-Kirche, den *Hradschin* mit der Stelle, an der 1618 der Prager Fenstersturz stattgefunden haben soll, den berühmten Wenzelssaal *Vaclavske sal*, im *Loretto* unter anderem eine Monstranz mit über 600 Diamanten und aus 24-karätigem Gold; weiter ging's zum *Televize*-Turm – als die 299 Stufen geschafft waren, hatten wir einen sehr schönen Rundblick über Prag. Weiter liefen wir in die Altstadt und zur Apostel-Uhr. Am Nachmittag wurde es offiziell. Auf der Tagesordnung stand der Besuch des *Klement-Gottwald*-Mausoleums. Feierliche Orgelmusik erklang. Alle Größen des tschechoslowakischen Volkes liegen dort, *Klement Gottwald* war einbalsamiert und lag in einem gläsernen Sarg. Vor dem Mausoleum am Denkmal von *Jan Žižka* erhielten wir Erläuterungen zur Geschichte der Tschechoslowakei. Anschließend fuhren wir mit der Straßenbahn zum Kultur- und Erholungspark „*Julius Fučík*“, aber dort gab es nur Himmel und Menschen. Also zurück, und wir spazierten ein wenig am Ufer der Moldau. Auf dem Nachhauseweg hören wir Blasmusik im „*u fleku*“, da ließen wir uns nicht lange bitten.

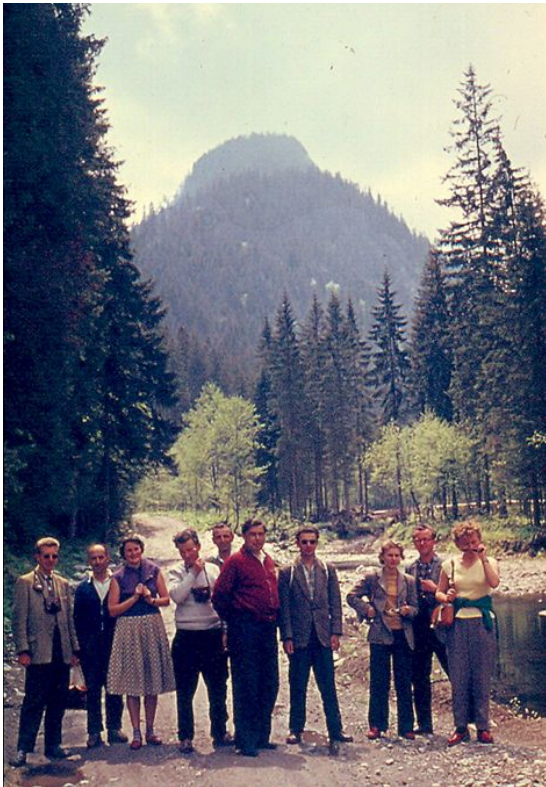
Am Montag, dem 30. Mai 1960, ging das fachliche Programm weiter, diesmal fuhren wir nach *Česke Budějovice*. Auf dem Bahnhof begrüßte der Bahnhofsvorsteher *dopravný kancelář* uns Praktikanten und führte uns anschließend die technischen Errungenschaften nach der Modernisierung des Rangierbetriebes vor, nämlich die elektro-pneumatischen Gleisbremsen und ein Speicherstellwerk. Zum Mittagessen lud er uns in die Betriebsküche ein, danach war Freizeit. Nun gab es aber kein Halten mehr, es ging zur Brauerei. Eine Stunde besichtigten wir die Produktion, dann gab es **pivo!!!** Bis um gegen 16:00 Uhr durften wir bleiben – dann machten die Mitarbeiter Feierabend. Abends fanden wir, dass im Hotel *Vltavá* Tanzmusik von einem *damske orchester* gespielt wurde. Das hat uns gut gefallen! Für unsere Übernachtung stand im Bahnhofsgelände ein Schlafwagen. Ungewöhnlich, aber wir haben gut geschlafen.

Sehenswürdigkeiten von Südböhmen durften wir am Dienstag, dem 31. Mai 1960, kennenlernen. Wecken war um 05:00 Uhr, um 06:23 Uhr fuhren wir schon ab nach *Hluboka*. Bei der Wanderung staunten wir, als das im Windsor-Stil erbaute Schloss vor uns zu sehen war. Wir waren schon gegen 08:00 Uhr oben. Für uns war extra eine Führung in aller Frühe organisiert worden, dazu hatten wir einen Klasse-Dolmetscher. Bereits um 10:55 Uhr ging es zurück nach *Česke Budějovice*, 12:43 Uhr begann die Rückfahrt nach Prag. Im Internat hatte

ich die erste Post aus der Heimat mit guter Nachricht. „Sicherungstechnik-Note = 1!!!“
Abends bummelten wir wiederum durch die Altstadt.

Nun stand die Reise in die Hohe Tatra auf dem Programm. Los ging's am Mittwoch, dem 1. Juni 1960, um 09:00 Uhr im *rychlík* nach *Poprad*, bespannt mit E 499.062. Auf der zweigleisigen Strecke nach *Česká Třebová* 124 km/h gestoppt. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 120 km/h werden signalisiert! Im Abteil schlossen wir die Bekanntschaft mit Bergleuten, die Unterhaltung fand auf Russisch statt. Unvergessen bleibt der Anblick, als die ersten hohen Gipfel der Hohen Tatra auftauchten. Untergebracht wurden wir in der Jugendherberge von *Poprad*.

Am Donnerstag, dem 2. Juni 1960, sollten wir das richtige Hochgebirge zu sehen bekommen! 08:15 Uhr fuhren wir ab *Poprad* mit der schmalspurigen elektrischen Tatabahn



25) In der Belanske Tatry, Sammlung Brückner

nach *Starý Smokovec*. Der Eindruck von der Hohen Tatra war grandios! Bis gegen 11:30 Uhr mussten wir allerdings an der Talstation der Seilbahn sein, dann brachte sie uns von *Tatranska Lomnica* bis zur Zwischenstation *Encian*. Die Seilbahnen gehörten seinerzeit der Tschechoslowakischen Staatsbahn *ČSD*, so war für uns schon die Besichtigung der Maschinenanlage vorbereitet. Leider war danach wegen der Witterung die Seilbahnfahrt auf die Lomnitzspitze nicht möglich. Der Sessellift brachte uns zum *Lomnický hrebeň*, 2190 m hoch, und wir hatten eine wunderschöne Aussicht in die Landschaft südlich der Hohen Tatra. Zurück liefen wir zu Fuß, vorbei an drei riesigen Wasserfällen, bis *Starý Smokovec*. Dann brachte die Bahn uns zurück *Poprad*, um 21:00 Uhr lagen wir schon in den Betten.



26) Unter der Lomnitzspitze, Sammlung Brückner

Ein weiterer Ausflug mit der Tatabahn brachte uns am Freitag, dem 3. Juni 1960, nach dem Erholungsort *Štrbské pleso*. Gleich begann eine Wanderung vorbei an dem schönen Bergsee in ca. 1200 m Höhe zum *Popradské pleso* mit der Baude, dort machten wir eine halbe Stunde Rast. Denn dann stiegen wir auf über Serpentinaen und Schnee bis zu einem Sattel in 1900 m Höhe. Oben angekommen, hörte der Regen auf. Es ging weiter, und wir überschritten sogar die 2000-m-Höhenmarke. Es war ein toller Weg! Es ging zum Teil über Schneefelder, die bis zu 60° geneigt waren. Das schien uns äußerst gefährlich. In 1900 m Höhe fanden wir einen noch zugefrorenen See, von dort ging es eine Stunde bis zu einer Baude an einem See [vermutlich war es die Baude *Sliežsky dŕm*] unterhalb des *Stalinov štít* – damals war das der Name des Gipfels Gerlach. Nach einem einstündigen Abstieg nach *Tatranska Polianka* fuhren wir endlich mit

der Bahn zurück nach *Poprad*. Völlig k. o.! Aber wir leisteten uns noch einen Grog für 9,60 *kčs*, Nachtruhe war um 22:00 Uhr.

Noch einen Ausflug gab es am Samstag, dem 4. Juni 1960. Von *Poprad* starteten wir mit der Tatra-Bahn nach *Tatranska Lomnica*, dann fuhren wir mit dem Bus in die *Belanske Tatry* [Weiße Tatra] bis *Lysa Pol'ana* an der polnischen Grenze. Die Fahrt ging vorbei an einem Waldarbeiterdorf, dessen Häuser nur aus Balken gebaut sind, ohne Schornstein. Von *Lysa Pol'ana* wanderten wir 3 km *Bila voda* entlang, hinauf bis zu einem Forsthaus, unterwegs fanden wir blühenden Enzian. Eine Stunde Rast, wir brauchten nichts anderes als das herrliche Quellwasser! Dann liefen wir zurück nach *Lysa Pol'ana*, 15:26 Uhr mit dem Bus und der Tatabahn zurück nach *Poprad*. Nun aber schnell die Sachen packen zur Rückfahrt! Der *rychlík* fuhr *Poprad* ab 19:30 Uhr, und wir rollten die Nacht hindurch, bis wir gegen 07:00 Uhr in Prag angekommen sind.

Sonntag, der 5. Juni 1960, war der Pfingstsonntag, aber Pfingsten wird in der Tschechoslowakei nicht gefeiert. Wir schliefen aus, und gingen dann in die Stadt. Mittagessen gab's im Automatenrestaurant *KORUNA*. Nachmittags erreichten wir die Moldau-Insel, abends gab es ein Treffen mit den Vollmer-Brüdern im *KOZI HNIZDO*.



27) Wir und die Mädels aus der VŠD, Sammlung Brückner

Nun stand der Verkehrsdienst auf dem Programm. Am Montag, dem 6. Juni 1960, fand die Besichtigung des Frachtenbahnhof *Praha-Žižkov* statt. Vorher hörten wir an der *Vysoká Školá Dopravná VŠD* eine Vorlesung über die modernen Verkehrskonzepte der Tschechoslowakischen Republik *ČSR*, dann liefen wir zu Fuß zum Frachtenbahnhof, dort gab es die Vorführung der neuen Hallen, Ladegeräte, Entladung von Kohle; danach wurden wir durch das Großhandelskontor für Lebensmittel geführt. (Als es nach der Führung Sekt geben sollte, hatten wir leider keine Zeit mehr.) An der *Vysoká Školá Dopravná VŠD* fand noch eine weitere Konsultation über Verkehrsfragen statt, in der es insbesondere um die Rationalisierung des Güterwagentransports ging. Am Abend erreichten wir endlich die legendäre Gaststätte des braven Soldaten *Švejka*, das Restaurant zum Kelch „*U kalichá*“.

Nun folgte eine Fachexkursion in die Slowakei. Am Dienstag, dem 7. Juni 1960, fuhren wir mit dem *rychlík* von *Praha střed* nach *Bratislava*. Im Abschnitt von *Kolin* bis *Brno* erlebten wir während der Zugfahrt die Arbeiten für die Streckenbegradigung, teilweise den zweigleisigen Neubau, mit Oberleitung. Von *Břeclav* bis *Bratislava* sahen wir ein paarmal die österreichische Grenze. Mit dem Bus ging's ins Heim, im Keller versorgten uns Kantine und Mensa. Gleich nach der Ankunft gab es einen geführten Spaziergang durch die Stadt, die 125000 Einwohner hat, hinunter zur Donau, ein herrlicher Anblick! Über die Brücke kamen wir zu Fuß zum anderen Ufer, von dort bot sich uns ein schöner Blick auf die Ruine der Maria-Theresia-Burg – damals begann gerade der Wiederaufbau. Auf der Donau bestaunten wir Wasserskiläufer. Auf einer Fähre kehrten wir ins Zentrum zurück und gelangten in den Kulturpark. Abendbrot aßen wir irgendwo in der Stadt.

Die eigentliche Fachexkursion unternahmen wir am Mittwoch, dem 8. Juni 1960. Um 08:30 Uhr hatten wir uns zur Hafenbesichtigung in *Bratislava* eingefunden. 1000-t-Kähne wurden uns als die größten auf dem Schifffahrtsweg vom Schwarzen Meer bis *Bratislava* vorgestellt.

Eine durchgehende Fahrt dauert drei Wochen. Sehr interessant die Umschlagstechnik, die uns vorgeführt wurde.

Nachdem wir von der anderen Donauseite die Burg gesehen hatten, wollten wir diese nun besichtigen. Unterwegs kamen wir an einem Postamt vorbei, und ich konnte mit einem Telegramm Annegret zum Geburtstag gratulieren. Auf dem Weg zur Burg hinauf liefen um uns herum viele Zigeunerkinder; sie wollten Zigaretten, Uhren, und „Schillingi“. Reden wollten sie nicht mit uns, sie waren einfach nur „lästig wie die Filzläuse“ (habe ich seinerzeit so in meine Tagebuchnotizen geschrieben). Zur Rückfahrt erreichten wir den Balt-Orient-Express, der uns nach Prag zurückbrachte. 22:00 Uhr sind wir angekommen; gleich ging's ins Bett.

Noch einmal reisten wir von Prag nach Osten, aber diesmal über Nymburk – Velký Osek – Chlumec nach *Hradec Králově*. Es war am Donnerstag, dem 9. Juni 1960. Wieder gab es erst einmal in *Hradec Králově*, eine Bahnhofsbesichtigung. Wir besuchten das Fahrdienstleiterstellwerk, den Güterboden und schließlich – nachdem wir diesen speziellen Wunsch geäußert hatten – ein mechanisches Wärterstellwerk! Auf dann zum nächsten Bahnhof, ab 12:20 Uhr zur Fahrt nach *Pardubice*. Ein toller Bahnhof – gemeint ist speziell das Empfangsgebäude! Wir kletterten sogar aufs Dach. Fertigstellung war 1958 für 100.000.000 Kčs. Die Aufenthaltsräume, Klubräume, das Kino, die Mutter-Kind-Räume – alles bekamen wir zu sehen, das war schon großartig! *Pardubice* ist Knotenbahnhof auf der Strecke *Praha – Brno*. Kürzeste Zugfolgezeit auf der Strecke betrug damals 4 Minuten; die Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke 120 km/h für Dampfloks, 130 km/h für [Elloks](#).

Schon um 15:15 Uhr ging es zurück nach *Hradec Králově*, denn dort übernachteten wir in einer Turnhalle. Aber vor dem Schlafengehen unternahmen wir noch einen kleinen Stadtbummel durch die sehenswerte Altstadt.

„*Krkonoše*“ hieß das Reiseziel. Am Freitag, dem 10. Juni 1960, fuhren wir schon früh um 07:04 Uhr in *Hradec Králově* ab ins Riesengebirge. Die Reiseroute verlief über *Trutnov* nach *Svoboda*, dort erreichten wir den Bus nach *Pec pod Sněžkú*. Weniger schön: Es herrschte starker Regen! Trotzdem brachen wir auf. Nach dem Mittagessen stiegen wir hinauf zur Talstation der *Lanova draha*. Zunächst gelangten wir nur bis zur Zwischenstation *Růžova hora*, dort



konnten die Betriebsanlagen von uns ²⁸⁾ *Blick zur Schneekoppe, Sammlung Brückner* besichtigt werden. Die Weiterfahrt zur *Snežka* war witterungsbedingt zeitweilig eingestellt. Aber wir wollten doch auf die Schneekoppe! Sobald es möglich war, durften wir bei der Probefahrt hinauffahren. Das war ein Glücksgefühl! Der Gipfel der *Snežka* allerdings immer noch von Wolken eingehüllt. Wir betraten die tschechische und auch die polnische Bergbaude. Hier machten wir uns den Spaß, polnische Ansichtskarten und polnische Briefmarken zu kaufen. Alle sind zu Hause angekommen! Wenig später rissen die Wolken auf und wir genossen den Blick auf das uns umgebende Riesengebirge! Aber schon bald mussten wir zurück zum Sessellift, denn die letzte Talfahrt für diesen Tag war ausgerufen. Unterwegs regnete es wieder sehr stark, und so waren wir froh, als das Quartier in einem Hotel erreicht war.

Am Samstag, dem 11. Juni 1960, haben wir erst einmal ausgeschlafen und sind dann gemütlich aufgestanden, denn erst um 11:35 Uhr ging es mit dem Bus nach *Svoboda* und weiter nach *Janské Lázně*; von dort mit Seilbahn auf den *Černá horá* (1300 m). Wiederum war die Betriebsanlage anzusehen, probeweise wurde für uns eine Bremsprobe durchgeführt. Von dem Schwarzen Berg *Černá horá* hatten wir vorher noch nichts gehört, erst bei Reisen in späteren Jahren wurde uns klar, dass die Betreuer für uns ein großartiges Erlebnis geplant hatten. Gegen 15:00 Uhr ging es mit der Seilbahn wieder herunter nach *Janské Lázně*, dann gleich mit Bus nach *Svoboda*, denn schon um 17:15 Uhr war die Abfahrt des Zuges zurück nach Prag. Er nahm einen ganz anderen Weg als bei der Hinfahrt, damit wir bei der Fahrt noch recht viel vom Riesengebirge und sogar vom tschechischen Elbsandsteingebirge sehen konnten. Kurz nach 22:00 Uhr erreichte der Zug Prag.

Die Probleme der tschechischen und der deutschen Bevölkerung in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts waren von den Hochschullehrern und Betreuern offiziell während der gesamten Zeit ausgespart worden. Aber sie waren noch längst nicht vergessen. Ich bin nicht einmal daraufhin angesprochen worden. Ganz im Gegenteil: Unsere Anwesenheit wurde als Beitrag zur besseren Verständigung angesehen. Aber es geht kein Weg daran vorbei, und die Erinnerungen an diese schlimme Zeit wollten wir auch respektieren. Am Sonntag, dem 12. Juni 1960, waren wir eingeladen zu einer Busfahrt nach *Lidice*, dem Ort, in dem die deutschen Besatzer ein fürchterliches Massaker angerichtet hatten. Zunächst wurde uns im Kulturhaus eine Ausstellung über das fürchterliche Geschehen im Jahre 1942 gezeigt, als die Dorfbevölkerung ermordet und das gesamte Dorf abgerissen wurden. Es war schwierig für uns, mit den gegenwärtig dort lebenden Dorfbewohnern zu sprechen. Ich sprach mit einer Frau, die ihren Mann, ihren Bruder und drei Töchter verloren hatte. Aber ich hatte den Eindruck, die Leute wollten mit uns reden. Wir haben uns gegenseitig versprochen, dass der Faschismus nie wieder über uns kommen darf.

Danach besuchten wir den Park der Freundschaft und den Rosengarten, die Reste des ehemaligen Dorfes und das Museum. Schließlich kamen wir in das Gebiet, in dem die neu errichteten Häuser stehen, in denen die Einwohner jetzt leben. Wir alle waren tief beeindruckt.

Während der Rückfahrt dachten wir zurück an das Gesehene, wir waren alle ganz still.

Allmählich war ans Abschiednehmen zu denken. Am Montag, dem 13. Juni 1960, spazierten wir noch einmal über den *Vaclavske náměstí*, um ein paar Erinnerungsgeschenke einzukaufen. Dann zogen wir noch einmal den dunklen Anzug an für die um 13:00 Uhr beginnende Abschlusskonsultation in der Verkehrshochschule *Vysoká Školá Dopravná VŠD* mit den Dozenten *Hodík* und *Bureš*, vor allem aber für die um 18:00 Uhr stattfindende Abschlussveranstaltung mit dem Rektor. Freudig folgten wir seiner Einladung in die Tatra-Bar, in der wir mit Kalter Platte, Tee, einer Flasche Wein pro Student sowie mit Zigaretten und Mocca verwöhnt wurden. Wieder einmal kamen wir spät ins Bett.

Nun war der Rückreisetag angebrochen! Am Dienstag, dem 14. Juni 1960, war bereits um 07:00 Uhr Wecken angesagt, dann lief alles ganz schnell nacheinander ab: Kofferpacken, Einkäufe, Mittagessen im AUTOMAT KORUNA. Die Rückfahrt mit dem [Ex "PANNONIA"](#) begann um 12:13 Uhr, um 15:30 Uhr trafen wir in Bad Schandau ein und waren wieder zu Hause in der DDR.

Erinnerungen anderer Auslandspraktikanten

Werner Schütt

Das Internat in Bratislava lag auf einem Berg. Im Garten war ein Schwimmbecken und es war ein herrlich warmer Abend. Ich erinnere mich, dass ich spontan den Wunsch hatte, hier studieren zu können.

Lidice war, wie Du richtig schreibst, sehr beeindruckend. Mich brachte damals in Verlegenheit, dass im Restaurant des Kulturhauses die dort sitzenden Männer spontan "pratelstvi", riefen

In Pec (pod Snešku) hatten wir einen sehr sympathischen Betreuer. Er war wohl Dozent für Verkehrsgeographie an der Schule. Er hatte die Windschutzwand hinter dem "Rosenberg", die wir selbst sehen konnten, angeregt.

Rolf Handschack

Wir fuhren fast täglich mit der ČSD. Am dritten Tag wunderte sich einer unserer Mitstreiter: "Hier heißt wohl jeder Bahnhof Vychod. Vorgestern waren wir in Vychod und heute steht hier wieder ganz groß Vychod." Er hatte noch nicht begriffen, dass Vychod im Deutschen "Ausgang" heißt. Bei den vielen neuen Eindrücken, die bei unserer ersten Auslandsreise auf uns einstürmten, war das aber nicht verwunderlich.



29) Bahnhofsdurchfahrt vom Lokführerstand aus gesehen, Sammlung Brückner



30) Rangierbahnhof Praha Vršovice, Sammlung Brückner



31) Unser Zug von Prag in die Hohe Tatra, Sammlung Brückner

Gesang am 20. *)

Hans Buchweitz, geschrieben 1959 zur Aufführung durch den "Dramatischen Zirkel der HfV"

Guter Mond, du schleichst so einsam
durch die leere Gutzkowstraße hin.
Heimwärts schwanken wir gemeinsam,
viele sitzen noch bei HAUSMANN drin.
Mitternacht ist längst entschwunden,
doch wir fühlen und noch ziemlich stark,
denn vor nicht mal 24 Stunden
gab's mal wieder 180 Mark.

Die lange Zeit des Durstes, die ist jetzt vorbei,
mit Stipendium in der Tasche ist der Mensch froh und frei:
Heut' werden die Finanzen auf den Kopf gestellt –
Herr Ober, noch 'ne Lage, was kostet die Welt?!

Die Tage zieh'n, das Geld zieht hinterher,
die großen Scheine sieht man bald nicht mehr,
sogar das Kleingeld wird allmählich knapp
und selbst die großen Könner machen schlapp.

10 Tage nach dem Ersten ist man völlig k. o.,
da lebt man auf Nachschlag und trinkt [H₂O](#),
und selbst der beste Freund erweist sich als Lump:
Er zuckt mit den Schultern und lebt selber auf Pump.

"Glaube mir, glaube mir,
meine ganzen Piepen gab ich dir,
doch jetzt bin ich völlig abgebrannt,
mir droht der Hungertod.

Weißt Du nicht, wer nicht raucht,
Geld hat und 'nen BERGMANN/SCHÄFER braucht,
denn mir hängt das jetzt zum Halse raus:
Nur immer Salz und Brot!"

Vor Durst werden bald die ganze Nacht
aus lauter Verzweiflung Belege gemacht.
Doch eines Tages ist's wieder so weit:
Der Rubel rollt – es lebe die Gemütlichkeit!

Und der Mond guckt wieder ziemlich traurig
durch das leere Gutzkow-Internat.
Fern vom Hauptbahnhofe hallt es schaurig,
weil so mancher was geladen hat.

Morgen essen wir dann Hering,
trinken Milch und schwören Abstinenz,
denn wir sind die Stützen der Gesellschaft,
Deutschlands junge – Hick! – Intelligenz.

*) Der "20." war in unserer Studentenzzeit der "[Stip.-Tag](#)"

Die Kupfermedaille

Eberhard Brückner

Zur Abschlussvorlesung im Dezember 1961 und beim anschließenden geselligen Beisammensein in der Professorenmensa trugen wir alle die aus diesem Anlass geschaffene Kupfermedaille. Es war die Zeit der vielfältigen Ehrungen zu den Feierlichkeiten in der DDR. Die Orden und Medaillen gab es jeweils in Gold, Silber und Bronze. Nur ein Beispiel: Die Verdienstmedaille der Deutschen Reichsbahn.

Es war nicht zu erwarten, dass unser teilweise sehr arbeitsaufwändiges Studium gewürdigt würde, so schufen wir uns selbst die Kupfermedaille – siehe rechts! Es wurde damit Bezug genommen auf Arbeiten im Pflichtprogramm in den ersten beiden Studienjahren. Die Lehrkräfte forderten in den Lehrfächern, in denen sie ihre Vorlesungen hielten, schriftliche Belege von uns. Jedes Fachgebiet erhob diese Forderungen nach eigenem Ermessen. So hatten wir bis zum Vordiplom ein derartig umfassendes Pflichtprogramm zu absolvieren, dass dies beim besten Willen nicht zu schaffen war.

Also wurde beim Anfertigen der Belege „gekupfert“. Dieser Begriff „abkupfern“ steht auch heute noch im DUDEN mit der Erläuterung „[unerlaubt] übernehmen; abschreiben“. Das haben ja in der letzten Zeit exponierte Persönlichkeiten bei der Anfertigung von Dissertationen praktiziert – haben es dann aber abgestritten. Es sei eine abstruse [verworrene, schwer verständliche, sinnwidrige] Unterstellung, wurde da gesagt. Wir haben es lieber gleich zugegeben – bezogen auf die Anfertigung der vielen Belege.

Die zur Abschlussvorlesung eingeladenen Professoren, Dozenten und wissenschaftlichen Mitarbeiter haben herzlich gelacht, zunächst über die Vorlesung mit dem Thema „Einführung in die ausgewählten Kapitel der Studentenbearbeitungskunde“ mit der anschließenden rechnerischen Übung unter der Überschrift „Die Wirkung des Glückskoeffizienten „g““. Und über die Kupfermedaille, die wir uns dazu angesteckt hatten.

Die auf der Kupfermedaille genannte Anzahl 753 ist maßlos übertrieben. Und wir müssen uns im Nachhinein auch nicht für unser Tun entschuldigen: Von vornherein war uns ans Herz gelegt worden, das Arbeiten im Kollektiv mit Aufgabenteilung zu praktizieren. Die Arbeitsweise war also sogar erwünscht, das heißt, sie war notwendig und auch zugelassen. Deshalb erlauben wir uns, zum Jubiläum „50 Jahre Diplom“ noch einmal die Kupfermedaille anzulegen und zu tragen.



32) Die Original-Kupfermedaille, Sammlung Brückner



Ich habe noch eine Ausbildung zum Lokführer abgeschlossen. Vor wenigen Tagen fiel meiner Frau nachfolgendes Gedicht in die Hand. Leider ist das Blatt nicht mehr vollständig, schildert aber deutlich, die auch von mir zum Teil erlebten Zustände. Ich bin die [03 1080](#) auch selbst gefahren.

Erinnerungen – ein Gedicht

Was rumpelt zum Fest über Weiche und Bohle,
es ist der [D 13](#) und die 03 1080 mit schlechter Kohle.

Von Berlin geht die Fahrt bis an den Sund
und drei Männer stehen bereit in dieser Stund'.

Die Feuerbuchse ist vollgepackt bis an die Tür,
so liegen die Briketts und warten aufs FÜR!
Die Reise geht los, das Manometer zeigt 16 [atü](#),
aber in Bernau ging der Zeiger schon etwas in die Knie.

Der Gustav schaufelt, es ist eine wahre Pracht,
vor Eberswalde den Bläser auf, das Feuer lacht
und mit 14 atü geht's vom Hof,
aber in Angermünde sind es elfe bloß.

Es gibt auch kein Halt und kein in die Ecke,
der Zug kriecht jetzt wie eine Schnecke,
das Gleis zur Autobahnbrücke hinauf,
die Luftpumpe tut einen leisen Schnauf.

Den Hügel hinab und Prenzlau entgegen,
der Bläser zieht, der Kessel kann acht nur noch geben.
Ein Hilferuf muss raus, von Pasewalk wird Vorspann erbeten
und mit der Mütze wir das Manometer bedecken.

Eine [P 8](#) wird gestellt und die 1898 lässt den Zug nicht stehen,
wir nehmen die Mütze ab, der Zeiger steht schon auf zehn.
So geht es auf die Rennbahn hinaus, es macht sich
die letzte Tonne auf dem Tender bereit, erholt hat sich die 1080

Mit stählernem Klang über die Peenebrücke hinweg,
so bolzen beide die Steigung hinauf, die P 8 erfüllt ihren Zweck,
denn jetzt fangen wir beide an zu drücken,
in Züssow verlässt sie uns mit dankbaren Blicken.

So geht es weiter nach Greifswald hinab,
wir bringen mit der letzten Kohle den Zug auf Trab.
Langsam drehen die Räder ihre letzten Runden
und erreichen Stralsund mit plus 1 ½ Stunden.

Zurück ins Bw und die Lok restauriert
dann schnell noch abgeschmiert,
denn die Ablösung steht schon bereit
für die nächste Fahrt drückt die Zeit.

Diese Leistung, vollbracht von den Schwarzen,
?????

Soweit die offensichtlich 754. Kupferei. Ich will es nicht wieder tun!! ;-) Siegfried Fenner

Erste Bilanz beim "Symposium 72" am 24. und 25. Mai 1972 in Dresden

Christian Kauer alias "Ollenhauer", 1972

Lernen fürs Leben – das hatten wir uns vorgenommen. Im Russischunterricht an der Grundschule hörte sich das so an:

„Почему шагает в школу нынче много так ребят?
Потому что все ребята жить по-новому хотят.
Ваня будет машинистом, Петя будет трактористом,
а Серёжа – пионер –будет верно инженер ...“

[MEIN RUSSISCHES LEHRBUCH 6. Klasse 1948]

Die Sektion Technische Verkehrskybernetik der Hochschule für Verkehrswesen
»Friedrich List« Dresden erlaubt sich, Sie als Absolventen der ehemaligen Fach-
richtung Eisenbahnbetrieb der Hochschule anlässlich der zehnjährigen Wiederkehr
Ihres erfolgreichen Studienabschlusses zum

SYMPOSIUM 72

am 24. und 25. März 1972 einzuladen.

Wir würden uns freuen, Sie und Ihren Ehepartner zum Symposium 72 begrüßen
zu können. Bitte senden Sie Ihre ausgefüllte Teilnahmeerklärung möglichst bald
an uns zurück.

Prof. Dr.-Ing. habil. Fischer Direktor der Sektion Technische Verkehrskybernetik

PROGRAMM	
<p style="text-align: right;">Freitag, den 24. März 1972</p> <p>9.30 Uhr Eintreffen der Tagungsteilnehmer am Tagungsort</p> <p>10.00 Uhr Eröffnungsvortrag durch den Direktor der Sektion Technische Verkehrskybernetik Prof. Dr.-Ing. habil. Fischer »Das Profil der Sektion Technische Verkehrskybernetik«</p> <p>10.30 Uhr Hauptvortrag von Prof. Dr. sc. techn. Dr. h. c. Potthoff »Thermodynamische Modelle des Verkehrsflusses«</p> <p>12.00 Uhr Vorträge von Absolventen des Jahrganges 1962 zu folgenden Problemkreisen: <ul style="list-style-type: none"> - Wissenschaftliche Aufgaben der Hochschule aus der Sicht der Beschlüsse des VIII. Parteitages der SED - Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen der Hochschule und der Praxis - Wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit der Verkehrsingenieure in der Kammer der Technik - Erfahrungen bei der Automatisierung des Eisenbahnbetriebes in der UdSSR - Aspekte der Rationalisierung, Automatisierung und Zentralisierung des Eisenbahnbetriebes in der DDR </p>	<p>19.30 Uhr Geselliges Beisammensein</p> <hr/> <p style="text-align: right;">Sonabend, den 25. März 1972</p> <p>9.00 Uhr Beginn der Fachexkursion, Treffen vor dem Zentralen Institutsgebäude der Hochschule <ul style="list-style-type: none"> - Besichtigung des Eisenbahnbetriebsfeldes - Besichtigung des zentralen verkehrstechnischen Simulationslaboratoriums </p> <p>12.00 Uhr Exkursion zum Dresdner Fernsehturm, Besichtigung der technischen Einrichtungen</p> <p>16.30 Uhr Abschluß des Symposiums 72</p>
ItG 024 11 72 III 9 23	

Und dann haben wir gelernt und studiert. Und wir waren 1962 Diplom-Ingenieure! Angesichts des Studienabschlusses hatten wir gefragt: Ja, was macht er denn nun der Diplomingenieur?!

Anlässlich des SYMPOSIUM '72 wurde musikalisch eine erste Bilanz gezogen nach der Melodie „**Auf der Schwäb'schen Eisenbahne**“:

Vor 10 Jahren waren wir
grad' die letzten Tage hier.
Heute wollen wir mal sehen,
was dazwischen ist geschehen:

Denen, die schon promoviert,
wir süß-sauer gratuliert.
Die meisten werden immer müder
und kriegen langsam steife Glieder.

Die EISENBAHN hat nur noch wenig.
INDUSTRIE, das ist der König.
Manche sind auch schon verschollen.
Wo wir die nur finden sollen?!

Georgi, Baumann und auch Zink
waren ganz besonders flink:
„Hast du einen dummen Sohn,
schicke ihn zu ROBOTRON.“

Schilling liebt den Nahverkehr,
Ordnung die MITROPA sehr.
Nun er saß in diesem Sinn
auch früher schon bei HAUSMANNs drin.

Kautz wird bei MINOL nur munter,
Graf ging in die Kohle runter,
Wiegand kann sogar verkoofen
einen SIEMENS-MARTIN-Ofen.

Bischof, Günther, Wiedersich,
Schulz und Hiebel üben sich
mit and'ren noch an allen Tagen
im MfV^{*)} die Zeit totschiagen.

An der guten HfV^{**)},
diesem imposanten Bau,
werden quasi täglich schlauer
Christinchen, Longus^{***)}, Ollenhauer.

Bei den Bezirken gibt es Leute,
die sich mühen jetzt und heute,
wie man in den Städten dann
den Verkehr verhindern kann.

Jahrespläne, Konzeptionen,
Arbeitskräfte, Diskussionen –
der Wissenschaft hat Rolf entsagt.
Er lächelt nur, wenn man ihn fragt.

Damit man hier nicht Schiefes sagt,
hab' ich bei [... ??? ...] angefragt.
Als Taktik kam, die mir empfohl'n:
Zerreiß' den Text, eh' wir dich hol'n.

*) Ministerium für Verkehrswesen der DDR
**) Hochschule für Verkehrswesen Dresden
***) der „Lange“

Ja, was macht er denn nun, der Diplomingenieur?

Eberhard Brückner, 1961

Ja, was macht er denn nun, der Diplomingenieur?
Er geht hin auf 'nen Bahnhof als Brigadeführer.
Neun Semester, die hat er an der HfV studiert
und nun denkt er, es wird alles geh'n wie geschmiert,
denn von all dem, was man ihn an der Schule gelehrt,
ja, da macht er bestimmt niemals mehr 'was verkehrt.

Ob das Fahrzeiten sind für verschiedene Strecken,
auch bei Knotenbelegung, da bleibt er nicht stecken.
Leere Wagen, die reguliert er von Nordwest nach Südost,
und 'nen Bahnhof zu bauen, das geht wie die Post.
Wenn du willst, dann schlägt er dir auf schnell sein Buch,
sagt, wie schnell der Schall fliegt nach dem Quincke-Versuch,
und fließt in einem Leiter ein Strom hin und her,
dann kann ER feststellen, mit wieviel' Ampère.
Und ganz dann zum Schluss, da weist er dich hin
Auf Kenntnisse im Fach Verkehrsmedizin –
All' dieses beherrscht er und dann noch viel mehr.
Er ist sozusagen All-Round-Ingenieur.

Doch – wenn 'ne Kupplung mal reißt,
wenn ein Hund mal wen beißt,
wenn ein Wagen oder eine Lokomotive entgleist,
wenn ein Hemmschuh mal abspringt und die Ladung ist hin,
und einer hat immer nur Unsinn im Sinn.
Wenn zur Arbeit einer kommt, und der ist total blau,
und ein and'rer schläft nicht mit der eigenen Frau –
ja, wird er wohl fertig mit all' solchen Dingen,
die sehr viel Zeit kosten und Verdruss mit sich bringen,
worüber man ihn an der HfV nicht belehrt:
Dann hat er sich in der Praxis bewährt.

Den Titel, den hat er: Diplomingenieur.
Vorlesungsmitschriften, die braucht er nicht mehr,
denn dafür, da hat er jetzt keine Zeit
vor and'rer Brigadeführerarbeit.
Wir sind schon zu viele geworden bis jetzt.
Die besseren Stellen sind alle besetzt.
Und als Brigadeführer, da brauchst du nie
die oben erwähnte Theorie!

Der Hochschulneubau am Friedrich-List-Platz



33) Zentrales Institutsgebäude am Friedrich-List-Platz, Sammlung Brückner

Am 3. September 1962, also nur kurze Zeit nach unserem Studienabschluss, wurde der Hochschule der Ehrenname „Friedrich List“ verliehen. Zu diesem Zeitpunkt war der Neubau des Zentralen Institutsgebäudes bereits in vollem Gange; seine Einweihung erfolgte noch im gleichen Jahr. Prof. Dr. Potthoff war mit seinem Institut bereits vorher eingezogen. Die Arbeitsräume lagen im 7. Geschoss, und dort haben wir bereits unsere Hauptprüfungen abgelegt.

Als 1969 im Ergebnis der III. Hochschulreform in der DDR an der Hochschule die Sektion Technische Verkehrskybernetik gegründet wurde, wurde Prof. Dr. Potthoff Direktor dieser Sektion. Es war für uns ein Bedürfnis, bei einem Absolvententreffen unter dem Namen SYMPOSIUM '72 die neuartigen Gesichtspunkte der Lehre und Forschung kennenzulernen. Gern ging der Nachfolger von Prof. Dr. Potthoff, der neue Sektionsdirektor Prof. Dr. Klaus Fischer auf diesen Vorschlag ein. Einige Beiträge von uns Absolventen ließen den Wunsch erkennen, auch weiterhin mit unserer Alma Mater, der HfV, eng verbunden zu bleiben. Und dabei ist es geblieben. Zu unserer großen Freude werden wir nun zum Jubiläum vom Dekan der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ der Technischen Universität Dresden willkommen geheißen.



*Wir gedenken der Kommilitonen, die bereits
von uns gegangen sind:*

Klaus Duscha

Eberhard Günther

Siegfried Lauterbach

Kurt Nagel

Wolfram Ordnung

Peter Pollesche

Dieter Radzuweit

Karl-Heinz Schulz

Wolfgang Schulze

Gerd Steinfeld

Norbert Wiesenhütter

Eberhard Winzker

Ehre ihrem Andenken!

Gruppenbild mit Dame

Am 27.06.2012 fand das Treffen „50 Jahre Diplom“ der Studenten der Fachrichtung Eisenbahnbetrieb statt.



34) Das sind wir, Sammlung Brückner

Abkürzungsverzeichnis

03 1080.....	Lokomotive der Baureihe 03.10
atü.....	Atmosphären-Überdruck = alte Maßeinheit des Drucks
AudiMax.....	auditorium maximum = Der große Hörsaal
AV.....	Arbeitsverhältnis
Betras.....	Betriebs- und Bauanweisungen
Bf.....	Bahnhof
Bw.....	Bahnbetriebswerk
and.-Ing.	Kandidat (auf das Diplom) in einer ingenieurwissenschaftlichen Disziplin nach dem Vordiplom
cm.....	Zentimeter
ČSA.....	Tschechisch-Slowakische Fluggesellschaft
ČSD.....	Staatsbahn der Tschechoslowakei
ČSSR.....	Tschechoslowakische Sozialistische Republik
ČSR.....	Tschechoslowakische Republik
D 13.....	Bezeichnung für einen Schnellzug in der DDR (Schnellzugzuschlag)
DB.....	Deutsche Bundesbahn
DDR.....	Deutsche Demokratische Republik
DEC.....	Deutsche Eisenbahn Consulting
DIN-A-4-Format.....	Papierformat 210 x 297 mm
Dipl.-Ing.	Diplom-Ingenieur
DLH.....	Deutsche Lufthansa
DR.....	Deutsche Reichsbahn
Dr.	Doktor
Dr. h. c.	Doctor honoris causa (Ehrendoktorwürde)
Dr.-Ing.	Doktor-Ingenieur
Druckgenehmigung Ag.....	Registriernummer der Druckgenehmigung beim Auftraggeber
Elloks.....	Elektro-Lokomotiven
ET.....	Straßenbahntriebwagen aus dem LOWA-Werk Werdau
e. V.	eingetragener Verein
EVDR.....	Entwurfs- und Vermessungsbüro der Deutschen Reichsbahn
Ex 58.....	Bezeichnung für einen Expresszug in der DDR (Schnellzugzuschlag und Expresszugzuschlag)
Ex PANNONIA.....	internationaler Reisezug, der zwischen Berlin und Sofia verkehrte
Fa.	Firma
GST.....	Gesellschaft für Sport und Technik
h.....	Stunde
H ₂ O.....	chemische Formel für Wasser
Hbf.....	Hauptbahnhof
HfV.....	Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List" Dresden
HO.....	staatliche Handelsorganisation = Ladenkette in der DDR als Pendant zur Konsumgenossenschaft
HO-Gaststätte.....	Gaststätte/Restaurant der staatlichen Handelsorganisation
HV.....	Hauptverwaltung

IL 14.....	sowjetisches Kurz- und Mittelstrecken-Verkehrsflugzeug
IL 18.....	sowjetisches viermotoriges Passagierflugzeug
KARLEX.....	internationaler Schnellzug, der 1959 – 1994 zwischen Berlin und Karlovy Vary (Karlsbad) verkehrte
kčs.....	tschechische Kronen
KfZ.....	Kraftfahrzeug
km/h.....	Kilometer pro Stunde
k. o.	umgangssprachlich für müde und abgespannt sein, nach dem Englischen "knock out"
LPG.....	Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft
MAN.....	Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg
m. d. W. d. Prof. b.	Mit der Wahrnehmung der Professur beauftragt
MfV.....	Ministerium für Verkehrswesen
NGT.....	Niederflurgelenktriebwagen
ÖPNV.....	Öffentlicher Personennahverkehr
P 8.....	Personenzug-Dampflokomotive
Prof.	Professor
Raw.....	Reichsbahnausbesserungswerk
Rba.....	Reichsbahnamt
Rbd.....	Reichsbahndirektion
Sachs.	Sachsen
St.	Sankt
Stellwerk No.....	Stellwerk Neinstedt Ost
Stip.-Tag.....	Tag, an welchem das Stipendium an die Studenten ausgezahlt wurde
stud.-Ing.	Student der Ingenieurwissenschaften
StVO 77.....	Straßenverkehrsordnung der DDR aus dem Jahr 1977
T4D.....	Tatra-Straßenbahnwagen, der v.a . in die DDR geliefert wurde
TCIB.....	Transport Consult International Berlin
TU.....	Technische Universität
TU 104.....	sowjetisches Flugzeug, das zweite Düsenverkehrsflugzeug der Welt
u. a.	unter anderem
UdSSR.....	Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken (Sowjetunion)
VEB.....	Volkseigener Betrieb
VES.....	Versuchs- und Entwicklungsstelle
VŠD.....	Vysoká Školá Dopravná = Verkehrshochschule auf Tschechisch
z. B.	zum Beispiel
ZRA 1.....	Zeiss-Rechenautomat 1 = der erste serienmäßig hergestellte programmierbare Digitalrechner der DDR

Bildverzeichnis

1) Unser Jahrgang in: DR - Einsteigen bitte! Deutsche Reichsbahn in Volkes Hand, Berlin 1958	1
2) Diplomurkunde - ein besonderes Exemplar, Sammlung Brückner	1
3) Prof. Gerhart Potthoff 1955, UA/HfV/6.1. Nachlass Potthoff Nr. 271 b	4
9) Abbildungen 4 - 9 aus Sammlung Brückner	7
10) Ansicht vom Fritz-Foerster-Platz aus, Hörsaalbau, Sammlung Brückner	9
11) Seminargebäude am Friedrich-List-Platz, Sammlung Brückner	9
12) Eingangsportal 2012, Sammlung Brückner	9
13) Abschnitt einer Lebensmittelkarte, Sammlung Brückner	15
14) Hulda W., Sammlung Walter Schulz	20
15) Die Mensa der HfV an der Reichenbachstraße, Sammlung Brückner	21
16) aus Sammlung Helmut Pogantke	22
17) vorn links: Wolfgang Zaffke, vorn rechts: Bundespräsident Richard von Weizsäcker, Aufnahme: Bildstelle der Deutschen Reichsbahn	27
18) Christian Kauer und seine Straßenbahn, Sammlung Christian Kauer	33
19) Kinderzeichnung von Eberhard Brückner, Sammlung Brückner	36
20) Ein junger Eisenbahner, Sammlung Brückner	37
21) Annegret und Eberhard, Sammlung Brückner	37
22) Prag - Postkartenblick zum Hradschin 1960, Sammlung Brückner	38
23) Eine Kneipe in Brno, Sammlung Brückner	40
24) Praktikum im Restaurace u Diana, Sammlung Brückner	41
25) In der Belanske Tatry, Sammlung Brückner	42
26) Unter der Lomnitzspitze, Sammlung Brückner	42
27) Wir und die Mädels aus der VŠD, Sammlung Brückner	43
28) Blick zur Schneekoppe, Sammlung Brückner	44
29) Bahnhofsdurchfahrt vom Lokführerstand aus gesehen, Sammlung Brückner	46
30) Rangierbahnhof Praha Vršovice, Sammlung Brückner	46
31) Unser Zug von Prag in die Hohe Tatra, Sammlung Brückner	46
32) Die Original-Kupfermedaille, Sammlung Brückner	48
33) Zentrales Institutsgebäude am Friedrich-List-Platz, Sammlung Brückner	53
34) Das sind wir, Sammlung Brückner	55