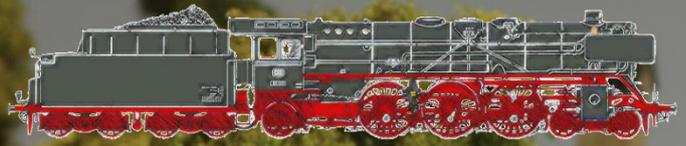


Modelleisenbahnclub 01  
Münchberger  
Eisenbahnfreunde e. V.

---



# Kleinbahngeschichten aus Havelburg Vorstadt



## Kleinbahngeschichten aus Havelburg Vorstadt

### Schmalspurig durchs Reichsbahnland

Unsere Schmalspurbahn könnte in der Prignitz, aber auch anderswo in der Deutschen Demokratischen Republik Ende der 60er Jahre des letzten Jahrhunderts zuhause sein. Havelburg, der Ausgangspunkt unserer Schmalspurbahn liegt an einer bedeutenden Hauptstrecke in Richtung Ostsee/Skandinavien. Havelburg Hbf ist ein richtiger kleiner Verkehrsknoten, nicht nur, dass hier eine Nebenstrecke abzweigt,



auch die in 750 mm Spurweite ausgeführte Bahn nach Lindenburg hat am Hbf ihren Ausgangspunkt. Bereits Ende des vorletzten Jahrhunderts gebaut, wird die Bahn auch noch im Jahr 1967 von der Deutschen Reichsbahn betrieben und voll unterhalten. Unsere Strecke verläuft über Havelburg Vorstadt, Havelburg West (hier zweigt die Stichstrecke nach Klöwen ab) fast genau nach Westen und bald ist der Endbahnhof Lindenburg erreicht.

*Für des Volkes Frieden,  
Wohlstand, Glück!  
Deckt alle mit den  
Tisch der Republik!*

Kleinbahngeschichten aus Havelburg zeigen einen kleinen Ausschnitt aus dem letzten Jahr-

hundert; einer Zeit als es im Osten Deutschlands noch Schmalspurbahnen gab, die für die Menschen und die Betriebe einer Region unverzichtbar waren.

Gehen Sie mit uns auf eine Reise in eine andere Epoche. Erleben Sie noch einmal Schmalspurromantik pur. Begleiten Sie uns nach Havelburg Vorstadt! Schauen Sie mit uns beim Bäcker vorbei, ob das frische Bäckerbrot schon fertig ist. Kommt der Dampfzug pünktlich oder nimmt man lieber den Bus?

### Mit Lunikoff und Graupenbauch ...

Sicher wird sich der aufmerksame Modellbahnfreund fragen, weshalb es einen Lkw aus Thüringen in die Prignitz verschlägt? Die Antwort ist schnell gegeben. Im Nachbarort unserer Kleinstadt befindet sich in ehemals von einer Kampfgruppeneinheit genutzten Baracken das Kinderferienlager „Seid bereit“ des HO-Kreisbetriebes Grätz, das für die kommenden Sommerferien neue Matratzen und neue Bettwäsche bekam.



Fahrer Siegfried Schludrich, besser bekannt unter seinem Spitznamen „Lunikoff“, der auf seine Vorliebe zu einem hochprozentigen Getränk zurückzuführen ist, und sein Beifahrer Hugo „Graupenbauch“ Graupner hatten sich freiwillig zu dieser Tour gemeldet. Für Siegfried hatte diese Fahrt auch einen persönli-

chen Hintergrund. Er tauschte nicht nur selbst gedrechselte Räuchermänner bei Mitgliedern der Binnenfischer-Genossenschaft „Rotes Banner“ gegen begehrten Räucherfisch ein, sondern er hatte auch mit Hannelore, der einheimischen Köchin im Kinderferienlager und Tochter des 2. Vorsitzenden der LPG<sup>1</sup> Typ III „Druschba“ ein heimliches Techtelmechtel.

Hugo und Siegfried spielten übrigens in ihrer Freizeit im berühmt/berüchtigten Tanz- und Schauorchester „Mefridos“ am Bass und am Schlagzeug. Diese Band sorgte bei einer Jugendtanztee-Veranstaltung für Aufsehen, als sie zum Abschluss als Rausschmeißer das Lied „Rumbumbum, die Sachsen kumm, wieder einer Tod vom Konsumbrot“ spielten und damit das Publikum im großen Saal des Kulturhauses der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft zum Toben brachten. Vom Leiter der Abteilung Kultur beim Rat des Kreises wurde daraufhin der Kapelle eine Rüge erteilt.



Neben der Ladung für das Kinderferienlager hatten sie ein Dutzend selbstgedrechselte Räuchermänner, zwanzig Kästen „Schlosspils“, zwei Kartons mit Büstenhaltern und Damenschlupfern aus einer Zellenrodaer Trikotagenfabrik, sowie drei Schubkarren aus der Konsumgüterproduktion eines Zulieferbetriebes für den VEB<sup>2</sup> Sachsenring Automobilwerke Zwickau geladen.

Diese Artikel wurden auf bewährte Art und Weise gegen 28 Kisten a' 25 Stück der in Thüringen sehr beliebten Gartenzwerge eingetauscht. Selbige waren 2. Qualität und für den Export nicht geeignet. Aber das spielte keine große Rolle, denn mit etwas Nitrofarbe konnten die Fehler kaschiert werden. Auf der Rückfahrt wurde nochmals bei Gera ein Großhandelslager für Kfz-Ersatzteile angefahren. Dort wechselten für zwei Kisten Gartenzwerge ein

Trabant-Auspuff, Hugo konnte ja nie wissen, ob und wann man ihn zu etwas braucht, und ein linker Außenspiegel für Lunikoff's 311er Wartburg die Besitzer.

## Der Doppeldecker

Es ist sicher keine Besonderheit, wenn ein Lkw der Sowjetarmee durch ein Dorf in der Prignitz fährt. Der hier zu sehende ZIL-157 ist auf dem Weg aus der Garnisonsstadt Prunzlau zu dem nahe unseres Städtchens gelegenen Truppenübungspatz. Dort wird ein großangelegtes Manöver des Warschauer Paktes vorbereitet.



Um eine größtmögliche Geheimhaltung der daran beteiligten Einheiten zu erreichen, hat man an allen Fahrzeugen die taktischen Kennzeichen und Nummernschilder überpinselt. Auf unserem ZIL-157 sitzen die Stabsoffiziere des aus den Weiten des Thüringer Beckens in die Prignitz verlegten Gardepanzerregimentes *Pawel Kortschagin* unter dem Befehl von Oberst Wladimir Ruspatin, den hinter vorgehaltener Hand seine Untergebenen nur „Rasputin“ nennen.

Am Steuer sitzt der Gefreite Grigori Kassanassow, der vor seinem Wehrdienst Pfortner an einer Fliegerschule war. Da er sich auch als Agitator in der dritten Kompanie des zweiten Bataillons obigen Regimentes betätigt, besitzt er das besondere Vertrauen seines Kommandanten.

Oberst Ruspatin war bei seiner ersten Fahrt nach Prunzlau unterwegs an der Konsum-Gaststätte „Grüne Eiche“, im Volksmund nur „Ast“ genannt, vorbeigefahren. Im Prunzlauer Stab hatte man ihm diese Gastwirtschaft wärmstens empfohlen. Deshalb beabsichtigt er, dort mit seinen Offizieren einzukehren, um sie für das bevorstehende Manöver zu motivieren.

<sup>1</sup> Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft

<sup>2</sup> Volkseigener Betrieb

Der „Ast“ wird von Gustav Fulanski, einem Umsiedler aus Ostpreußen, gemeinsam mit seiner Frau und Köchin Frida bewirtschaftet. Die Einheimischen nennen ihn nur Russen-Gustav, weil sich im Vereinszimmer seiner Gaststätte mitunter Offiziere aus der sowjetischen Garnison von Prunzlau zu geselligen Abenden treffen.



Gustav's Sohn Rudi ist Eisenbahner. Er arbeitet als Streckenläufer bei der Bahnmeisterei Havelburg und ist auch auf unserer Schmalspurbahn einmal in der Woche unterwegs. Seit er vor einigen Jahren Hilde und Helga aus Berlin jeweils zu Zwillingen verholfen hat, ist er als „Doppeldecker“ bekannt. Die beiden Freundinnen waren für eine Woche zur Sommerfrische nach Klöwe gekommen und badeten während dieser Zeit häufig nackt in einem nahe der Gleise gelegenen See, was von Rudi nicht unbemerkt blieb. Ab und zu fährt er heute noch nach Berlin. So etwas bleibt in einer Kleinstadt natürlich nicht verborgen. Nach dem Grund seiner Reisen gefragt, antwortet er immer, er fahre nur nach Berlin, um dort im Hortex-Laden ungarische Salami und Letscho für seinen Vater zu kaufen.

## Starschina Kossonossow

Grigori Kossonossow war Starschina (Stabsfeldwebel) auf einem benachbarten Fliegerhorst der Sowjetarmee in den weiten märkischen Wäldern bei Prunzlau. Auf seinen Fahrten in die übergeordnete Fliegerdivision legte er gern einen Zwischenhalt in Havelburg ein. Zuerst ging es zur ortsansässigen Bäckerei Krause, wo hinten herum ein Kanister mit Benzin gegen eine Buttercremetorte für die Frau von Kossonossows Vorgesetzten, dem Hauptmann Wolkow, und drei Vierpfundbrote für den Eigenbedarf den Besitzer wechselten. Anschließend besuchte er die HO-Gaststätte „Ei-

nigkeit“, deren alter Name „Reichskanzler“ noch deutlich an der Giebelseite zu sehen war. Er war ein gern gesehener Gast, tauschte er doch immer mehrere 20-Literkanister mit Ben-



zin gegen hochprozentige Spirituosen und Filterzigaretten ein. Dafür bekam er noch ein opulentes Abendbrot serviert. Sein Fahrer, der Gefreite Jermilkin, freute sich auch auf diesen Stopp, gab es doch für ihn ein Jägerschnitzel mit Bratkartoffeln und Gurkensalat von der mit einem tiefen Ausschnitt ausgestatteten Serviererin Gerdi serviert. Alles zum Wohle der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft.

Im Dorf kursierte eine Geschichte, die wohl von Kossonossow öfters zu vorgerückter Stunde in der „Einigkeit“, zu der alle Dorfbewohner noch „Reichskanzler“ sagten, erzählt worden sein soll. Demzufolge war auf dem Flugplatz eine von der Weide der LPG *Druschba* ausgebüxte Kuh in den Flugzeugpropeller einer Antonow An-2 geraten. Ritsch, ratsch, weg war



sie - so sein Kommentar dazu. Die Bauern hörten dieser Geschichte immer etwas finster zu und der Parteisekretär verließ die Gaststube, sobald Kossonossow damit begann.

Der Gefreite Jermilkin holte mit seinem Ural ab und an auf dem Kleinbahnhof für die Garnison angelieferten Brikett ab, die von Soldaten per Hand umgeladen wurden. Tags drauf kam mitunter noch ein Waggon mit Weißkrautköpfen an, die ebenfalls per Hand

ihren Weg auf den noch vom Briketttransport gezeichneten Lkw fanden. Auf der jeweiligen Ladung sitzend, fuhren dann die Soldaten zu-



rück in ihre Kaserne. Vor der Abfahrt bekamen sie stets von der Bäckersfrau ein Päckchen mit Kuchen vom Vortag zugesteckt, welches sie umgehend unter sich aufteilten.

## Versuchsfahrten

... oder wie eine ÖBB 2095 nach Havelburg kam!

1960 unternahm die Deutsche Reichsbahn erste Versuche mit einer neuen Diesellokomotive. Die erste der Baumusterlokomotiven V 36 4801 wurde noch im gleichen Jahr fertiggestellt. Leider offenbarten die beiden gebauten Lokomotiven viele „Kinderkrankheiten“ und waren für den Betrieb nicht geeignet.



Die Schallisolierung war unzureichend, es entstand ein hoher Lärmpegel im Führerstand und außerhalb der Lokomotive und die Zugänglichkeit der Aggregate war ebenfalls schlecht gelöst. Zusätzlich führten die Versuchsfahrten wegen massiven Problemen mit dem leichten Oberbau und seinen kleinen Gleisradien, den kurzen Weichen sowie den eingesetzten Personen- und Güterwagen, 1962 nicht zum Erfolg und wurden nach kurzer Zeit eingestellt. Nach Abschluss der Erprobung wurden die Lokomotiven V 36 4801 und V 36 4802 abgestellt und verschrottet. Danach wurde das Rekoprogramm der „Sächsischen

viere K“ eingeführt und nach dessen geplantem Abschluss wurde vom Politbüro der SED angeordnet, den Verkehrsträgerwechsel zu beschleunigen. Aufgrund des miserablen Straßenzustandes in der Mark Brandenburg und der schlechten Versorgung mit Importbussen aus den ungarischen Ikarus-Werken, mussten die Schmalspurbahnen im Norden der DDR zur Versorgung der Bevölkerung weiterbetrieben werden.



Abteilungsleiter beim Minister für Verkehrswesen (Erwin Kramer) war 1966 Karl-Eduard Schraubler, ein ausgewiesener Fachmann und Triebfahrzeugtechnologe. Er wurde mit der Aufgabe betraut, die angespannte Lage bei den Schmalspurbahnen der DR zu lösen und die HvM<sup>3</sup> bei der Suche nach Alternativen zu unterstützen.

Engelbert Maynheid, Verkaufsleiter Ostblock in einem Konsortium österreichischer Maschinenbauunternehmen, weilte zur Herbstmesse 1966 in Leipzig. Während der Messe sollte er Verhandlungen mit der ČSSR über eine Lieferung von Diesellokomotiven für die Schmalspurbahnen der Staatsbahn ČSD führen. Ein entsprechender Loktyp wurde den Besuchern auf dem Freigelände der technischen Messe präsentiert.

Bei dem Messerundgang von Walter „Spitzbart“ Ulbricht wurde der Abteilungsleiter im Verkehrsministerium Karl-Eduard Schraubler auf den Stand der österreichischen Firmen aufmerksam. Er war für die Beschaffung von Neubaufahrzeugen für die Reichsbahn verantwortlich und hielt nach dem Desaster mit den zwei neu gebauten Dieselloks der Reihe V 36 K für die Schmalspurbahnen der Deutschen Reichsbahn Ausschau nach möglichen Alternativen aus dem Ausland. Es kam zu einem Fachgespräch zwischen beiden, bei dem Schraub-

<sup>3</sup> Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn

ler's Interesse an der ausgestellten Diesellok geweckt wurde. Gegen Ende des Gesprächs wurde auch bei dem einen und anderen Glas Grüner Veltliner aus dem Weinviertel über Privates gesprochen, dabei kam Erstaunliches zu Tage.

Aus seiner Familienchronik wusste Maynheid, dass der Vater seiner Schwiegermutter, Graf Reinhard von Kritzwalk, einst ein Rittergut in der Prignitz besaß. In Folge seiner Enteignung während der Bodenreform floh er mit seinen Angehörigen nach Österreich. Karl-Eduard Schraubler stammte genau aus dem Dorf, in dem die Grafen derer von Kritzwalk früher ihren Familiensitz hatten. Sein Großvater mütterlicherseits war als Chauffeur bei den Grafen angestellt und fuhr nicht nur mit einem Lanz-Bulldog landwirtschaftliche Erzeugnisse zur Bahnverladung sondern auch den Herrn Graf in dessen Horch 8 Typ 375 Pullmann zu den Aufsichtsratssitzungen der damals noch privaten Prignitzer Schmalspurbahn, dessen größter Gesellschafter von Kritzwalk war.

Nach der Enteignung wurde der Horch vom VEB Maschinen- und Fahrzeughandel beschlagnahmt, während der Lanz Bulldog noch heute bei der LPG „Rotes Banner“ zum Einsatz kommt. Einige Jahre später wurde der Horch von einem schottischen Whisky-Produzenten bei einem bekannten Londoner Auktionshaus ersteigert. Über den Preis wurde Schweigen vereinbart.

Auf Grund dieser alten Beziehungen und der bei gutem Wein geführten Verhandlungen vereinbarten die beiden, die Möglichkeiten eines Versuchseinsatzes einer 600 PS Diesellok aus Österreich bei der DR zu prüfen. Maynheid handelte hauptsächlich aus kommerziellen Interessen, wogegen Schraubler der Gedanke anspornete, während der Verhandlungen einmal Österreich besuchen und die Alpen sehen zu können.

Nachdem das ZK der SED, das Finanz-, Wirtschafts- und Verkehrsministerium, die staatliche Plankommission sowie die Hauptverwal-

tung Maschinenwirtschaft der DR nach langwieriger Entscheidungsfindung zustimmten, kam es nach kurzen technologischen Vorbereitungen zwischen den Österreichern und der DR zum Versuchseinsatz. Unter der Leitung von Magister Moritz Schachinger wurde neben

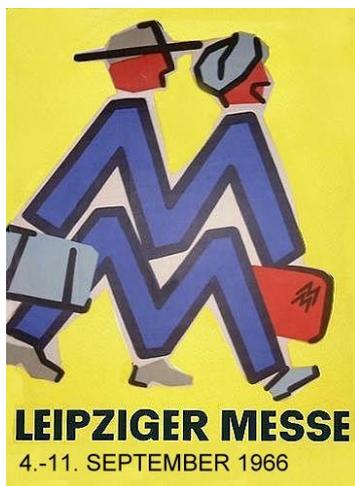
der Versuchloks auch ein ÖBB-Messwagen von der Mariazeller Bahn, nach der Anpassung der Achsen, per Eisenbahn nach Brandenburg überführt. Die DR stellte Reichsbahnoberinspektor Konrad K. Kretschmar (Spitzname 3k) als den verantwortlichen Versuchsingenieur.

Der jüngste Graf von Kritzwalk spielte im gleichen Club wie Magister Schachinger Golf. Seine Bitte, als Mitglied der Messwagenbesatzung die alte Heimat seiner Ahnen zu besuchen, wurde nach einer großzügigen Spende an den Golfclub zu seiner großen Freude erfüllt.

Die Versuchsfahrten waren 1967 ein großer Erfolg. Der 600 PS starke Diesellokigant war in der Lage, Kurven mit einem Halbmesser von nur 40 m zu durchfahren und die Radsatzfahrmasse lag mit 7,75 Mp im zulässigen Bereich.



In der HO-Gaststätte „Einigkeit“, wurde nach Abschluss der Versuchsfahrten, bei der die Diesellok auch im Güterzugdienst eingesetzt wurde, kräftig gefeiert. Dabei machte Reichsbahnoberinspektor Kretschmar Bekanntschaft mit dem aus Österreich mitgebrachten Zipfer Bier. Nach dem Genuss von fünf halben Litern konnte er nicht mehr still sitzen, musste schnellstens ein stilles Örtchen aufsuchen und verpasste den Ausschank des österreichischen Nationalgetränkes: Marillenlikör, den der junge Graf von Kritzwalk mitgebracht hatte.





Die Streckenaufnahmen sind erst vor wenigen Tagen aufgetaucht. Sie wurden 1967 von der Transportpolizei beschlagnahmt und wurden Jahrzehnte unter Verschluss gehalten. Nachdem die österreichischen Bundesbahnbeamten beim Verzurren der Pläne etwas geschludert hatten, mussten sie kurz vor dem Ziel abgenommen werden.

Die Deutsche Reichsbahn ermittelte einen Bedarf von etwa 30 Lokomotiven für ihr 750 mm Schmalspurnetz. Ein Ankauf der gewünschten 30 Lokomotiven der Reihe 2095, welche die DR unter der Baureihe V 60 4801 – 4830 eingereiht hätte, unterblieb jedoch angeblich aus ökonomischen Gründen. Für die im gleichen Zeitabschnitt beschafften Giesl-Ejektoren der österreichischen Schöller-Bleckmann-Werke konnten die Devisen durch das Ministerium für Außen- und Innerdeutschen Handel bereitgestellt werden. Der Bereich Kommerzielle Koordinierung wollte zur Abwicklung des Diesellokgeschäftes Dampflokomotiven in das NSW<sup>4</sup> verkaufen, was aber vom Verkehrsminister (Erwin K. hatte immer das letzte Wort!) aufgrund des noch nicht vorbereiteten Verkehrsträgerwechsels im Schmalspurnetz untersagt worden war.



Ist das auf dem Fahrrad nicht Kurt Härtel, der bei seinem Onkel Waldemar G. in Prunzlau einige Tage zur Sommerfrische verweilte und zufällig nach einem abendlichen Kneipenbesuch in der HO Gaststätte "Treuer Husar" das Abladen der V 60 K am Bahnhof Havelburg Hbf beobachtete. Kurz danach wurde der Gaststättenleiter vom „Treuen Husar“ seines Amtes enthoben und in staatliche Obhut genommen. Er hatte Freibankfleisch zu Buletten nach Art des Hauses verarbeitet, die mit Bratkartoffeln und Sauerkraut der Renner waren.

<sup>4</sup> Nichtsozialistisches Wirtschaftsgebiet

<sup>5</sup> Abschnittsbevollmächtigter

Für die einmonatige Erprobung wurde die Lok sogar entsprechend den DR Farbvorschriften umlackiert. Zusätzlich wurden im Lokbahnhof Lindenburg vier Lokschilder mit der Nummer V 60 4801 angefertigt. Unter Eisenbahnfotos war diese streng geheim gehaltene Aktion nicht bekannt, denn die daran beteiligten Eisenbahner mussten Verschwiegenheitserklärungen unterschreiben. Bei der Überführung der Fahrzeuge von und nach Österreich waren sie mit Plänen verhängt. Deshalb gibt es vom Eisenbahntransport und den Versuchsfahrten



keine Fotos in der Öffentlichkeit. Außerdem war während der Versuchsfahrten ständig eine dunkle EMW-Limousine an verschiedenen Streckenabschnitten zu sehen. Fremde, mit dunklen Trenchcoats bekleidete Männer, logierten im „Ast“ bei Gustav Fulanski, wo sie nach Ansicht der Stammgäste komische Fragen über die Schmalspurbahn und ihre Eisenbahner stellten.

Als sich der dunkle EMW einmal wegen mangelnder Ortskenntnis des Fahrers auf einem Feldweg in einem großen Schlammloch festfuhr, bemerkte das Malheur der auf dem Nachbarfeld pflügende Traktorist Wolfgang Strumpf, genannt Wolle. Mit seinem Lanz Bulldog der LPG „Rotes Banner“, den er in persönlicher Pflege hatte, befreite er den EMW aus dem Schlamassel. Wolle erhielt einen kurzen Dank sowie die Aufforderung, über den Vorfall zu schweigen.

Fotos der 1. Versuchsfahrten stammen aus dem Nachlass des ehemaligen ABV<sup>5</sup> der Transportpolizei Herbert Szultschynski.

Schraubler und Maynheid wurden Freunde und blieben nach Ende der Versuchsfahrten noch über viele Jahre in Briefkontakt. Weiterhin trafen sie sich regelmäßig während ihres Urlaubs am ungarischen Balaton. Sie quartier-

ten sich mit ihren Familien auf einem großen Bauern- und Weingut ein, deren Besitzer aus einem alten ungarischen Adelsgeschlecht der einst zu Zeiten der Österreichischen Monarchie Lieferant der Wiener Hofburg war. In einer Scheune konnten sie ihre Autos, einen Wartburg 311 Tourist mit Faltdach und einen Opel Kapitän-Diplomat mit Nussholzdekor und edlen Ledersitzen, vor allzu neugierigen Blicken verbergen. Um nicht aufzufallen reisten sie außerdem zu verschiedenen Tagen an.

Frau Amtsrätin freute sich immer auf ein Mitbringsel in Form von Textilien aus Plauener Spitze. Frau Schraubler fand es entzückend, wenn sie als Urlaubserinnerung ein Fläschchen 4711 und mehrere Paar nahtlose Perlonstrümpfe bekam. Allerdings wusste sie nicht, dass diese Strümpfe im VEB Feinstrumpfwerk Osda im erzgebirgischen Thulheim produziert und unter verschiedenen Kaufhaus-Marken auch in Österreich verkauft wurden. Ihre beiden Kinder freuten sich immer auf Kaugummi, ein Glas Nutella und zwei Micky Maus-Hefte, die sie allerdings auf Anweisung ihres Vaters bei der Abreise an die Kinder ihres Gastgebers abgeben mussten. Leider ist nicht bekannt, welche männertypischen Dinge die beiden Familienväter austauschten.

## Elvira

Vor dem Dienstgebäude unseres Schmalspurbahnhofs ist öfters ein gelbes Diamant-Fahrrad mit großem Gepäckträger zu sehen. Es gehört Elvira, der heimlichen Geliebten von Fahrdienstleiter Wilfried Graftchic. Elvira hatte es aus Abenteuerlust und wegen des guten Verdienstes aus dem Erzgebirge in den Norden verschlagen. Sie arbeitete während der Trockenlegung der Friedländer Große Wiese als Köchin in einer Bauarbeiterkantine. Dort kochte sie sich mit ihren mit viel Hackepeter gefüllten Krautwickeln in die Herzen der Bauarbeiter. Als die Deutschen Post mit einer Zeitungsannonce neue Mitarbeiter für den Postzustelldienst suchte, bewarb sie sich und wurde eingestellt. Fortan arbeitete sie als Briefträgerin in Havelburg. Nicht nur die jungen Männer schauten ihr nach, wenn sie mit ihrem gelben Dienstfahrrad und dem gewagt kurzen Uniformrock die Dorfstraße entlang gefahren

kam. Auch manch betagter älterer Herr rückte sich seine Brille zurecht und gönnte sich einen Blick, an die guten alten Zeiten denkend.



*Die flotte Elvira war auch mit ihrem eigenen blauen Damenfahrrad in Havelburg unterwegs. Dabei stammte das Fahrrad noch aus der Vorkriegsproduktion der Elite-Diamant-AG aus Reichenbrand/Chemnitz, die seit 1952 als VEB Elite-Diamant Fahrradwerke in Reichenbrand/Karl-Marx-Stadt produzieren.*

Wilfried lernte sie kennen, als sie ihm private Päckchen zustellte, die er sich an die Anschrift vom Bahnhof Havelburg schicken ließ. Wilfried lebte mit seiner Mutter Charlotte, einer Kriegerwitwe, zur Miete auf einem Bauernhof. Nachdem sie in Berlin ausgebombt waren, hatte man ihnen diese Wohnung zugewiesen. Charlotte bekam eine Arbeitsstelle als Sachbearbeiterin auf dem Rat der Gemeinde. Nach Gründung der LPG übernahm sie zusätzlich noch die Buchhaltung für die LPG-Bauern. Nach Wilfrieds Lehre bei der Deutschen Reichsbahn und seiner Ausbildung zum Fahrdienstleiter, gab es keinen Grund mehr, in die Großstadt zurück zu ziehen. Charlotte war zu ihrem erwachsenen Sohn sehr streng und achtete unter anderen darauf, dass er kein Geld für Dinge ausgab, die nach ihren Vorstellungen unnützlich waren. Dazu gehörte auch Wilfrieds Hobby, die Seefahrt. Seine Leidenschaft waren Bücher, die sich mit maritimen Themen beschäftigten. Diese Literatur war in der Prunzlauer Volksbuchhandlung nicht zu bekommen, weil das dürftige Kontingent unter den Bekannten der Buchhändlerin verteilt wurde. Zufällig lernte Wilfried durch eine Anzeige im Modelleisenbahner seinen Literatur-Tauschpartner Manfred Kurzicht kennen. Diese Zeitschrift ging auf dem Bahnhof von Hand zu Hand, weil Rangierleiter Harry Passauff eines der begehrten Abonnements besaß. Wilfrieds Tauschpartner wohnte im thüringischen Hildburghausen und war Hobby- und Modelleisenbahner. In besagter Anzeige suchte er Ei-

senbahnliteratur und bot im Gegenzug mehrere Jahrbücher der Schifffahrt an. Diese Bücher waren in seiner Stadt Ladenhüter, da es offensichtlich dafür keine Interessenten gab. Zunächst nahmen die beiden miteinander brieflichen Kontakt auf und die ersten Päckchen wurden verschickt. Später kam erleichternd hinzu, dass Wilfrieds Dienstfernsprecher neben dem bahninternen Basa-Anschluss<sup>6</sup> einen Posthauptanschluss hatte und sich neben Manfreds neuer Wohnung eine Telefonzelle befand. Das erleichterte die Absprachen „was suchst du, was ich dir schicken kann“ unheimlich. Es versteht sich von selbst, dass neben Büchern auch andere rare Dinge getauscht wurden. Davon sollte und durfte Wilfrieds Mutter nichts mitbekommen und somit ließ er sich die Sendungen an seine Dienstadresse schicken. Seine Kollegen hatte er unter dem Siegel tiefster Verschwiegenheit darüber eingeweiht.

Der flotten Elvira war nicht entgangen, dass Wilfried häufig Päckchenpost bekam und da er ihr gefiel, verwickelte sie ihn öfters in ein Gespräch und brachte ab und zu selbstgebackenen Kuchen mit. Wilfried war dem nicht abgeneigt und somit begann eine von vielen unbemerkte Liaison. Nur dem Zugpersonal blieb nicht verborgen, dass Wilfried bei der Einfahrt des Zuges nicht vor dem Dienstgebäude stand, sondern die Tür zum Dienstraum geschlossen war, wenn ein gelbes Fahrrad an der Wand lehnte. Um den Fahrplan einzuhalten, über-



nahmen sie selbstständig das Rangiergeschäft und meldeten sich erst nach der Fertigstellung des Zuges, vorsichtig an der Tür zum Dienstraum klopfend, zur Weiterfahrt fertig. Weil Wilfried ein guter Kerl und angesehener Fahrdienstleiter war, wurde diese Angelegenheit vom Zugpersonal nicht weitererzählt.

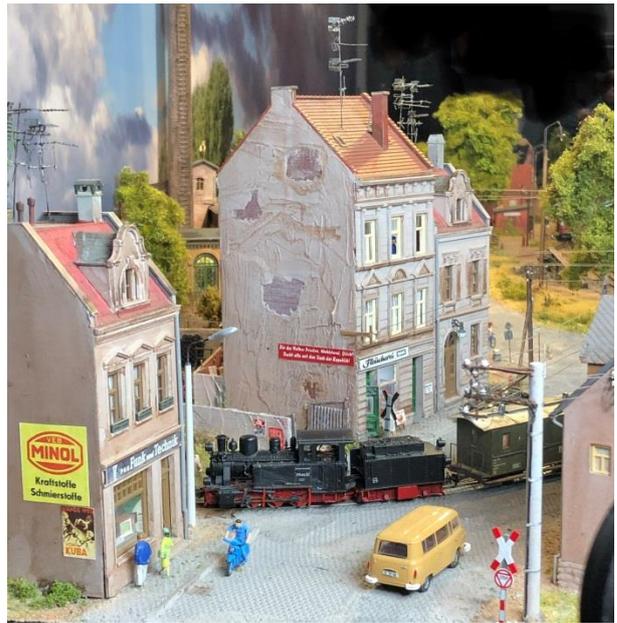
<sup>6</sup> Bahnselbstanschluss (Bahneigenes Telefonnetz)

<sup>7</sup> Bei gleichem Nachnamen erhielten Eisenbahner einfach eine Nummer.

<sup>8</sup> Oberlokführer

<sup>9</sup> Betriebsgewerkschaftsleitung

## Impressionen



Lokführer Paul Meier (Meier drei<sup>7</sup>) und sein Heizer Kurt Koslowski haben heute den abendlichen Nahgüterzug aus Klöwen am Haken. Die kleine HF 110 C hat nicht viel Arbeit mit ihrem Packwagen. Sie freuen sich schon auf ihr Feierabendbier im Kreiskulturhaus direkt am Bahnbetriebswerk Havelburg.



Immer wenn Kurt Härtel zur Sommerfrische weilt, nutzt er den P 1024 von Havelburg nach Lindenburg, um auch seinem Patenonkel, dem Koch's Fritz, einen Besuch abzustatten. Seine herzensgute Frau, die Berta, tischte dann immer ihren guten Butterkuchen auf. Fritz und Berta fanden, nach ihrer Flucht aus Schlesien, eine neue Bleibe auf einem Bauernhof bei Lindenburg. Den P 1024 bespannte, wie immer freitagnachmittags, die für Kleinbahnverhältnisse riesige 99 1401.



Olf<sup>8</sup> August Pochandke war Brigadelokführer des Bw Havelburg Hbf. Er wohnte in der Straße-des-Friedens in Havelburg Vorstadt und anlässlich seines 50 jährigen Dienstjubiläums organisierte die BGL<sup>9</sup> eine kleine Fahrzeugparade vor seiner Haustür. Von der Feier im „Ast“ von Gustav Fulanski erzählte man noch lange danach.



Schmalspurig durchs Reichsbahnland - Geschichten von und über die H0e-Ausstellungsanlage des  
MEC 01 Münchberger Eisenbahnfreunde e. V. - Kirchenlamitzer Straße 75 - 95213 Münchberg

Texte: Kurt H. aus G. (Volkskorrespondent der Volkswacht, Grätz) Zeitzeuge / Volker Seidel

Logo Herbstmesse Leipzig 1966: Repro Hainchenmedia Lindenburg/Havel

Fotos: Florian Fraaß (10), Volker Seidel (10), Grafiken: Volker Seidel

© Volker Seidel - 2021-07-11

[mec01.info/sdr](http://mec01.info/sdr)