



EISENBAHNER IN ABSURDISTAN

Eine zynische Geschichte zu unbequemen Wahrheiten

VON

Andreas Kühn

Eisenbahner in Absurdistan.

„Lass dich nicht verarschen

Media-Markt

Eine zynische Geschichte zu unbequemen Wahrheiten.

Vorwort

Dieses Buch ist all den Kollegen gewidmet, die für wenig Geld noch (!) ihre Knochen für die DB AG und private Eisenbahnfirmen hinhalten dürfen, und denen, die trickreich aus dem „Unternehmen Zukunft“ gemobbt wurden. Werter Leser, die Handlung dieser Geschichte spielt in Absurdistan – eigentlich Deutschland - aber vieles von dem Erlebten und hier in Auszügen geschilderten ist so makaber, das dieses Land eigentlich umbenannt werden müsste.



Absurdistan war ein geteiltes Land, in der größeren Hälfte lebten die Guten und in der kleineren Hälfte lebten auch die Guten – jedenfalls behaupteten es beide Seiten. Und jede Seite wollte besser sein, als die Andere. Was beide nicht bemerkten, war, das sie Marionetten von zwei Großmächten waren, die die Wahrheit für sich gepachtet hatten.

Es ergab sich, das an einem schönen Apriltage der Verfasser dieser Zeilen, im kleineren Teil des geteilten Absurdistan, das Licht der Welt erblickte. In einer Gegend, in der es sich eigentlich gut leben lässt, in der alten Hansestadt Stralsund, am Bodden vor einer großen schönen Insel liegend.

Einfache, wortkarge, unkomplizierte Menschen prägen diesen Landstrich und ein Wort ist hier noch ein Wort. Zumindest unter den Einheimischen.

Nachdem ich die üblichen Freuden und Leiden der Kindheit überstanden hatte, entschloss ich mich, den Beruf des Lokführers zu erlernen. So was ging damals recht glatt, denn die Herrscher von Klein Absurdistan sorgten, trotz vieler Mängel und Fehler im System, dafür, das jeder, der es wollte, auch einen Beruf, der seinen Mann ernährt- erlernen und ausüben konnte. Dazu war auch nicht notwendig, mit den Herrschern von Klein Absurdistan zu kungeln, es reichte aus, in der Regel eine Bewerbung zu schreiben und die nötige Schulbildung vorzuweisen. Es gab für alle, die es wollten, Lehrstellen, zwar nicht immer im gewünschten Beruf, aber es gab genug. Schulabgänger wurden nicht über Jahre in Warteschleifen geparkt, die sich Praktika, soziales Jahr, oder berufsvorbereitende Weiterbildung nannten, und einzig und allein dem Zweck dienten, der Bildungsmafia als Ausrichter dieser Maßnahmen, Geld in die Taschen zu spülen, die Teilnehmer an diesen Maßnahmen auszubeuten und die Arbeitslosenstatistik zu frisieren. Entgegen anderslautenden Behauptungen, musste auch kein Einwohner des kleineren Landes Mitglied in der SED, FDJ oder den Pionieren sein, um aus seinem Leben was zu machen – auch hier war in erster Linie Leistung gefragt. Wollte man aber in bestimmte staatsnahe Positionen aufsteigen, war das Bedingung, ebenso für Leute, die bei der Verteilung der Intelligenz gerade abwesend waren. Heute ist das auch nicht anders, nur sind die Namen andere. Es empfiehlt sich für die steile Karriere, gleich mehrere Parteimitgliedsbücher zu besitzen, denn Dank Demokratie könnten die Dienstherren alle vier Jahre wechseln. Überprüft auf Loyalität wird der Bewerber direkt oder indirekt. Klein Absurdistan hatte dafür sogenannte IM (inoffizielle Mitarbeiter der Staatssicherheit) – heute nennt man das V - Mann des Verfassungsschutzes - und dank des mangelnden, ständig mehr aufgeweichten Datenschutzes, ist jeder Huster des Bürgers per Datenbank für jeden elektronisch abrufbar. (Orson Wells lässt grüßen.) Mit IM`s konnte man ganz gut leben, sie waren oft von geringer Intelligenz, wie alle Spitzel gewissenlos, aber meist berechenbar. Hegte und pflegte man den IM, machte er keinen Ärger und zog sogar die Schuhe aus, wenn er doch mal zu Besuch kam. Aber am besten, man ließ ihn gar nicht in seine Nähe. Das erreichte man, in dem man seiner Arbeit nachging, sich um die Politik in Klein Absurdistan nicht scherte. Das erspart Magengeschwüre vom Ärgern und ist somit heute mehr denn je zu empfehlen. Denn lieber Leser, möchtest du frühzeitig ins Gras beißen und dem Staat deine hart erarbeitete karge Rente schenken? Nein! Nimm diese seltsame Spezies namens Politiker nicht für voll, früher hoch geachtet, im Interesse des ganzen Volkes handelnd, sind viele zwecks Machterhalt und Pensionssicherung nur noch mit sich selbst beschäftigt und legen dem Bürger nur faule Eier ins Nest. Vor allem vor Wahlen lügen sie das Blaue vom Himmel. Danach wollen sie nur dein Bestes – dein Geld! Ein Teil dieser Typen ist auch käuflich, wie immer wieder aufgedeckte Affären beweisen. Saugend, wie weiland Vlad Dracula, hängen sie an der Geldbörse des Bürgers. Die Definition für den Begriff Politik müsste neu gefasst werden: „Eine Minderheit überlegt ständig, wie sie die Mehrheit bescheißt.“ Zum Zwecke ihre eigenen Weltbildphantasien oder um die Interessen ihrer Lobbyisten durchzusetzen. Die Interessen derer, die mit ihren, unter staatlichen Zwang durchgesetzten Steuerzahlungen, den Staat finanzieren, sind dabei völlig uninteressant, außer es stehen gerade Wahlen an. Das ist mittlerweile in fast allen Ländern und Gesellschaftssystemen so – mit mehr oder weniger Skrupel.

Aber zurück zum Lokführer. Traumberuf fast jedes Jungen, aber ein harter Weg dorthin. So hart, das Schwielen an den Händen wuchsen – beim Feilen in der Lehrwerkstatt, auch „Feilbunker“ genannt, oder dem Entfernen von 75 kg schweren Federpaketen auf engstem Raum ohne Hilfsmittel und Bewegungsfreiheit, beim Fahrmotortausch im Lokschuppen. Eine solide handwerkliche Ausbildung als Lokomotivschlosser war der Weg zum Jungentraum. Nach 2 Jahren intensiver Lehre wurde als Schlosser malocht – ein bis 2 Jahre - je nachdem, wie geschickt man sich anstellte. Interessante, handwerkliche Arbeit mit viel Schmutz und Dreck, der zwangsläufig unter der Lok, wie im Maschinenraum anfällt. Hin und wieder ein gequetschter Finger oder ein blauer Zeh, gehörten zur Arbeit mit dazu. Trotzdem machte es Spaß und war abwechslungsreich, in diesem Bereich zu arbeiten. Zwei Jahre Lehrzeit waren

damals für fast jeden Beruf ausreichend. Denn nach 10 Jahren Schulbildung konnten fast alle fehlerfrei kopfrechnen, lesen und schreiben und waren allseitig gebildet.

Die es nicht konnten, oder keine Lust zur Arbeit hatten, wurden Parteisekretär, Stasispitzel oder gingen länger dienend zur Armee. So war für jeden gesorgt. Schule war straffe Wissensvermittlung für alle und kein Spiel-, Experimentier- und Kuschelkreis für soziale Randgruppen und exzentrische Individualisten. Lehrer nahmen ihren Beruf ernst, hatten auch nach Schulschluss noch Zeit für ihre Schüler und gaben sich um jeden Mühe. Sie verstanden ihren Beruf als Berufung und nicht als Sprungbrett in den frühzeitigen Beamtenruhestand. Trotzdem hatten alle Spaß und schon am Ende der ersten Klasse konnte fast jedes Kind mit dem Füller schreiben und einfache Texte fehlerfrei lesen. Wer es nicht konnte war tatsächlich zu dumm oder zu faul. Heutzutage ist er Legastheniker und somit schwer krank – vorausgesetzt er ist König oder Künstler- für alle anderen gilt nach wie vor dumm und faul. Was übrigens viele nicht wissen wollen, Pisa-Sieger Finnland hat das damalige Schulsystem von Klein Absurdistan mit kleinen Abänderungen übernommen und fährt damit sehr gut. Im vereinigten Absurdistan darf das natürlich vor lauter politischer Korrektheit nicht erwähnt werden – denn es war alles schlecht, was aus dem Osten kam! Deshalb wird nun die Ganztagschule neu erfunden- mit viel Steuergeld und langem politischen Gezänk.

Erfahrungsgemäß wird sie in den Grundzügen dem Schulsystem in Klein Absurdistan ähneln, nur wird sie unter anderem Namen als neue Innovation verkauft und irgend ein Selbstdarsteller aus der Politik wird es sich als Kampferfolg auf seine Fahnen schreiben. Danach werden sogenannte Demokraten aller Politströmungen, wie gewohnt, alles zerreden und verschlimmbessern. Gewinnt bei der nächsten Wahl die Opposition, heißt es dann wieder „zurück ins Gestrn“. Inzwischen verblöden unsere Kinder dank vorzeitiger Selektion, niveauloser Lehrpläne, und demotivierter Lehrkräfte und dem ständigen politischen Hin und Her, auch demokratische Meinungsbildung genannt, immer mehr. Eigentlich praktisch für die regierende Klasse – Dummheit denkt in der Regel nicht nach und ist leicht zu beeinflussen. Feudalherren haben so Jahrhunderte erfolgreich ihre Macht erhalten.

Ausbildung und Schlossertätigkeit mit erfahrenen Füchsen befähigten mich, innerhalb von 4 Jahren jede Schraube an den betreffenden Lokomotiven zu kennen – na ja, fast jede. Täglich an den Dingen rumgeschraubt, wollen sie auch gefahren werden – also ab zur Lokfahrschule. Knallharte Prüfungen nach intensiver Ausbildung mit nachmittäglichen Lernzirkel im örtlichen Wirtshaus - treffend „Zur Schranke“ geheißen – befähigten alle Teilnehmer zur praktischen Ausbildung auf der Rangierlok. Nach dem einen oder anderen Klaren wurde halt auch Unklares klarer. Dank findiger Lehrkräfte mit langjähriger Berufspraxis, wurde zum Beispiel das Prinzip eines Strömungsgetriebes, anhand eines Eimer Wassers und einer Rührkelle erklärt. Nach staubtrockenem Bücherstudium endlich Praxis und Eisenbahn spielen. Klein fing der Junglokführer an – mit der Rangierlok. 600 PS – maximal 60 km/h - bis zu 2000 Tönnchen konnten damit bewegt werden, wenn auch nur in Rangiergeschwindigkeit. Wagen nach Farbe, Größe, Zielort und Fracht zu sortieren ist zwar nicht jedermanns Sache – aber ein Anfang. Ein in 150 Jahren Eisenbahnerfahrung gewachsenes, klares und bewährtes Vorschriften- und Regelwerk brachte Ordnung in den täglichen Bahnerhalttag, jeder wusste was zu tun war- Lokführer und Fahrdienstleiter hatten dabei den Hut auf. Da in Klein Absurdistan manche Dinge Mangelware waren, war es ganz praktisch zu wissen, wo gerade was geliefert wurde – ein Rangierlokführer saß da an der Quelle. Besonders beliebt waren die Touren zu den örtlichen Baustofflieferanten oder in den Seehafen, denn fast jeder hatte einen Garten oder Haus und somit immer was zu werkeln. Klar im Vorteil waren die Kleintierhalter, denn bei der örtlichen Getreideverladung im Seehafen rieselte so viel daneben, das die Hühner und Enten der Umschlagarbeiter und Eisenbahner immer kugelrund gemästet, somit abends in den Stall getragen werden mussten. Ähnlich sah es auch mit Dünger oder Kohlen aus, es fiel für jeden genug ab. Bei den Rangier – und Verladearbeiten fällt zwangsläufig einiges zu Boden und war als normaler Schwund mit einkalkuliert. Wer noch mit Kohlen heizte, sammelte sich jeden Tag in den Dienstpausen sein Täschchen voll und hatte dadurch immer eine warme Bude. Übers Jahr kam da allerhand zusammen. Der Bahn ersparte er damit größeren Aufwand bei den obligatorischen Reinigungen der Zugbildungs- und Verladegleise. Als äußerst findig erwies sich der Schichtleiter der örtlichen Rangierbrigade Drei. Dank ihm konnte ich damals im Sommer den größten Rumtopf meines Lebens ansetzen – 20 Liter. Und hatte dabei noch nicht mal was zugezahlt. Die Richtenberger Schnapsbrennerei erhielt monatlich einen Kesselwagen neunzigprozentigen Alkohol für die verschiedensten Produkte. Dieser Alkohol wurde in Martensdorf abgepumpt, der leere Kesselwagen ging wieder zurück nach Stralsund. Nur war er nicht leer, denn wegen seiner Bauform verblieben immer um die 200 Liter im Kessel, die die Pumpe nicht absaugte. Besagter Schichtleiter schickte diesen Wagen mit meiner Rangierabteilung in den Seehafen. Dort wurde er schon von einem großen Gabelstapler

empfangen. Dieser hob den Wagen so an, das auch der letzte Tropfen heraus lief- nur diesmal in die mitgebrachten Flaschen, Eimer und Kanister der anwesenden Hafenarbeiter und Eisenbahner. Feuchtfröhliche Winterabende waren bei allen Beteiligten mit dieser Aktion gesichert.

Kein Chef verbreitet unnötiger Weise Druck zur Arbeit - ein Lokführer ist sein eigener Herr und Boss am Fahrzeug, gewohnt in zügiger Weise anfallende Arbeit zu verrichten. Allerdings auch derjenige den der Staatsanwalt zuerst sprechen will, wenn mal im Betriebsablauf etwas schief geht. Nun, alles Gute ist nie beisammen und einer muss ja nun mal der Dumme sein. Das ist wie beim ungeschützten Geschlechtsverkehr - immer aufpassen! Nach ungefähr einem dreiviertel Jahr kannte ich jeden Schotterstein, jede klapprige Weiche, jede schöne Bahnhofsmitarbeiter in Stralsund und hatte schon allerlei Kaffee, Bratkartoffeln und Durchhalteriemern (Bockwurst) auf Stellwerken, Dienstposten und Kantinen verputzt. Diese Nahrungsmittel haben die Reichsbahn damals zusammengehalten. Denn Eisenbahn war in klein Absurdistan ein äußerst wichtiger Zweig des Verkehrswesens. Zwar aus der Not geboren, wurden vernünftigerweise Güter nicht einzeln mit teuren umweltschädigenden Trucks durch die Gegend gefahren, sondern umweltfreundlich zusammengefasst mit Zügen. Transitverkehr fand mit der Eisenbahn statt – die Fähren von Schweden und Dänemark immer voll. Trucks waren auf Fernverkehrsstrassen und Autobahnen ein Spurenelement, die Strassen waren frei und nicht zugestaut und der Bürger brauchte mit seiner Kfz-Steuer nicht zu bezahlen, was 40- Tonner täglich zerstören. Heutzutage ist das anders, es regiert der Wahnsinn der Autolobby. Davon abgesehen, gibt es auch heute dazu Alternativen, Österreich und die Schweiz machen es vor, mit Trailerzügen für Transitverkehr. Aber von Österreich lernen??? Da ist doch schon mal was schief gegangen mit dem Anstreicher aus Braunau. Also Finger von lassen und gar nicht erst darüber nachdenken!

Hin und wieder entgleiste bei den Rangierarbeiten auch das eine oder andere Wägelchen. Gemeinsam wurde mit angefasst und mit Winden und Holzklötzen der Waggon ruck zuck wieder aufgegleist. Dabei war egal, wer schuld hatte, ob Rangierer, Stellwerker oder Lokführer. Mit einer Kiste Bier machte der Schuldige sich bei allen Beteiligten wieder ehrlich und die Obrigkeit bekam von allem nichts mit. Letztere hätten mit ihrem Erscheinen und unnützen Fragen sowieso nur den Arbeitsablauf behindert und Prämienzahlungen gefährdet. Wo gehobelt wird, da fallen nun mal Späne.

Sechs Rangierloks waren auf unserem Bahnhof rund um die Uhr im Einsatz, das Verkehrsaufkommen so hoch, das manchmal sogar die obligatorischen Pausen ausfallen mussten, damit alle Wagen pünktlich an und die Züge weg kamen. Das Pausenbrot zwischen den Zähnen, wurde dann auch mal durchgemacht.

Meine Dienststelle war ein ziemlich großer Laden und das wichtigste Bahnbetriebswerk zwischen Berlin und Sassnitz. Einige ölgefeuerte Dampfloks der legendären Baureihe 03, deren Zeit im Mai 1980 zu Ende ging, viele neue Dieselloks von 600 bis 4000 PS. Zugleistungen sehr attraktiv vom Eilgüterzug bis zum D- Zug, Nahverkehrszüge, Nahgüterzüge, Sonderzüge, Ferienreisezüge, Sonderleistungen. Alles was ein ordentlicher Lokführer, der abwechslungsreichen Dienst liebt, mal fahren möchte. Drei große Lokschuppen mit Instandhaltung und eine Dienststellenleitung, die ihre Mitarbeiter halbwegs gerecht und korrekt geleitet und geführt hat. Den Schmus mit den staatsnahen SED- roten Socken mal abgesehen, konnte man es gut aushalten. Diese Typen waren leicht zu durchschauen, denn bei der Verteilung von Dummheit hatten sie gleich dreimal „hier“ gerufen, oder sie waren auf ihren persönlichen Vorteil aus. Deshalb hießen sie unter den Nichtgenossen auch Vorteil- und Brieftaschenkommunisten. Denunzianten waren einige außerdem, und das nahm manchmal schon lächerliche Züge an. Irgend ein frustrierter Kollege hatte vor lauter lange Weile mal eine Klotür der Dienststelle mit der Parole „Russen raus!“ verziert. Untertänig, wie Denunzianten nun mal sind, wurde dies sofort der örtlichen Stasidienststelle gemeldet. Diese hatte nichts besseres zu tun, als zur Beweissicherung alle Toilettentüren des Bahnbetriebswerkes zu beschlagnahmen und zum Gaudi der Anwesenden, auf ihre Dienststelle mitzunehmen. Dank dieser Initiative konnten wir tagelang, eigentlich ungewollt, völlig offen prüfen, wer von den Kollegen nun den längsten hat, wer ein Abfuhrmittel brauchte und wer vermutlich schon am Verwesen war, es aber noch nicht wusste. Für die Wahrheit bringt ein pflichtbewusster Staatsbürger aber gern dieses Opfer, war zumindest die Meinung der roten Schnüffler. Die Personalakten aller Beschäftigten wurden zwecks Schriftprobe geflüht um den bösen, bösen Staatsfeind seiner gerechten Bestrafung zuzuführen. Ein viertel Jahr hatten wir also ein Kollektivklosett, danach wurde dann ein Lehrling der verbrecherischen Straftat überführt. Dabei hatte der Stift recht – aber das durfte jeder nur denken. Wenn sie lieber Leser jetzt gedankliche Assoziationen zu Situationen und Sprüchen der Jetztzeit haben – stimmt! Es hat sich nichts geändert! Aber jetzt können sie völlig anonym ihrem Denunziantentrieb freien Lauf

geben – Vater Staat hat dafür genügend passende Internethompages und kostenlose Telefonhotlines bei Polizei, Zoll oder Verfassungsschutz freigeschaltet.

Nun, Arbeit gab es en Masse, die Kollegen Lokführer fast alle ein lustiges Völkchen und so machte Arbeit auch richtig Spaß. Von den Spitzeln hielt sich der kluge Kollege fern – außer, er wollte selber einer werden. Lächerlich war allerdings ,wie manche SED - Vertreter versuchten, Mitglieder für ihre Staatspartei zu werben. Ein Lehrlokführer und stellvertretender Parteisekretär, lud nach den praktischen Ausbildungsfahrten die jungen Kollegen unter dem Vorwand der Wissensvertiefung, in sein Zimmer im örtlichen Bullenkloster (Eisenbahnerwohnheim) ein. Bei der Erörterung von prüfungsspezifischen Problemen wurde dann nebenher eine Flasche Richtenberger Korn geleert. Hatte der Auszubildende dann einen bestimmten Trunkenheitspegel erreicht, schwenkte das Gesprächsthema auf Staat, Partei und die angeblich karrierefördernde Wirkung einer SED - Mitgliedschaft. Wer da nicht mehr nüchtern war, war am Morgen darauf frisch gebackener Kandidat der sozialistischen Einheitsbreipartei. Das gab dem Begriff Morgengrauen doch eine ganz neue Bedeutung. Jeder Mann wurde gebraucht und Leistung wurde gewürdigt, bei den roten Socken natürlich etwas mehr als beim normalen Kollegen. Erstere arbeiteten zwar überhaupt nicht mehr und besser als letztere, aber verstanden es sehr gut, bei passender Gelegenheit mehr Lärm um ihre „gelegten Eier“ zu machen. Das brachte ihnen Vorteile, wenn die Luft aufgrund eigenen Fehlverhaltens dünn wurde. Hat jemand Mist gebaut, bekam er eine neue Chance, rote Socken leider bessere, als der Normalbürger. Die Bezahlung war für damalige Verhältnisse überdurchschnittlich, wir konnten die Puppen tanzen lassen und dienstliche Beziehungen mit den Schönheiten des Bahnhofes, auch privat mit Stil vertiefen. Nachdem ich mir ein Dreivierteljahr bei Wind und Wetter – wenn in Stralsund Wind ist, dann weht es einem die Flicker aus der Hose und wenn's regnet, gehen sogar die Möwen zu Fuß - beim Sortieren der Wagen die vorbeifahrenden Züge anschauen durfte, wurde es Zeit, etwas Neues zu tun. Antrag stellen zur Ausbildung zum Streckenlokführer.

Da ich mich auf dem gelben Rangierhobel nicht zu dumm angestellt hatte und alle Wagen treu und brav heil an ihre Bestimmungsorte rund um und in Stralsund zugestellt hatte, stand dem nichts entgegen. Jeder Rangierer hatte meine Fahrkünste überlebt, keiner wurde gepuffert oder überfahren. Gepuffert heißt, der Rangierer gerät zwischen die Puffer von Lok und Wagen. Das Ergebnis sieht übel aus und ist tunlichst zu vermeiden, denn der Chirurg bleibt arbeitslos und der Bestatter sieht so was gar nicht gern, von den Angehörigen des teuren Verblichenen mal ganz zu schweigen.

Rangierer sind Leute, die von ihrer Arbeitsaufgabe her, sehr gefährlich leben. Schnell gerät der Rangierer im Rangierrrausch unter rollende Wagen, oder quetscht sich beim Hemmschuhlegen die schwierigen Fingerchen ab. Manchmal steht er auch im falschen Gleis einem Zug im Wege. Heute eine Arbeit die finanziell nie ordentlich genug gewürdigt wird und immer noch gesundheitliche Schäden zur Folge hat. Selbst wenn ein Rangierer jahrelang korrekt arbeitet und ihn kein Unfall ereilt, morsche Knie, kaputte Bandscheiben, Rheuma, Herzkasper und Kreislaufkoller durch ständige umlaufende Schichtarbeit bei Wind und Wetter, sind der Lohn für eine jämmerlich entlohnte Arbeit die schwer und gefährlich ist.

Und heutzutage fährt der Rangierer zwischen Kuppeln, Sichern, Hemmschuhlegen und Wagenpapiere vergleichen, Wagen auf Einsatzfähigkeit untersuchen, per Funkfernsteuerung auch noch die Rangierlok. Deshalb hat sich die Bahn AG, wo es möglich war, nach ihrer Privatisierung schnell von diesem Geschäftsfeld getrennt, lausig zahlende Privatfirmen führen diese Tätigkeiten aus, mit Beschäftigten, die nur auf ein Jahr befristete Arbeitsverträge - (oder besser Sklavenverträge) haben. Gehaltsangebote von 900 Euro brutto sind im Osten keine Seltenheit. Geschäftsbereiche outscorcen nennt man das neudeutsch. Treue Mitarbeiter anscheißen, trifft es besser. Die Folgen der gesundheitlichen Schäden aus dieser Tätigkeit trägt – wenn überhaupt- die Gesellschaft und nicht der Arbeitgeber. Private Versicherungen weigern sich, gerade bei Eisenbahnerberufen wie Gleisbauer, Rangierer, Zugführer und Lokführer strikt, gesundheitliche Folgeschäden und daraus folgende Berufsunfähigkeit zu versichern.

Jedenfalls brauchte ich keine Kerbe ins Führerpult der Lok schnitzen und durfte, weil mir auch sonst keine schwer wiegenden Fehler unterliefen, zur theoretischen Ausbildung auf eine Lokfahrschule nach Drebkau. Da ich nebenher schon als zweiter Mann - auch Beimann genannt - bei längeren Touren mit und unter Aufsicht selbst gefahren war, brachte ich zu dieser Ausbildung schon ein wenig Praxis mit. Wieder intensives Büffeln staubtrockener Fahrdienstvorschriften – auch Bahnerbibel genannt - Schaltpläne, Baupläne und knallharte Prüfungen. Der kleinste sicherheitsrelevante Fehler wurde von praxiserfahrenen Prüfern mit Durchfallen bestraft. Das kann eigentlich aus Sicherheitsgründen auch gar nicht anders sein. Ein Lokführer trägt die Verantwortung für Hunderte von Menschenleben und Millionenwerte an

Technik und zu befördernden Gütern. In Klein Absurdistan, wie auch heute noch in vielen anderen Ländern, ein hoch geachteter, gut bezahlter Beruf – in der Regel im Beamtenstatus. Heute im vereinigten Absurdistan, dank Gewerkschaften und Politik, zum Billigjob verkommen, aber dazu später.

Noch nie durch eine Prüfung gefallen, überstand ich auch diese Ausbildung im ersten Anlauf. Zurück in den heimatlichen Gefilden ging es an die praktische Ausbildung. 90 Dienstsichten auf 3 Lokomotivtypen mit anschließender praktischer Prüfung. Die Ausbildungslokführer harte Knochen, die schon mit Dampf die halbe Welt von Berlin bis Brest befahren hatten, die ältesten von ihnen, im zweiten Weltkrieg, sogar noch unter feindlichem Beschuss. Stand man sich mit ihnen gut, konnte man viele Tricks und Kniffe erlernen, die einem das Alltagsgeschäft erleichterten. In Störungssuche so gut vorbereitet, das ich mit vier Überbrückungskabeln, Holzkeilen, Wäscheklammern, Pauligabeln (spezielle Drahtkonstruktion um Schütze festzuklemmen) und Gehirnschmalz diverse Störungen austricksen konnte, durfte ich mich der Abschlussprüfung stellen. Eine Dienstsicht Blut und Wasser schwitzen, unter voller Überwachung und vom Prüfer, einem alten Praxisfuchs, bei laufendem Betrieb eingebaute Störungen, die in kürzester Zeit zu beseitigen waren – keine sicherheitsrelevanten Fehler – dann war man Streckenlokführer Kategorie C. Theoretisch konnten mit dieser Berechtigung alle Züge gefahren werden – praktisch gab es auch hier ein Hocharbeiten. Die karrieregeilen staatsnahen Schleimer – FDJ und SED- Mitgliedschaft vorausgesetzt - kamen in eine Jugendbrigade mit planmäßigen Diensten. Das brachte etwas Regelmäßigkeit in das Privatleben. Die Anderen wurden aufgeteilt, auf die restlichen Brigaden. Durch mein parteiloses Elternhaus gut erzogen, gehörte ich zu den Anderen und durfte als Urlaubs- und Krankenvertreter starten. Aber das war mir wurscht. Denn steht man sich mit dem Dienstregler gut, lebt man auch da nicht ständig auf Abruf. 21 Jahre alt, die Tinte auf dem neuen Arbeitsvertrag noch nicht trocken, war aufgrund Personalmangels meine erste Schicht ein D - Zug nach Berlin und wieder zurück. Gott war ich stolz! Lokführer war damals nicht nur Beruf sondern Berufung. Erwähnte man im Bekanntenkreis, das man diesen Beruf ausübte, rief das Achtung und Anerkennung hervor und nicht, wie heutzutage, mitleidiges Lächeln, Bedauern und eventuelle Spendenbereitschaft. Trotzdem war das Hemd schweißnass und die Zigarettenschachtel leer, als der Feierabend nahte. Es ist schon ein Unterschied, in Ausbildung unter Aufsicht zu fahren, oder völlig auf sich allein gestellt zu sein. Mein Chef hatte vollstes Vertrauen und so beförderte ich diese Schicht mit einem russischen 3000 PS - Diesel und 13 Reisezugwagen jeweils 700 Leute pünktlich in die geteilte Stadt. Ein geiles Gefühl, wenn der Diesel hinter einem röhrt und man Herr über soviel Technik und Menschenleben ist. Es ergab sich, das der Krankenstand der altgedienten Kollegen, als Folge früher in die Dampflok geschauelter Tonnen von Steinkohle und Cottbusser Muttererde (Rohbraunkohle), zu Beginn meiner Laufbahn recht hoch war, so konnte ich in der Anfangszeit vorrangig D - Züge und Eilgüter fahren – die Krönung des Lokführerberufes. Doch vorher musste ich, wie alle anderen Berlinfahrer auch, noch die jährlich obligatorische Sonderbelehrung „Esplanada“ über mich ergehen lassen. Verhalten im Grenzgebiet Berlin Pankow. Mit unseren Reisezügen mussten wir den Streckenabschnitt Pankow- Schönhauser Allee passieren. Dieser lag direkt an der Grenze zu Westberlin, am Grenzübergang Bornholmer Straße. Links und rechts Wachtürme mit schießwütigen Grenzsoldaten, die verhindern sollten, das kein Bürger nach Groß Absurdistan abhaut. Fazit der jährlichen Belehrungen – möglichst nicht mit dem Zug in diesem Abschnitt zum Halten kommen. Passiert es doch einmal, durch Störungen oder Notbremsungen, dann um Gottes willen nicht die Lok verlassen, bis Grenzsoldaten am Zuge eintreffen. Kalaschnikowgeschosse sind so tödlich wie Tollwut. Alle, die dort mal aus genannten Ursachen gestrandet waren, hatten nicht einfach Pech, nein, sie gerieten gleich in Verdacht, Klein Absurdistan durch Flucht verlassen zu wollen. Stundenlange Verhöre durch schmierige Geheimdienstschnüffler, wegen eventuell versuchter Republikflucht, waren die Konsequenz für die Pechvögel, die es doch mal erwischte. Ihre Angehörigen wurden gleich mit überprüft, so war das in der sozialistischen Sippenhaft. Denn der außerplanmäßige Halt hätte ja auch der Versuch der gemeinschaftlichen Republikflucht sein können. Der eine oder andere westliche Leser mag jetzt der Meinung sein, Sippenhaft gäbe es nur in Diktaturen und nicht in der bürgerlichen Demokratie. Spätestens, wenn er einmal arbeitslos wird und unter die Hartz IV Gesetze fällt, wird er erkennen müssen, das auch die Demokratie aktiv Sippenhaft praktiziert. In all den Jahren hatte ich Glück und kam dort nie zum Stehen - muckte das Triebfahrzeug doch mal, hielt ich lieber vorher an und ersparte mir so eine Menge Ärger. Das erste Jahr ohne Unfälle, technische Störungen, selbstverschuldete Verspätungen und sonstige Fehler überstanden, war es einigen Neidern unter den Genossen unheimlich, das so junge Kollegen, noch dazu Nichtmitglieder der SED, so attraktive Zugleistungen fahren. So landeten die Betreffenden in einer Brigade, die vorrangig Nahverkehrszüge und Eilzüge fuhr. An sich keine schlechte Arbeit, nur die Lokomotiven der

Baureihe 202 (auch Mopeds genannt) waren sehr pflegebedürftig und dank der eingebauten Dampfheizkessel für die Zugheizung und ihres Alters, sehr arbeitsintensiv und störanfällig. Dafür hatten wir aber eine Planstelle und konnten unsere Freizeit auch etwas weiter im Voraus planen. Zukünftig zwei Tage a 12 Stunden Dienst und zwei Tage frei, besser konnten wir vier nicht leben. Da wurde an den freien Tagen auch gerne Überstunden gemacht – vierzig bis achtzig kamen im Monat schon zusammen, meist im Eilgüter und D - Zug Dienst. So stimmte die Lohnabrechnung am Monatsende! Da wir im planmäßigen Dienst meist die selben Loks fuhren und uns auch untereinander gut verstanden, hatten wir die Macken der Technik schnell in Griff. So war die tägliche Arbeit nicht nur Last, sondern Lust. Besonderen Dank gebührt den beiden damaligen Ausbildungslokführern Klaus Schulz und Hermann Habermann, die uns viele Tricks und Kniffe – auch die nicht erlaubten - beibrachten und mit uns jungen unerfahrenen Lokführern viel Geduld bewiesen. Dank auch „Funkl, dem Sennenmann und Weckl“. Mit euch hat es Spaß gemacht zu arbeiten. Das „Moped“ hatte 1200 PS und war für Nahverkehrszüge und Nebenbahnen vom Lokomotivwerk Hennigsdorf konzipiert und gebaut. Außerdem ließ sich diese Lok in Vielfachtraktion fahren, das heißt, zwei Loks dieses Typs zusammengeschaltet, von einem Führerstand gesteuert. So standen 2400 PS zur Verfügung, damit konnte man, mit viel Fahrgefühl, allerhand anfangen. Ein weiterer Vorteil - hauchte doch einmal eine der beiden Loks ihr Leben aus, konnte immer noch die Strecke geräumt werden und der Zielbahnhof wurde erreicht. Mit einem solchen Gespann (vom Personal scherzhaft „Mauz und Hoppel“ genannt) habe ich einen Erzzug, mit 2100 Tonnen Last (ursprünglich war dafür eine 3000 PS Lok vorgesehen), von Rostock-Seehafen nach Stralsund, ohne Probleme befördert. Diese Strecke ist nur eingleisig, kurvenreich und enthält einige langgezogene Steigungen. Bei dem damaligen hohen Verkehrsaufkommen, kam der Zug auf jedem zweiten Bahnhof zum Halten, so musste das Fahrverhalten diesen Bedingungen entsprechend angepasst werden. Da oft ein Mangel an den russischen 3000 PS – Loks herrschte, fuhr ich mit „Mauz und Hoppel“ auch die D-Züge 515 / 514 von Stralsund nach Berlin-Ostbahnhof. 440 bis 480 Tonnen Last in einem Fahrplan der 120 km/h Höchstgeschwindigkeit vorsah. Mauz und Hoppel waren aber nur für 100 km/h zugelassen. Das bessere Anfahrverhalten im Bereich von 0 bis 60 km/h machte aber die fehlenden 20 km/h wett, so kamen auch diese Züge planmäßig an. Auch wenn es nur eine Notlösung war, machte es ein Mordsspaß, mit diesen alten Loks zu fahren, denn keiner traute ihnen diese Leistung zu. Nur wenige Kollegen, schon gar nicht die roten Socken, wagten sich, solche Züge in dieser Bspannung zu befördern. Berliner Kollegen hielten uns schlichtweg für verrückt. In der Führungsetage unseres Bahnbetriebswerkes brachten solche Aktionen aber Pluspunkte und das sichere Vertrauen, uns alles anvertrauen zu können. Ein Jahr später sollte ich auf eine Planstelle in die Jugendbrigade wechseln – Parteibeitritt inklusive, doch ich lehnte dankend ab. Begründung: „Ich fühle mich noch nicht reif genug, der sozialistischen Einheitspartei zu dienen!“ Schon hatte ich meine Ruhe. Auf sozialistische Kungeleien hatte ich nach wie vor keine Lust. Hätte ich das ausgesprochen, wäre ich sofort im Rangierdienst gelandet. Dann lieber Urlaubs- und Krankenvertreter! So wurde ich auf Anweisung des Parteisekretärs der Dienstplangemeinschaft Steinkraus als Vertreter zugeteilt, in der Hoffnung mich gleichzeitig auf den sozialistischen Weg zu bringen. Diese Brigade fuhr mit die attraktivsten Zugleistungen wie internationale Eilgüter und D - Züge. Brigadechef und Brigademitglieder kannten mich von meinen Ausbildungsschichten und obwohl mir eine Parteimitgliedschaft abging, wollten sie mich in ihre Truppe aufnehmen. Die Kollegen alles gestandene Kämpen, alte Haudegen, die eigentlich meine Väter hätten sein können. Sonst eigentlich immer die große Klappe, traute ich mich kaum zu mucksen – die Chance wollte ich nicht verspielen. Die Schleimer in ihrer Jugendbrigade fuhren übrigens immer noch um den Kirchturm (Vorortverkehr) – und mussten ihr sauer verdientes Geld für Mitgliedsbeiträge staatsnaher Organisationen verschwenden, und ihre Freizeit mit sogenannter gesellschaftlicher Tätigkeit, wie Pflege der staatlich befohlenen deutsch-sowjetischen Freundschaft, lustige Kriegsspiele in den paramilitärischen GST oder Kampfgruppe, zwecks Verteidigung der sozialistischen Errungenschaften, oder der Gestaltung von Propagandawandzeitungen die nur der Parteisekretär las, verplempern. Nix mit D-Zug und Eilgüter! 60 Ostmark monatlich an SED-Mitgliedsbeitrag – umgerechnet in die Parallelwährung des Nordens waren das 6 große Flaschen Kôm! Welch eine Verschwendung, die mich nicht betraf! Somit hat sich wieder erwiesen, mit der Staatsmacht kungeln, muss nicht immer von Vorteil sein. Meine Brigade hat übrigens nie ernsthaft versucht, mich zu einer sogenannten sozialistischen Persönlichkeit zu erziehen. Gewieft durch jahrelange Erfahrung mit zwei Gesellschaftssystemen waren zwar viele SED-Mitglieder und taten so als ob, aber das wohl mehr um ihre Ruhe zu haben.

Getreu dem Motto „Der Fuchs ist schlau und stellt sich dumm“. Einmal diesem Verein beigetreten, kam man da auch nicht so einfach wieder raus, ohne Schaden an der Karriere zu

nehmen. Die Staatsmacht teilte demjenigen, wie auch anderen auffälligen, nicht mit dem Strom Schwimmenden, dann seinen persönlichen IM zu und der war dann allgegenwärtig unauffällig auffällig. Eine schöne handschriftliche Stasiakte gab es gratis dazu, aber das wussten die Betroffenen nicht einmal. Mit diesen Akten beschäftigt das vereinigte Absurdistan mit lustigen Puzzlespielen aus reißwolfgefahrenen Aktenschnipseln, im gemütlichen Beamtenstatus auf Kosten des Steuerzahlers, noch heute sogenannte Bürgerrechtler, die woanders keiner haben will. Somit wurde eine zukünftige Gefahr für die Demokratie gebannt. Wieder einmal war der Beweis erbracht, das jeder käuflich ist – auch Bürgerrechtler. Schlaft weiter Jungs, dabei gibt es für euch so viel zu tun! Nun rollte der Rubel, die Arbeit machte Spaß und durch ständige Schulungen und Weiterbildungen verblödete man nicht. Was wollte ich mehr. Brauchte ich mehr Geld, wurden mehr Überstunden gemacht. Gute Lokführer waren Mangelware, dadurch blieb mir bis zum 26. Lebensjahr – aus volkswirtschaftlichen Gründen immer wieder zurückgestellt, sogar der Grundwehrdienst erspart. Relativ jung geheiratet, war ich mit 26 schon wieder geschieden. Nicht jede Frau hat für einen Mann Verständnis, der sich Sonn- und Feiertags, früh, mittags, nachts im Dienst befindet. Ich fuhr also Züge und meine bessere Hälfte lag abends mit offener Wunde im Bett. Schnell fand sich jemand, der sie ihr gesund pflegte. Die Gefahr, das ich unverhofft nach Hause kam, war gering. Denn von einer fahrenden Lok kann man ja bekanntlich schlecht weg. Trotzdem erwischt es jeden Sünder einmal. Eine kurzfristige Dienständerung, aufgrund eines Unfalls, ließ mich einen Hilfszug fahren, statt meiner planmäßigen Leistung. Die entgleiste Lok mit der Hilfszugbesatzung wieder auf die Schienen gestellt, war ein früher Feierabend die Folge. Zu Hause, fand ich meine Betthälfte besetzt vor. In liebenswürdiger Weise höflich, forderte ich den unliebsamen Gast zum Verlassen der Wohnung auf. Meinem Wunsche folgend auf dem kürzesten Wege – durchs Fenster! Denn wer vögeln kann, der kann auch fliegen. Ärgerlich war nur, das wir Parterre wohnten. Ein kurzes Gespräch mit meiner, nun nicht mehr, besseren Hälfte, untermalt mit den Geräuschen fliegender Untertassen, Wurfgefäße, Schleudertassen und ähnlichem Geschirr, machte mir klar, das da nichts zu retten war. Guter Rat war damals noch nicht teuer und Anwälte noch nicht so geldgeil wie heute. Also schnell einen Rechtsverdreher konsultiert und Scheidung eingereicht. Seinerzeit gab es bei Scheidungen ein Gerichtsverfahren, bei dem die Schuldfrage geklärt wurde, der Schuldige war dann der Dumme. Ein Fakt der durchaus in Ordnung geht – denn Vertrauensmissbrauch muss nicht noch belohnt werden, auch nicht, wenn der Schuldige eine Frau ist. Frauen waren in klein Absurdistan wirtschaftlich selbstständig – da berufstätig. Somit brauchte ein Mann sie nach der Scheidung nicht unterhalten (und umgekehrt), eine einfache und sinnvolle Regelung. Unterhalt wurde nur für die Kinder gezahlt, was selbstverständlich ist. Aber die hatten wir zum Glück nicht. Es gab kein Trennungsjahr, Rentenausgleich, Zugewinnngemeinschaft und sonstigen Unfug, der nur dazu da ist, die Rechtsanwälte der streitenden Parteien fett zu füttern und die besserverdienende, meist männliche, Ehehälfte ins zukünftige existenzielle Abseits zu stellen. Nach einem viertel Jahr hatte ich den Gerichtstermin und nach 20 Minuten war ich geschieden. Durch Einsatz meines Abteilungsleiters wurde auch dem Antrag stattgegeben, mir die gemeinschaftliche Wohnung zuzusprechen. Damals haben sich Vorgesetzte für ihre Mitarbeiter engagiert – ein Fakt der heutzutage doch sehr selten anzutreffen ist. Meine Ex wurde zur Räumung verurteilt und das war nur gerecht. So konnte sie testen, ob die neue Liebe denn auch hält, wenn sie mit gepackten Koffern bei ihrem Lover vorfährt. Da ich ihr auch noch beim Kofferpacken half, war der heimische Luftraum ruck zuck wieder sauber. Jeder dritte Lokführer ist mindestens einmal geschieden, und von denen die es nicht sind, rennt mindestens die Hälfte zeitweise mit einem Geweih rum- Folgen jahrelangen unregelmäßigen Schichtdienstes. Kaum eine Frau hat dafür Verständnis!

Jetzt wieder frei, war alles offen.

Manch einer würde jetzt sagen – „Junge, die Jagdsaison ist wieder eröffnet!“ – ich ging lieber angeln. Das hatte den Vorteil, keine fremden Haare im eigenen Bett vorzufinden und machte außerdem Spaß. Inzwischen dienstlich fast nur noch in Richtung Berlin unterwegs, konnten auch diverse Versorgungsprobleme von Freunden und Verwandten in den obligatorischen Dienstpausen gelöst werden. Die Provinz wurde, was Konsumgüter anbetraf, von der damaligen Regierung doch etwas stiefmütterlich behandelt. deshalb holte sich der clevere Bürger alles, was er vor Ort nicht bekam, aus der Landeshauptstadt. Die Kurbelwelle hatte im Dieselmotor noch nicht ausgependelt, da befand sich ein Lokführer aus der Provinz schon auf dem Weg in die nächste Berliner Kaufhalle. Schön, wenn man das Angenehme noch mit dem Nützlichen verbinden kann. Dieses Jagen und Sammeln fiel nach der Vereinigung Absurdistan dank Konsumgüterüberfluss weg. Wer jetzt aber denkt, es gibt überall alles, hat sich geschnitten. Auch diese Gesellschaft macht Unterschiede und vieles was angeboten wird, ist Schund und Plunder. Ein bestimmtes Bekleidungshaus in Stralsund führt grundsätzlich ein

anderes Angebot, als in seinen Filialen in Hamburg oder Köln. Der größte Teil des Sortiments besteht aus dem Mist, der in den anderen Filialen nicht mehr geht. Lokführer sind, berufsbedingt, gute Beobachter und kommen aufgrund der Streckenführung an etlichen Tankstellen in der Landeshauptstadt vorbei. Das ewige Problem exorbitanter Spritpreise ist bekannt. Eine Minderheit mitregierender Ökophantasten sorgt mit sogenannten Ökosteuern auf den sowieso schon teuren Sprit, für ein weiteres Erlahmen der Wirtschaft im vereinten Absurdistan. Kaum einer weiß aber, das in der Regierungshauptstadt die Preise grundsätzlich 4 bis 7 Cent unter denen im Rest des Landes liegen – am niedrigsten sind sie in der Nähe des Regierungsviertels. Ein Schelm der Arges dabei denkt!!!

Dem Scheidungsstress glücklich entkommen, verlief mein Leben in ruhigen Bahnen. Überstunden, Feten mit Kollegen, Wassersport und nach den Schönheiten am Wegesrand schauen, machten den Alltag aus. an trauriges war nicht zu denken. An einem Herbstmorgen fuhr ich den 713 nach Leipzig. Das Wetter gut, die Technik lief wie Biene, der Zug planmäßig, fuhr ich in den Bahnhof Eberswalde ein. Die Bahnhofseinfahrt liegt in einer Kurve, auf dem Gegengleis fährt ein Zug aus, rechts von mir stehen Wagen abgestellt. Die Einfahrt erfolgt mit zulässigen 120 km/h. Am Ende der Kurve steht ein Rangierer in meinem Gleis! Genau die Situation, die ich aus Erzählungen älterer Kollegen kannte und nie erleben wollte. Nerven behalten, Gefahrenbremsung, Warnsignale, Sanden um den Haftwert zwischen Rad und Schiene zu erhöhen, dann kam der Zug zum stehen. Der Rangierer war vor mir aus dem Gleis gesprungen, nur dummerweise in die Richtung des ausfahrenden Zuges. Ein Aufprall war nicht zu bemerken. Mein Magen befand sich irgendwo zwischen Kniekehle und Knöchel. Einer Ahnung folgend, sofort runter vom Führerstand und die Lok besichtigt. Auf der linken Seite der Aufstiegstritt verbogen und Blutspuren auf 5 Meter bis zum Tank. Mir wurde grauenhaft schlecht.

Dann folgte ein automatischer Handlungsablauf, den ich erst später nachvollziehen konnte. Irgendwie steht man da neben sich und fragt sich im nachhinein, wie man trotz allem noch so professionell handeln kann. Am und im Zug war Chaos, denn eine Gefahrenbremsung lässt doch aufgrund der Fliehkraft einiges durcheinanderwirbeln. Im Vorbeilaufen informierte ich mein Zugpersonal und die Aufsicht, um einen Rettungsarzt zu alarmieren. Danach die Suche nach dem Rangierer. Er lag an der besagten Stelle, ohne Bein und linker Hüftseite und wäre besser sofort tot gewesen. Ein Stellwerkspersonal versuchte, soweit es ging, erste Hilfe zu leisten. In Eberswalde ist das Krankenhaus in Bahnhofsnähe und ein Rettungsarzt war fast sofort greifbar.

Er stellte den verunfallten Kollegen ruhig und so hörten wenigstens die grauenhaften Schreie auf. 2 Tage später verstarb der Kollege im Krankenhaus und hinterließ 2 Kinder und eine Frau. Da meine Hilfe am Unfallort nicht mehr gebraucht wurde, ging ich wieder zum Zug zurück. Die Reisenden hatten sich inzwischen beruhigt und die Transportpolizei und die Unfallbereitschaft waren vor Ort präsent. Kein Fehlverhalten vorzuwerfen, erfolgte in der Aufsicht eine kurze Befragung zum Unfallhergang. Mit einer Stunde Verspätung, setzte ich meine Fahrt fort, ich hätte mich auch ablösen lassen können, aber ich wollte nur weg. Der Rest der Schicht wurde grauenhaft. Hinter jedem Busch sah ich jemanden hervorspringen, in jeder Kurve jemanden stehen. Zu Feierabend dann die Formalitäten, wie dienstliche Äußerung zum Unfallhergang. Die schrieb dann mein Abteilungsleiter (er war extra, da schon Feierabend, von zu Hause gekommen) aufgrund meiner Aussage, denn ich hätte keine Zeile mehr malen können. Er kannte die Situation aus eigenem Erleben, Bahnführungskräfte hatten damals noch Berufspraxis, hatten von der Pike an den Job gelernt und waren keine Arbeitsplatz killenden Bürokraten mit reiner BWL-Studienerfahrung. Das ersparte mir unnötige und sinnlose Fragen. Allein zu Hause sitzend, zog dann irgendwann das Grauen wieder an mir vorüber, und es verfolgten mich die was, wäre, wenn Fragen. Warum hast du nicht verschlafen? Warum hattest du nicht zwei drei Minuten Verspätung? Warum stand der Kollege da? Wäre der Unfall passiert wenn du getrödelt hättest? Und, und, und! Ich war so durch den Wind, das ich Tür und Tor offengelassen hatte und einem Hausnachbar das spanisch vorkam. Der holte dann einen Arzt, der mich nach kurzem Gespräch für ne Woche aus dem Verkehr zog. Wer nun denkt, Ruhe würde in so einer Situation hilfreich sein, irrt. Es macht alles noch schlimmer und letztendlich leert man nur hochprozentige Flaschen. Arbeit oder Ablenkung ist die beste Therapie und Gespräche mit dem Meisenarzt rühren alles nur wieder auf. Einfühlungsvermögen für solche Situationen kann nur jemand haben, der ähnliches erlebt hat. Und vergessen kann man das Vorgefallene auch nicht, die Geister kommen immer wieder. Nun konnte ich, obwohl ich es nicht wollte, die symbolische Kerbe ins Führerpult schnitzen. In schlechten Nächten träumt man immer mal wieder davon und erlebt das Vorgefallene wieder und wieder, denn diese Situationen brennen sich im Gedächtnis ein. Die Wiederkehr wird zum Glück aber im Laufe der Jahre seltener, allerdings wurden leider die Geister mehr.

Die Sommer sind an der Küste eine Zeit, in der immer was los ist. An Erfahrungen reicher, ließ ich nichts mehr aus um Spaß zu haben. Beziehungstechnisch war allerhand drin, vom Quicki mit der scharfen Schaffnöse in der Übernachtung, oder dem gemütlichen Nümmerchen mit einer schönen Stellwerkerin nach Feierabend. Es wurde nicht nur Hand in Hand gearbeitet sondern auch gelebt. Aber alles war nichts Halbes und nichts Ganzes – eben nur Spaß. Bei einer Geburtstagsfeier eines Kollegen lernte ich eine neue Flamme kennen. Alter Postadel, schon ihr Urgroßvater hatte bei der königlich berittenen Stettiner Reichspost Briefe und Pakete zugestellt. Recht attraktiv und lieb, beschlossen wir, nach längerer Prüfungszeit, doch zusammen ein paar modische Maschen zu stricken. Eine Ehe kam allerdings für mich nicht in Frage, gebranntes Kind scheut bekanntlich das Feuer! Im übrigen sollte man erst heiraten, wenn man das Geld für die Scheidung zusammen hat. Das gilt heute mehr denn je. Liebe macht bekanntlich blind und erst nach der Scheidung kann man wieder sehen.

Nun war auch das Privatleben wieder im Lot und alles lief bestens. Lehrgänge für neue Loktypen bestand ich immer im ersten Anlauf und durch die fortschreitende Streckenelektrifizierung gingen wir alle so nach und nach auf E - Lokausbildung. Mittlerweile konnte ich fast alles fahren was bei der Reichsbahn Lok hieß und das machte sich auch am Gehalt bemerkbar. Ein erkleckliches Sümmchen als Sparguthaben gab Sicherheit. Ich war rundum zufrieden. Ärgerlich war, das meine jahrelange Rackerei nicht außer der Reihe gewürdigt wurde – dazu hätte ich den Roten in den Allerwertesten kriechen müssen. Doch darauf habe ich auch weiterhin dankend verzichtet. Denn diese hatten sich mit der Zeit als korrupt und verlogen erwiesen. Wenn zwei Menschen das Selbe tun, ist das noch lange nicht das Gleiche. Und wenn einer von beiden Genosse ist, dann fielen Strafen völlig unterschiedlich aus, wie hier gleich zu lesen ist. Ein Greifswalder Kollege (Nichtgenosse) und bisher ohne Fehl und Tadel, kollegial und umgänglich, verursachte durch Übermüdung Anfang der achtziger einen schweren Unfall mit einigen Millionen Mark Schaden und mehreren Verletzten. Der sozialistischen Gerechtigkeit ausgesetzt, durfte er seinen Lokführer an den Nagel hängen und zwei Jahre unter Kriminellen zur Besserung im Strafvollzug zubringen. Nach seiner Entlassung war er bis zur Rente in der Triebfahrzeugwartung tätig. Eine schlechter bezahlte Tätigkeit und somit eine Mehrfachbestrafung. Die Fehler der Reichsbahn - fehlende Sicherheitstechnik wie z.B. Gleismagneten die bei Haltstellung des Signals eine Gefahrenbremsung auslösen, fanden bei seiner Verurteilung keine Erwähnung. Die sozialistische Staatsführung macht keine Fehler! 1988 geschah der nächste schwere Unfall in der Zuständigkeit des Stralsunder Bahnbetriebswerkes. Der schuldige Kollege, ich nenne ihn hier Genosse Hans, zeichnete sich bisher dadurch aus, das er vorrangig auf dem monatlichen Dienstunterricht, aber auch bei jeder sonstigen Gelegenheit, auf Kollegen, denen Fehler unterliefen, herumhackte und sie öffentlich bloßstellte. „Bei ordentlicher Dienstausbildung wäre das nicht passiert!“, war eines seiner Schlagwörter. Auch sonst zeichnete er sich durch besondere Arroganz aus. Lokführer waren erst eines Gespräches mit ihm würdig, wenn sie zur schnellfahrenden Elite gehörten. Alle anderen waren unter seinem Niveau. In der Instandhaltung war er dank seines Auftretens so beliebt, das ihm die Schlosser heimlich die Handstangen (Aufstiegsgriffe) an der Lok mit Ritzelkasten fett einrieben, wenn sie wussten, das ihr spezieller Freund kommt. Das Zeug klebte wie verrückt und war von der Haut schwer zu entfernen. Wie auch andere jüngere Kollegen, hatte ich während meiner Zeit als Beimann das zweifelhafte Vergnügen mit Genossen Hans längere Schichten zu verbringen. Eine komplette Tour nach Berlin und zurück, ohne ein Wort zu sprechen - nicht einmal den damals vorgeschriebenen Signalzuruf - 10 Stunden Schweigen, das kann schon zermürben. Aber Hans wollte sich halt nicht von seinen Höhen zum niederen Volk herablassen, denn Hans hielt sich für Gott. Einer seiner Beimänner hatte irgendwann von seinem Schweigegelöbnis die Nase voll und legte sich auf dem hintern Lokführerstand schlafen. Prompt beschwerte sich Hans auf dem Dienstunterricht über die bösen arbeitsunwilligen Kollegen, die es wagten, im Dienst zu pennen. Dabei schlummerte er selber, und betätigte noch im Schlaf die Sicherheitsfahrschaltung. War der Beimann wach, so verließ er sich voll auf dessen Signalbeobachtung. Ich durfte das mehrfach selbst erleben und vermied es zukünftig, mit ihm zu fahren. Fehler anderer Mitarbeiter zu suchen und entsprechend das Denunziantentum zu pflegen, war ein Hobby von ihm. Leider war diese Ikone der Lokführerschaft dank seines Status als Dienstplangemeinschaftsleiter und besonders aktives SED - und Kampfgruppenmitglied fast unanfechtbar. Als ich selber D - Züge fuhr, brach er mir gegenüber sein Schweigen und wollte mir eines Tages in der Dienstpause ein Gespräch aufdrängen - doch da verzichtete ich großzügig, mit einem Verweis auf seine jahrelange Ignoranz meiner Wenigkeit. Somit war zumindest zwischen uns alles geklärt. Als Urlaubs- und Krankenvertreter durfte ich oft genug an meinen freien Wochenenden seine, wie auch die Dienstsichten der anderen superroten Spezies fahren, wenn er vom Dienst bezahlt (!) freigestellt, lieber an den üblichen Feierlichkeiten, Saufgelagen oder Kampfgruppenübungen

der staatsnahen Organisationen teil nahm. Fuhr er doch mal eine Sonderschicht, dann durfte er sich aussuchen was er fährt. Und wenn ein anderer Kollege für ihn seine planmäßige Dienstschicht opfern musste. Rangierdienst und Arbeitszüge oder andere ungeliebte Dienstschichten zu fahren – das war unter dem Niveau von Hans. Er hatte es auch nicht nötig, bei Ablösung im laufenden Betrieb, jüngere Kollegen über eventuelle Störungen und andere Unregelmäßigkeiten zu informieren, sondern ließ diese lieber in das sogenannte „offene Messer“ laufen. Mit solchen Kollegen zu arbeiten, bringt den Betroffenen besonders viel Freude. Aber zum Glück war er die berühmte Ausnahme. Warum er so viel Narrenfreiheit hatte, das erfuhren wir alle viel später. 1988 war Genosse Hans für den Titel „Held der Arbeit“ vorgesehen. Eine Auszeichnung die guten Genossen vorbehalten war. Um diese Auszeichnung zu erlangen, musste der Betreffende keine überdurchschnittlichen Arbeitsleistungen vorweisen, obwohl der Titel dieser Auszeichnung das vermuten lässt. Nein es reichte aus, mit Partei und Staat intensiv zu kungeln und an der richtigen Stelle den nötigen Lärm zur täglichen Arbeit zu machen. Und darin war Hans Meister. Nun kommt Hochmut irgendwann vor den Fall, nur in diesem speziellen Falle kostete das Menschenleben. Im April war unser „Lieblingskollege“ mit einem D-Zug von Berlin nach Stralsund unterwegs. Im verschlafenen Örtchen Ferdinandshof, war Genosse Hans während der Fahrt eingeschlummert und überfuhr im Baustellenbereich des zeitweise eingleisigen Behelfsbetriebes Ferdinandshof-Borkenfriede das haltzeigende Ausfahrtsignal. Das Personal des entgegenkommenden D-Zuges, Lokführer und Lokführeranwärter, verließ nach Schnellbremsung und Achtungssignal in letzter Sekunde durch Abspringen den Führerstand. Durch das gegebene Achtungssignal von seinem Nickerchen geweckt, leitete auch Hans die Schnellbremsung ein- jedoch zu spät! Mehrere Tote und Verletzte, zwei total zerstörte Lokomotiven, beschädigte Gleisanlagen und mehrere schrottreife Reisezugwagen, waren das traurige Ergebnis. Zwar fehlten auch hier aus Geldmangel zusätzliche technische Sicherungsanlagen, aber das war damals nicht nur bei der DR üblich. Jeder hätte nun Genossen Hans hinter schwedischen Gardinen gesehen – aber wenn Zwei das Gleiche tun ist das – wie schon bemerkt- noch lange nicht das Selbe. Denn Lokführer Hans war SED-Genosse und die haben bekanntlich nie Fehler gemacht. Er saß erstaunlicher Weise nicht in Untersuchungshaft, lies sich krank schreiben und ging danach zur Schlafkur. Alle warteten gespannt auf das folgende unvermeidliche Gerichtsverfahren. Der Termin dieser öffentlichen Verhandlung beim Bezirksgericht Neubrandenburg wurde der Stralsunder Belegschaft absichtlich verschwiegen. Die Presse berichtete über die Verhandlung nicht. Über Neubrandenburger Kollegen wurde der Verlauf des Gerichtsverfahrens und das Urteil trotzdem bekannt. Schulterklopfen zwischen Staatsanwalt, SED-Prominenz, Richter – die zur Verteidigung angetretenen SED - Bonzen überschlugen sich vor Lob - Genosse Hans erhielt 3 Jahre Bewährung bei angedrohten 10 Monaten Haft. Und das war es! Genossen machen keine Fehler! Ungewöhnlich waren schon die drei Jahre Bewährung. im sozialistischen Recht gab es nur zwei Jahre, oder Gefängnis. Ungerecht war das Urteil gegenüber allen anderen Kollegen, die in Bahnbetriebsunfälle verwickelt waren, egal ob in Angermünde, Berlin oder anderen Teilen der Republik. Sie durften alle die Unannehmlichkeiten des sozialistischen Strafvollzugs erleben. Schon deshalb wirbelte dieses Urteil viel Staub in Lokführerkreisen auf und wurde noch lange an den Kantinentischen diskutiert. Justitia war hier voll mit Blindheit geschlagen. So dem Gefängnisaufenthalt dank roter Seilschaften entkommen, wurde Genosse Hans auf Rosen gebettet. Mit der hohen staatlichen Auszeichnung hatte es sich, aber im Materiallager des Bahnbetriebswerkes wurde extra der Posten „Lagerarbeiter für E - Lokteile“ geschaffen. Hans war nun gut vor den Fragen der Kollegen versteckt und bezog weiterhin sein volles Lokführergehalt. Ein Jahr später war Gras über die Sache gewachsen, Hans wurde Dienstregler. Genossen unter sich - man half sich halt! Seine Planungen waren so genial, das die Urlaubs - und Krankenvertreter ihren Dienst nur noch zwei Tage im Voraus wussten.

Kurz nach der Wiedervereinigung erfuhren wir alle schwarz auf weiß, warum Hans so sanft behandelt wurde. Er war einer von ungefähr 20 inoffiziellen Stasimitarbeitern im Bahnbetriebswerk und beim Denunzieren von Kollegen, Freunden und Bekannten besonders aktiv. Kurz bevor das offiziell wurde, verzog er sich eiligst in den vorzeitigen Ruhestand und bestritt den Fakt der inoffiziellen Stasimitarbeit, trotz handfester Beweise, bis zuletzt. Niedlich war auch, was unsere Superroten sich sonst noch so einfallen ließen. In den achtziger Jahren war es Mode geworden, Betriebe mit Namen von in der Nazizeit ermordeten oder verstorbenen Kommunisten zu benennen. Auch unser Rotvolk hatte den Drang, dem Bahnbetriebswerk Stralsund einen Zusatznamen zu verpassen. Dazu fehlte allerdings ein passender Held. Kommunist sollte er schon sein, und von den Nazis ermordet, möglichst auch. Und so fand sich der Name Otto Scharfschwerdt. Ihm zu Ehren, wurde vor der Kantine ein Ehrenmal errichtet, mit Gedenkstein. Die betriebseigene paramilitärische Kampfgruppe stand

dann an sozialistischen Feiertagen extra zur Ehrung am Gedenkstein Spalier. Von nun an hieß unser Bw „Bahnbetriebswerk Otto Scharfschwerdt Stralsund“ Nach der Wende kam allerdings raus, das besagter Otto Scharfschwerdt niemals Kommunist gewesen war. Er war Lokführer, aktiv in der Lokführergewerkschaft, sowie SPD-Mitglied und landete nach der nationalsozialistischen Gleichschaltung deshalb im KZ.

Auch hier hatte das verlogene Rotvolk sprichwörtlich wieder allen die Taschen vollgehauen. Als Sonderdienste hatte ich in der Sommerzeit oft Truppenzüge zu fahren. Im heutigen Nationalpark Darßer Boddenkette, für Natur und Ruhe liebende Urlauber, sehr zu empfehlen, befand sich damals ein Truppenübungsplatz für das Schießen auf Seeziele. Zur schönsten Sommerzeit fanden sich die einzelnen Truppenteile der Nationalen Volksarmee dort zu Schieß- und Manöverübungen ein. Den Transport dorthin übernahm die Reichsbahn. Oft nachts, wegen der Geheimhaltung, waren das Dienstschichten, deren Ende meist offen war. Denn die Truppe war nicht die schnellste, hielt sich selten an irgendwelche Fahrplanzeiten, das Verladen und Entladen von Panzern, Flaks, und anderen Fahrzeugen an Kopf - oder Seitenrampen will schließlich geübt sein. Aus Sicherheitsgründen fuhren wir diese Züge meist zu zweit, denn gerade bei den Rangierarbeiten, in den Bahnhöfen Pruchten und Bresewitz, waren diese Arbeiten durch schlechte Sichtverhältnisse erschwert. Funkgeräte wurden wegen der Geheimhaltung meist nicht benutzt, so das alle Beteiligten sich auf Pfeif - ,Licht und Handsignale, sowie ihre gute Ortskenntnis verlassen mussten. Rangiert wurde meist mit der Zuglok der Baureihe 232, was die Sache nicht einfacher machte. Denn eigentlich ist diese Lok nur für Zugleistungen ausgelegt.

In den durch die Verladung bedingten Pausen, blieb genug Zeit, einfach mal am Bahndamm am Darßer Bodden, in der Sonne zu liegen, oder die Eisbar mit Bäckerei in Bresewitz zu besuchen. Dort wurden Kuchen und Brötchen noch wie zu Großvaters Zeiten hergestellt, was besonders lecker war. Der Besuch war im eigenen Interesse Pflicht, denn der Feierabend oft ungewiss. Nichts ist schlimmer als mit knurrendem Magen auf der Lok zu fahren. Denn Hunger macht bekanntlich böse! So hielt der schlaue Lokführer, nicht nur bei Truppenzügen, bis Kirchturmsichtweite des Heimortes immer eine sogenannte „Dispatcherstulle“ (Dispatcher = Zugleiter in der Zugleitzentrale) in eiserner Reserve. Hatte er gute Streckenkenntnis, kannte er sämtliche in Bahnhofsnähe liegende Bäckereien, Fleischer und Kneiper an den von ihm befahrenen Strecken.

Wenn es eine gute Truppe war, wurde das Lokpersonal aus der Gulaschkanone mitverpflegt, rustikale Küche kann auch sehr lecker sein. Erfahrene Kommandeure wussten Eisenbahner bei Laune zu halten und so verlief das Rangiergeschäft gleich viel flotter. Trotzdem fiel bei den Verladearbeiten gelegentlich ein Kettenfahrzeug von der Rampe und lag auf der Seite. Denn oft hatten die Fahrer kaum Erfahrung mit solch speziellen Transportaufgaben. Interessant für uns, dabei zu zusehen, mit welcher Spezialtechnik solche Zwischenfälle schnell bereinigt wurden. Ohne Hektik und mit Überlegung waren diese Vorfälle schnell wieder geklärt, wenn auch die Unteroffiziers- und Offiziersdienstgrade die Fassung bewahrten. Mir ist aber ein Spieß in Erinnerung, der sich nach so einem Vorfall bei seinen Soldaten wie Rumpelstilzchen verhielt und zu unserem Gaudi vor Ort einen „Kriegstanz“ aufführte. So kam es, wie es meist in solchen Fällen kommt. Seine Leute mit seinem Gebrüll nervös und unsicher gemacht, dauerte die ganze Aufräumaktion dreimal so lange, wie normal. Unser Feierabend war im Eimer, hatte der Zug doch dadurch fünf Stunden Verspätung. Mit Ruhe und Gelassenheit wäre das nicht passiert. Mir graute es nach diesem Erlebnis davor, solche Charaktere bei meinem zukünftigen Grundwehrdienst zum Vorgesetzten zu haben.

In der Nachwendezeit wäre ich auf dem Fährbahnhof Mukran beinahe erschossen worden. Und das kam so. Die von der russischen Besatzungsmacht in klein Absurdistan stationierte Militärtechnik musste entsprechend gültiger Verträge bis 1993 abgezogen werden. Das war die gesamte Westgruppe der russischen Streitkräfte mit 500000 Militärs und der entsprechenden Waffentechnik. Darunter auch Atomwaffenträger wie Raketen und andere Technik die die Öffentlichkeit besser nicht sehen sollte. Wir waren aus Eisenbahnersicht froh, das sie endlich verschwanden, denn sie gefährdeten den Eisenbahnbetrieb mit schöner Regelmäßigkeit. Bester Transportweg war der Fährhafen Mukran mit einer Direktverbindung nach Russland. So fuhren wir viele Güterzüge mit Militärtechnik, schwer bewacht und begleitet von russischen Soldaten. In Mukran angekommen, wollte ich die Lok abhängen um den nächsten Zug zu übernehmen. Als ich die Lok verließ um abzukuppeln, hörte ich ein mir vom Grundwehrdienst gut bekanntes Geräusch, das Entsichern einer Kalaschnikow. Der dazugehörige Soldat brüllte „Stoi, stoi!“ Das ließ mich erstarren, denn ich hatte keine Lust, das allerletzte Opfer des zweiten Weltkrieges zu werden. Ein Versuch, dem Russen klar zu machen, was ich wollte, scheiterte an beiderseitig mangelnden Sprachkenntnissen. Dabei immer die entsicherte

Kalaschnikow im Auge, trat ich lieber den Rückzug auf die Lok an. Über Funk wurde dann der Fahrdienstleiter Mukran informiert.

Nach einer Stunde kam ein Offizier der dortigen russischen Transportkommandantur und klärte die Lage. Ich war froh dort, endlich verschwinden zu können, denn unsere sogenannten Freunde standen in dem Ruf, erst zu schießen und dann zu fragen. Sie benahmen sich auch während ihrer Besatzungszeit oft so, als wären sie zu Hause und ignorierten sämtliche Gesetze und Beschwerden der Behörden von Klein Absurdistan. Bestimmte Streckenabschnitte in der Republik, erforderten vom Lokpersonal zusätzlich hohe Aufmerksamkeit, denn immer wieder kam es zu Zwischenfällen mit Militärfahrzeugen der Russen. Besonders berüchtigt war die Gegend zwischen Neustrelitz/ Fürstenberg- Oranienburg, der Raum Templin, die Regionen Jüterbog und Wünsdorf. Drei Kreuze machte jeder Lokführer, besonders nachts, wenn er durch diese Gegenden heil durch kam.

Fahrten russischer Militärlaster durch geschlossene Schrankenanlagen, Fehlverhalten an unbeschränkten Bahnübergängen auf Nebenstrecken, oder auf den Schienen stehende Panzer brachten alle dort fahrenden Lokführer ins Schwitzen. Schwere Unfälle waren keine Seltenheit. Bei Truppenverladungen oder Transporten starben jedes Jahr Russen, weil sie die Sicherheitsabstände zur Fahrleitung nicht einhielten. Am Bahnübergang Düsterförde verbrannten Offiziere im Kommandofahrzeug, weil dessen lange Antennen beim Überqueren des Bahnüberganges die Fahrleitung berührten. Deshalb ließ sich die Reichsbahn an bestimmten Bahnübergängen zu russischen Militärgarnisonen eine besondere Fahrleitungskonstruktion einfallen. Die Fahrleitung zum Hochziehen. Damit waren einige Unfallschwerpunkte entschärft. Im Bahnhof Forst Zinna, an der viel befahrenen Strecke Berlin Leipzig, wurde im Rahmen der Streckenelektrifizierung, extra für den Truppenübungsplatz eine Brücke gebaut. Denn immer wieder standen bei Übungen und Manövern unverhofft Militärfahrzeuge auf den Bahnhofsgleisen. Das schwere Zugunglück im Januar 1988, mit dem D 716 Leipzig-Stralsund, hatte diese Brücke allerdings auch nicht verhindert. Ein russischer Panzer Typ T 72 stand in den Abendstunden auf dem Hauptgleis und wurde bei Dunkelheit mit 120 km/h frontal gerammt. Sechs Menschen, darunter der junge Berliner Lokführer starben, 33 schwer Verletzte, der Rest der 400 Reisenden, kam mit dem Schrecken davon. Der Bahnhof ein Trümmerfeld, die Aufräumarbeiten dauerten mehrere Tage. Einige Stralsunder Kollegen hatten das kommen sehen, denn vor der Streckenelektrifizierung fuhren sie auch auf dieser Strecke und hatten des öfteren gefährliche Situationen erlebt. Konsequenz aus dem Unfall, der gesamte im Truppenübungsplatz liegende Streckenabschnitt wurde von der Reichsbahn mit Panzersperren und Beton massiv gesichert. Was aus den schuldigen Panzerfahrern wurde, ist bis heute im Verborgenen geblieben. Denn auch der Glasnost - Präsident Gorbatschow hielt in diesem Falle nichts von Offenheit, die einheimischen Behörden durften nur bedingt ermitteln und unter die Gerichtsbarkeit der deutschen Behörden fielen die beiden Soldaten nicht. Den in solchen Situationen üblichen Geflogenheiten der Russen folgend, sind sie vermutlich nach kurzem Militärgerichtsverfahren erschossen worden.

Für mich nahte 1988 das nächste Übel – der Grundwehrdienst. Vor dem konnte sich keiner drücken. (Außer es fehlten Arme und Beine.) Auf eine Art gerecht geregelt, das alle ran mussten – auf andere Art Schwachsinn. Wer Krieg führen möchte, soll es persönlich tun. Also liebe Politiker – zieht selber los und frisst Dreck, wenn Gewalt eure Probleme lösen soll, und zwingt nicht stellvertretend eure Bürger dazu! Wenn das Pflicht wäre – würde die Welt friedlicher aussehen. Wenn überhaupt – dann Berufsarmee, und nicht gesetzlicher Zwang für alle, der in der Demokratie mit tausend Ausnahmen für Weicheier, Verweigerer, und Staatsbürger mit zwei Pässen verwässert wird. Mit welcher Dreistigkeit verfügen politische Entscheidungsträger über das Menschenleben anderer und zwingen sie, unter Einsatz deren Lebens, zur Durchsetzung ihrer mehr als zweifelhaften Tötungsziele? Hat gerade das vereinigte Absurdistan nicht aus zwei verheerenden Weltkriegen gelernt? Kein Bürger sollte eine Waffe anfassen, war die Lehre daraus. Schon vergessen? Da der Armee durch globale politische Entwicklungen die Ziele ausgegangen sind, wird jetzt massiv die Angst vor Terror geschürt, obwohl hierzulande kaum einer einen aktiven Terroristen gesehen hat. Und schon marschieren wieder Soldaten, an vielen Orten der Welt, im Namen der Demokratie, in sogenannten Friedensmissionen. Aber wurde die Bevölkerung in den betroffenen Staaten überhaupt gefragt, ob sie die Wohltaten der Demokratie wie Gewaltverherrlichung, Pornografie, Drogen, Kriminalität, Arbeitslosigkeit, Armut, Korruption, Blöd - Zeitung, Sozialhilfe TV (Privatfernsehtalkshows) und MC Donalds überhaupt haben will? Fand Terror bisher nicht vorrangig dort statt, wo Gewalt gegen andere Völker, als legitimes Mittel der Staatspolitik gilt, oder diese unterstützt wird? Geht es nicht in Wirklichkeit um was ganz anderes - Öl, Gas und andere Bodenschätze, sprich handfeste wirtschaftliche Interessen, der vorrangig amerikanischen Großkonzerne? Eine einfache Frage die sich jeder stellen sollte:

Warum ist die friedliche Schweiz noch nie in Kriege verwickelt gewesen? Im Mai 1988 wurde ich eingezogen. Da ich den SED - Bonzen nie in den Allerwertesten gekrochen war, war ich schon fast verdächtig. Und somit reichte es nur für die motorisierten Schützen in Hagenow und nicht, wie ursprünglich gemustert, für die Raketentruppen. Aber das war mir egal. Wichtig war, diese Zeit möglichst locker rumzukriegen und oft dem Stumpfsinn des Kasernenlebens durch Urlaub zu entrinnen. Schließlich wartete zu Hause eine treue Seele. Die Grundausbildung war hart und ging von 6 bis 24 Uhr. Dagegen ist die heutige Armee des vereinigten Absurdistan eine warme Spiel- und Kuschelstube. 12 Mann hausten auf einer Bude, die halb so groß war wie ein Schulklassenraum. Selbst ein Karnickel in seinem Stall hatte mehr Bewegungsfreiheit und vor allem morgens in seiner Behausung, nicht den Mief von 12 paar Schweißfüßen und den entsprechenden Verdauungsabgasen der Kameraden. Ausgang gab es nur zur Vereidigung und Heimfahrten keine. Fernsehprogramm nur auf Befehl und Genehmigung vom Kompaniechef. Die Ausbilder wie erwartet, zum Teil minderbemittelte 18 - 20 Jährige, voll auf Staatstreue gedrillt. Das Schlimme war, sie glaubten diesen politischen Mist. Die etwas Intelligenteren unter ihnen, hatten für länger dienend unterschrieben, um ein gutes Stipendium für einen Studienplatz zu ergattern. So ködert sich jedes Gesellschaftssystem seine willfährigen Vasallen. Die an Gehirnschmalz Ärmere, zeichneten sich, wie überall und zu allen Zeiten, durch große Brutalität und niedere Gemeinheiten aus. Mein Spieß, von der Statur her das, was im Norden als halber Hahn bezeichnet wird, war so abgedreht, das er am Tage meiner Einberufung, beim Abschneiden meiner schulterlangen Haare, auf militärische Kürze, fast eine feuchte Hose bekam. Nun, diese und andere Abartigkeiten, ließen sie uns frisch und unfreiwillig eingezogene Rekruten auch spüren und führten sich auf, wie die minderbemittelten Brüllaffen aus amerikanischen Militärfilmen. Merke, kleine Geister und kleine Leute haben ein großes Geltungsbedürfnis, die menschliche Geschichte ist voll davon, Napoleon, Hitler, Ulbricht u.a.. Da diese sogenannten Unteroffiziere die Macht hatten, jeden bis aufs Blut zu schikanieren, beschloss ich, mich möglichst dumm zu stellen. Aber es ist gar nicht so einfach, sich auf niedrigstes Niveau herabzulassen. Also kommentierte ich jegliche Schikanen mit Humor und setzte diese Typen immer in den Zweifel des An- oder Auslachens. Körperlich in guter Konstitution, ließ ich keinen Zweifel offen, wer im Ernstfall bei einer „unter vier Augen“ Gelegenheit den Kürzeren ziehen würde. In ihrer grenzenlosen Dummheit verlegten sich dann die Bestrafungen auf gemütliche Tätigkeiten wie Außenreinigungsarbeiten, Rasenschneiden mit der Papierschere, Klo putzen und politische Wandzeitungen erstellen. So war die Zeit auch rumzubekommen. Während der Rest der Truppe sich sinnlos die Knochen für ein krankes System auf der Sturmbahn kaputt schleifen durfte, harkte ich, mit einigen anderen cleveren Bestraften, in aller Seelenruhe die Außenanlagen, oder putzte Flur und Sanitäranlagen. Und das möglichst langsam, damit die Zeit vergeht. So bekam ich die Grundausbildung verhältnismäßig stressfrei rum. Die Armee eine lächerliche Trachtentruppe, die moralisch auf Grund jahrelanger verlogener Politikerparolen, schon vor dem Ernstfall verloren hatte. Ich sollte Leute grüßen, die ich nicht kannte, und wusste nicht von wem. Männchen machen, vor Gestalten, die nicht mal ihren Namen fehlerfrei schreiben konnten, aber genügend Lametta auf den Schulterstücken trugen. Ich sollte ein Land gegen einen Feind verteidigen, dessen Truppe Freitag mittags Feierabend macht und Montags erst um halb acht zum Dienst erscheint. Der ständigen Propaganda schlussfolgernd, lag dieser Feind bis an die Zähne bewaffnet, an der Staatsgrenze und konnte jeden Moment einmarschieren. Alles Quatsch, die Fäden zogen andere, viel größere Mächte mit dem Finger am Atomknopf und wir, als einfache Bürger, waren wie immer die Schachfiguren und wurden benutzt. Und das alles nur, weil sich beide Großmächte gegenseitig ihre Sicht der Welt aufzwingen wollten. Die Grundausbildung, so verhältnismäßig gut überstanden, war schon ein Monat von 18 rum. Wie jedes Gesellschaftssystem, das den Kontakt zum Volk verloren hatte, lief auch dieses mittlerweile auf dem Zahnfleisch. Ausgeplündert durch immer noch andauernde horrenden Reparationsleistungen als Strafe für den zweiten Weltkrieg, (Klein Absurdistan zahlte für Groß Absurdistan mit), wirtschaftlich boykottiert durch die gegnerische Großmacht, wurde eine gute Idee für gesellschaftliche Gerechtigkeit schleichend langsam zu Grabe getragen. Auszubaden hatte das wie immer der kleine Mann. Lokführer waren noch immer Mangelware und so wurde ich nach der Grundausbildung zum wirtschaftlichen Einsatz bei der Eisenbahn abkommandiert. Allerdings nicht in Stralsund sondern in Halle. Nur noch der Armee formal unterstellt, ging ich meinem Lokführerberuf nach. Mehr Geld gab es außerdem, zwar nicht das, was einem Lokführer zusteht, aber es war schon ein Unterschied zwischen 180 oder 700 Mark Wehrsold und Verpflegungsgeld. Besonders wichtig – ich war frei und nicht in einer Kaserne eingesperrt. Und meine bessere Hälfte zu Hause nicht so oft allein. Bevor ich in Halle fahren durfte, musste ich einige Tage Streckenkenntnis erwerben. In diesem sogenannten Chemiedreieck fuhren die Güterzüge im Minutentakt. So was war ich aus dem etwas ruhigeren Norden nicht gewöhnt.

Halle, Leipzig, Dresden, Magdeburg oder Erfurt - alles riesige Bahnhöfe, auf denen man sich bei ungenügender Streckenkenntnis schon mal verfahren kann. Als Lokführer sollte man schon wissen, auf welchem Gleis und welchem Bahnhofsteil man sich befindet. Dazu kam das Fahren im Gebirge, vorrangig Thüringen und Südharz. Große Steigungen und Gefälle, sowie sehr kurvenreiche Strecken und Tunnel waren doch eine neue Erfahrung. In meiner eigentlichen Heimat war der höchste Berg der Misthaufen in Nachbars Garten, Tunnel nicht vorhanden. Die Strecken waren in der Regel schnurgerade wie mit dem Lineal gezogen, folgerichtig wurde durchgängig schnell gefahren. In meiner neuen Wirkungsstätte war das anders. Viele Kurven und Berg - und Talfahrten, ständige Geschwindigkeitswechsel sowie eine hohe Signaldichte erforderten extrem hohe Aufmerksamkeit und Reaktionsfähigkeit. Das ließ eine Dienstschrift nie langweilig werden, und die Zeit bis zum Feierabend ging immer schnell rum. Schlimm waren die Nebelwetterlagen. Gewöhnlich heißt es, an der Küste wäre der dickste Nebel. Aber das ist ein langläufiger Irrtum. Die fetteste Waschküche gibt es in Industriegebieten, Niederungen und in Flusstälern. So schlimm, das man Signale wirklich erst sieht, wenn diese unmittelbar passiert werden. Vorrangig fuhr ich in meiner Hallenser Zeit Güterzüge, mit leistungsstarken und zuverlässigen russischen Dieselloks. So lernte ich den ganzen Süden von Klein Absurdistan kennen, wenn man von den Industriegebieten absieht, eine landschaftlich interessante Gegend – solange man sie befahren kann. In diesem Gelände laufen, ist für einen Jungen aus dem platten Lande doch äußerst ungewohnt. Schließlich sind Küstenbewohner keine Hanghühner, mit einem langen und einem kurzen Bein. Die Verpflegung war gut, die Hallenser Kollegen in Ordnung. Das Bw Halle G war froh, das wir da waren, ansonsten wäre die Urlaubsabwicklung für die dort ansässigen Kollegen geplatzt. Wir abgeordneten Armisten hatten unsere Ruhe vor Militärschliff, brauchten die verhasste Uniform nicht mehr tragen, hatten nach Feierabend immer Ausgang und konnten jede zweite Woche nach Hause fahren. Es ergab sich während dieser Zeit die Gelegenheit, oft für die Versuchs- und Entwicklungsstelle der DR- in Halle ansässig- zu fahren. So lernte ich die neuesten Entwicklungen der Lok- und Wagentechnik kennen, was sich für die Zukunft als äußerst hilfreich erweisen sollte.

Die Hauptaufgabe dieser nützlichen Institution war, von der Industrie gelieferte Prototypen von Lokomotiven, Wagen und dazugehöriger Technik längere Zeit unter realen Bedingungen auf Herz und Nieren zu testen. Alle aus diesen langfristigen Tests gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Entwicklung und den Bau der jeweiligen Produkte ein. Im Endergebnis erhielt die Bahn als Besteller von der Industrie ein Produkt, das vollkommen ausgereift und bahnfest war, zu deutsch – es funktionierte zuverlässig. Natürlich kosten solche Institutionen Geld und ihr Nutzen lässt sich kurzfristig nicht in berechnen, somit waren sie die Ersten, die bei der Bahnprivatisierung eingespart wurden. Langfristig gedacht, eine teure konzernschädigende Entscheidung. Die Bahnchefs kaufen jeden Mist, den die Industrie anbietet und erproben die Neuheiten im laufenden Betriebseinsatz, also Versuche am lebenden Kunden. Dieser wird dann folgerichtig regelmäßig verärgert oder sogar gefährdet. Passiert doch was Ernstes, ist das Unternehmen gut versichert! Die größten Flops, mit Schäden in Millionenhöhe, sind der Neigetechnik ICE (alle Züge schon nach kurzer Zeit aus dem Verkehr gezogen, wegen schwerer Sicherheitsmängel, sie entgleisten schon bei 20 km/h, z.B. im Bahnhof Berlin Friedrichstraße!), ständige Störungen an den ICE der letzten Bauserie bzw. den neuen Nahverkehrstriebwagen.

Die Bilanz solcher Unternehmenspolitik: Fachleute der Versuchs - und Entwicklungsstellen Halle und Minden eingespart. Millionen Euro Steuergelder in den Sand gesetzt, Zugverspätungen ohne Ende, hunderttausende murrende Kunden, frustriertes Bahnpersonal, ständig schlechte Presse. Solche Flops werden dann mit Rechtsanwälten geregelt, die Einzigen die dabei gewinnen. Den Schaden trägt der Steuerzahler und Bahnkunde mit exorbitanten Fahrpreisen.

Zwischen Kohlestaub -, Zement -, Öl-, Koks - und anderen Zügen blieb auch Zeit, Land und Leute kennen zu lernen. Der gemeine Sachse, wie auch der Anhaltiner ist in der Regel ein umgänglicher Mensch. Allerdings auch ein immer Unzufriedener. Anstatt sich zu bescheiden und sich einzurichten, schielt er in der Regel nach dem Unerreichbaren. Gelegentlich denkt er auch, er sei das Volk und hat die Macht. Von diesem Wahn besessen, zettelt er auch schon mal eine Revolution an. In der Hoffnung das alles besser wird. Die Ergebnisse dieser Aktivitäten dürfen alle Bürger des vereinigten Absurdistan heute in voller Wirkung genießen, vor allem die Arbeitslosen. Während meiner Zeit in Halle hatten sich die wirtschaftlichen Verhältnisse in klein Absurdistan weiter verschlechtert. 43 Jahre nach Ende des zweiten Weltkrieges ging ein großer Teil der wirtschaftlichen Produktion immer noch für Reparationszahlungen drauf. Der kleinere Teil des geteilten Landes, trug die Hauptlast der Entschädigungszahlung an die damalige UdSSR.

Ein wichtiger Punkt der heutzutage gerne vergessen wird. Weiterhin wurde Klein Absurdistan, aus politischen Gründen, in vielen Bereichen von der sogenannten demokratischen westlichen Welt wirtschaftlich boykottiert (z.B. COCOM - Liste). Folgerichtig wurde die Versorgungslage im Land bescheidener. Hungern musste allerdings keiner. Die Leidtragenden dieser Politik, waren wie zu allen Zeiten, die kleinen Leute – Menschen wie du und ich. Diese fingen an zu protestieren (am lautesten in Sachsen), erst zaghaft und heimlich unterstützt von den Landeskirchen, dann lauter und öffentlich auf der Straße. Allerdings demonstrierten sie nicht für Arbeitsplätze (die hatten sie ja) und höhere Löhne, sondern für Reisefreiheit, mehr Konsumgüter und Demokratie. Die Kirchen als damalige große Unterstützer dieser sogenannten friedlichen Revolution, schweigen heute zu gravierenden gesellschaftlichen Problemen wie 9 Mio. Arbeitslosen und 1,8 Millionen Kindern in Armut geflissentlich. Vor allem in Sachsen erschallte der tausendfache Ruf „Staatsicherheit in die Produktion“. Es dauerte gar nicht lange und die Stasi war in der Produktion – die ehrlichen Rufer allerdings arbeitslos. Kein Wunder systemtreue Analrobber finden immer ein Loch – Dreck zieht es nun mal zu Dreck egal ob im Osten oder im Westen.

Nun protestierte er also, der gemeine Sachse und von Woche zu Woche wurden es mehr. Zum großen Teil aber nicht diejenigen, die Tag für Tag schufteten – die hatten keine Zeit, sondern Studenten, Intellektuelle und solche die sich dafür hielten, sogenannte Liedermacher, gewollt Arbeitslose, Sträflinge und andere Gestalten aus dem Sumpf den jede Gesellschaftsordnung hat. Unterstützt durch Funk- und Fernsehpropaganda aus Groß Absurdistan wurden nach und nach aber auch die wirklich Werte Schaffenden - sprich Otto Normalbürger mit in diesen Umbruch gezogen. Sie riefen nach Freiheit und hatten da noch nicht begriffen, das wirkliche Freiheit einzig und allein von der Höhe des Kontostandes abhängt.

Wir Eisenbahner kamen jedenfalls nicht zum Protestieren, denn irgendeiner muss den Laden am laufen halten. Pflichtbewusstsein - eine Eigenschaft, die heutzutage immer seltener wird, gehörte in dieser Branche zu allen Zeiten dazu.

Es ergab sich, das Hunderte von den Protestierern, in die Botschaften der angrenzenden Länder flüchteten, um eine Ausreise in den anderen Teil Absurdistans zu erzwingen. Mit der Hoffnung, das dort bunte Smarties durch die Luft fliegen, die Prügelstöcke der Polizei aus Salami sind und Gefängnisgitter aus Blei.

Gewissenlose Mütter verließen Haus und Hof, schleppten ihre Kleinkinder mit, um wochenlang im Freien oder in Zelten auf dem jeweiligen Botschaftsgelände zu kampieren, teilweise begleitet, von ehemaligen straffällig Gewordenen (sehr gut zu erkennen an den Tätowierungen - tätowiert waren damals in der Regel ehemalige Sträflinge). Sie schrieten am lautesten nach Freiheit und waren in der Regel die Ersten, die nach der Wiedervereinigung wieder zurückkamen. Auf solche Gestalten hatte der Westen gerade gewartet. Allerdings waren sie für Propagandazwecke im Kampf der Systeme gut zu gebrauchen. Das wurde reichlich ausgenutzt. Die Lage spitzte sich zu, die Roten wurden immer nervöser, den Finger nah am Abzug.

Wirkliche Sozialisten und Kommunisten hatten schon lange resigniert und die Macht einer korrupten pseudosozialistischen Elite überlassen, die die Ideale einer gerechteren Welt schon lange verraten hatte.

Mittlerweile war es Oktober im Jahre 1989, ich hatte meine Armeezeit, bis auf eine letzte Woche, absolviert und musste wieder zur Entlassung in meine Kaserne. Welch Freundlichkeit im Umgang miteinander, kein Schliff, keine Schikanen! Die minderbemittelten Schleifer hatten inzwischen Fracksausen bekommen. Sie hatten berechtigte Angst, das sich ihre Schikanen rächen könnten, sich aus Versehen ein Schuss löst, oder sie rein zufällig vor einen fahrenden Panzer stolperten. Mich betraf das nicht mehr, ich verbrachte die letzte Woche bis zur Entlassung mit Schlafen und Nichtstun, denn von Armeedienst hatte ich zum Glück keinen blassen Schimmer. Den Entlassungsschein in der Tasche, ging es dann in die Heimat, nicht ahnend, das die letzte große Zeit der Eisenbahn anbrach. Ich setzte meine unterbrochene E-Lok Ausbildung fort und bestand auch diese im ersten Anlauf. Weiter ging es mit dem üblichen Programm der D-Züge und Eilgüter. Da ich, im Gegensatz zu den meisten meiner Kollegen, auch den südlichen Teil des Landes kannte, erweiterte sich mein Aufgabengebiet. Ich überführte Lokomotiven und Triebwagen zu großen planmäßigen Instandsetzungen in die Ausbesserungswerke, führte Mess- und Probefahrten durch, die sogenannten Sonderleistungen. Eine interessante eigenverantwortliche Tätigkeit, die aus dem täglichen Einerlei herausragte. Inzwischen war ich auch Vater eines Sohnes geworden, so das auch familiär alles im Lot war.

Dann kam der Mauerfall zwischen Klein und Groß Absurdistan. Die alte Regierung hatte sich in ihrer Arroganz selbst demontiert, und für die Bürger des Landes bestand dank eines verwirrt stotternden Politbüromitglieds, Reisefreiheit nach Groß Absurdistan. Geködert mit 100 Mark sogenannten Begrüßungsgeld, wollten fast alle in das vermeintlich gelobte Land. Die letzte

große Herausforderung für die Bahn. Wir fuhren Züge mit 200 Prozent Besetzung in die geteilte Stadt, die Reisenden standen freiwillig bis zu fünf Stunden in völlig überfüllten Zügen, nur um sich den Judaslohn von 100 Mark zu sichern und diesen auf der Stelle für Schund und Plunder auszugeben. Allen voran natürlich die SED-Genossen! Denn sie hatten ja nix – sie hatten gar nix! Nichts anzuziehen, nichts zu essen, nichts zu kaufen! Behaupteten einige Mitbürger zumindest vor den Kameras der einschlägigen Krawallmedien, wie auch der Blöd - Zeitung! Somit waren die Lager in groß Absurdistan leer und die dortige Industrie hatte eine kleine Sonderkonjunktur. So gekauft, setzte das Denken bei den meisten Mitbürgern völlig aus. Anstatt über eine gerechtere Gesellschaftsordnung, zum Nutzen beider Seiten, nachzudenken, erscholl der Ruf nach der bedingungslosen Vereinigung der beiden Landesteile. Und es geschah. Die letzte und einzige frei gewählte Regierung verkaufte das Land für „nen Appel und nen Ei“ an Groß Absurdistan. Die friedliche Kolonialisierung begann. Der zur Vereinigung geschlossene Einigungsvertrag wurde nie erfüllt. Wozu auch? Merke: Ein besonderes Merkmal des sogenannten Rechtsstaates ist, Verträge und Gesetze sind dazu da, das sie gebrochen oder nicht erfüllt werden! Wem das nicht passt, kann ja dagegen klagen! Beste Beispiele sind der Einigungsvertrag, EU - Stabilitätspakt und im Zusammenhang mit Hartz IV, ständige Verstöße gegen den Gleichheitsgrundsatz des Grundgesetzes.

Bei der Eisenbahn bekamen wir davon erst mal nicht viel mit, denn noch wurde die Arbeit nicht weniger. Die Bahn in Groß Absurdistan war durch jahrelanges staatlich gefördertes Missmanagement am Boden. Die Lokomotivtechnik, bis auf ganz wenige Ausnahmen, hoffnungslos veraltet (technischer Stand der 50iger Jahre). Einzige Ausnahme der ICE der ersten Generation und Triebwagen der Baureihe 628. Allerdings wurde etwas schneller gefahren, bis zu 200 km/h – bei uns nur bis 120 km/h. Letzteres geschuldet, durch die in Europa einmalig, hohe Belastung des Schienennetzes mit Verkehrsleistungen. Im Westen wurde - entgegen aller Vernunft, beeinflusst durch die Autolobby, schon damals lieber das Autobahnnetz zugestaut.

Bei der DR waren zumindest die Lokomotiven und Wagen aus den sechziger bis achtziger Jahren und somit technisch recht modern. Gleiches betraf die Stellwerkstechnik, überwiegend elektromechanisch oder Gleisbildtechnik. Das Personal besser und allseitiger ausgebildet und vor allem pflichtbewusster und zuverlässiger. Einziger Mangel, das Gleisnetz benötigte eine dringende Sanierung.

Doch dann kamen sie, die Segnungen der freien Marktwirtschaft, mit aller Macht. Die feindliche Übernahme begann. Anstatt uns unsere Probleme selber lösen zu lassen, sprach man den Bürgern in den sogenannten neuen Bundesländern jegliche Fähigkeiten dazu ab. In der öffentlichen Verwaltung wurden alle Führungspositionen mit drittklassigen Beamten aus den alten Bundesländern besetzt, die roten SED - Versager wurden nicht entlassen, sondern rückten in die zweite und dritte Reihe. Dort entstand eine neue Spezies – der Wendehals – kein Mensch, kein Tier, der ehemals 150 prozentige SED- Genosse, gewendet in Sekunden zum ehemaligen Freiheitskämpfer, den Kopf bereits ganz tief in der braunen Ritze des neuen Chefs. 2 Millionen Genossen gab es, nach der Wende ist natürlich, wenn man sie dazu befragte, kaum einer je in der SED gewesen.

Die „Besitzer“ erhielten für ihr Tun vom vereinigten Staat die sogenannte Buschzulage. Allein dieses abwertende Wort, ist bezeichnend, für die wirkliche Denkweise über die Menschen des kleineren Landesteils. Die Regierungen in den sogenannten „fünf neuen Ländern“, setzten sich zum größten Teil, aus abgewählten Politfunktionären aller Parteien der anliegenden Nachbarbundesländer zusammen. Somit war klar, das diese vorrangig ihre eigenen Interessen verfolgen würden. Gleiches galt für Kommunen und zu gründende Behörden und Ämter. Mit ihnen im Schlepptau, windige Geschäftemacher, Immobilienhaie und halbseidene Kriminelle. Klein Absurdistan war, zum wiederholten Male, zur Plünderung freigegeben und das ging so: Zwangsenteignung von 16,8 Millionen Bürgern durch Währungsreform. Für mich war es die Erste, für meine Eltern, die im zweiten Weltkrieg in Ostpreußen alles verloren hatten, mittlerweile die Zweite. Zuerst wurde den Bürgern mit dauerhaftem Medienbeschuss eingeredet, alles was sie geschaffen haben, sei nichts wert. Dann wird ein Zwangsumtauschkurs festgesetzt. Und schon war mit einem Federstrich unser aller sauer erspartes Geld weg. Danke liebe Politiker, das wir alle wieder von vorn anfangen durften! Der Durchschnittsbürger bei Null und die etwas Wohlhabenderen, bei der Hälfte. Wer ist wohl mehr betrogen worden? Weg war jedenfalls die von der Politik geforderte Altersvorsorge und das für sonstige Gelegenheiten mühsam Ersparte.

Anstatt Betriebe und Firmen behutsam an das neue System anzupassen und den Beschäftigten und langjährigen Betriebsleitern eine Chance zu geben, wurden von der sogenannten Treuhand westliche Manager eingesetzt, die diese Betriebe für einen symbolischen Preis kaufen konnten. Letztere waren, im Gegensatz zu den Einheimischen,

kreditwürdig und konnten, wenn sie denn ehrliche Absichten hatten, sofort loslegen. Die überwiegende Zahl, war aber dazu angetreten, aufzukaufen, abzuwickeln, die unliebsame Ostkonkurrenz platt zu machen und die Grundstücke, Maschinen und Gebäude an gute Geschäftsfreunde zu verschern. Denn es war alles schlecht im Osten, die Technik, Maschinen und Anlagen angeblich alle veraltet, der Ossi müßte erst mal arbeiten lernen usw. Die mediale Lügenbegleitpropagandamusik lieferten dazu die Blödzeitung und andere Medien für Minderbemittelte. Das Ganze nannte sich „Aufbau Ost“.

Lieber westlicher Leser, eure damalige Regierung hat uns die Luschen geschickt und diesen Vernichtungsfeldzug im Namen eurer Konzernmanager durchgezogen. Beschwert euch deshalb besser nicht, das euch, wie uns, die Folgen der Wiedervereinigung teuer zu stehen kommen. Denn dieser Vernichtungsfeldzug hat euch in den neunziger Jahren eine Sonderkonjunktur beschert. Und jeder Pfennig der im Osten investiert wurde, ist wieder in die Taschen der westlichen Konzerne geflossen. Sonst hätten euch damals schon die heutigen Probleme eingeholt. Merke: „Wenn der letzte Ossi aus dem Grundbuch gestrichen ist, ist die Wiedervereinigung vollbracht!“ Daran wird immer noch intensiv gearbeitet.

Bei der Bahn ging es mittlerweile bergab. Dadurch, das die produzierenden Betriebe schlagartig alle dichtgemacht wurden, hatten wir immer weniger zu fahren. Einseitig auf Osteuropa ausgerichtet, konnten die dortigen Kunden und Vertragspartner die Waren in der neuen Währung D - Mark nicht mehr bezahlen. Zeit zur Anpassung ließ die neue Regierung auf Druck der westlichen Firmenmanager den Betrieben nicht.

So war unliebsame Ostkonkurrenz ruck zuck ausgeschaltet und der Weg frei, die westlichen Lager leer zu machen und dem Westteil des vereinigten Landes eine weitere Sonderkonjunktur zu beschern. Die dazu notwendigen Transporte wurden, wider aller ökologischer Vernunft, vorrangig auf der Straße abgewickelt.

Die ersten Kollegen, die Jüngsten, mussten gehen. Entweder in den Westen, oder in die Arbeitslosigkeit. Die verbliebenen Kollegen durften für die Hälfte dessen, was ein westlicher Kollege verdient, weiterschuffen. Zeit wurde es, eine Gewerkschaft zu gründen um sich umfassend zu wehren. Die ehemalige staatliche Gewerkschaft FDGB wurde von den westlichen Tochtergewerkschaften des DGB geschluckt und eine Vielzahl der ehemaligen roten Funktionäre automatisch und völlig undemokratisch, gleich mit. So eine Mogelpackung war nichts für ehrliche Lokführer, deshalb forderten sie ihre eigene Gewerkschaft in der trügerischen Hoffnung auf Gerechtigkeit, wahrer Demokratie und Unabhängigkeit. Menschen die von nichts ne Ahnung hatten, gründeten mit einer Schreibmaschine und viel Elan eine Ortsgruppe der GDL in Stralsund. Und ich, da der Kungelei mit den Roten relativ unverdächtig, mitten drin. Auf einmal konnten wir mitreden über Dienstplangestaltung, Gehaltsgruppenvergabe, Planstellenbesetzung und soziale Auswahl. Für reine Techniker gar nicht so einfach. Dazu kamen die Störaktionen der ehemaligen Funktionäre, jetzt beim DGB, die einfach ihre Felle davon schwimmen sahen. Sie hatten auch allen Grund dazu, denn jahrelang hatten sie sich bereichert, gegenseitig Prämien und Auszeichnungen zugeschanzt und ihre Kollegen bespitzelt. Der langjährige FDGB - Chef des Stralsunder Bahnbetriebswerkes, im Volksmund auch „Klappererwin“ genannt, weil er in seiner Dampflokzeit etliche Stangenlager zu Bruch fuhr, hatte so einen schlechten Ruf, das selbst der DGB ihn nicht mehr als Kandidaten aufstellen wollte. Trotzdem besaß er die Dreistigkeit, zumindest einen Kandidaturversuch zu unternehmen. Mitverantwortlich für die Vergabe von Betriebswohnungen, sorgte er jahrelang dafür, das diese vorrangig an gute Genossen und Freunde vergeben wurden, und nicht wie vorgesehen, an die Kollegen, die mit ständiger Überstundenarbeit, den Laden am Laufen hielten. Jährliche Auszeichnungsreisen der Gewerkschaft, z. B. mit dem Luxustraumschiff Arkona nach Kuba, gingen nicht an wirklich verdienstvolle Mitarbeiter, sondern an sich, seine Sekretärin und die Mitglieder der Betriebsparteileitung. Er war einer der größten Gegner einer neuen Gewerkschaft und versuchte mit allen schmutzigen Tricks, diese Gründung zu verhindern. Jahrelang gemütlich im eigenen Büro gefaulenzt, hätte er jetzt wieder richtig arbeiten müssen – und so kam es auch, zum Gaudi des größten Teils der Belegschaft. Richtiger Arbeit jahrelang entwöhnt, ging er als erster in den Vorruhestand.

Trotzdem gelang es uns, in kurzer Zeit eine Ortsgruppe der Lokführergewerkschaft zu gründen, in der die meisten Kollegen Mitglieder wurden. Die Konkurrenz von der DGB-Gewerkschaft Transnet war abgehängt. Aber sie taten auch viel dafür. Bei Tarifverhandlungen stellten sie sich so dämlich an, das Eisenbahner der ehemaligen DR bei gleichem bzw. höherem Arbeitspensum und weitaus geringerer Arbeitsplatzsicherheit, lange Jahre schlechter bezahlt wurden als ihre westlichen Kollegen und noch heute schlechter bezahlt werden. Sie hatten aktiv Anteil daran, das den DR-Kollegen der Beamtenstatus verwehrt wurde und somit gegen den Gleichheitsgrundsatz des Grundgesetzes verstoßen wurde. Erste lächerliche Forderung

dieser Gewerkschaft war, 50 bis 60 Prozent des Gehaltes der westlichen Kollegen bei gleicher bzw. höherer Arbeitsleistung! Völlig klar, das der Arbeitgeber mit solchen Luschen leichtes Spiel hatte und das Ergebnis dementsprechend ausfiel. So konnte unsere Lokführergewerkschaft auch nichts mehr richten. Aber durch unseren Druck waren es wenigstens 60 Prozent. Doch schon einige Jahre später war es auch hier mit der Mitbestimmung vorbei. Hier ein Beispiel. Jedes Jahr zu Fahrplanwechsel wurden die Dienstpläne der Lokführer neu erstellt. Verantwortlich dafür ist der Arbeitgeber. Der örtliche Betriebsrat hat diese Pläne auf Einhaltung aller gesetzlichen, arbeitsrechtlichen, Regelungen zu überprüfen, wie Einhaltung der Pausenregelungen, Dienstdauervorschriften, Nachtschichtenanteil und ähnliches. Stimmen die Schichten in allen rechtlichen Fragen, gibt der Betriebsrat seine Zustimmung und die Dienstpläne können in Kraft treten. In den ersten Jahren Demokratie wurde es so gehandhabt, das Betriebsratsvertreter und Arbeitgebervertreter gemeinsam die Pläne erstellten und dadurch jeglichem nachfolgendem Ärger durch Rechtsstreitigkeiten aus dem Wege gingen. Der sogenannte Betriebsfrieden war gewährleistet und alle Seiten konnten mit dem Ergebnis leben. Ende der neunziger Jahre wichen die Verantwortlichen von dieser Regelung ab und servierten den örtlichen Betriebsräten die Dienstpläne erst kurz vor Fahrplanwechsel und ohne Mitwirkung letzterer. Bis zu achtzig Prozent waren fehlerhaft und somit ein Verstoß gegen geltendes Recht. Folgerichtig wurde von Arbeitnehmerseite die Zustimmung verweigert. Theoretisch wäre der Arbeitgeber jetzt verpflichtet, die Mängel in Kürze abzustellen. Die Realität sah aber so aus, das die DB im Eilverfahren einstweilige Verfügungen vor Gericht erwirkte und somit die fehlerhaften Pläne in Kraft treten durften. Den Gewerkschaften war es überlassen, dagegen zu klagen. Wer nun weiß, wie lange diese Klagen dauern, kann sich ausrechnen, wann der Erfolg eintrat. In der Regel zum nächsten Fahrplanwechsel – dann hatte sich der Klageanlass allerdings erledigt und geschildertes Spiel geht wieder von Neuem los. Das ganze nennt sich Rechtsstaat und hat mit Schutz der Arbeitnehmerrechte nichts mehr zu tun. Wieder war ein Stück Demokratie und Arbeitnehmerrechte ausgehebelt worden! Gewerkschaften wurden ursprünglich gegründet, um unabhängig und frei von politischer Einflussnahme die Interessen der Arbeitnehmer gegen die Arbeitgeber zu vertreten. Geschichtlich gesehen, hatten diese Organisationen viel Erfolg, und ihrem Druck haben wir vorrangig unseren heutigen Wohlstand, soziale Sicherungssysteme und sozialen Frieden zu verdanken. Leider haben sich die führenden Gewerkschafter im Laufe der letzten 20 Jahre immer mehr kaufen lassen. Sie sitzen, gut bezahlt, in Aufsichtsräten der Konzerne und haben sich dort korrumpieren lassen (z.B. ex – IG Metallchef Steinkühler, der ehemalige Betriebsratschef von Mannesmann Arcor, Betriebsräte des VW-Konzerns), oder sitzen in hohen politischen Positionen, bis hin zum Bundestag. So eingebunden, vertreten sie schon lange nicht mehr die Interessen ihrer Mitglieder, sondern nur noch ihre eigenen, die der Politik und die des Kapitals. Dementsprechend jämmerlich waren in den letzten 15 Jahren auch die Tarifabschlüsse. Die Quittung, ständig schwindende Mitgliederzahlen. Der Chef der Bahngewerkschaft Transnet, Norbert Hansen, verweist noch heute gerne auf sein gutes Verhältnis zum Bahnchef Mehdorn. Jedem Gewerkschaftsmitglied sollte diese Aussage sehr verdächtig vorkommen, denn schließlich vertreten Gewerkschaft und Arbeitgeber völlig unterschiedliche Interessen. Dieser Schmusekurs ist mittlerweile so unheimlich, das sich innerhalb der Transnet eine sogenannte Bewegung Namens „Bahn von unten“ gebildet hat. Wobei auch hier fraglich ist, ob es sich bei dieser Gruppe nicht um ein Feigenblatt für vermeintliche Demokratie in dieser Gewerkschaft handelt. Eigentlich hilft nur noch eines, austreten und neu gründen. Nur so lässt sich der Filz entwirren. Schaut man mal nach Frankreich oder Italien, so wird dort mit Erfolg gestreikt, wenn dem Arbeitnehmer unzumutbare Grausamkeiten geboten werden. In Absurdistan wird zwecks Konsens gekuschelt und das Ergebnis ist entsprechend miserabel. Wann wurde denn in diesem Land das letzte Mal ernsthaft gestreikt und den Lohndrückern, Arbeitsplatzvernichtern, Managementversagern und Politikernieten gezeigt, wer die Werte in diesem Land schafft und das Steuergeld verdient, das diese Typen mit vollen Händen zum Fenster rausschmeißen? Zu zahnlosen Kuscheiltigern ohne Macht haben sich diese Arbeitnehmervertretungen entwickelt und in den letzten 15 Jahren trotz ständig steigender Unternehmensgewinne, durch ihre laschen Tarifabschlüsse dafür gesorgt, das die meisten Arbeitnehmer, gemessen an den Lebenshaltungskosten, massive Reallohnneinbußen hinnehmen mussten, obwohl Konzerne und Arbeitgeber Riesengewinne einführen! Zum Arbeitsplatzzerhalt oder zur Schaffung neuer Arbeitsplätze, hat diese Zurückhaltung nachweislich nicht geführt, 290000 Arbeitsplätze sind bei der Bahn trotzdem vernichtet worden. Die Gewerkschaften haben dazu immer schön still gehalten! Bereits bei den zweiten Betriebsratswahlen mussten wir allerdings feststellen, das es auch in den neuen Gewerkschaften mit echter Demokratie nicht weit her war. Ein Betriebsrat sollte sich

aus den Kandidaten zusammensetzen, die in der Belegschaft die meiste Anerkennung- sprich Stimmen bekommen. Das beste und einfachste Mittel ist dazu eine Personenwahl. Doch die wird von den Gewerkschaften gescheut, wie der Teufel das Weihwasser. Eine freie Kandidatur ohne Gewerkschaftsliste wird fast unmöglich gemacht, in dem die unter Mitwirkung der Gewerkschaftsführer geschaffenen gesetzlichen Regelungen dafür hohe Hürden aufbauen. Zum Schutze der etablierten Gewerkschaftsvertreter, egal wie miserabel sie ihre Arbeitnehmer bisher vertreten haben. Was spricht dagegen, per Losverfahren alle möglichen Kandidaten namentlich auf einen Stimmzettel zu setzen und der Belegschaft die freie Wahl zu lassen? So würde ganz schnell ein Selbstreinigungsprozess einsetzen, der alle vier Jahre die Guten von den Schlechten trennt. Nicht so in der heutigen Demokratie. Da werden die Kandidatenlisten durch den Ortsgruppenvorstand der jeweiligen Gewerkschaft in Hinterzimmern ausgekugelt, ohne das die gesamte Belegschaft dabei ein Mitspracherecht hat (ein Großteil der Beschäftigten befindet sich ja im Dienst). Der Arbeitnehmer hat bei der anschließenden Wahl nur noch die Wahl zwischen den einzelnen Listen, aber leider nicht den jeweiligen Kandidaten. So gelangen immer wieder umstrittene, korrupte oder arbeitgeberfreundliche Personen in den Betriebsrat und richten sich dort über Jahre gut bezahlt und gemütlich mit Kündigungsschutz ein, ohne das eine Möglichkeit bestände, sich ihrer durch Stimmabgabe zu entledigen. Für mich, wie für viele andere Kollegen, waren diese Schiebereien und die jämmerlichen Tarifabschlüsse ein Grund, trotz jahrelanger engagierter Gewerkschaftsarbeit unsere Mitgliedschaft 1998 nieder zu legen. Ein Anfang der neunziger Jahre nach Rosenheim wechselnder Kollege berichtete mir, das er von dem dortigen Betriebsrat, der mehrheitlich von Transnet gestellt wurde, regelrecht erpresst wurde, in die Transnet- Gewerkschaft über zu treten. Begründung: Der Betriebsrat könnte sich nicht für ihn, bei der Suche nach einer kostengünstigen Dienstwohnung, einsetzen. Ein klarer Verstoß gegen das Betriebsverfassungsgesetz! Und das von Vertretern einer DGB-Gewerkschaft. Das es auch anders geht, haben 2004 die Mitarbeiter des Opelkonzerns gezeigt. Ohne Gewerkschaften wurde gestreikt und das mit Erfolg. Werksschließungen wurden verhindert. Die Gewerkschaften sprangen erst zum Schluss auf diesen ohne sie fahrenden Zug auf, um nicht durch ihr Versagen vollends das Gesicht zu verlieren. Wenn es in diesem Land weiter bergab geht, dann haben wir das auch den Gewerkschaften zu verdanken, Lohndumping, Arbeitsplatzabbau und die Vernichtung der sozialen Sicherungssysteme – die Gewerkschaften schauen ruhig zu. Ihre Führer lassen sich bei Talkshows wie S. Christiansen vorführen, anstatt den Generalstreik gegen den Ausverkauf des Landes und der Arbeitnehmerrechte auszurufen. Wir Eisenbahner hatten mit dem Rückgang der Verkehrsleistungen zu kämpfen – geschuldet einer pro Auto Verkehrspolitik und dem Vernichtungsfeldzug gegen die Wirtschaft in den sogenannten neuen Bundesländern. Wieso eigentlich „neue Bundesländer“? Diese Länder gab es schon vor 1945! Weitere Kollegen mussten uns verlassen, da keine Arbeit mehr da war. Um die Sache noch schlimmer zu machen wurde 1994 die vereinigte Bahn privatisiert. Und das ging so: Mit täglicher medialer Hetze die Beschäftigten der Bahn verunglimpfen (da reichen schon mal ein paar Minuten Zugverspätung aus – wenn sich Flugzeuge um Stunden verspäten, kräht kein Hahn nach, stundenlanges Stehen auf der Autobahn im Stau, ist auch keine Pressemeldung wert, aber wenn im Zug ein Klo nicht funktioniert steht`s den nächsten Tag in der Blödzeitung). Diese Hetze über lange Zeit durchhalten. Dann einfach mal die These aufstellen, das Privatfirmen alles besser können und das ach angeblich so behäbige Staatsunternehmen zerschlagen werden muss. Weiterhin die These in die Welt setzen, das eine Bahnprivatisierung Arbeitsplätze schaffen, aber keine Arbeitsplätze vernichten würde. Diese These täglich dem Bürger einhämmern. Und schon finden sich auch Politiker, die ohne Politikfolgenabschätzung dafür sorgen, dass das Unheil seinen Lauf nimmt. Um die Sache durchzuziehen, engagiere man einen ehemaligen Konzernmanager der schon einen großen, renommierten Konzern soweit „saniert“ hatte, das nur der Name übrig blieb. In diesem Fall hieß er Heinz Dürr und der abgewirtschaftete Konzern AEG. Für die zweite Reihe nehme man abgehalfterte Lufthansamanager, die hatten zwar keine Ahnung vom Eisenbahnbetrieb, waren in ihrem alten Unternehmen aber so gut, das sie gehen mussten. Das reicht in diesen gehobenen Kreisen aus, sich für neue Aufgaben zu empfehlen. Und schon kann das Chaos beginnen. „Die Bahnprivatisierung wird keine Arbeitsplätze vernichten, sondern welche schaffen!“- „Wir wollen mehr Verkehr auf die Schiene bringen!“, diese dummen Sprüche werde ich mein ganzes Leben nicht vergessen! Sie waren die wörtliche Aussage des verkehrspolitischen Experten der SPD, Klaus Daubertshäuser, auf der Protestveranstaltung der Lokführergewerkschaft zur Bahnprivatisierung, im Jahre 1993 in Bonn. Letzterer wohlgermekt Mitglied einer Partei, die von sich behauptet, sozial zu sein. Für diese Lüge und sein Stillhalten bei der Arbeitsplatzvernichtung, wurde er später mit einem leitenden, gut bezahlten Posten bei der Konzerntochter DB Regio belohnt. Gleiche verlogene

Aussagen kamen vom damaligen Verkehrsminister M. Wissmann - CDU. Von den anwesenden Lokführern mit Gelächter quittiert. Keiner ahnte aber, wie schlimm es kommen sollte! Von 1993 bis heute, wurden insgesamt 290000 Arbeitsplätze durch diese gravierende politische Entscheidung vernichtet. Die Politik schaut dabei weg. Wenn bei Holzmann oder Opel einer hustet, ist der Kanzler sofort da. Dort geht es meist „nur“ um 10 000 Arbeitsplätze.

Bei Eisenbahnern als Buhmännern der Nation, schaut keiner hin, da ist das egal. Fehler zugeben, gehört nicht zu den Eigenschaften eines Politikers. Das ein Politiker, wie jeder andere Bürger auch, für Fehler und Lügen bestraft wird, ist leider gleichfalls eine Wunschvorstellung. Dem Privatisierungswahn fielen nachweislich landesweit bei Post, Telekom und Bahn im genannten Zeitraum über 600000 Arbeitsplätze zum Opfer, weitere folgen noch. Der Staat, der gerne auf die ach so bösen Unternehmer zeigt, ist der größte Arbeitsplatzvernichter in Absurdistan und hat zu mittlerweile 9 Millionen offiziellen und versteckten Arbeitslosen, Frührentnern und Vorruhestandlern, einen erklecklichen Beitrag geliefert! Doch zu diesem Thema wird geflissentlich geschwiegen.

Die neuen Manager der Bahn hatten zwar keine Ahnung vom Eisenbahngeschäft, taten aber erst mal so als ob. Die Meinungen und Erfahrungen langjähriger Bahnführungskräfte, egal auf welcher Ebene, wurden vollkommen ignoriert. In 150 Jahren gewachsene Strukturen und Regelwerke wurden in Frage gestellt. Das Chaos begann. Erfahrene Eisenbahningenieure wurden nach und nach in den vorzeitigen Ruhestand versetzt oder aus dem Unternehmen geekelt. Oft gingen sie auch freiwillig, wenn das Vorruhestandsalter erreicht war – geködert mit damals noch guten finanziellen Konditionen, denn sie wollten sich nicht von dahergelaufenen Nichteisenbahnern auf der Nase rumtanzen lassen. Die offenen Stellen wurden meist nicht mehr besetzt, und wenn doch, dann mit karrieregeilen Emporkömmlingen aus der vierten Reihe, die über Leichen gingen.

In Stralsund sah das Ende der neunziger Jahre so aus, das gestandene technische Führungskräfte mit Hochschulabschluss und an die 40 Jahre Berufserfahrung von einer ehemaligen Fachschulfernstudentin, bei der die Tinte auf dem Diplom noch nicht ganz trocken war, angeleitet wurden. „Trau nie jemanden, der alle 28 Tage blutet wie ein Schlachtschwein und das noch überlebt!“ – diesen Machospruch ließ ein damaliger Kollege auf einer Betriebsfeier verlauten. Kurze Zeit später wurde uns klar, was er damit meinte. Männlich herber Charme, Rüschenblusenoutfit und ein Benehmen das einer pommerschen Bauersfrau ähnelte, brachte ihr den Spitznamen Peter ein. Assiiert wurde sie von einem Stellvertreter, der es, trotz Hochschul- und Auslandsstudium, nie geschafft hatte, die Nummer eins zu werden. Die Dame wusste genau, das sie keiner von den Alteingesessenen für voll nimmt, also zog sie sich neue „Hackenklemmer“ ran und versuchte mit Denunziantenförderung und Gewalt ihre Ziele durchzusetzen. Der Stellvertreter folgt ihr dabei wie ein gut dressiertes Hündchen. Ihr Lieblingswort war Abmahnung und so wurden schon bei den unsinnigsten Anlässen Abmahnungen ausgesprochen, die aber Dank ihrer Ignoranz oder Nichtkenntnis des Eisenbahnvorschriftenwerkes, der Gepflogenheiten im Triebfahrzeugbetrieb und des Arbeitsrechtes, meist zurückgenommen werden mussten. Vorausgesetzt, das durch ständigen Personalabbau eingeschüchterte Personal hatte noch den Mut, sich zu wehren. So ein Anlass konnte z.B. einmaliges Verschlafen sein, das Nichttragen der Dienstmütze, oder der kurze Aufenthalt des Zugschaffners auf dem Führerstand des Trieb- oder Steuerwagens. Uns, wie auch den alteingesessenen, degradierten Chefs machte es einen Heidenspaß, diese Dame vorzuführen. Sie gab zusammen mit ihrem Stellvertreter auch ständig Veranlassung dazu. Von Technik und Vorschriftenwerk keinerlei Ahnung, musste sie viele ihrer gegebenen Anweisungen, Abmahnungen und sonstigen Unfug zurücknehmen. Vor lauter Arroganz oder Feigheit, machte sie lange Zeit einen großen Bogen um das technische Personal und hatte es bei ihrem Amtsantritt auch nach einem halben Jahr nicht einmal nötig, sich bei ihren zugeordneten Mitarbeitern vorzustellen. Gelegenheiten, wie Betriebsversammlungen gab es genug. Gestandene Betriebskontrolleure (Fahrmeister), die betriebliche Sicherheitsmängel anzeigen wollten, ließ sie durch ihre Sekretärin abwimmeln, bis ihr einer dieser Kontrolleure klar machte, das diese der Regionalleitung unterstellt waren und somit weisungsberechtigt. Die Bahn wurde privatisiert, und an besten geht das mit Unternehmensberatungsfirmen, in diesem Falle die für Plattmachen äußerst bekannte, an Innovationen ansonsten arme Firma „Roland Berger“. „Wenn Berger kommt, geht das Personal!“ – dieser Spruch wurde auch bei der Bahn wahr. Statt mit kreativen Ideen, wie kürzeren Taktzeiten im Personenverkehr, innovativen Zugverbindungen, Fahrpreissenkungen und Service mehr Verkehr auf die Schienen zu bringen, fällt diesen Nieten in Nadelstreifen wie immer nichts weiter ein, als Personalabbau, um Kosten zu sparen und Gewinne zu erhöhen. Es zählte nicht mehr das Wohl des Unternehmens und der Bahnkunden, sondern nur noch, wie am erfolgreichsten Arbeitsplätze vernichtet werden. Den neuen Bahnführungskräften wurde und wird immer noch,

für jedes abgebaute Personal Erfolgsprämien gezahlt. So kam es, dass die Verantwortlichen sich nicht mehr um das Alltagsgeschäft kümmerten, sondern den Großteil ihrer Arbeitszeit dazu nutzten, um Minuten zu klauen zwecks Personaleinsparung. Das inzwischen die Züge mit defekten Türen, Toiletten, Klimaanlage u.a. durch die Gegend fuhren, war nebensächlich. Die Beschwerden der Reisenden durften sich Lok – und Zugpersonal anhören. Die konnten zwar nichts dafür, machten sich aber gut als nützliche Prügelknaben – die wahren Verantwortlichen saßen ganz wo anders – und das warm und trocken, weit ab vom Alltagsärger und ignorierten jegliche Hinweise, die von der Basis kamen. Die alten Hasen hatten inzwischen die Firma verlassen, meist in den vorzeitigen Ruhestand. Sie wollten sich dieses Chaos nicht antun. Das war das Beste, was sie tun konnten! Weiterhin wurden als nächstes die Bereitschaftspersonale eingespart. 150 Jahre lang gab es Bereitschaften bei der Eisenbahn. Aus gutem Grunde. Um den Zugverkehr auch bei unvorhergesehenen Ereignissen am laufen zu halten, waren rund um die Uhr in jeder Dienststelle ein bis zwei Lokführer als Bereitschaft präsent. So war immer ein Personal verfügbar, wenn sich ein Kollege krank meldete, Züge Verspätung hatten, jemand durch Unwägbarkeiten verspätet, oder nicht zum Dienst erschien, oder ein Zug wegen Lokschadens, einer hochkant auf der Schiene stehenden Schneeflocke, oder Unfall liegen blieb. Da die Bereitschaften rein rechnerisch keine Leistung bringen, waren sie die ersten Opfer der nun begonnenen Einsparungsorgie. Mit dem Ergebnis, dass Züge jetzt so lange stehen blieben, bis ein Personal aus seiner wohlverdienten Freizeit von zu Hause geholt wurde. Das konnte schon mal ein Stündchen dauern. Der Verkehrskunde muss dann halt so lange warten, oder kauft sich am Bahnhofskiosk eine Wanderkarte. So mit noch mehr Verspätung den Ruf des Unternehmens noch mehr ramponiert, wurde der Ruf der Medien und der Politik nach privater Konkurrenz auf der Schiene immer lauter – bekanntlich wird dann ja alles besser?! Während am Personal drastisch gespart wurde, schmissen die neuen Chefs das Geld mit vollen Händen zum Fenster raus.

Hier kommen sie, einige Beispiele aus der offiziellen Geldverschleuderungsliste des größten Bahnkonzerns.

250000 DM für den Entwurf (!) eines neuen Unternehmenslogos. Vorher DB geheißen hieß es auch jetzt wieder DB – nur die Buchstaben waren etwas moderner. Das anschließende Anbringen dieses Logos an alle Fahrzeuge und Unternehmensgebäude, Markteinführung und Bewerbung kostete noch einmal ein siebenstelliges Sümmchen.

Eisenbahner orientierten sich, nach Meinung des Unternehmensmanagements, zeittechnisch am Stand der Sonne. Ohne diese gewagte These zu überprüfen, erhielt jeder Eisenbahner, um die Pünktlichkeit zu erhöhen, auf Unternehmenskosten eine angeblich richtiggehende Armbanduhr mit 2 seitiger Pflege- und Trageanweisung im Werte von angeblich 96 DM. Bei zum Zeitpunkt noch über 300000 Beschäftigten macht das mal locker 28,8 Millionen Mark. Nebenher kam raus, dass diese ach so wertvolle Uhr (Made in Fernost) beim Fernsehsender Pro 7 für 7 Mark verkauft wurde (nur statt mit DB mit Pro 7 Logo). Ergebnis: Belegschaft angelogen aber trotzdem noch schätzungsweise 1,5 Millionen zum Fenster rausgeschmissen. Effekt gleich null. Auf jeder Lok waren mindestens 2 Uhren, auf jedem Bahnhof hängen zentral gesteuerte Uhren rum, gleichfalls in jedem Dienstraum und jeder Eisenbahner besaß seine Armband oder Taschenuhr. Nach welcher sollte sich das Personal nun richten? Wie das so mit faulen Geschenken ist, gingen viele dieser Uhren nach wie vor, und so beschlossen einige Spaßvögel in einer Dienstpause, die feierliche Hinrichtung durch Überrollen auf einer Schiene. Selbst diesem Härte-test hielten die Zeitmesser nicht stand.

Einführung von Bahn - TV, einem Betriebsfernsehsender mit mehrstündigem Tagesprogramm in Endlosschleife. Tausende von Pausenräumen mit diebstahlsicheren Satellitenanlagen und Fernsehern ausgerüstet, Digitalkanal auf dem Astra- Satelliten angemietet und private Produktionsfirma für die Herstellung der täglichen Selbstbeweihräucherungsshow's unter Vertrag genommen. Jährliche Kosten in Millionenhöhe – Nutzeffekt gleich Null, aber dem Bahnpersonal wurde auch in der Essenspause klargemacht, wie gut das Unternehmen doch eigentlich ist. Da schmeckt Fastfood, oder mehrere Stunden in Brotdosen gelagertes Frühstücksbrot, doch gleich viel besser! Kantinen mit halbwegs gesundem und preiswertem Essen, fielen der bundesweiten Sparorgie als erstes zum Opfer – außer sie lagen in der Nähe von Führungsetagen. Wer viel Personal abbaut und viel verdient, braucht selbstverständlich eine besonders hochwertige Ernährung, die noch dazu wenig kostet! Dafür nahmen beim betroffenen Personal Magengeschwüre und Diabetis zu, denn ungesunde Ernährung macht bekanntlich krank. Wiedereinkleidung des technischen Personals in Uniformen, um ein einheitliches Unternehmensbild zu erreichen (gilt nicht für Führungskräfte – zu naher Kundenkontakt ist anscheinend ungesund) – Kosten mehrere Millionen Mark. Effekt war folgender: Bisher trugen nur Servicepersonal, Zugpersonal und Aufsichten Uniform. Diese waren auf Grund ihrer Arbeitsaufgabe kompetent, Auskünfte jeder

Art zu erteilen. Das wusste auch der Kunde und reagierte entsprechend. Auf Fragen gab es in der Regel befriedigende Antworten.

Jetzt trugen auch Techniker Uniform, wurden von den Reisenden angesprochen und konnten wegen ihres speziellen Aufgabengebietes, in der Regel keine schlüssigen Antworten geben! Eindruck für den Kunden – dummes, inkompetentes Personal – Schaden für das Unternehmen nicht in Zahlen auszudrücken. Das von der Einkleidung betroffene Bahnpersonal, durfte über eine teure Gebührenhotline (0190), seine Uniformbestellungen oder Reklamationen auch noch selber mitfinanzieren.

Umbau des Bahnhofes Rakow für 2 Millionen Mark (Weichen, Gleise, Signale erneuert), komplette Schließung des Bahnhofes ein Jahr später.

Schließung von modernen Lehrlingsausbildungstätten, Berufsschulen und Lehrlingswohnheimen in Stralsund und Neustrelitz.

Sanierung des Lokschruppen 3 in Stralsund einschließlich Sozialräume- 5 Jahre später komplette Schließung. Das Gelände ist seitdem dem Verfall preisgegeben. 1992 Aufbau eines hochmodernen Gasheizwerkes in Lokschruppen 2 für die gesamten Stralsunder Bahnanlagen und Immobilien – im Jahr 2000 geschlossen und dem Verfall preisgegeben. Jeder noch vorhandene Geschäftsbereich legte sich jetzt seine eigene Heizungsanlage zu. Kostet ja nix! Sanierung der Wageninstandsetzungshalle in Stralsund auf modernsten technischen Stand, im Jahr 2000 wurden noch einmal für 500000 DM Gleise verlängert und saniert. Ein halbes Jahr später wurde diese Instandsetzungshalle komplett geschlossen und verfällt. Gleichzeitig wurde in Rostock eine komplette Wageninstandsetzungshalle mit Steuergeldzuschüssen neu gebaut. 2004 wird der Ostmecklenburgischen Eisenbahn von der Landesregierung aus Steuermitteln für 800000 Euro, ebenfalls eine neue Instandsetzungshalle finanziert.

Neustrelitz – Schließung eines hochmodernen Lok und Wageninstandsetzungswerkes mit tausend Beschäftigten. Verkauf an privaten Investor – knapp 70 Arbeitsplätze von ehemals tausend bleiben übrig.

Anmietung von Räumen in Bergen zur Eröffnung einer Meldestelle, zwecks Einsparung von Arbeitszeit. Der Effekt – die Betriebskosten für die Meldestelle sind höher, als die eingesparten Mittel – aber es konnte wieder ein (!) Personal abgebaut werden – und darauf kam es an! Auf diesen Widerspruch die Leitung der Niederlassung Stralsund angesprochen, erhielt ich die Antwort: „Das Geld kommt aus einem anderen Topf!“

Anmietung des Sonycenters am Potsdamer Platz für 800 Bahnführungsschreibtischtäter für mehrere Millionen Mark Miete im Jahr - schließlich muss ein Unternehmen repräsentieren! Der nächste Umzug, diesmal nach Hamburg, ist geplant, denn Berlin ist seit 2005 nicht mehr gut genug.

Beteiligung der Bahn- AG am Magnetschwebbahnprojekt gefloppt – über den finanziellen Verlust wird noch heute geschwiegen.

Anschaffung von 20 nicht funktionstüchtigen Neigetechnik ICE – die aufgrund schwerer Sicherheitsmängel nach gut einem Jahr aus dem Verkehr gezogen werden mussten.

Millionenverluste die geheim gehalten werden. Typisch deutsch, extra für die DB AG wurde die mangelhafte Neigetechnik von der Bahnindustrie neu erfunden. Bei der italienischen Staatsbahn läuft diese Technik seit über 20 Jahren erfolgreich im „Pendolino“.

Autobahnmaut, ich hör dich trapsen!

Einführung eines neuen Fahrpreissystems a la Lufthansa – totaler Reinflall und zurückgenommen, Kunden wenden sich in Scharen von der Bahn ab – Schaden wird geheim gehalten.

Seit 1993 wurden 2 Bahnchefs und ihre Führungsstäbe wegen Unfähigkeit entlassen – Abfindungen in Millionenhöhe wurden für Versagen gezahlt, gleiches gilt für die Verantwortlichen der Fahrpreisreform – ehemalige Lufthansamanager – gut abgefunden, konnten sie lachend die Stätten ihrer Misswirtschaft verlassen und sind mit Sicherheit, dank Seilschaften aus Politik und Wirtschaft, im Gegensatz zu den von ihnen abgebauten Personalen, wieder wo anders untergekommen.

Lieber Leser, wenn dir jetzt das Brechen ankommt, ich kann es verstehen. Die angeführten Beispiele sind nur einige von Hunderten landesweit und nicht nur das unfähige Bahnmanagement, sondern auch Bundes- und Landespolitiker aller Parteien, haben an dieser Sauwirtschaft Anteil. Denn die privatwirtschaftlich geführte Bahn ist, nach wie vor, noch ein Staatsunternehmen.

Klar, das alle verbliebenen Beschäftigten hoch motiviert und fest zu ihrem Unternehmen stehend, richtig heiß drauf sind, dort zu arbeiten. Die Wahrheit ist, die meisten haben schon lange innerlich gekündigt und wären schon lange weg, wenn der Arbeitsmarkt nicht so bescheiden aussehen würde.

Nun, was früher richtig Spaß machte – nämlich, sich in einem großen Unternehmen zu engagieren, wurde jetzt zur frustrierenden Beschäftigung. Denn auch für das Personal wurde es ungemütlich. Sozialleistungen, wie z.B. Freifahrten wurden massiv eingeschränkt. Schicht, Wochenend- und Feiertagszulagen stark gekürzt. Kündigungsschutz eingeschränkt! Die Gewerkschaften schauten dabei seelenruhig zu. Vorrangig betraf das natürlich die angestellten Kollegen, denn die Beamten ruhen ja bekanntlich in der sozialen Hängematte von Vater Staat und werden von ihm bezahlt. Diese betrifft auch der massive Personalabbau nicht und deshalb haben sie als einzige, in diesem Unternehmen, keinerlei Sorgen. Müssen sie doch mal gehen, gibt es für sie automatisch schöne Posten in der öffentlichen Verwaltung, zum Beispiel bei der Bearbeitung von Hartz IV Anträgen, im gehobenen Dienst bleiben sie bei 75 Prozent ihrer Bezüge einfach zu Hause.

Das Lokpersonal wurde von Teilen der Unternehmensführung (Personalchef Horst Föhr) mit Unterstellungen beleidigt. So erdreistete sich dieser Mann, zu behaupten, Lokführer würden die meiste Zeit ihrer Dienstschrift mit Skatspielen verbringen. Zum Skat werden bekanntlich mindestens 3 Spieler benötigt – ein Lokführer ist aber in der Regel allein auf der Lok. Mit wem spielt er in diesem Falle und vor allem, wie, am besten während der Fahrt, so bei 120 – bis 250 km/h? Kommt man zu diesen tiefgründigen Erkenntnissen beim Brainstorming in nächtelangen Managementsitzungen? Die Reaktion der Gewerkschaftsführer, der drei Bahngewerkschaften, auf diesen Eklat, war ein lauwarmes Protestschreiben – das hat dem Personalchef natürlich das Fürchten beigebracht und nächtelang nicht schlafen lassen.

Es kann einfach nicht angehen, das in einem Unternehmen alle Hand in Hand arbeiten und ein Unternehmen 100 Jahre reibungslos gut funktioniert hat, das muss schleunigst geändert werden, um die Verwirrung komplett zu machen. Zumindest waren die Rechenakrobaten aus der Fachrichtung BWL und die Unternehmensberater dieser Meinung. Und so wurde die Eisenbahn in hunderte Einzelfirmen zerschlagen. Das Ganze nennt sich jetzt DB-Holding und hat teilweise makabere Folgen.

Hier einige traurige Beispiele:

Die Uhren auf allen Bahnhöfen und Diensträumen wurden jahrzehntelang zentral gesteuert – in der Regel zeigten sie landesweit überall die selbe Zeit und jeder wusste was die Stunde geschlagen hatte. Jetzt wurde die Lieferung der Uhrzeit von der neuen Betreiberfirma, einer Bahntochtergesellschaft, in Rechnung gestellt. Das führte zu folgendem Effekt. Innerhalb kürzester Zeit, verschwanden in den Dienst - oder Pausenräumen die zentralgesteuerten Uhren, und wurden durch Anschaffung von batteriegetriebenen Uhren ersetzt. Diese gingen gelegentlich nach wie vor und so verspätete sich schon mal der eine oder andere Kollege. Der ständige Nachkauf von umweltschädigenden Batterien ist zwar auch nicht billig, aber es wurde auf dem Papier erst mal was eingespart – und darauf kommt es an – koste es was es wolle.

Bisher konnte ein Bahnbetriebswerk mit seinen Personalen alle Bereiche des Lokfahrdienstes im Nah -, Fern -, oder Güterverkehr abdecken. Unter anderem ein großer Vorteil: Lokomotiven und Personal waren flexibel einsetzbar und im Störfalle schnell ersetzbar, der Lokfahrdienst für die Kollegen abwechslungsreich und interessant. Ein Fakt, den der große Eisenbahningenieur Friedrich List schon in den zwanziger Jahren erkannte und der auf seine Initiative zur Vereinigung der Privat -und Länderbahnen zur deutschen Reichsbahngesellschaft führte. Europaweit bewährt, muss natürlich Absurdistan in einem Anfall von Neoliberalismus, 70 Jahre später, einen Schritt zurückmachen und die Bahn als ganzes wieder zerlegen. Neben England die einzigen in Europa, die in vorauseilendem EU - Gehorsam den Privatisierungsunfug mitmachen. Folgen der Bahnreform in England sind eklatante Sicherheitsprobleme an Fahrzeugen und Schienennetz, daraus folgend erhöhte Unfallrate, verdreckte und unpünktliche Züge, niedere Geschwindigkeiten und somit längere Fahrzeiten, schlecht bezahltes und demotiviertes Personal.

Investitionen in die Bereiche Streckennetz und Fahrzeuge erfolgen kaum, die Bahn wird auf Verschleiß gefahren.

Und da, verehrter Leser kommen wir jetzt auch hin.

Der Lokfahrdienst und die Instandhaltung wurden zerschlagen und aufgeteilt auf Nahverkehr, Fernverkehr und Cargo.

Für jeden Bereich wurden separate Niederlassungen gegründet. Jeder Bereich bekam einen Teil des Fahrzeugparks und des Personals zugeteilt und wird eigenständig geführt.

Cargolokführer arbeiten vorrangig nachts, Nahverkehrsloführer mehrheitlich in Früh- und Spätschicht und Fernverkehrsloführer meist am Tage. Monotonie und gefährliche Routine wurden im Dienst nun Alltag. Berufliche Weiterentwicklungsmöglichkeiten mit damit verbundenen Lohnerhöhungen für Lokführer verhindert, wurde auch die höchste Gehaltsgruppe 9 gestrichen. So werden heutzutage Mitarbeiter motiviert.

Von nun an erkennt man Cargolokführer, als potentielle Nachteulen, an dunklen Augenringen und blasser Hautfarbe, während der Nahverkehrslokführer seinen Arbeitstag beginnt, wenn ein inkontinenter Rentner das erste Mal puschen geht. Und dagegen hilft kein Granufink. Vom ständigen unregelmäßigen Aufstehen zwischen 1 bis 5 Uhr zermürbt, sieht er meist gegen Mittag wie ein Zombie aus und fällt in jeder freien Minute in einen Kurzschlaf. Gegen 18 Uhr geht's – wenn er denn schlafen kann- spätestens ins Bett – die Familie und soziale Kontakte (Wieso hat ein Eisenbahner so was überhaupt?) dürfen warten, auf seltene freie Tage. Diese wurden nach der Aufteilung auf die verschiedenen Geschäftsbereiche, selbstverständlich auch seltener – und das ging so. Dienstschichten wurden bisher so gebaut, das auf eine Hinleistung nach kurzer gesetzlicher Pause, in der Regel auch eine Rückleistung gefahren wurde. Die Vielfalt des Leistungsangebotes erleichterte eine solche ökonomisch hocheffektive und personalfreundliche Planung und vermied gefährliche Monotonie. Die Dienstschichten waren in der Regel 8 bis 12 Stunden lang und somit gab es als Ausgleich für den ständigen Wechseldienst auch mehr freie Tage. Durch die Aufteilung des technischen Personals verringerte sich das Leistungsangebot im jeweiligen Geschäftsbereich zur ökonomisch sinnvollen Planung zwangsläufig. Auf eine Hinleistung war oft keine Rückleistung vorhanden, so das Zwangspausen von 2, 4 oder noch mehr Stunden entstanden.

So war die Schicht schon mal 8 - 14 Stunden lang, anrechenbare bezahlte Arbeitszeit waren aber nur 4 bis 10 Stunden. Folgerichtig müssen die betroffenen Kollegen mehr als fünf Schichten hintereinander absolvieren, um überhaupt auf ihre Sollstunden pro Woche zu kommen. Zwischen durch dann mal ein freier Tag, der dann auch mitten in die Woche fällt, wenn Frau und Kinder auf Arbeit oder in der Schule weilen.

Sehr anheimelnd ist es auch, seine unbezahlte Zeit zwischen Hin und Rückfahrt stundenlang in geschmackvoll spartanisch mit Tisch, Stuhl und Bahn - TV eingerichteten Pausenräumen zu verbringen. Gesundes Essen von der Dönerbude oder bei MC Doof – sofern offen oder vorhanden, dazu die spannende Lektüre der Betriebszeitung – Herz was willst du mehr!

Halbherzige Proteste der Gewerkschaften endeten mit folgender Antwort des Bahnpersonalchefs Föhr: „Die Kollegen können ja im jeweiligen Ort spazieren gehen!“ Das macht sich besonders gut bei Pausen in der Nacht, irgendwo am „Mors der Welt“. Ein Bett, zum kurzen Pausennickerchen, steht den betroffenen Kollegen erst ab einer Pausenzeit von über 4 Stunden zu. Früher wurde in solchen Situationen auf der Lok geschlafen, durch die Umlaufplanung laufen die Lokomotiven aber Tausende Kilometer ohne längere Standzeit durch, dafür wechseln, nach spätestens vier Stunden Fahrzeit, die Lokpersonale. Länger dürfen sie, rein rechtlich, nicht ununterbrochen fahren. Dank auch hier dem Gesetzgeber, für die maximal 4 Stunden, denn somit hatte sich eine jahrzehnte übliche Lok - und Personalumlaufplanung erledigt. Was eigentlich das Personal schützen sollte, wirkte sich nun äußerst nachteilig aus. Unser, wie auch viele andere Bahnbetriebswerke verloren dadurch ihre angestammten Zugleistungen zugunsten anderer Bahnbetriebswerke. Diese passten planerisch nicht mehr in die vier Stunden - Regelung. Die Bahngewerkschaften, bei Tarifverhandlungen sonst im tiefen Schlummer liegend, wachten natürlich wie Rottweiler auf die Einhaltung dieser Regelung, selbst wenn es nur um maximal 10 Minuten ging und die betreffenden Kollegen damit leben konnten. Denn bei Zugverspätungen macht der Lokführer ja auch nicht nach genau vier Stunden Pause. Das nun überschüssige Personal wurde vor Ort abgebaut und musste die Firma verlassen. Der Mitgliederschwund der Bahngewerkschaften ab Mitte der neunziger Jahre, hat unter anderem auch in dieser hinterhältigen Gewerkschaftspolitik seine Ursache.

Noch verrückter wurde es, wenn ein Zug wegen Lokschadens liegen blieb. Mir passierte es mit einem Zug des Fernverkehrs in Pasewalk. Die Lok durch einen Defekt nicht fahrfähig, benötigte ich eine Ersatzlok. In Pasewalk gestrandet, stand auf dem Nebengleis eine Reservelok des Nahverkehrs. Bisher wurde in solchen Fällen flexibel reagiert und diese Lok umgehend mit der schadhaften Lok ausgetauscht. Das war nach der Aufteilung vorbei. Die Ersatzlok kam aus dem 156 km entfernten Berlin, der Zug hatte dadurch über 3 Stunden Verspätung. Die betroffenen Reisenden zu recht nicht amüsiert und ohne Verständnis für solcherart Vorgehen. Und wieder eine Schlagzeile mehr für die Blödzeitung. Geändert hat sich an der Verfahrensweise bis heute nichts. Gleiches galt auch, wenn ein Personal ausfiel.

Im Sommer 2001 fuhr ich dienstlich als Fahrgast in einem Interregio von Pasewalk nach Stralsund. Wegen eines Personenunfalls – der Zug erfasste einen im Gleis laufenden Jugendlichen frontal – fühlte sich der Lokführer des Interregios verständlicherweise nicht mehr in der Lage, diesen bis Stralsund zu fahren. Da ich mich im Zug befand, die Fahrberechtigung für die Interregiolok besaß und wir alle bisher Hand in Hand arbeiteten, lag nichts näher, als den Zug im Interesse von Reisenden und Unternehmen weiter zu fahren – ein Ersatzlokführer hätte von Stralsund oder Berlin aus seiner Ruhe heraustelefoniert, erst

anreisen müssen, was natürlich seine Zeit dauert. Gesagt getan. Der Ärger folgte am nächsten Tag. O - Ton des Stellvertreters der Chefin: „Das ist nicht unser Geschäftsbereich! Was mischen Sie sich da ein!“ Des weiteren musste ich ein entsprechendes Formular ausfüllen, über Art und Dauer der von mir in diesem speziellen Einsatz erbrachten Leistung (ich war inzwischen dem Geschäftsbereich Nahverkehr zugeteilt). Obwohl mir die Zeit – auch wenn ich nicht gefahren wäre – sowieso hätte bezahlt werden müssen, stellte der Nahverkehr an den Fernverkehr eine entsprechende Rechnung. Das vierseitige Formular durfte ich in meiner Freizeit ausfüllen, die dafür aufgewendete Zeit wurde mir nicht bezahlt! Auch eine Art der Mitarbeitermotivation!

2000 wurde dann die in den letzten 10 Jahren ständig modernisierte Instandhaltungswerkstatt für Lokomotiven und Wagen geschlossen. Mit dem Ergebnis, das bei notwendigen Reparaturen das rollende Material außerplanmäßig nach Rostock oder Berlin gefahren werden musste und das nicht mehr benötigte Instandhaltungspersonal, so nach und nach aus dem Unternehmen gegrault wurde. Im Sinne der Reisenden hätten die notwendigen Servicearbeiten am selben Tag, möglichst am Zielbahnhof erfolgen müssen, so wie seit hundert Jahren üblich. Da jetzt aber jeder Geschäftsbereich (DB Bahntochter zahlt an DB Bahntochter!) für die Benutzung des Gleisnetzes zahlen muss, wurden die notwendigen Reparaturen aufgeschoben, bis die jeweilige Lok, oder die betroffenen Wagen, planungsbedingt Rostock oder Berlin erreichen. Das konnte schon mal 14 Tage dauern. Die Instandhaltung in Stralsund war ja wegrationalisiert! So fuhren wir mit Nahverkehrszügen durch die Gegend, in denen in drei Wagen mit 12 Türen, nur noch bis zu drei oder vier Türen funktionierten, tagelang die Heizung oder Klimaanlage streikte, oder von 2 Toiletten im Zug nur noch eine benutzbar war. Manchmal war es so extrem, das der Zugschaffner – neudeutsch „Kundenbetreuer im Nahverkehr“ oder besser „Prügelknabe für Managementfehler“, für die Reisenden Pinkelpausen auf größeren Bahnhöfen einlegte, denn im Zuge ging nichts mehr. Entsprechende Störungsmeldezetteln des Zugpersonals wurden von den verantwortlichen „Halbleitern“ ignoriert.

Blamabel für DB- Regio war auch, was ich am Fahrplanwechsel zum Sommerfahrplan 1999 erleben durfte. Für die Regionalexpresslinie Dessau – Stralsund sollte ich am Vorabend zum Planwechsel, den benötigten Wagenpark mit Lok nach Dessau überführen. Dieser Park bestand aus drei Doppelstockwagen und einer E - Lok. An einem Sommerwochenende gerade ausreichend für das erhöhte Verkehrsaufkommen durch Wochenendausflügler. Bereits bei der Bremsprobe in Stralsund, wurde der Steuerwagen wegen eines Defektes vom Wagenmeister ausgesetzt. Ein Ersatz wurde nicht gestellt. So begann ich die Fahrt mit zwei statt drei Wagen. In Pasewalk musste ich einen weiteren Wagen, wegen defekter Bremse, aussetzen. Um 18 Uhr erfolgte die Weiterfahrt nach Dessau. Das Fehlen der beiden Wagen wurde von mir der Zugleitung ordnungsgemäß gemeldet. Bis zur Abfahrt in Dessau, um 5 Uhr morgens, war somit noch genügend Zeit, Ersatz zu stellen. Dachte ich! Doch ich hatte die Rechnung ohne die verschlafenen Entscheidungsträger von DB Regio gemacht. Um 1 Uhr in Dessau angekommen, hatte ich erwartet, das Ersatzwagen bereitstehen. Aber mit Erwartungen ist das so eine Sache. In Dessau fühlte sich keiner zuständig, da der Wagenpark zu Mecklenburg Vorpommern gehörte – Dessau aber in Sachsen Anhalt liegt. Und wie immer wusste keiner Bescheid. So stellte ich Lok und Wagen ordnungsgemäß ab und fuhr über Magdeburg als Fahrgast nach Hause. Denn was nun folgte, wollte ich mir, dank meiner reichhaltigen negativen Erfahrungen in einer privatisierten Bahn, nicht live antun. Am Sonntag morgen fuhr der Regionalexpress Dessau - Stralsund mit einem Wagen! Das Pikante dabei, dieser Wagen hatte nicht einmal eine Toilette! Das Zugpersonal dieses Zuges war absolut nicht zu beneiden - denn die berechtigten Kundenbeschwerden blieben, wie immer, dort hängen. So ein Meisterstück hätte nicht mal die gute alte DR im Sozialismus fertiggebracht! Das „Unternehmen Zukunft“ schafft so was ganz locker, sicher ein Merkmal der hochgelobten privatwirtschaftlichen Führung des Unternehmens. Langjährige Bahnreisende können sich bestimmt daran erinnern, das früher in jedem Reisezugwagen mindestens ein, oft auch zwei WC vorhanden waren. Das war zu allen Zeiten so, egal ob DB oder DR. Toilettenreinigung und Unterhaltung kosten Geld. Findige Betriebswirtschaftler des Nahverkehrs waren der Meinung, eine Toilette im Zuge wäre ausreichend, analog dem Vorbild von S oder U Bahn. Schließlich heißt es ja Nahverkehr. Wer da mal puschen muß, der kann auch kneifen, bis er am Zielort angekommen! So wurde der „Funktionsraum“ erfunden!

In einem Großteil der Nahverkehrsreisezugwagen wurde, bis zur planmäßigen Rekonstruktion, das WC einfach ausgebaut, die Zugangstür verschlossen und mit dem Schild „Funktionsraum“ gekennzeichnet. So wurden menschliche Bedürfnisse im wahrsten Sinne des Wortes zur Notdurft! Nach der Rekonstruktion in den Ausbesserungswerken hatten die meisten Wagen überhaupt keine WC mehr. Nur noch die Steuerwagen waren damit ausgerüstet. Diese Züge sind nach wie vor, täglich eingesetzt, zwischen Stralsund, Dessau, Hoyerswerda, Berlin,

Rostock und anderswo. Bei Laufleistungen von bis zu 400 Kilometern pro Zugfahrt kann von S-Bahn oder Nahverkehr allerdings keine Rede sein. Ist so ein Zug voll besetzt, kämpft sich der Bedürftige erst durch drei, vier Wagen – ein Härte-test (Ironman für Bahnkunden) - besonders zu empfehlen für Mütter und Väter mit kleinen Kindern, oder Senioren mit Blasenschwäche! Ein besonderes Erlebnis ist auch das Ambiente dieser Örtlichkeit, nach dem Besuch durch einen Großteil der Reisenden. Wie viele meiner Kollegen, zog ich es vor, wenn möglich, an anderen Orten zu pieseln, notfalls in freier Natur vor der Lok. (Lokomotiven haben aus Kostengründen keine Toiletten) Blamabel für die DB sind diese Zustände auch in sofern, da die Nahverkehrskunden die höchsten Fahrgeldeinnahmen im Konzern erbringen. Wie schon angeführt, Loks haben keine Toiletten, was vielen Nichteisenbahnern nicht bekannt ist. Bei engen Fahrzeiten, kurzen oder überhaupt keinen Unterwegshalten, wird so das kleine Geschäft, für den fast immer allein fahrenden Lokführer, zum großen Problem. Bremsen und wieder Anfahren, mit Notdurftverrichtung, macht im Schnitt schon mal zehn Minuten Verspätung, für die der betroffene Kollege Rede und Antwort stehen muss. Den Arbeitgeber interessiert es herzlich wenig, dass auch dem fahrenden Volk menschliche Bedürfnisse überkommen. Er hat ein Büro mit eigenem Klosett und eine Sekretärin, die notfalls auch noch das, von der Sitzung wunde, Popochen pudert. Was macht nun der Lokführer??? Meist ist er so gut trainiert, das er mehrere Stunden ohne Verrichtung mit Erfolg durchhält, bis sich eine entsprechende Gelegenheit ergibt. Ob das auf Dauer gesund für Blase und Nieren ist, sei dahingestellt. Wenn sich allerdings das Weiße in den Augen gelb färbt, wird es Zeit schnell zu handeln. Mit Plastikbeuteln, leeren Milchflaschen, Brotdosen und ähnlichem wird, je nach persönlicher Kreativität, das Problemchen während der Fahrt auf dem Führerstand gelöst. Nicht sehr lecker, aber Not macht nun mal erfinderisch. Fürs große Geschäft bleibt nur der Gang auf einen hoffentlich (meist nur auf Dieselloks) vorhandenen Eimer. Ist dieser nicht vorhanden, hilft nur noch Beten oder Anhalten!

2 Jahre lang wurde das Triebwagenpersonal auf der Insel Rügen bei Regenwetter, Nebel oder Schnee von elektrischen Stromschlägen traktiert. Die 220 Volt Servicesteckdose für den Warmhaltebetrieb entsprach nicht den Vorschriften für Außenanlagen und war freistehend nicht überdacht. 2 Jahre wurde dies vom dort diensttuenden Personal beim Stellvertreter der Niederlassungsleiterin beanstandet – es passierte nichts – angeblich wäre kein Geld dafür da. Außerplanmäßige Geldausgaben hätten vermutlich die Erfolgsprämien der neuen Führungskräfte gefährdet.

Dieser Triebwagen benötigt, je nach Frequentierung von Reisenden, für seine Toiletten mehr oder weniger Spülwasser. Bisher wurde dieses Wasser, bei Bedarf, im Lokschuppen am Bahnsteig in Bergen gefüllt. Nach der Zerlegung des Unternehmens in verschiedenste Geschäftsbereiche, wurde der Lokschuppen dem Geschäftsbereich Netz zugeteilt. Wassernehmen war dadurch nicht mehr möglich – denn dieser Geschäftsbereich wollte die Wasserrechnung für DB Regio nicht bezahlen. Ein einfaches wäre es gewesen, sich über eine Mitbenutzung mit entsprechender Abrechnung zu einigen. Dazu waren unsere leitende Chefin und ihr genialer Stellvertreter nicht in der Lage. Sie entschieden Folgendes. Wasser wird nur zwei Mal die Woche genommen, beim Tanken in Stralsund. Leser du ahnst, was nun passierte. Der Triebwagen fuhr zeitweilig mit einer Toilette ohne Wasserspülung, zur „Freude“ von Reisenden und Personal. Jeder konnte sich von den Vor- und Nachteilen eines mittelalterlichen Trockenklos überzeugen. Deodorant und Aussehen des stillen Örtchens, besonders in der warmen Jahreszeit, kann sich jeder selbst ausmalen. Ab einer bestimmten Intensität wurden diese Düfte über die Klimaanlage im gesamten Triebwagen verteilt und so schwebte immer etwas „Landluft“ im Raume. Nun geben sich Lokführer mit solchen Zuständen nicht zufrieden, denn im Gegensatz zu den meisten Führungskräften, besitzen sie noch etwas Berufsehre. Nach monatelangen Protesten unsererseits, bequamen sich unsere beiden Führungskräfte zu folgender „äußerst „kostensparender“ Entscheidung. Zwecks Wassernehmens fährt der Triebwagen bei Bedarf in das 23 km entfernte Mukran. Eine geniale Entscheidung! Für die Kosten, für zu diesem Zwecke verbrauchten Dieselkraftstoff, die zusätzliche zu bezahlende Arbeitszeit und die Streckenbenutzungsgebühr, hätte ein intelligenter Leiter, am benötigten Ort, Hunderte von Anschlüssen mit Wasseruhr installieren lassen können. Einer wäre allerdings nur nötig gewesen und alle Kosten im ökonomisch notwendigen Rahmen geblieben. Tja unter solch weisen Führungskräften zu arbeiten, kann richtig Spaß machen und motiviert täglich neu!

Ein Triebwagenlokfürer konnte auch sehr gut zum Katastropheninstallateur mutieren – und das ging so. In den neunziger Jahren wurden in den Reisezügen, auf gerichtlichen Druck von unter Eisenbahnhochbrücken wohnenden Bürgern, geschlossene Abwassersysteme, ähnlich den Flugzeugtoiletten eingebaut. Somit hatte sich die kostenlose Düngung der unter Eisenbahnbrücken liegenden Grundstücke erledigt und speziell unter der Rendsburger

Hochbrücke konnte, auch bei Zugverkehr, wieder gefahrlos gegrillt werden, ohne das fremde Würste, oder frische Schienenwiesel (Eisenbahnerumgangssprachlich – benutzte Always – Ultra) auf dem Rost lagen.

Leider sind diese Toiletten sehr störanfällig und fallen zumindest auf einem Triebwagen in den Verantwortungsbereich des Lokführers (Beamte ausgenommen). Weit ab von jeder Reparaturwerkstatt stationiert, durften wir uns im Störfalle auch als Tampon - oder Bindenangler betätigen, denn diese Teile waren es, die den High - Tech-Donnerbalken mit schöner Regelmäßigkeit außer Gefecht setzten. Zu diesem Zweck war sogar ein entsprechendes Werkzeug an Bord, nur die Gummihandschuhe und der Schutzanzug fehlten. Mit den entsprechenden Düften versehen, wurden dann, nach getaner Reparaturarbeit, auf dem Führerstand noch Fahrkarten verkauft und Auskünfte gegeben. Der obligatorische Schaffner war inzwischen auch der Einsparungswut zum Opfer gefallen. Somit war der Lokführer, zumindest auf Triebwagen, Alleinunterhalter mit mehreren zusätzlichen Funktionen – die natürlich nicht zusätzlich vergütet wurden.

Fahrkartenverkäufer, Auskunftgeber, Zugmelder, Ansager, Reinigungskraft und nebenbei auch noch Triebwagen fahren – das war das neue Berufsbild des Lokführers in unserem Bundesland und auch anderswo. Genial, auf was für Ideen Bahnchefs kommen können. Eine Konsequenz daraus war diese: Reisende konnten umsonst Zug fahren! Die DB AG gegenüber ihren Mitarbeitern – von den Führungskräften mal abgesehen - äußerst knauserig – verschenkte gewollt oder ungewollt Fahrgeldeinnahmen an ihre Kunden! Und das ging so. Die Fahrgeld kassierenden Schaffner wurden eingespart und wie viele Kollegen vor ihnen, zum Verlassen des Unternehmens genötigt. Fahrscheinautomaten waren bzw. sind auf den Triebwagen, Haltepunkten und Bahnhöfen in der Regel nicht vorhanden. Der Fahrkartenverkauf wurde dem Triebwagenführer übertragen. Dieser hat ja auch sonst nichts weiter zu tun und lümmelt gelangweilt auf dem Führerstand herum – war zumindest die Meinung unserer Führungsriege. Aus Sicherheitsgründen an den Führerstand gebunden, kann der Lokführer, logischer Weise, während der Fahrt nicht weg und während der kurzzeitigen maximal einminütigen Verkehrshalte am Bahnsteig, ist er mit technischen Vorgängen und Betriebsabläufen beschäftigt. Weiterhin ist es auch für den Reisenden ein prickelndes Gefühl, wenn der Lokführer bei bis zu 120 km/h Tempo und unsichtigem Nebelwetter, nach Wechselgeld sucht. Denn technische Voraussetzungen für Zahlungsvorgänge fehlten aus Kostengründen völlig- es gab nur Abrissfahrscheine und eine Geldbörse. Das hatten viele Reisende auch begriffen und bestiegen fortan nicht am vom Lokführer besetzten Führerstand den Triebwagen, sondern hinten oder in der Mitte. Da ihnen keiner das Fahrgeld abkassierte, fuhren sie halt umsonst – und das Tag für Tag, Monat für Monat. Die wenigen Ehrlichen bezahlten beim Lokführer – wobei die ehrlichen Kunden, verständlicher Weise, von Woche zu Woche weniger wurden. Das es so kommen würde, hatten wir Praktiker vorausgesehen und entsprechend angemahnt, aber das wurde ignoriert. Im Gegenteil, wir wurden in entsprechenden Gesprächen als Nörgler und Verhinderer des Fortschritts abgestempelt. Fahrgeldeinnahmen weg, aber Personal eingespart – dem wichtigsten Unternehmensziel- einer börsenfähigen Eisenbahn ohne Personal nähergekommen.

Findige jugendliche Kunden hatten mittlerweile eine Internethompage aufgebaut, in der sogar die Strecken aufgeführt waren, auf denen in unserem Bundesland so umsonst gefahren werden konnte. Ungefähr 2 Jahre dauerte dieser Zustand, bis, zumindest zeitweise, wieder Schaffner eingesetzt wurden. Diese hießen allerdings nicht mehr so, um das Führungsversagen zu vertuschen, wurden sie Kontrollkräfte genannt. Sie erschienen wenn überhaupt, allerdings nie vor 7 Uhr und nicht nach 16 Uhr und am Wochenende schon gar nicht, denn das hätte zusätzliche Lohnkosten für Nacht- oder Wochenendarbeit bedeutet. Clevere Kunden fuhren also weiter umsonst und wenn sie doch mal erwischt wurden, zahlten sie die Strafe mit einem Lächeln – schließlich hatten sie schon genug gespart. Der Einbau von Fahrkartenautomaten auf den Triebwagen, oder an den Haltepunkten, dauerte noch länger bzw. ist bis heute nicht realisiert und die Fahrgeldeinnahmen schwanden und schwanden dank mangelnder Kontrolle und geschlossener Fahrkartenschalter. Ein Grund mehr, vermeintlich unrentable Strecken stillzulegen oder zu streichen.

Jetzt der Bahn für diese Zustände die Schuld allein zu geben, trifft es aber nicht. Denn einen Großteil dieser Vorgänge ist direkte Folge politischer Entscheidungen – egal ob auf Bundes- oder Länderebene. Deshalb nun interessante Zeilen zur Rolle der Politik im Eisenbahnverkehr auf Ebene der Bundesländer. Die Saat, Eisenbahnerarbeitsplätze, wie auch das Leistungsangebot der Bahn massiv zu vernichten, war ja dank medialer Mitwirkung gelegt. Klar, das auch die verantwortlichen Landespolitiker unter Druck, oder gewollter Mithilfe der Medien, zu der Erkenntnis kamen, das nur Privatfirmen alles besser können. Beweise für diese

Theorie fehlen bis heute. Aber wie so oft, wird ohne Prüfung aller Zusammenhänge und Folgen drauflos gewerkelt. Die Folgen bezahlt wie immer die Allgemeinheit - der Steuerzahler. Nahverkehr ist seit der Bahnprivatisierung Ländersache – die Länder entscheiden, wo, wann, auf welcher Strecke, wer, wie viele Züge fährt. Zu diesem Zweck wurden in den einzelnen Bundesländern Nahverkehrs GmbH's gegründet. Diese unterliegen dem politischen Einfluss der jeweiligen Landesregierung. Beschwerden über gestrichene Zugverbindungen, oder stillgelegte Strecken, wie auch die Höhe der Fahrpreise, sollten deshalb beim örtlichen Landtagsabgeordneten angebracht werden. Denn die Entscheidungsgewalt über diese Dinge liegt dort und nicht bei der DB AG, oder den anderen privaten Bahngesellschaften. Wie immer, wenn es Steuergelder zu verteilen gibt, stehen viele windige Bewerber vor der entsprechenden Tür. Und oft wird ihnen, dank Beziehungen und politischer Einflussnahme, aufgetan. In unserem Bundesland setzte sich der Ministerpräsident persönlich dafür ein, das DB- Eisenbahner ihre Arbeitsplätze verloren, und die aus England schon berüchtigte Connexgruppe, erst einmal getarnt mit Ministerpräsidentenbusenfreund H. Stinnes als Strohmann und damaliger Geschäftsführer der ostmecklenburgische Eisenbahn (OME), die Leistungen der Bahn AG übernahm. Obwohl die technischen Voraussetzungen, wie zur Betriebsführung notwendige Triebwagen oder Züge, noch gar nicht vorhanden waren, erhielt diese Bahngesellschaft für drei wichtige Strecken einen 10 Jahresverkehrsvertrag. Die DB AG ging leer aus, durfte aber weiterhin das restliche Streckennetz befahren. Wohlgermerkt ohne 10 Jahres- Verkehrsverträge und somit mit der Gewissheit, nach und nach, Jahr für Jahr, weitere Marktanteile zu verlieren. Folgerichtig wurde von der DB AG, mangels langfristiger Planungssicherheit, nicht mehr im Nahverkehr investiert. Jeder andere Unternehmer hätte allerdings genauso gehandelt. Jede Bahngesellschaft konnte sich also für die ausgeschriebenen Strecken bewerben. Selbst wenn die DB AG das günstigste Angebot vorlegte, verlor sie die Ausschreibung. Warum, das kann sich jeder selbst ausmalen, wenn er über die oft seltsamen Beziehungen von Politikern und Privatwirtschaft nachdenkt.

Nun, die OME ging mit großem Mediengedöns an den Start – hatte aber gar nicht genügend Triebwagen, um die ihr zugeteilte Verkehrsleistung zu bewältigen. So durften die Kollegen der DB AG, zur Aufrechterhaltung des Zugverkehrs, monatelang für die, ihre Arbeitsplätze vernichtende Konkurrenz, arbeiten. Das macht Spaß und motiviert alle Beteiligten unheimlich. Als die OME dann endlich genügend Triebwagen hatte und auch die damit verbundenen technischen Probleme, wie zum Beispiel simple geplatzte Hydraulikschläuche, endlich im Griff hatte (die werksneuen Triebwagen fuhren wegen solcher und anderer technischer Mängel zeitweise nicht) durften wieder viele Lokführer, Zugpersonale und Instandhalter das Unternehmen vorzeitig verlassen. Denn die OME übernahm kein Personal der DB AG! Dank oberflächlicher Medienhetze war der Eindruck geschaffen, dieses Personal taugt nichts, ist zu faul, zu dumm und zu träge und vor allem verbeamtet (!) – deshalb müssen neue Leute her! Beamtet waren die Eisenbahner im Osten allerdings nicht, ihnen hatte die Politik den Beamtenstatus verweigert. Während bis 1994 im Westteil des Landes weiter fröhlich verbeamtet wurde, gingen die Kollegen im Ostteil leer aus – ein klarer Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz des Grundgesetzes!

Da Politiker ihr Wissen meist aus der Blödzeitung beziehen, hatten gerade die von diesem Revolverblatt ständig verbreiteten Meinungen über Eisenbahner ihre Wirkung getan. Nichts davon ist wahr, die Gründe waren ganz andere – wie jeder hier gleich lesen kann. Nebenher muss hier mal eine Lanze für Beamte des unteren und mittleren Dienstes gebrochen werden. Wenn sie denn arbeiten, arbeiten sie meist genauso hart wie jeder andere auch und werden in vielen Bereichen, innerhalb wie außerhalb der DB AG, oft noch äußerst miserabel bezahlt. Wenn sie bestimmte Arbeiten nicht tun, dann weil die von der Politik geschaffene Rechtslage es so will. Ihr einziger Vorteil ist, ihnen kann in der Regel nicht gekündigt werden und ihre mickrige Alterspension, von der sie auch noch ihre Krankenversicherung bezahlen müssen, ist sicher. Das sieht die öffentliche Meinung allerdings nicht.

Einem Eisenbahner ist es eigentlich egal, unter welchem Herrn er fährt. Hauptsache das Geld stimmt. Nun sind die Gehälter bei der DB AG nicht gerade umwerfend hoch, sondern reichen in Großstädten wie München und anderen Ballungsgebieten wie Stuttgart, oft nicht einmal mehr für die Miete einer menschenwürdigen Zweiraumwohnung. Die meisten Privatbahnen, wie auch die DB AG, sind aber der Meinung, das sei immer noch zu hoch und wer bei ihnen arbeiten möchte, kann das auch als Spaß an der Freude tun (Führungskräfte wie immer ausgenommen!). So auch die OME. Hier nun ein Rezept, wie man mit politischer Hilfe ein Unternehmen gründet, ohne das es einem selber groß was kostet, tausende Arbeitsplätze und die dazugehörige, vom Steuerzahler bezahlte Infrastruktur bei der DB AG vernichtet. Man nehme einen bekannten Unternehmer, der gut mit den örtlichen Landespolitikern kann.

Dieser entwirft ein Geschäftskonzept mit vielen schönen Versprechungen, dessen Einhaltung im Nachhinein niemand mehr kontrolliert. Dieses Konzept stellt er seinen Busenfreunden in der Politik vor und verweist immer wieder, unter Unterstützung von befreundeten Journalisten, die entsprechende Meldungen in den Medien lancieren, auf die vielen schönen Versprechungen seines Geschäftskonzeptes. Wichtig ist dabei, immer wieder auch auf die eventuell zu schaffenden Arbeitsplätze hinzuweisen. Eine weitere Voraussetzung ist, dass die Freunde aus der Politik nicht nach eventuell vernichteten Arbeitsplätzen bei der Konkurrenz fragen und entsprechende Schätzungen – sollten sie überhaupt vorhanden sein – gar nicht erst an die Öffentlichkeit geraten. So ordentlich Schaum geschlagen, finden sich mit Sicherheit Entscheidungsträger in der Politik, die die entsprechenden Türen bei Landesbanken und Förderanstalten öffnen. Und schon strömen die Millionen, die für die Finanzierung von Triebwagen, Lokomotiven und Infrastruktur notwendig sind. Der Unternehmer hat dabei kaum was zugezahlt. Das Risiko tragen die Banken bzw. der Steuerzahler. Um möglichst billige Arbeitskräfte für den Betrieb zu bekommen, stelle man keine erfahrenen Leute von der Konkurrenz ein, dessen Arbeitsplätze man ja gerade vernichtet – für ihr Gehalt müsste das Unternehmen dann ja selbst in voller Höhe aufkommen! Nein, man nimmt Langzeitarbeitslose vom Arbeitsamt – das bringt Pluspunkte bei den Politikern. Diese lasse man in einem Schnellkurs zum Lokführer oder Zugbegleiter ausbilden. Diese Ausbildung finanziert natürlich auch das Arbeitsamt und somit der Steuerzahler. Weiterhin beantrage man alle möglichen Lohnkostenzuschüsse für sein einzustellendes Personal, so dass diese Kosten auch wieder vom Steuerzahler mitgetragen werden. Und nicht vergessen – wichtig ist, dass die Landespolitik dafür sorgt, dass der Unternehmer mit den entsprechenden, auf mindestens 10 Jahre befristeten Nahverkehrsverträgen ausgestattet wird. Die dazu notwendigen Zugleistungen werden, durch die schon geschilderten Vergabepraktiken, der DB AG entzogen. Das so eine skandalöse Vorgehensweise überhaupt möglich ist, ist die Folge von fragwürdigen politischen Entscheidungen auf EU- wie auch Landesebene – der Steuerzahler finanziert mit der Schaffung von Arbeitsplätzen die Vernichtung von Arbeitsplätzen im eigenen Land! So gegenüber der DB AG entschieden im wirtschaftlichen Vorteil, kann der Unternehmer nun loslegen.

Das eingestellte Personal bekommt auf ein Jahr befristete Arbeitsverträge mit Option auf eventuelle Verlängerung! Das schafft Ruhe im Betrieb, keiner traut sich, unbequeme Fragen zu stellen, einen Betriebsrat zu gründen, Mitglied in einer Gewerkschaft zu sein oder bei einer eventuellen Erkrankung zum Arzt zu gehen und eine Krankschreibung in Kauf zu nehmen. Wer es doch macht, dessen Vertrag wird am Jahresende nicht verlängert.

Wichtig ist, möglichst junge Leute einzustellen, denn diese können mangels eigener Lebenserfahrung noch ordentlich „verheizt“ werden, und machen jeden Mist für wenig Lohn mit. Zu zahlende Löhne entsprechen nicht dem Arbeitsaufwand, der Verantwortung und der Belastung des Arbeitnehmers und schon gar nicht den üblichen Tarifen.

Um den Schein zu wahren, wird bei Connex die bei der DB AG unterste Tariflohnstufe für Berufsanfänger gezahlt. Die in der Branche üblichen Lohnzuschläge und Zulagen werden nicht, oder nur pauschal in geringen Beträgen, gezahlt. Perspektivische Aufstiegsmöglichkeiten bei Löhnen gibt es von vornherein keine. So kommt man zu billigen und vermeintlich willigen Personal.

Diese Art der Bezahlung ist bei der Connex- Gruppe, aber nicht nur dort, besonders im Ostteil des Landes üblich – im Westen sind die Gehälter ähnlich hoch wie bei der DB AG. Dort findet sich nicht genügend Personal, das sich rund um die Uhr, für wenig Mäuse, ausbeuten lassen will. Somit ist wieder der Beweis geführt, dass ostdeutsche Mitbürger bei gleichen Lebenshaltungskosten und meist höherer Arbeitsleistung, Menschen zweiter Klasse sind. Immer noch wird auch hier, mit offizieller Duldung von Politik und Gewerkschaften, der Gleichheitsgrundsatz des Grundgesetzes verletzt!

Manch ein Leser wird jetzt sagen, Konkurrenz belebt das Geschäft. Dieser Spruch stimmt bedingt und ist für einige Branchen belegt. In der Regel bringt das Vorteile für den nutzenden Kunden durch Preisvergleiche der konkurrierenden Anbieter. Beim Eisenbahnnahverkehr trifft das allerdings überhaupt nicht zu. Denn die Fahrpreise auf den einzelnen Strecken werden von der Nahverkehrsgesellschaft des jeweiligen Bundeslandes festgelegt und festgeschrieben. Sie sind für alle Betreiber zwingend. So zahlt der Kunde, egal ob er mit der Privatbahn, oder mit der DB AG fährt, auf Nahverkehrsstrecken den selben Fahrpreis! Weiterhin legt die jeweilige Nahverkehrsgesellschaft des Bundeslandes, unter politischer Einflussnahme, in ihren Ausschreibungen fest, welcher Betreiber wie viele Züge, wann und mit welchen rollenden Material und mit wie viel Personal fährt! So gesehen, ist diese Art der Förderung privater Bahngesellschaften ein klarer Fall von Wettbewerbsverzerrung, zu Ungunsten der DB-AG und ihrer Beschäftigten und ein eindeutiger Betrug am Fahrgast.

Da Nahverkehr aufgrund der hohen Mineralöl und Energiesteuern eigentlich unrentabel und somit zu vernünftigen Preisen, zumindest in Absurdistan, nicht machbar ist, zahlen die jeweiligen Bundesländer, zu jedem bestellten Kilometer Zugleistung, feste Zuschüsse aus Steuergeldern. Dieser Pauschalbetrag ist gleich hoch, egal welcher Anbieter ihn erhält. Er reicht aber aus, um erst einmal rentabel zu arbeiten.

Schneller fährt die Privatbahn auch nicht, denn auch sie muss sich an die jeweiligen Streckengeschwindigkeiten halten. Das Personal ist auch nicht freundlicher als bei der DB, nur erheblich schlechter bezahlt, schlechter ausgebildet und steht aufgrund seiner Arbeitsverträge erheblich unter Druck. Und wer schon mal längere Zeit in deren Triebwagen verbracht hat, musste feststellen, das Schwielen am Popochen sehr wahrscheinlich sind, wenn man nur lange genug auf den harten Sitzen zubringt. Vor vierzig Jahren waren die Sitze in den Wagen der Reichsbahn besser gepolstert! Das ist Innovation – die Holzklasse der dreißiger Jahre im Kunststofflook wieder eingeführt. Die Antriebstechnik basiert auf dem Stand der siebziger Jahre. Allerdings ist das äußere Erscheinungsbild der OME - Triebwagen gegenüber einem normalen Zug etwas ausgefallener.

Sieht aus wie ein ICE, schleicht aber auch nur mit maximal 120 km/h durch die Landschaft. Das passt aber zum Motto unsere heutigen Gesellschaftsordnung – „mehr Schein als Sein“ Wo ist dort nun der Vorteil für den Kunden??? Ihm kann es unter diesen Bedingungen egal sein, mit wem er fährt – Hauptsache er kommt pünktlich an, der Zug ist sauber, geheizt oder gekühlt, bequem und die Toiletten benutzbar. Und ihm ist es auch egal!

Die im Vorfeld beschriebenen Mißstände mit Verspätungen und sonstigen Störungen suchen auch die privaten Anbieter heim. Denn auch sie kochen nur mit Wasser. Dazu kamen aber noch die Fehler des im Schnellehrgang ausgebildeten Personals. Hier ein Beispiel. Eine Stunde Verspätung verursachte ein OME – Lokführer in Rostock, weil er die Bedeutung des Ersatzsignales (bei Störungen gezeigt) nicht kannte. Ein örtlicher DB Eisenbahner erklärte ihm anhand des Signalbuches die Verhaltensweise. Ein DB Lokführer wäre sofort gefeuert worden, und in der Blödzeitung hätte dieser Fall noch Wochen kursiert. In diesem Falle wurde die Geschichte vertuscht - privat kann alles besser – und dieser Satz ist momentan Religion in Absurdistan.

So gesehen, ist das Zulassen von privater Konkurrenz im Nahverkehr eine reine Mogelpackung zu Lasten des Steuerzahlers und der entlassenen 290000 Arbeitnehmer der DB AG. Der Verkehrskunde hat keinerlei Vorteile -schon gar nicht beim Fahrpreis.

Die Subventionierungssummen die Bund und Länder an Bahn AG und Privatbahnen ausreichen, sind noch höher als vor der Bahnreform, zusätzlich bereichern sich aus den Steuermitteln die Eigner der privaten Bahnen. Die zusätzlichen Kosten für die entlassenen, oder in den vorzeitigen Ruhestand genötigten und mittlerweile auch noch mit Hartz IV gedemütigten DB Eisenbahner, trägt wie immer die Allgemeinheit! Sie werden in die entsprechenden Erfolgsstatistiken nicht mit eingerechnet. Dabei sollte die Bahnreform doch Geld sparen! Rechnet man alle Folgekosten der Bahnreform, die Subventionierung der Privatbahnen, die Zuschüsse für den Nahverkehr, die Fehlinvestitionen, die Kosten für das gefeuerte Personal (Frührente, Arbeitslosengeld, Vorruhestandsgeld, Abfindungen) sowie die weiterhin jährlich geplanten staatlichen Investitionen in den Fahrweg zusammen, ist die Bahnreform teurer, als ein Weiterbetrieb als Staatsbahn mit wirklich sozialverträglichen Umbau, nach dem Vorbild der schweizerischen SBB.

Angetreten mit viel Gedöns, wollte die OME auch in den Fernreiseverkehr einsteigen – natürlich günstiger und besser als die DB AG. In diesem Bereich gibt es keine Fahrpreisbindung und so ist die OME, auf den von ihr befahrenen Routen, auf den ersten Blick günstiger, wenn man von den Sonderangeboten der DB- AG absieht. Da alle Bahnbetreiber aber bei der Betriebsführung zwangsläufig die selben Kosten haben, sind diese günstigeren Fahrpreise nur durch Lohndumping und das Erschleichen staatlicher Subventionen machbar. Und dort ist die Connexgruppe Spitze. Das Servicepersonal und im Osten zusätzlich die Lokführer, ermöglichen mit ihren, vom Arbeitsamt zum Teil subventionierten Niedriglöhnen, die von Connex gebotenen Billigfahrpreise.

Von richtigem Wettbewerb wird gesprochen, wenn die selben Leistungen zum günstigeren Preis oder mit besseren Service angeboten werden. Ist dies nicht der Fall, handelt es sich nicht um Wettbewerb, sondern Rosinenpickerei. Letzteres ist allen Unternehmen eigen, die sich in den Gefilden von Post, Telekom und Bahn tummeln. Sie wollen schnellstmöglich abkassieren, möglichst keine Kosten tragen und schon gar nicht in der gesamten Bandbreite der ehemaligen Staatsunternehmen tätig werden. Hier der Beweis! Connex begann vor einigen Jahren sich im Fernverkehr zu betätigen. Vorrangig auf den Strecken Stralsund - Berlin – Dresden, sowie Rostock – Gera. Zur besten Verkehrs- und Einnahmenzeit, an ausgewählten Tagen, fährt ein Zug einmal täglich in jede Richtung. Um Geld zu sparen, fährt dieser Zug auf

seinem Wege zum Zielort auch nicht direkt durch Berlins City sondern frequentiert einen Randbahnhof. Reisegeschwindigkeit wie vor 20 Jahren, das rollende Material besteht aus Nahverkehrstriebwagen, die einem nach 100 km bereits jede Bandscheibe spüren lassen. Mit großem Mediengetöse wurde vor 2 Jahren die Relation Rostock - Köln eröffnet. Um auch mal einen richtigen Zug anzubieten, wurde zu diesem Zweck von Connex extra eine neue Elektrolok angeschafft. Die Wagen allerdings, waren eigentlich schrottreife, um die vierzig Jahre alte, von der Deutschen Reichsbahn ausgemusterte, Ruinen. Diese wurden mit etwas bunter Farbe auffällig umlackiert, bekamen digitale Fahrgastinformationsanzeigen, wurden innen renoviert – und fertig war das hochmoderne Produkt „Interconnex“. Die Medien hatten wieder was zu feiern, die Landeschefs von Mecklenburg Vorpommern bekamen sich gar nicht wieder ein vor Lob und Überschwang, denn nun sollte alles besser werden. Besser als bei der DB-AG!

Dumm war nur, das keiner mit dem Ding fahren wollte und so wurde es leise, still und heimlich, nach noch nicht mal einem halben Jahr wieder eingestellt. Privat kann alles besser!!! Der Presse war dieses Versagen einen Dreizeiler auf Seite 7 der Ostseezeitung wert, ansonsten schwiegen alle Medien in auffälliger Weise dazu. Wie viel Geld dieses Experiment den Steuerzahler gekostet hat, weiß ich leider nicht. Fakt ist, die Connexgruppe macht nicht einen Schritt ohne staatliche Zuschüsse, Landeschef Ringsdorf und sein Wirtschaftsminister standen voll hinter dem Projekt und so kann sich jeder ausrechnen, welche erklecklichen Steuersümmchen da wieder zum Schornstein rausflogen.

Das dieses Experiment schief gehen musste, war allerdings vorauszusehen.

Privatisierungswahn schafft Taub - und Blindheit, vor allem bei Politikern. Dabei hätte man nur jemanden fragen müssen, der was davon versteht! In diesem Falle nicht die gelben Seiten, sondern Statistiken aus den jährlichen Reisenden - Zählungen und richtige Eisenbahner. Sowie die Seiten aus dem Betriebswirtschaftslehrbuch zum Thema Bedarf.

Denn es gab einfach keinen Bedarf für diesen Zug! Bis Ende der neunziger Jahre unterhielt die DB AG eine regelmäßige Fernverkehrsverbindung im zwei Stundentakt zwischen Berlin und Rostock. Die Fahrgastzahlen gingen in dieser Zeit kontinuierlich zurück und bescherten der DB AG eine Auslastung der Züge von nicht mal 10 Prozent. Die betreffenden Züge fuhren tatsächlich täglich fast leer durch die Gegend. Betriebswirtschaftlich auf Dauer auch für einen großen Konzern untragbar, wurde dieses Angebot gestrichen und ersetzt von einem kostengünstigeren Nahverkehrszug, der auch gering ausgelastet ist. Begleitet von großem Protestgeschrei der schon genannten Landespolitiker, die allerdings für die Aufrechterhaltung dieser Zugverbindung keinen Pfennig an die DB AG zahlen wollten. Das Geld war schon für Connex reserviert und wurde dort in den Sand gesetzt! Der Rückgang der Fahrgastzahlen liegt aber nicht in der Schuld der Eisenbahnen, sondern hat was mit wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, Berufspendlern, Kaufkraft, Verkehrspolitik, und Vernachlässigung der Infrastruktur durch Bundes - wie Landespolitiker zu tun. Wenn diese Punkte nicht stimmig sind, könnte auch der Papst diese Strecke betreiben, die Züge wären trotzdem leer!

Die Bahn AG zog sich nach starkem Rückgang der Fahrgastzahlen auch von der Strecke Feldberg - Neustrelitz zurück. Es fuhren täglich nicht mal mehr zwanzig Reisende auf dieser Strecke, denn Berufsverkehr gab es faktisch nicht mehr. Die umliegenden Betriebe hatte die Treuhand platt gemacht und Arbeitslose reisen bekanntlich aus Geldmangel wenig. Connex übernahm die Betriebsführung mit einem schrottreifen über 30 Jahre alten Triebwagen und der Förderung durch Landesmittel. Nun, auch hier konnte, nach Meinung der Politik, durch den privaten Betreiber nur alles besser werden. Nach vier Jahren wurde der Betrieb mangels Rentabilität eingestellt. Ähnliches Szenario spielte sich auch in Schleswig Holstein ab, mit der Konsequenz, das die Privatbahn FLEXX mit Schwung und Elan nach einem halben Jahr insolvent war. Die Ursachen waren wie schon geschildert, die Geschwister Größenwahn und Dummheit. Die Nord-Ostseebahn der Connexgruppe übernahm danach die Zügeleistung und durfte sich einer weiteren zusätzlichen Förderung aus Schleswig - Holsteiner Landesmitteln, also Steuergeldern, von über 8 Millionen Euro erfreuen. Die zusätzliche Zahlung dieser Summe, war Bedingung für die Übernahme durch Connex.

Doch makaber war auch, was ich bei der Bahntochter DB Regio erleben durfte.

Dank der Ideen der abgehalfterten Lufthansa-Manager durften wir uns mit dem „Regio Team“ anfreunden.

Ein Pilotprojekt, das nach vielen verschwendeten Millionen grandios scheiterte und aus dem Versuch bestand, Lufthansastrukturen auf die Eisenbahn zu übertragen. Mit einer Ausnahme, nämlich der Bezahlung – die sollte trotz erhöhten Arbeitsaufwandes weiter bescheiden bleiben und nach den Wunschvorstellungen des Management noch sinken. In Wirklichkeit war das ganze Projekt wohl eher der Versuch, die neu errichtete Bildungsstätte für Stuardessen der Lufthansa in Frankfurt Main, auf Kosten der Bahn auszulasten, obwohl die DB AG über genug

eigene Bildungseinrichtungen verfügt. Geschult wurden über einen Zeitraum von 2 Jahren, einwöchig bis vierzehntägig, um die 10000 Kollegen in den Bereichen Teamwork, Gruppenkommunikation, Motivation und Kundenservice. Alles Bereiche, die uns Eisenbahnern selbstverständlich völlig unbekannt waren! Nach Meinung des Bahnmanagements waren unsere Zugschaffner anscheinend bisher gewissenlose Flegel ohne Umgangsformen und die Lokpersonale autistische Zeitgenossen, die weder zu Zusammenarbeit, noch zum Gespräch fähig sind. In Wirklichkeit waren und sind diese beiden Berufsgruppen, neben dem Servicepersonal auf den Bahnhöfen, diejenigen, die sämtliche Fehlentscheidungen des Managements bei den Kunden ausbaden müssen und in der Regel mit der Langmut und Ruhe eines chinesischen Buddhas, die berechtigten oder unberechtigten Beschimpfungen der Kunden ertragen. Denn merke: Bei Verspätungen, Großveranstaltungen, Schienenersatzverkehr, oder den hier schon im Vorfeld geschilderten Störungen des Bahntagesgeschäftes, ist noch nie einer von den Entscheidungsträgern der privatisierten Bahn AG vor Ort gesehen worden. Hochachtung hatte und habe ich immer noch, vor unseren Zugbegleitpersonal, gerade den Frauen, denn von persönlichen Beleidigungen, unflätigen Bemerkungen, bis hin zu anzüglichen sexuellen Belästigungen und tätlichen Angriffen, hat jeder dieser Berufsgruppe fast täglich zu schaffen. Da sie im Zug allein agieren, haben sie auch kaum Chancen, sich gegen Angriffe rechtlich zu wehren. Meist steht Aussage gegen Aussage – der Kunde hat nach Managementmeinung immer Recht! Selbst wenn er die Bezahlung des Fahrpreises verweigert, sich wie ein Schwein benimmt, im Zug randaliert oder einfach nur mal seinen persönlichen Frust ablassen will. Die in solchen Fällen zuständige Bundesgrenzschutzpolizei zu rufen, ist meist sinnlos, denn wenn sie denn mal kommt, ist entweder der vermeintliche Straftäter weg (das Zugpersonal darf rein rechtlich niemanden festhalten und könnte es von den Gegebenheiten auch nicht) oder es fehlen die Zeugen. Auch sonst zeichnen sich unsere Ordnungshüter in diesen Bereichen durch äußerste Zurückhaltung aus und sind meist weit weg von den Problemzonen.

Bei Bundesligafußballspielen werden die von den Fans frequentierten Züge von BGS und Bereitschaftspolizei begleitet. Anstatt vorbeugend Präsenz im Zuge zu zeigen, halten sich diese Ordnungshüter bei anregenden Privatgesprächen, mit Vorliebe in der ersten Klasse auf. Präsenz wird erst gezeigt, wenn es Bruch gibt, oder Blut fließt. Es werden die Personalien der vermeintlichen Täter festgestellt. Während Falschparken in diesem Lande gnadenlos bestraft wird, schauen unsere Ordnungshüter geflissentlich weg, wenn der normale Reisende stundenlang zwischen angetrunkenen, laut grölenden, den Zug beschmutzenden Fußballfans sitzen darf.

Für dieses Verhalten werden sie von der DB AG noch belohnt. Sie dürfen laut Konzernanweisung generell umsonst fahren, egal aus welchem Grunde, egal wohin – wenn sie denn ihre Uniform dabei tragen. Das soll das Sicherheitsgefühl der Reisenden erhöhen. Den eigenen Beschäftigten und ihren Angehörigen hingegen, hat der Konzern aus Kostengründen die Freifahrten so gut wie gestrichen.

Mit Stichwaffen verletzte Schaffnerinnen, versuchte Vergewaltigung, Raubüberfälle wegen der von den Schaffnern eingenommenen Fahrgeldeinnahmen, sind keine Seltenheit und kommen nicht nur in Ballungsräumen vor, sondern auch auf dem platten Land. Ein ehemaliger Lokführerkollege – ein besonnener, freundlicher Mensch – ist auf dem Bahnhof Züssow, einfach so aus Jux, von Skinheads zusammengeschlagen worden, nur weil er am Zielbahnhof angekommen, den Führerstand wechseln musste und zu diesem Zweck die Lok verließ. Ein Schaffner wurde auf der Strecke Wolgast – Züssow von Skinheads mit Baseballschlägern verprügelt, nur weil er seinen Dienst korrekt ausführte und Fahrgeld von Schwarzfahrern kassieren wollte. Ich selber wurde auf dem Bahnhof Berlin Lichtenberg von 2 angetrunken oder bekoksten Personen mit dem Messer bedroht, nur weil ich in Uniform aus dienstlichen Gründen über den Bahnsteig ging. Die Reaktion des nach einer viertel Stunde erscheinenden BGS war, beide Straftäter zur U Bahn zu geleiten, ihnen das Messer nach Feststellung der Personalien wiederzugeben und mir zu erzählen, das beide persönliche Probleme hätten. In der viertel Stunde hatte ich Ängste ausgestanden, eine Messerklinge vor der Nase lässt einen schon nervös werden und auf Schnitzereien in meinem Fleische hatte ich ebenfalls keinen Bedarf. Interessant war auch die Reaktion der lieben Mitmenschen. Bis der BGS kam - viele Gaffer in sicherer Entfernung, als er dann vorsichtig eingriff, hatte natürlich niemand was gesehen. Wer schon mal selbst in ähnlicher Situation war, weiß, wie lax der sogenannte Rechtsstaat reagiert, wenn es um das Wohl und Gesundheit des Bürgers geht, während er bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung im Straßenverkehr mit aller Härte zuschlägt. Zivilcourage wird auch immer seltener, denn wer sie auslebt, hat dank unserem Rechtssystem immer mehr Ärger und Stress, als der Täter.

Nun wurden wir geschult und mussten feststellen, das wir eigentlich schon wussten, was uns die Lufthansa-Lehrer und extra angeheuerten Mentoren einer Berliner Unternehmensberatungsfirma beibringen wollten. Teamwork zwischen Lok- und Zugpersonal war nichts Neues, hieß früher zusammenarbeiten und wurde bei der Bahn schon in einer Zeit praktiziert, als nur Vögel und keine Flugzeuge den Luftraum frequentierten. Ohne perfekte Abstimmung der Personale untereinander, läuft nichts bei der Bahn. Gleiches gilt für Gruppenkommunikation, sprich Absprache. Team hieß früher Dienstplangemeinschaft, Brigade oder Kollektiv. Auch das Thema Kundenservice brachte keine neuen Erkenntnisse für uns. Diesen Bereich enthält jede Lehrlingsausbildung. Wer allerdings von Hause aus keine gute Kinderstube mitbekommen hat, dem hilft auch so eine Weiterbildung nicht. Es sei noch angemerkt, das die Zugpersonale aus dem Norden unseres Landes bei Kundenbefragungen zu dieser Thematik stets gut abschneiden. Trotzdem klingt es ja heutzutage schön in einigen Managerohren, wenn's englisch spricht. Und noch schöner, wenn es sich um eine vermeintliche Erfindung aus den USA handelt. So wollte uns ein unterrichtender Unternehmensberater weis machen, Teamwork wäre eine Erfindung aus Amerika. Rein geschichtlich betrachtet, stammt alles mit dem Teamwork zusammenhängende, aber aus der ehemaligen Sowjetunion und nannte sich dort schon in den zwanziger Jahren Kollektiv oder Brigade. So schlecht kann der Kommunismus nicht gewesen sein, wenn sogar die Amis Strukturen davon übernommen haben. Auch hier gilt wieder der Rumpelstilzchenspruch: „Ach wie gut das niemand weiß- neuer Name alter!“ Noch lustiger, oder sollte ich makaber sagen, war der Unterricht. Er begann mit Bällchen werfen und apportieren im Kreis und der gegenseitigen Vorstellungsrunde – Name, Alter und Beruf sollten dabei eigentlich ausreichend sein, schließlich will man ja nicht heiraten. Nein die lieben Unternehmensberater bohrten nach und versuchten in der Privatsphäre zu schnüffeln, der Dritte machte sich Notizen, angeblich zur Auswertung mit den Lehrgangsteilnehmern!

Das macht bei ehemaligen DDR-Bürgern keinen guten Eindruck und Norddeutsche werden dabei ganz besonders wortkarg. Zum Glück gibt es aber heutzutage auf jeder Weiterbildung Menschen, die sich unbedingt darstellen müssen. So hatten wir „Maulfaulen“ unsere Ruhe. Nach langen und breiten Informationen zum Thema Teamwork, die allen Anwesenden nicht neu waren, kamen dann die sogenannten Rollenspiele. Und da wurde es lustig. Ich habe bis heute nicht begriffen, wie sich erwachsene gestandene Menschen so manipulieren lassen, das sie sich mit Begeisterung auf dem Teppich des Unterrichtsraumes wälzen können, sich gegenseitig fesseln und sich anschließend gegenseitig erzählen, was sie dabei gefühlt haben. Meine mich begleitende Kollegin empfand die Fesselei, als zu weit gehend, und so sorgte ich für den entsprechenden Abgang. Auf die Frage, warum wir nicht mitmachen, gab es die Antwort: „Wenn wir Bondage wünschen, gehen wir ins nächste Dominastudio! Und da wollen wir beide jetzt hin!“ Und schon hatten wir unsere Sonderpause in der Kantine und das Gelächter auf unserer Seite. Nach einem großen Käffchen und einer Zigarette ging es dann zurück. Tatsächlich hatte sich die Mehrheit folgsam gefesselt und erzählte nun von ihren Gefühlen des wehrlos sein! Aber es gab auch standhafte, vor allem ältere Kollegen der Fraktion 40 plus, denen diese Form des Unterrichtens doch etwas zu albern war und die sitzend, aus sicherer Entfernung, amüsiert kopfschüttelnd, diesen Zirkus verfolgten. Weiter ging es mit dem Bauen von Brücken aus Pappe und Holzstäbchen; Blinde Kuh-Spielchen mit Denkeinlagen, dem Entfernen eines vollen Weißbierglases aus einem Kreis ohne den Kreis zu betreten, das Glas zu berühren, den Inhalt zu verschütten, noch dazu mit verbundenen Augen. Hurra die KITA hat uns wieder! Und immer wurde fleißig vom dritten Mann mitgeschrieben. Jeder Teilnehmer musste sein Urteil abgeben – über sich, über andere und über die kindlich, fröhliche Spielaufgabe. Später habe ich mir sagen lassen, das diese Art Psychospielchen besonders Sekten eigen sein soll. Und in der Tat, irgendwie ähnelte es den Scientology - Methoden.

Mittlerweile, durch die Einsparung des Zugpersonals, auf meinem Triebwagen Alleinunterhalter, stellte sich für mich – wie auch für andere betroffene Lokführer allerdings die brennende Frage, mit wem ich in meiner Dienstsicht ein Team bilden sollte. Sollte ich mich klonen, oder mein Bewusstsein spalten in Lokführer, Schaffner, Reinemachefrau und Kloinstallateur? Und wie bekomme ich das bei Bedarf noch gleichzeitig hin? Schließlich bin ich keine Frau. Frauen können ja nach eigenem Behaupten mehrere Dinge gleichzeitig. Fragen über Fragen, die wir gestellt – nie beantwortet kamen. Denn von den Strukturen und betrieblichen Abläufen bei der Bahn, hatten diese Lehrkräfte logischerweise keine Ahnung. Schließlich waren sie bei einer Fluggesellschaft bzw. Unternehmensberatung angestellt und nicht bei einem schienenengebundenen Fuhrunternehmen. Die wirklich brennenden Fragen konnte keiner beantworten. Für solche Spielereien war Geld vorhanden, dafür wurde die fachliche Fortbildung immer mehr gekürzt.

Was uns bei diesem Lehrgang motivieren sollte, ist mir bis heute ein Rätsel. Und das nicht nur mir. Trotzdem war es interessant, hinter die Kulissen bei der Lufthansa zu sehen, eine ausgiebige Betriebsbesichtigung im Großflughafen Frankfurt gehörte mit zur Weiterbildung. Wer kann schon von sich behaupten, im Cockpit von Airbus oder Boeing gesessen zu haben oder bei einer Triebwerksreparatur dabei zu sein. So hatte der Unsinn doch noch einen Sinn. Ihr Lufthansabeschäftigten wisst gar nicht, wie gut ihr es habt! Einschließlich der Bezahlung. Auch dort bewies sich wieder, wie stiefmütterlich Verantwortung in diesem Lande gewürdigt wird. Das Anfangsgehalt einer Stewardess, einschließlich aller Zulagen, ist weitaus höher, als das höchste Gehalt, das ein Lokführer je erreichen kann. Letzterer hat die Verantwortung für das Leben hunderter von Reisender und Millionen Euro kostender Technik, während erstere Zeitungen und Kopfhörer ausgibt, Kissen aufschüttelt, Fastfood verteilt und Martinis schüttelt oder rührt. Jedenfalls war die Weiterbildung für die Katz – hat aber pro Person um die 7000 DM gekostet. Wer Lust hat, kann selbst ausrechnen, wie viel Geld die Bahn hier verschleudert hat. Doch es kam noch schlimmer, diese Weiterbildung war die Vorstufe zum sogenannten Pilotprojekt Regio- Team. Für den nicht versierten Leser hört sich das gewaltig an, war aber am Ende, wie bei vielen mit der heißen Nadel gestrickten Projekten, nichts weiter wie teure heiße Luft. Um ordentlich Verwirrung zu stiften, bekommt alles – auch über ein Jahrhundert bewährtes - neue Namen. „Denn wir wollen weg von der Behördenbahn“ war die Aussage des obersten Konzernlenkers. Wenn einem sonst nichts einfällt, benennt man alles um. Bestes Beispiel – das Arbeitsamt mutierte zur Arbeitsagentur, neuerdings zu Arbeitsgemeinschaften. Nur Arbeit gibt es nicht! Ähnlich ist es bei der Bahn. Wie schon erwähnt, gab es ein klares Vorschriftenwerk, wie zum Beispiel die Fahrdienstvorschrift, die Bremsvorschrift, oder die Vorschrift für den Dienst auf und an Triebfahrzeugen. Das kann auch gar nicht anders sein, denn die Vielfalt des Eisenbahnbetriebes muss allein schon aus Sicherheitsgründen, wie zum Beispiel der Straßenverkehr durch die Straßenverkehrsordnung, eindeutig geregelt sein. Dieses Regelwerk war in über hundertfünfzig Jahren Eisenbahnerfahrung gewachsen und entsprechend den ständig wechselnden Anforderungen, angepasst worden. Es war Gesetz für jeden Eisenbahner im Betriebsdienst. Vorschrift heißt eindeutig – handle so wie es geschrieben steht! Für den Bahnkonzernchef und Nichteisenbahner ist allein diese Begriffsbestimmung ein Eklat, der an die Behördenbahn erinnert und deshalb mussten neue Bezeichnungen her. Denn alles was nach Staatsbetrieb riechen könnte, ist heutzutage zumindest in Deutschland verpönt.

So bekamen die Vorschriften einen neuen Namen: „Konzernrichtlinien“. Die Wortwahl Richtlinie – man kann sich nach richten oder auch nicht – bezeichnet die Wertigkeit mit der die Vorstandschefs eindeutige Vorschriften sehen. Vieles wurde in den letzten Jahren nach und nach aufgeweicht und verwässert, aber immer so geschickt, das der schwarze Peter im Ernstfall erst einmal beim diensttuenden Personal hängen blieb. Entsprechende Proteste der für Sicherheit zuständigen Kommissionen in den Gewerkschaften, verlaufen bis heute gewollt im Sande. Denn Sicherheit kostet Geld und Personal. Beides soll gespart werden. Hauptsache gut versichert!

Jeder weiß was ein Schaffner ist, aber was ist ein KIN B oder KIN C oder KIN M? Was ist ein Pilotprojekt Regioteam? Was sich für manch einen Leser wie ein schlimmer Grippevirus anhört, war die neue Bezeichnung für das Zugpersonal im Nahverkehr – sprich Konzerntochter DB Regio. Hier die Erläuterung:

KIN B = Kundenbetreuer im Nahverkehr (Schaffner oder Zugführer)

KIN M = Lokführer im Nahverkehr (Lokführer)

KIN C = Chef des Teams der Kundenbetreuer (ehemals Schaffner oder Zugbegleitpersonal)

Regioteam= Zusammenfassung von im Nahverkehr arbeitenden Lok und Zugpersonalen

Um sich solche Begriffe auszuknobeln, muss man vermutlich studiert haben und im gemeinschaftlichen Brainstorming 100 Gramm schwarzen Afghanen inhalieren.

Grundgedanke war dabei der multifunktionale Kundenbetreuer, der je nach Bedarf Lok fährt, Fahrkarten kontrolliert und verkauft, Auskünfte erteilt, Reisende unterstützt, den Zug reinigt – also mehrere Berufe in einer Person vereinigt. Klingt vernünftig, wenn denn auch die Bezahlung entsprechend wäre. War sie aber nicht und somit hatte sich das mit der Mitarbeitermotivation erledigt. Doch es geht noch schlimmer. Die Initiatoren des Projektes stellten die These in den Raum, das Reisende es wünschen würden, jeden Tag das gleiche Personal auf dem Zug zu sehen. Diese Erkenntnis wurde vermutlich aus dem Kaffeesatz gelesen, Befragungen gab es dazu nicht.

So wurden aus einer bestimmten Anzahl Lok - und Zugpersonalen die Regioteams gegründet. Diese befuhren in der Regel nur noch ein oder zwei bestimmte Strecken und das täglich mehrfach in jede Richtung. Das hatte Folgen. Lokführer verloren ihre Streckenkenntnis auf den sonst von ihnen befahrenen Strecken. Weiterhin wurden die Baureihenlizenzen ungültig,

die jeder Lokführer hat – schlussendlich fuhr er nur noch auf dem selben Lok- oder Triebwagentyp und kam nie wieder auf andere Baureihen. Somit war jegliche bisherige Ausbildung der Kollegen umsonst – kostet ja nix. Gefährliche Monotonie im Arbeitsalltag griff um sich. 2 - 10 mal täglich die selbe Strecke zu befahren und das fast jeden Arbeitstag, kann sich nur der vorstellen der es selbst erlebt hat – solcherart Arbeit kann zur Qual werden und ist nur was für kleine Geister und Vorruheständler! Verblödung greift massiv um sich. Aber Arbeit soll anscheinend keinen Spaß mehr machen. Zugschaffner ohne technische Vorkenntnisse wurden im Schnellkurs zum Lokführer geschult und traten in direkte Konkurrenz zu altgedienten Kollegen. Völlig logisch, das diese Verfahrensweise Frust produziert. Denn so wurde der verantwortungsvolle Beruf des Lokführers, der eine technische Ausbildung wie Schlosser oder Elektriker voraussetzt, wieder einmal abgewertet. Lokführer wiederum, wurden in Schnellkursen zum Kundenbetreuer geschult – (früher ein Berufsbild mit mindestens 2 Jahren Lehrzeit) anstatt zu fahren, durften sie jetzt Fahrkarten verkaufen, Kaffee ausschenken und am Zielbahnhof vor der Rückfahrt benutzte Drogenspritzen und anderen Müll aus den Abfallbehältern sammeln. (Notwendige Zwischenreinigungen, durch dafür ausgerüstete Kräfte, wurden aus Kostengründen leider auch eingespart) Welch eine Karrierechance! Selber zeitweise als Kundenbetreuer tätig, wurde ich von Reisenden, die mich durch meine bisherige Arbeit kannten, gefragt, ob ich strafversetzt wurde. Ein schönes Gefühl, wenn man sich für seine Arbeit noch entschuldigen darf! Das schafft Zufriedenheit und erhöht das Zugehörigkeitsgefühl zum Unternehmen.

Besonders prickelnd waren einige der neuen Chefs, KIN C genannt. Sie rekrutierten sich in der Regel aus den Reihen des Zugpersonals, waren sehr jung, hatten kaum praktische Erfahrung (schon gar nicht vom Lokführerberuf) und standen vorher auf Grund ihres Alters auf der jährlichen Entlassungsliste. Diesem Druck ausgesetzt, waren sie besonders willfähige Diener ihrer Projektleiter und jeweiligen Niederlassungsleiter. Das sie vom Personal oft nicht für voll genommen wurden, war die Regel. Bezeichnend war, das sich kaum ein Lokführer fand, diese Aufgaben zu übernehmen. Finanziell hätte er sich nur verschlechtert, denn erhöhte Personalkosten waren bei diesem Experiment nicht erwünscht. Wer arbeitet auch schon gerne an der Demontage seines eigenen Berufsbildes und das noch für weniger Geld. Das Scheitern des Projektes war somit vorprogrammiert. Doch es geht noch schlimmer. Bisher hatte jedes Personal einen gültigen Dienstplan, so das auch längerfristig Privates an freien Tagen ungefähr planbar war. Schließlich lebt der Mensch ja nicht um zu arbeiten, sondern muss arbeiten um zu leben. Zu diesem Zwecke gab es Dienstenteiler, die sich täglich um anfallende Planungsprobleme wie Urlaub, Krankheit, Weiterbildung usw. zu kümmern hatten. Diese sollten in späterer Zukunft eingespart werden. Die Verteilung der Dienste übernahm zukünftig das Regio – Team selber, unter Obhut des KIN C. Dazu wurde monatlich eine Teamversammlung einberufen (selbstverständlich an den sowieso immer weniger werdenden freien Tagen), in der die Anwesenden sich natürlich die besten Dienste zuschanzen konnten. Wer in der Zeit Dienst hatte, konnte sich danach aus den Resten, die keiner haben wollte, seinen monatlichen Dienstplan basteln. Gleiches galt für die Urlaubsplanung. So eine Verfahrensweise ist ein guter Boden für Mauscheleien. Die Gutmütigen, Älteren, Ledigen waren in der Regel die Dummen, der Rest machte auf Kosten der Erstgenannten einen guten Schnitt. In den Teamsitzungen sollte weiterhin, auf Wunsch der Unternehmensführung, Einfluss genommen werden, auf Teammitglieder mit erhöhtem Krankenstand. Krank wird ein Eisenbahner vermutlich nur aus Faulheit, nicht weil er wirklich krank sein könnte, oder sein Beruf ihn krank macht. Mir sind Fälle bekannt, bei denen psychologisch geschulte KIN C die Frechheit besaßen, vor dem versammelten Team die betreffenden Kollegen mit Schuldvorwürfen zu traktieren. Nach der Devise „du warst ja schon wieder krank, schön das wir deine Arbeit mitmachen durften.“ Besonders gut kam an, wenn diese Äußerungen von einem Mitzwanziger gegenüber altgedienten Eisenbahnern mit zwanzig bis vierzig Dienstjahren getätigt wurden. Das sollte erzieherisch wirken, weckte aber nur noch mehr Widerstand gegen das Projekt. So behandelt man kein Personal, das Tag für Tag seine Knochen für das Unternehmen hinhält. Die Personalbesetzung des Teams war aus Einsparungsgründen von vornherein so geplant, das Krankheit, Fortbildung und Urlaub kaum vorkamen. So durften die Teammitglieder zusätzlich auf ihre sauer verdienten, freien Tage verzichten und allseits fürs Unternehmen bereit sein. Um diese allseitige Bereitschaft auch zu gewährleisten, musste jedes Teammitglied auch privat telefonisch erreichbar sein. Wurde wirklich jemand krank, war es seine Aufgabe, für seine zu fahrende Dienstschrift innerhalb des Teams Ersatz zu besorgen. Und so klingelte der Betreffende der Reihe nach seine Teamkollegen an und bettelte um die Übernahme seiner Dienstschrift. Erst danach konnte er zum Arzt oder sterben. Der Rest wurde dann am Tage vom KIN C geklärt – dieser durfte nachts, oder am frühen Morgen in seiner Freizeit nicht gestört werden. Wen das alles an moderne Sklaverei erinnert, der liegt mit dem

Gedankengang gar nicht so verkehrt. Für Lokführer wurde diese Regelung relativ schnell abgeschafft, sie waren, fataler Weise, einfach nicht erreichbar, der Akku am Handy leer, oder sie gingen einfach nicht ran. Laut Konzernrichtlinie hat ein Eisenbahner ausgeruht und nüchtern zum Dienst zu erscheinen. Das es auch so war und man nicht wachgeklungelt wurde, konnte jeder selber beeinflussen. Schließlich gab es für solche Fälle früher Bereitschaften. Weiterhin hatten Lokführer, unter Mitwirkung der Betriebsräte, auch bald ihre geregelten Dienstpläne wieder. Einer der wenigen wirklichen Erfolge, die die Bahngewerkschaften noch verzeichnen konnten.

Begleitet wurde dieses Projekt mit riesigem medialen Aufwand in der Bahn – Bild, einer extra monatlich herausgegebenen Regioteam Zeitung, für über dreißigtausend Mitarbeiter und diversen Flugblättern. Dort war natürlich nur Positives zu lesen, das Projekt in jeder Phase natürlich ein voller Erfolg, die aufgeführten, wie auch andere Probleme wurden wie immer unter den Teppich gekehrt. Bunte Sticker, Maskottchen, Stoffbeutel, Krawattennadeln und ähnlicher Spielkram rundeten die Sache ab. Manche Kundenbetreuer hatten ihre Jacken so mit Stickern behangen, das sie Luis Tränker bei einer Bergwanderung ähnelten. Weiterhin wurden fast alle Beteiligten, wie schon geschildert, geschult, die Zugpersonale noch öfter wie das Lokpersonal. Begleitet wurde das Projekt von den schon geschilderten technischen Mängeln am rollenden Material. Nach zwei Jahren (2001) wurde das Projekt klammheimlich abgeblasen. Die Verantwortlichen wurden nicht etwa wegen Versagens entlassen, sondern bekamen andere, gut bezahlte Aufgaben im Unternehmen. Gearbeitet wurde wieder, wie seit hundert Jahren bewährt. Fakt ist aber, auch hier wurden Millionen in den Sand gesetzt.

Ein anderes Unternehmensmotto bei DB Regio – das Zugpersonal muss weg! Daran wird bis heute gearbeitet. Zum Leidwesen von Mehdorn und Co sind dazu noch nicht überall die technischen Voraussetzungen vorhanden. Aber es wird intensiv daran gefeilt, in der ganzen Republik Geisterzüge fahren zu lassen. Weitere Tausende Zugpersonale werden in den nächsten Jahren „sozialverträglich“ das Unternehmen verlassen müssen. Betreuung und Kundenservice am Zuge gleich null. Der Lokführer völlig überlastet mit Zusatzaufgaben wie Zugansage, Zugtüren- und Fahrgastraumüberwachung, sowie eventueller Störungsbeseitigung am gesamten Zuge und wenn ihm ein Fehler unterläuft, immer mit einem Bein im Gefängnis. Für sporadische Fahrscheinkontrollen werden mancherorts „schwarze Sheriffs“ dubioser privater Wachschutzgesellschaften angemietet. Warum ein Nahverkehrslokführer in diesen Zeiten, mit seinen vielen „schönen“ neuen Aufgaben, so gefährlich lebt, sei hier nachfolgend erläutert. Doch dazu muss ich leider auf den Kunden eingehen.

„Vier Millionen Deutsche können nicht lesen – die meisten davon fahren täglich Bahn!“ – war ein geflügelter Spruch unter Eisenbahnern. Dieser Spruch wurde täglich neu belegt. An jedem Zug gibt es Zugzielanzeigen, an jedem Bahnsteig Anzeigetafeln, das Service-Personal macht akustisch die entsprechenden Durchsagen und auch in den ausgehängten Fahrplänen steht eindeutig wann, wo, welcher Zug wohin fährt. Trotzdem wird jeder Eisenbahner am Zuge mit den entsprechenden Fragen genervt. Ganz schlaue Kunden klopfen an der Loktür und fragen den Lokführer. Der weiß in der Tat, wohin er fährt und amüsiert sich innerlich immer wieder köstlich. Trotzdem gibt er auch dem vermeintlichen Legastheniker höflich eine befriedigende Auskunft. Weit aus gefährlicher sind Kunden, die auf anfahrende Züge aufspringen wollen oder noch in den Wagen hechten, wenn die Türen sich schließen. Jeder normale Mensch weiß, das so ein Verhalten gefährlich für Leben und Gesundheit sein kann. Wer es trotzdem macht, hat selber Schuld und müsste in so einem Falle auch die Folgen selber tragen. Nicht so im Rechtssystem von Absurdistan. Im Schadensfalle ist es zum Volkssport geworden, die Eisenbahn und somit das daran beteiligte Lok - und Zugpersonal zu verklagen. Sie sollen für das menschliche Versagen des Kunden zahlen. Und oft finden sich windige Anwälte und milde Richter, die dem Kunden recht geben. Bisher haben Lok - und Zugpersonal zusammen den Schließvorgang der Türen und die Abfahrt vom Bahnsteig gemeinschaftlich beobachtet. Im Gefahrenfall konnte sofort mit Notbremsung reagiert werden, oder es wurde nicht abgefahren, bis die Situation geklärt war. Vier oder sechs Augen sehen bekanntlich mehr als Zwei. Besonders vorteilhaft war diese Verfahrensweise bei längeren Zügen, Bahnsteigen die in der Kurve liegen, oder Bahnhöfen mit äußerst unübersichtlichen Gelände bzw. hohem Reisendenaufkommen, sowie Nebel oder Regenwetterlage. Jetzt steht der Nahverkehrslokführer mit der Aufgabe der Zugbeobachtung allein da, und die Gefahr, das er unter Stress und Überbelastung die Dummheiten besagter Kunden übersieht, hat sich verdoppelt. Die entsprechenden Konzernrichtlinien und Verfahrensanweisungen sind aber eindeutig zum Nachteil des Lokführers ausgelegt worden. Den Letzten beißen bekanntlich die Hunde. Also, liebe Leser, wenn ihr denn schon Zug fährt, denkt an die Lokführer – sie wollen nicht wegen anderer Leute Blödsinn vor den Richter. Zwar wird der Lokführer mit technischen Türüberwachungssystemen, die er von der Lok aus zusätzlich zu seinen anderen Aufgaben

bedienen muss, unterstützt, aber selbst ausgefeilte Technik versagt oder reagiert nicht, wie gleich zu lesen sein wird. Manch ein Bahnsteig ist so unübersichtlich, das der Lokführer nicht den gesamten Zug einsehen kann. Und dann ist wieder der Lokführer der Dumme.

Der Triebwagen vom Typ 628 ist ein technisch äußerst perfekt konstruiertes Fahrzeug. Selbst das Einklemmen eines Reisenden durch eine schließende Tür war durch entsprechende Sicherheitseinrichtungen ausgeschlossen. Trotzdem wurde eine Reisende in Straßburg eingeklemmt und beim Anfahren mitgeschliffen, ohne das der Lokführer dies bemerkte. Seine Kontrollanzeigen auf dem Führerstand zeigten geschlossene Türen an, und somit durfte er abfahren. Bemerkte er die eingeklemmte Frau nicht, da die letzte Tür des Triebwagens durch den in einer Kurve liegenden Bahnsteig nicht einsehen konnte. Nur der schnellen Reaktion eines auf dem Nebengleis stehenden Lokführers war es zu verdanken, das der Triebwagen zum stehen kam und Schlimmeres verhindert wurde. Die Frau erhob trotz ihres Fehlverhaltens Klage gegen die Bahn und gegen den beteiligten Lokführer und beschwerte diesem viele schlaflose Nächte. Von Seiten der Unternehmensleitung wurde ihm, ohne genaue Prüfung, sofort Fehlverhalten unterstellt, was einmal mehr zeigt, wie das Unternehmen heutzutage hinter seinen Mitarbeitern steht. Den Ausbildungslokführern des ehemaligen Bahnwerkes Neustrelitz war es zu verdanken, das der Kollege rehabilitiert wurde. Sie stellten nach einer Untersuchung und entsprechenden Experimenten fest, das bei eingeklemmten extrem dünnen Armen die Sensoren der Triebwagentüren für den Triebfahrzeugführer eine ordnungsgemäß geschlossene Tür anzeigen. Mit einem Zugpersonal, das den Schließvorgang überwacht, wäre dieser Vorfall allerdings mit ziemlicher Sicherheit ausgeschlossen gewesen. Der Geschäftsbereich Fernverkehr besetzt aus diesem Grunde, trotz aller technischen Voraussetzungen, nach wie vor seine Züge mit mindestens zwei Personalen (Zugchef und Zugschaffner). Der Lokführer erhält dort sein Signal zur Abfahrt erst, wenn der Zugchef sichergestellt hat, das alle Türen geschlossen sind und kein Reisender gefährdet wird. Die, seit Gründung der Eisenbahn übliche Verfahrensweise wurde dort beibehalten.

Rotkäppchen weg! Rotkäppchen wieder da! Ein Markenzeichen für jeden Reisenden, das war die Aufsicht auf größeren Bahnhöfen. Diese wurde nicht vom Wolf gefressen, sondern von der nächsten Einsparaktion des Unternehmensmanagements. Man erkannte sie an ihrer Uniform mit roter Mütze und dem grünen Befehlsstab in der Hand. Sie war Ansprechpartner für den Kunden und unterstützte Lok und Zugpersonal sowie Fahrdienstleiter. Sie tätigte neben anderen Aufgaben die Lautsprecheransagen, gab Auskünfte, erteilte das Abfahrtsignal für die Züge und führte Bremsproben durch. Diese Aufsichten wurden ohne Prüfung ersatzlos eingespart. Ihre Wichtigkeit als Markenzeichen und Ansprechpartner, vor allem für den Reisenden, wurde erst später erkannt und ungefähr zwei Jahre später, unter der Bezeichnung Servicepersonal, als völlig neue Erfindung eines Bahnmanagers wieder eingeführt. Pünktlich zur Expo 2000, als Versuch, auf allen Bahnhöfen von Hannover. Wie immer in solchen Fällen, schlechter bezahlt. Alle schon genannten betrieblichen Aufgaben hatte man den Fahrdienstleitern, Lok - und Zugpersonalen aufgehalst.

Mit den neuen Erfindungen war das auch so eine Sache. Waren sie liebe Leser schon einmal in einem WC - Center??? Wer jetzt denkt, da gibt es was zum Shoppen, der irrt. Im Gegenteil man lässt was da und muss dafür noch bezahlen. Es handelt sich dabei um ein schnödes mit Edelstahl, Fliesen und elektronischen Schnickschnack aufgepepptes Bahnhofsklo. Toilette, Abort, WC klingen zu gewöhnlich – aber bisher wusste jeder Bescheid.

Ein englischer Tourist fragte mich einmal, vor dem Eingang zum WC - Center stehend, nach der Bahnhofstoilette von Stralsund. Auch er wusste mit diesem „denglisch“ nichts anzufangen. Schon putzig, was Managerköpfe so ausbrüten.

Interessant war auch, was sonst noch so erprobt wurde. Seit den siebziger Jahren fuhren wir bei der Deutschen Reichsbahn mit der russischen Diesellok 232 (3000 PS) planmäßig Güterzüge mit einer Last von 2000 Tonnen. Vorrangig Erz - und Kesselwagenzüge. In Stralsund waren dazumal auch sechs Dieselloks der Baureihe 242 (4000 PS) beheimatet. Damit wurden über Jahre Kesselwagenzüge mit 3000 Tonnen Last vom Chemiewerk in Schwedt nach Rostock-Seehafen befördert. Alles völlig problemlos und pünktlich. Ende der neunziger Jahre ließ die Unternehmensführung des Geschäftsbereiches Cargo, im Ruhrgebiet Testfahrten durchführen, und stellte nach einem halben Jahr fest, das 2000 Tonnen Last für diesen Loktyp kein Problem darstellen. Hätten sie mal jemanden gefragt, der was davon versteht – ostdeutsche Bahningenieure. Aber die hatten die Nase voll und das Unternehmen schon freiwillig verlassen.

Ungefähr hundert dieser sehr guten Lokomotiven - teilweise gerade im Ausbesserungswerk modernisiert - roten mittlerweile auf dem Fährbahnhof Mukran, auf der Insel Rügen, vor sich hin. Anstatt sie an die privaten Bahngesellschaften zu verkaufen, verrosteten sie langsam aber

sicher. Gleiches gilt für Hunderte moderner Interregio - und Nahverkehrswagen, auch sie vergammeln, gut versteckt vor den Augen der Öffentlichkeit, in Mukran und anderswo.



Lokfriedhof Bahnhof Mukran Rügen



Ehemalige Zugbildungs- und Ausfahrgruppe Mukran – jetzt voll mit ausgemusterten modernen Reisezugwagen des Nah - wie Fernverkehrs.

So achten die Bahn - Manager das Eigentum des Steuerzahlers und die Politik schaut tatenlos zu. Zehntausende von Güterwagen wurden in den letzten zehn Jahren verschrottet, obwohl sie noch viele Jahre einsatzfähig gewesen wären. Private Bahngesellschaften hätten sie gerne gekauft oder gemietet. War halt nichts, mit den Versprechungen der Politik, von „mehr Verkehr auf der Schiene“.

Mogelpackungen zu Lasten des Kunden, sind eine Spezialität des Bahnmanagements. Hier ein Weg, wie man mit ein wenig Farbe, Streichen und Umbenennen, dem Kunden mehr Geld aus der Tasche zieht.

Interregio- Züge waren über viele Jahre für den Kunden die schnellste und kostengünstigste Alternative zu teuren IC und ICE – Zügen. Sie fuhren vorrangig auf Strecken, die nur für hundert bis 160 Kmh ausgebaut waren. Zum Beispiel Hamburg - Stralsund oder Stralsund - Berlin.

Um höhere Preise im Fernverkehr zu erzielen, wurde das Angebot Interregio - Züge 2002 ersatzlos gestrichen. Dafür fahren seitdem die erheblich teureren IC Züge. Verkauft wurde diese Aktion mit, angeblich, mehr Komfort für die Reisenden. Die Realität sah anders aus. Der Komfort bestand aus äußerlich schnell in den IC Farben umlackierten ehemaligen Interregiowagen, auf den Zugzielanzeigen stand jetzt IC, statt IR und das war es auch schon. Schneller fuhren diese Züge auch nicht und sie hielten an den selben Orten wie vorher der Interregio.

Mangels Alternativen muss der Kunde diese Züge nutzen und den höheren Fahrpreis bezahlen. In der freien Wirtschaft werden solche Handlungen als Betrug benannt. Bei einem Unternehmen, das noch zu hundert Prozent dem Staat gehört, scheint so was legitim zu sein. Aber warum sollte sich einer unserer gewählten Volksvertreter aufregen. Schließlich dürfen auch sie die Züge der DB AG umsonst benutzen! Bei solchen Privilegien wird schon mal ein Auge zugedrückt und die Proteste der Fahrgastverbände wie „Pro Bahn“ u.a. unter den Tisch gekehrt.

DB AG zahlt an DB AG, oder, wie produziere ich im eigenen Unternehmen zusätzliche Aufwendungen. Über die Kosten für die Bereitstellung der Uhrzeit wurde hier schon berichtet. Warum Züge am Anfangsbahnhof neuerdings erst kurz vor der Abfahrtszeit am Bahnsteig bereitgestellt werden, ist allerdings kaum einem Außenstehenden bekannt. Früher ging der Reisende gemütlich zum Bahnhof und wenn er zu früh ankam, war das kein Problem. Er holte sich am Bahnhofskiosk einen Kaffee oder Köm und ging zum Zuge. Sein Zug stand je nach Betriebsablaufplanung am Anfangsbahnhof schon da, er stieg ein und machte es sich gemütlich. Heutzutage darf er die Zeit bis zur Abfahrt unterhaltsam auf dem zugigen Bahnsteig oder in der Wartehalle verbringen.

Und das hat folgenden Grund. Die DB Töchter Regio und Fernverkehr müssen neuerdings für die Benutzung der Bahnsteige an DB Netz bzw. DB Personenbahnhöfe zahlen. Je länger ein Zug steht, um so teurer wird es. Reisender, der du am Endbahnhof angekommen, verlasse schnell den Zug, sonst könntest du auf dem Abstellgleis aufwachen! Um diese Kosten zu vermeiden, wird jetzt kurz nach der Ankunft, jeder Zug vom Bahnsteig auf ein Abstellgleis rangiert – selbst wenn der Bahnsteig anderweitig nicht mehr benötigt wird und der Zug bis zur nächsten Abfahrt dort verbleiben könnte. Mit dieser Verfahrensweise werden zusätzliche Kosten für Rangierarbeiten produziert, die eigentlich nicht notwendig sind. Sinn macht die Zahlerei für die privaten Bahngesellschaften, denn sie wollen sich möglichst nicht an den Kosten für die Infrastruktur beteiligen, oder Gleisanlagen und Bahnhöfe unterhalten. Sie stellen nur Forderungen. Deshalb ist es nur legitim, das sie zahlen müssen. Vermutlich wird in ferner Zukunft jeder private Bahnbetreiber – wenn örtlich möglich - seinen eigenen Bahnsteig errichten. Aber macht es Sinn, wenn der Konzern gegen sich selbst Kosten produziert? Bezahlen muss diese Kosten letztendlich der Kunde mit jährlichen Fahrpreiserhöhungen. Muss das sein? Bahnfahren ist schon teuer genug! Wenige Jahre vor Einführung dieser Regelung, wurden auf den meisten Endbahnhöfen die Bahnsteiggleise mit hochmodernen Zugvorheizanlagen und Wasseranschlüssen für die beginnenden und endenden Reisezüge ausgerüstet. Diese Anlagen gammeln jetzt ungenutzt vor sich hin, da jeder Anbieter die erhöhten Kosten für längeres Verweilen am Bahnsteig vermeiden will. Auch hier wurden wieder unbedacht Millionen sinnlos in den Sand gesetzt.

Senioren an den PC – diese Aktion scheint von der Bahn initiiert. Viele Rentner, aber nicht nur diese, haben ihren Zug verpasst, weil das Wissenschaftsstudium zum Lösen einer Fahrkarte am Automaten fehlte, oder an Rheuma erkrankte Hände, einfach nicht mit den Tasten klar kamen. Oder sie lösen ihren Fahrschein gegen erheblichen Aufpreis im Zuge – falls noch ein Zugschaffner vorhanden ist. Wem dieser Aufpreis zu hoch ist, sei dieser Tipp empfohlen. Beim Nachlösen im Zuge glaubhaft behaupten, der Automat wäre gestört gewesen, oder hätte die EC Karte nicht akzeptiert. Der Schaffner darf dann keinen Nachlösezuschlag erheben. Das Gegenteil beweisen kann er nämlich nicht. Eventuell retten sie damit aber seinen Arbeitsplatz. Noch bescheidener sind Rollstuhlfahrer dran. Das Lösen einer Fahrkarte am Automaten ist für sie nicht machbar, denn sie reichen oft an die Bedientasten nicht heran. Das Lesen der Benutzerführung auf dem Bildschirm ist bei Tageslicht mit Sonneneinstrahlung, für diesen Personenkreis aus der Höhe ihres Rollstuhls schlicht unmöglich. Vermutlich hoffen Mehdorn und Co. bei diesen Menschen auf spontane Selbstheilung bei Betreten des Bahnhofs, durch das biblische Wunder, das Lahme schlagartig wieder gehen können- zumindest für die Zeit des Fahrkartenlösens. Das Fahrpreissystem der Bahn ist seit der Privatisierung immer undurchschaubarer geworden. Selbst gestandene Profis an den Verkaufsterminals, sehen nicht mehr durch, was auch immer wieder von Verbraucherverbänden bestätigt wird. Um die Verwirrung komplett zu machen, gab es mehrere Fahrpreisreformen, die alle nach hinten losgingen. Dabei ist es doch eigentlich ganz einfach. Anzahl der Kilometer mal Kilometergrundpreis, zuzüglich eines Zuschlages für IC oder ICE – Züge. Zwei bis drei Sonderangebote wie z.B. Wochenendticket und das war es. Jedes Kind würde das begreifen. Vermutlich ist das aber nicht gewollt. Betrug am Kunden ist es aber mit Sicherheit, wenn er bestimmte, wirklich günstige, Sonderangebote nur am Fahrkartenschalter, im Internet oder bei dem Discounter Lidl erwerben kann. Denn Fahrkartenschalter – neudeutsch Reisezentrum- gibt es nur noch auf großen Bahnhöfen. An allen anderen Orten wurden die Schalter ersatzlos gestrichen - der Kunde im ländlichen Raum kann sehen wo er bleibt und seine Fahrscheine überteuert im Zug lösen. Oder er kauft sich gleich ein Auto! Wer jetzt argumentiert, auf den dörflichen Haltepunkten würde sich ein Fahrkartenverkauf nicht rechnen, ist auf dem Holzwege. Betriebswirtschaftliches Denken gab es auch bei der Staatsbahn in Ost wie in West. Überall dort, wo Stellwerke im Empfangsgebäude und somit Fahrdienstleiter vor Ort waren, wurde von diesen auch Fahrkarten verkauft und Auskünfte erteilt. Das funktionierte sehr gut bis zur Zerschlagung in viele Geschäftsbereiche. DB Netz war für den Verkauf nicht mehr zuständig, dieser fällt jetzt in den Bereich Station & Service. Da sich jede Konzerntochter die

Leistungen gegenseitig aufrechnet, wurde diese seit hundert Jahren bewährte Serviceleistung zu Ungunsten des Kunden einfach eingesparrt.

Eine kleine Hoffnung hatte das Bahnpersonal in die Politiker der grünen Partei gesetzt. Ende der neunziger Jahre an die Regierungsmacht gekommen, hätten sie ihre jahrelang in der Opposition beteuerten umweltfreundlichen Verkehrskonzepte - pro Bahn - endlich wahr machen können. Doch sie waren nach Machtantritt die größten Verräter ihrer jahrelang gepredigten Ideale und erwiesen sich, wie viele andere ihrer Politikerkollegen, als Birkenstocksandalen und Jutesäcke tragende Schaumschläger, die die jährlichen Streichung von Investitionsmitteln für die Bahn mittrugen. In punkto Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel passierte überhaupt nichts. Sie ließen dem Niedergang der Bahn freien Lauf, kümmerten sich lieber um Dosenpfand – das nebenbei noch 6000 Arbeitsplätze vernichtete – um das Liebesleben der Feldhamster, die Verschandelung der Landschaft mit Windkraftwerken, und um die Schließung von Atomkraftwerken. Der trotzdem im Lande benötigte Strom wird jetzt teuer von Atomkraftwerken aus den Nachbarländern eingekauft. Otto Normalverbraucher bezahlt's mit deftigen Preiserhöhungen.

Grüne Phantasten übten sich in der Verhinderung der Streckenelektrifizierung von Bahnstrecken in Schleswig – Holstein. Umweltfreundlicher, als mit Elektroloks, kann man keinen Zugverkehr bewältigen. Auf Grund der gerichtlichen Klagen der Ökos fuhr weiterhin noch einige Jahre Diesellokomotiven auf diesen Strecken. Die Kosten, für die in diesem Zusammenhang sinnlos geführten Gerichtsprozesse, trug wie immer der Steuerzahler. Die Eisenbahn war über 100 Jahre das sicherste Verkehrsmittel der Welt. Auch das ist seit der Bahnprivatisierung anders geworden. Die schweren Unfälle von Brühl – jeder wird sich noch an die Fotos der im Wohnhaus parkenden Lok erinnern – oder das ICE - Unglück in Eschede waren hausgemacht. Selbst wenn von Seiten der Bahn AG immer wieder versucht wird, diese und andere Unfälle dem beteiligten Personal in die Schuhe zu schieben, sind die Ursachen ganz andere. Die Vorbedingungen, das solche Ereignisse überhaupt passieren können, haben die Verantwortlichen des Bahnvorstandes in ihrer Sparwut selber beschlossen. Über die schleichende Aufweichung der Vorschriften und Sicherheitsbestimmungen ist hier schon geschrieben worden. Doch die Ursachen sind weitaus vielfältiger. Das fängt bei der Ausbildung z.B. eines Lokführers an. Ein technischer Beruf war bei der Reichsbahn wie bei der Bundesbahn Voraussetzung, um überhaupt für eine Lokführerausbildung in Frage zu kommen. Danach schloss sich der von mir schon geschilderte Werdegang an. Viel Wert wurde dabei auf eine hundertprozentige Sicherheit im Vorschriftenwerk gelegt, die auch regelmäßig überprüft wurde, aber noch wichtiger war das Sammeln von durch nichts zu ersetzenden praktischen Erfahrungen, unter der Anleitung von gestandenen Ausbildungslokführern. Das kostet natürlich Zeit und Geld. Darum wurde die theoretische und insbesondere die praktische Ausbildung seit der Bahnprivatisierung massiv eingeschränkt. Der Unfall in Brühl war eine Folge dieser Unternehmenspolitik und der beteiligte Lokführer eigentlich ein Opfer. Bei mehr Berufserfahrung hätte er diese Katastrophe verhindern können, deren Grundstein allerdings durch andere gelegt wurde. Denn Ursache war eigentlich die mangelhaft ausgeschilderte Baustelle, die er befuhr, sowie die ihm dazu in die Hand gegebenen fehlerhaften Betriebsunterlagen (LA - Zusammenfassung der Langsamfahrstellen und sonstigen Abweichungen im regulären Betriebsablauf – vierzehntägig herausgegeben). Außerdem fehlte dem Kollegen die Streckenkenntnis, sowie eine solide Ausbildung, wie aus dem Unfallbericht des Eisenbahnbundesamtes hervorging. Streckenkenntnis musste jeder Lokführer bis vor einigen Jahren durch Mitfahrt bei einem streckenkundigen Lokführer erwerben, bevor er überhaupt eine bestimmte Bahnstrecke befahren durfte. Drei Mal bei Tag und drei Mal bei Nacht und das in jede Richtung. Mittlerweile ist auch dieser Fakt verwässert, laut Konzernrichtlinie dürfen Lokführer sogar ohne Streckenkenntnis, bis zu Hundert km/h (!) schnell, mit Diesellokomotiven eine unbekannte Bahnstrecke in Ausnahme- und Störungsfällen befahren. Und davon wird regelmäßig Gebrauch gemacht, egal ob Bahn AG oder Privatbahn. Was ein Störungs - oder Ausnahmefall ist, die Definition fehlt in der Konzernrichtlinie leider völlig. Leser, es kann verdammt brenzlich werden, wenn der Lokführer den Weg nicht kennt! Das Gerichtsverfahren gegen den Lokführer und die für die Baustellenabsicherung verantwortlichen Kollegen verlief im Sande. Zu schwer waren die Mängel z.B. in der Lokführerausbildung und dem Vorschriftenwerk der DB-AG, sowie bei der Erstellung der Bau und Betriebsanweisung, die das Eisenbahnbundesamt (EBA) der Bahn bescheinigte. So waren Ausbildungsunterlagen des Lokführers in wundersamer Weise verschwunden und nicht wieder auffindbar. Der Lokführer selbst, war 2 Mal durch wichtige betriebliche Prüfungen gefallen und durfte trotzdem seinen Dienst weiter ausüben. (Vor der Privatisierung wäre das aus Sicherheitsgründen sein berufliches Ende gewesen) Eine technische Absicherung der Baustelle, durch bei Geschwindigkeitsüberschreitung eine Notbremsung auslösende

Gleismagneten, erfolgte nicht. Schriftliche Handlungsanweisungen waren fehlerhaft. Wer jetzt denkt, Gleismagneten wären eine teure Sache, der irrt. Diese Sicherung ist sehr einfach aufgebaut und benötigt nicht einmal einen elektrischen Anschluss.

Einfach den erforderlichen Abstand zum Gefahrenpunkt ausmessen und entsprechend den Magneten an der Schiene befestigen. Bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von bereits Zwei km/h über der zulässigen Geschwindigkeit von Vierzig km/h wäre der Zug automatisch zum Halten gekommen. Der Einbau dauert maximal eine Stunde und kostet fast nichts. Hätte aber diesen Unfall hundertprozentig verhindern können!

Kommentar des Bahnchefs H.Mehdorn zur Kontrollbehörde EBA: „Beim EBA handelt es sich um Eisenbahner bei denen vergessen wurde, sie zu privatisieren!“ Menschenverachtender kann sich kein Unternehmenschef enttarnen. Doch auch die Politik bekommt hier noch ihr Fett weg. Dem Eisenbahnbundesamt, das die Sicherheit auf allen Schienenwegen und bei allen Eisenbahnbetrieben überwachen soll, werden Jahr für Jahr vom Staat die finanziellen Mittel gekürzt und die Planstellen gestrichen. Pikant war auch der Umgang mit dem Untersuchungsbericht des EBA. Eine öffentliche wie parlamentarische Debatte zum Untersuchungsbericht fand nicht statt, weil offensichtlich von verantwortlichen Politikern gemauert wurde. Ebenso wurde dieser Bericht der Öffentlichkeit nicht freigegeben. Fragt sich jeder Leser, warum wohl? Versäumnisse des Verkehrsministeriums im Umgang mit dem EBA sprich Mittelkürzung? Vertuschung der Sicherheitsdefizite, die die Bahn seit der Privatisierung hat und die aus dem Kostendruck der Privatisierung resultieren? Stichwort – Börsenfähigkeit um jeden Preis! Schon gar nicht zugeben wollen, das die Bahnprivatisierung ein Fehler war? Wer mag kann, folgenden Bericht des verkehrspolitischen Sprechers der PDS Winfried Wolf nachfolgend lesen, den ich hier zitiere. Übrigens die einzige, im Bundestag vertretene Partei, die sich mit der Thematik näher befasste.

„Der offizielle Unfallbericht des Eisenbahnbundesamtes (EBA) zum schweren Eisenbahnunglück von Brühl vom 6.2.2000 liegt seit dem 20.April 2000 vor. Doch die parlamentarische und öffentliche Debatte findet nicht statt- weil „gemauert“ wird. Dabei enthält der Bericht drei entscheidende Botschaften: 1. Der Lokführer hat nicht, wie ursprünglich von Bahnchef Mehdorn behauptet, die Alleinschuld. 2. Die Begleitumstände des Unglücks lassen den Schluss zu, dass bisher gültige Sicherheitsstandards bei der Bahn ernsthaft in Frage stehen. 3. Das EBA als offizielle Sicherheitsbehörde ist mit seiner personellen Ausstattung nicht in der Lage, die Sicherheit im Schienenverkehr ausreichend zu kontrollieren. In der Nacht vom 5. auf den 6. Februar 2000 fuhr der D-Zug 203 mit 201 Fahrgästen fahrplanmäßig von Amsterdam nach Basel. Nach dem Halt in Köln Hauptbahnhof wurde der Zug wenige Kilometer vor Bonn im Güterbahnhof Brühl wegen Bauarbeiten auf dem Richtungsgleis über eine Weiche auf das Gegengleis umgeleitet. Er durchfuhr die Weiche und den Baustellenbereich mit dem vorgeschriebenen Tempo von 40 km/h. Kurz danach, auf dem Gegengleis, beschleunigte der Lokführer auf Tempo 120 km/h, obgleich weiter eine Geschwindigkeit von 40 km/h galt. Im Personenbahnhof Brühl sollte der Zug über eine weitere Weiche auf das östlichere Gleis 3 das Überholgleis des Bahnhofs Brühl) umgeleitet werden. Der Grund dafür war, dass nur über Gleis 3 eine signaltechnisch gesicherte Ausfahrt möglich war. Doch für die neuerliche Weichen - Umleitung wies der D203 mit 122 km/h eine viel zu hohe Geschwindigkeit auf, technisch möglich wäre Tempo 66 km/h gewesen. Der Zug entgleiste, die Lok und mehrere Wagen stürzten die Böschung hinunter, wobei die Lok gegen ein Wohnhaus prallte. Zwei Sitzwagen stellten sich quer und prallten gegen die Überdachung der Bahnsteige 2 und 3. Neun Reisende wurden getötet, 148- zum Teil schwer - verletzt. Der insgesamt entstandene Sachschaden wird auf 50 Millionen Mark geschätzt. Der immaterielle Schaden, der der DB AG entstand, ist nicht absehbar. Tatsache allerdings ist, das sich nur eineinhalb Jahre nach der Katastrophe von Eschede ein weiteres spektakuläres Eisenbahnunglück ereignete, bei dem die Zahl der Getöteten nur durch glückliche Umstände relativ beschränkt blieb.

Untersuchungsbericht des Eisenbahnbundesamtes

Das EBA hat als die Behörde, die seit der Bahnreform 1994 für die Sicherheit im Eisenbahnverkehr zuständig ist, wenige Stunden nach dem Unglück die Untersuchungen am Unglücksort begonnen. Nach umfangreichen Gesprächen und Vernehmungen mit Beteiligten, welche die Staatsanwaltschaft Köln zusammen mit dem EBA durchführte, erstellte die Behörde bis April 2000 den offiziellen Untersuchungsbericht. Dieser wurde mit der beauftragten Staatsanwaltschaft und mit dem Vorstand der DB AG abgestimmt und schließlich am 20.April in seine entgültige Fassung gebracht. Im Bundestagsausschuss für Verkehr ,Bau - und

Wohnungswesen hatte es eine erste Diskussion zu dem Unglück am 16. Februar bei Anwesenheit von Bahnchef Hartmut Mehdorn und dem Vertreter des EBA Hans - Heinrich Grauf gegeben. Diese Erörterung erfolgte gemäss einer seit langer Zeit praktizierten Tradition, wonach der zuständige Fachausschuss des Bundestages sich mit bedeutenden Verkehrsunfällen befasst, insbesondere mit der Zielsetzung, daraus Folgerungen für eine verbesserte Verkehrssicherheit zu ziehen.

In der fraglichen Ausschussdebatte zum Brühler Unglück traten erhebliche Konflikte zwischen Mehdorn und dem EBA - Vertreter zu Tage. In dieser Sitzung hatte der EBA - Vertreter die unzureichende Ausbildung des Lokführers hervorgehoben; Mehdorn wiederum hatte sich vor dem Ausschuss vom EBA „die Einmischung in ein laufendes Verfahren“ verboten, was von einer großen Anzahl von Ausschussmitgliedern aus unterschiedlichen Fraktionen gerügt worden war. Alle Parteien und der Ausschussvorsitzende Eduard Oswald waren sich nach dieser Erörterung einig, eine abschließende Diskussion über das Eisenbahnunglück dann führen zu wollen, wenn der offizielle Untersuchungsbericht vorliegen würde. Als der Bericht zwei Monate später erstellt war, kam es jedoch zu unterschiedlichen Auffassungen über die Frage, inwieweit dieser Bericht allen Mitgliedern des Verkehrsausschusses zugänglich gemacht werden könnte. Unter anderem wurde eingewandt, der Bericht enthielte „personenbezogene Daten“, die einer Weitergabe an alle Ausschussmitglieder im Wege stünden. Am 11. Juli 2000 teilte der mit der Untersuchung beauftragte Staatsanwalt Krautkremer von der Staatsanwaltschaft Köln gegenüber Hans-Heinrich Grauf vom EBA mit: „Gegen eine Weiterleitung Ihres Untersuchungsberichtes an die Mitglieder des Bundestages bestehen keine Bedenken!“ Dennoch kam es nicht zu einer solchen Weiterleitung an die Ausschussmitglieder. Stattdessen wurde das EBA beauftragt, eine „Kurzfassung“ des Berichtes zu erstellen. Selbige wurde nach der parlamentarischen Sommerpause vorgelegt und den in diesem Ausschuss vertretenen Bundestagsabgeordneten zugestellt. Das Bundesministerium für Verkehr teilte mit Schreiben vom 30.9.2000 an den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses, Eduard Oswald, mit, „das dass EBA.... eine inhaltliche Zusammenfassung seines Untersuchungsberichtes zur Entgleisung des D203 im Bahnhof Brühl vorgelegt habe, die keine personenbezogenen Daten oder Informationen enthält. Diesen Bericht lege ich Ihnen für die Mitglieder des Ausschusses wunschgemäß vor.“ Das Schreiben, unterzeichnet vom parlamentarischen Staatssekretär Kurt Bodewig, enthielt auch die Mitteilung, wonach, „ich Sie gleichzeitig darauf aufmerksam mache, dass die Staatsanwaltschaft Köln auf Nachfrage bestätigt hat, sie habe keine Bedenken, den Untersuchungsbericht vom 20. April den Ausschussmitgliedern zur Verfügung zu stellen.“ Die Obleute (Vertreter der vier Bundestagsfraktionen) des Ausschusses entschieden mehrheitlich, den umfassenden Untersuchungsbericht den Ausschussmitgliedern nicht zuzustellen, sondern nur die Zusammenfassung. Allerdings wurde denjenigen Ausschussmitgliedern die es wünschten, ermöglicht, den Bericht in den Räumen des Ausschuss-Sekretariats, wo der Bericht demonstrativ in einem Safe gelagert war, einzusehen. Kopien durften dabei vom Bericht nicht gezogen werden. Von dieser zeitaufwendigen und umständlichen Möglichkeit, die den meisten Ausschussmitgliedern auch nicht bekannt war, machte nach meiner Kenntnis nur ich Gebrauch. Entsprechend unterschiedlich waren die Möglichkeiten, auf der am 27.9.2000 stattfindenden Ausschussdebatte zum Brühler Unglück - bei Anwesenheit des Verfassers des Untersuchungsberichtes - zu diesem Thema zu debattieren. Ganz offensichtlich konnten in der vierseitigen Zusammenfassung des Unfallberichts diejenigen Informationen, die sich in dem 60- seitigen offiziellen Unfallbericht befinden, nur zu einem Bruchteil erhalten sein; eine ernsthafte und verantwortungsbewusste Debatte war auf dieser Grundlage schwer realisierbar.

Es bleibt die Frage: Warum wurde der offizielle Unfallbericht den Ausschussmitgliedern nicht zugestellt? Die Behauptung, dabei sei der Datenschutz tangiert, der Bericht enthalte „personenbezogene Angaben“ erwies sich als unhaltbar: Der offizielle Bericht enthält keine einzige personenbezogene Angabe. Vielmehr erweist sich der Bericht als eine sehr detaillierte, gründliche und auch für Nichtfachleute lehrreiche Untersuchung des fraglichen Unglücks. In ihm befinden sich auch keine Schuldzuweisungen, der Bericht ist in seinen Bewertungen und Beurteilungen ausgesprochen zurückhaltend. Allerdings sind die in dem Bericht festgehaltenen Fakten es wert, erörtert zu werden. Da einem Abgeordneten, der sich bei einem derart öffentlichkeitswirksamen Bahnunfall zu dem Schritt entscheidet, in die Öffentlichkeit zu gehen, leicht unterstellt werden kann, er betreibe Public Relation für seine Person und auf Kosten der Bahn, sei hinzugefügt: Als jemand, der seit 15 Jahren auf ein privates Auto verzichtet und der für seine persönliche Mobilität und für seine dienstlich - politischen Termine fast ausschließlich die öffentlichen Verkehrsmittel nutzt, liegt mir ausschließlich daran, die Schiene zu fördern. Denn Schaden entsteht der Bahn durch die mangelnde Transparenz und

den wenig professionellen Umgang mit Eisenbahnunfällen wie demjenigen in Brühl. Ähnliches lässt sich zum Eschede ICE - Unglück 1998 und zum Eisenbahnunglück in Neustadt bei Stadtallendorf (Hessen) 1997 sagen, zwei Unfälle, zu denen es bis heute keinen offiziellen Unfallbericht gibt.

2. Allgemeine Feststellung

Der Untersuchungsbericht scheint auf den ersten Blick zu einem klaren Ergebnis zu kommen. So heißt es: „Die Entgleisung des D203 ist zweifelsfrei auf Übergeschwindigkeit im abzweigenden Gleisbogen der Weiche 48 zurückzuführen. Hinweise auf andere Ursachen (z.B. Mängel an der Infrastruktur) haben sich nicht ergeben.“ Der Bericht erklärt detailliert, dass der Triebfahrzeugführer bei der Annäherung an das Einfahrsignal A2 des Bahnhof Brühl korrekt auf 38km/h abbremste. Es wird darauf verwiesen, dass „im weiteren Fahrtverlauf auf das Einfahrsignal A2 bis zum Ausfahrsignal N3 kein weiteres Hauptsignal folgte.“ Und das „nach dem Regelwerk der DB Netz AG... die Fahrt durch den Bahnhof Brühl bis zum Ausfahrsignal mit höchstens 40km/h (hätte) fortgesetzt werden dürfen.“ Wie so oft steckt der Teufel im Detail- allerdings nur in den Details des umfangreichen offiziellen Untersuchungsberichtes. Ein erstes Beispiel: Nur in dieser „Langfassung“ finden sich die Angaben dafür, dass der Bahnhof Brühl die „Besonderheit“ von zwei Bahnhofsteilen, dem Brühler Güterbahnhof und dem Brühler Personenbahnhof, aufweist, und dass zwischen den beiden „Bahnhofsteilen“ 2,5 Kilometer Strecke liegen, die überwiegend auf freier Strecke durchfahren werden. Im offiziellen Untersuchungsbericht finden sich noch viele weitere Fakten, die die knappe Beschreibung der Unfallursache zumindest zu relativieren scheinen. In jedem Fall lassen die hier wiedergegebenen Begleitumstände den Schluss zu, dass es keine singuläre Unfallursache gab. Darüber hinaus finden sich in dem Bericht viele beunruhigende Details, die einen problematischen Zustand der allgemeinen Sicherheitsstandards bei der Deutschen Bahn AG dokumentieren.

3. Ausbildung

Eine Korrektur scheint der EBA - Bericht in Sachen Ausbildung des Triebfahrzeugführers vorgenommen zu haben. In Abweichung von Aussagen, die in der zitierten ersten Debatte im Verkehrsausschuss getroffen wurden, heißt es nun im EBA - Bericht, die Ausbildung des Lokführers sei „ausreichend“ gewesen. Er habe die Befähigung als Lokführer bei der privaten Kölner Hafen- und Güterbahn erworben und nach der Übernahme bei der DB AG im August 1999 sich ausreichende zusätzliche Kenntnisse aneignen können, um im Personenfernverkehr eingesetzt zu werden. Formal dürfte dies zutreffen. Der Widerspruch mit der diesbezüglichen EBA - Position in der ersten Debatte im Verkehrsausschuss ist allerdings offensichtlich- er wurde von einer Reihe der Ausschussmitglieder moniert. Immerhin hatte in dieser ersten Debatte der EBA - Vertreter nicht nur bezweifelt, dass die Qualifikation des Lokführers ausreichend war. Er hatte viel mehr - ähnlich wie verschiedene mit dem Unglück befasste Journalisten- darauf verwiesen, dass der Lokführer Anfang der neunziger Jahre zwei Mal bei der Prüfung zum Lokführer bei der Deutschen Bundesbahn durchgefallen, dass sein Einsatz in dem erwähnten privaten Unternehmen nicht mit demjenigen im Fernverkehr der DB AG vergleichbar war und dass die Bahn im August 1999, als sich der fragliche Lokführer erneut bewarb, diesem keine Prüfung abverlangt hatte. Man sollte sich diesem Aspekt mit der Frage nähern: Würde die Lufthansa einen Piloten ohne Prüfung einstellen, der neun Jahre zuvor zwei Mal die Lufthansa - Prüfung zum Piloten „schmiss“ und zwischenzeitlich bei einer Cargo - Luftfahrtgesellschaft im regionalen Luftverkehr tätig war? Darüber hinaus, so wurde in dieser ersten Brühl- Debatte im Verkehrsausschuss publik, hatte im Sommer 1999 das bei der DB AG für Personalpolitik verantwortliche Vorstandsmitglied Föhr dem EBA mitgeteilt, die DB AG wolle verschiedene, bisher im Rahmen der - ohnehin seit Anfang der neunziger Jahre zeitlich und inhaltlich stark reduzierten Lokführerausbildung - vorgeschriebene Ausbildungskriterien nicht mehr erfüllen. Dazu zählte auch die praktische Übung von „Falschfahrten“- Fahrten auf dem Gegengleis bei Gleiswechsel; exakt die Situation, bei der sich der Unfall in Brühl ereignete. So schmallippig der EBA - Bericht inzwischen bei diesem Thema gehalten ist, auf Seite 52 wird dann dennoch auf Befremdliches verwiesen: Bei den Verantwortlichen der Bahn sei „offensichtlich eine Auffrischung der Kenntnisse (des fraglichen Lokführers) für erforderlich gehalten worden“. In der Zeit zwischen 9.8. und 13.8.2000 hätte laut Bahn - Unterlagen eine zusätzliche „Ausbildung im Betriebsdienst in Köln Nippes“ stattgefunden. Doch, „wie eine Überprüfung des EBA ergeben hat, erfolgte anstelle dieser Ausbildung ein Einsatz im Werkstattbereich“. Darauf, dass das Fahrverhalten des Lokführers mit dem korrekten Abbremsen am Beginn der Baustelle und mit dem verfrühten Beschleunigen beim Wechsel auf das Gegengleis auf eine unzureichende Ausbildung plus eine unzureichende Streckenkunde, plus eine nicht absolvierte Ausbildung für solche „Falschfahrten“ zurückzuführen sein könnte, deutet eine andere Stelle im EBA - Bericht. Auf

Seite 49 heißt es; „Der weitere Fahrtverlauf (nach dem korrekten Abbremsen auf 38km/h), nämlich eine Beschleunigung, nachdem der Zug die Weiche 1 vollständig geräumt hatte, etwa 300 m hinter dem Einfahrsignal des Bhf. Brühl Gbf, entspricht der Fahrweise, die bei der Anwendung der Weichenbereichsregel bei Ausfahrt aus einem Bahnhof zulässig gewesen wäre.“ Dies führt zurück zur bereits beschriebenen Besonderheit des Bahnhofs Brühl, die von dem ehemaligen Bundesbahndirektor Eberhard Happe im Zusammenhang mit dem Brühler Unglück als „Lokführerfalle“ bezeichnet worden war.

4. Verwechslungen, fehlende Abstimmungen.

Zwei Dokumente sind für die Durchführung von Gleisbauarbeiten und für den laufenden Bahnbetrieb unter den Bedingungen solcher Bauarbeiten entscheidend: Die „Bau - und Betriebsanleitung Betra“ und das „Verzeichnis der Langsamfahrstellen“, die „La“, wobei die Betra - Dokumente Grundlagen der „La“ sind.

Ernüchternd stellt dazu der offizielle Unfallbericht (Seite 26) fest. „Angesichts der Sicherheitsrelevanz fällt auf, dass die Betra zahlreiche sinnentstellte Fehler enthält“, die auch dann als bedenklich zu bezeichnen seien, wenn sie nicht mit dem Unglück in Verbindung stünden. Darüber hinaus heißt es dort (Seite 32); „Die Betra wurde weder rechtzeitig aufgestellt, noch fristgerecht verteilt.“ Nicht anders im Fall des zweiten, für die Sicherheit des Schienenverkehrs entscheidenden Dokuments, der La. In diesem alle vierzehn Tage neu erstellten Heft seien ausgerechnet die Bezeichnungen „Gbf“ und „Pbf“ vertauscht worden (Seite 21 und 26, dass heißt, die für die Besonderheit des Bhf. Brühl entscheidenden Charakteristika waren umgekehrt dargestellt - statt des als ersten passierten Brühler Güterbahnhofs stand dort „Pbf“. Und umgekehrt. Die bereits skizzierte Besonderheit des Brühler Bahnhofs und der daraus resultierenden Problematik - Fahrt auf freier Strecke, obgleich es formell eine „Bahnhofsdurchfahrt“ war und damit nach dem Regelwerk galt, die Geschwindigkeit von 40 km/h einzuhalten- fließt in den Bericht wie folgt ein: „Über die gesamte Distanz zwischen Brühler Güterbahnhof und Brühler Personenbahnhof habe es keine Aktualisierung der aus dem Ersatzsignal abzuleitenden Geschwindigkeitsinformation 40 km/h gegeben. Eine solche Aktualisierung aber wäre möglicherweise hilfreich gewesen. Diese hätte den Lokführer, der in diesem Streckenabschnitt beschleunigte, „stutzig“ gemacht (Seite 15 und Seite 19). Es kommt noch schlimmer. In der La, die von einem Sprecher der DB AG nach dem Unglück immerhin als „die Bibel der Lokführer“ bezeichnet wurde, stand für das Gegengleis, das der Zug befuhr, ein Eintrag, der Tempo 120 km/h als zulässig angab - anstatt Tempo 40 km/h. Auf Seite 24 des EBA - Berichts heißt es: „In Fahrtrichtung Köln - Koblenz enthält die La eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h für das durchgehende Hauptgleis der Gegenrichtung, Gleis 2 - also das Gleis, auf dem der Lokführer auf exakt dieses Tempo 120 beschleunigte. Lapidar heißt es dazu im EBA - Bericht: „Es gab nicht den notwendigen Abgleich der getroffenen Anordnungen.... Dazu zählt der offenkundige Widerspruch zwischen dem Betra- Antrag, den Anweisungen im Abschnitt 3.1. (Fahrt auf Ersatzsignal nach Gleis 2 - 40 km/h) und den Angaben für die La im Abschnitt 7 (Fahrt im durchgehenden Hauptgleis der Gegenrichtung (Gleis 2) 120 km/h.“

„Kein Abgleich“ soll heißen, es gab in den zwei entscheidenden Dokumenten für ein und dasselbe Gleis die zwei widersprüchlichen Informationen „Maximalgeschwindigkeit Tempo 40 (Betra) und Tempo 120 km/h (La). Dem Lokführer lag nur die La mit der falschen Angabe-Maximalgeschwindigkeit 120 km/h vor. Die Betra ist allerdings „übergelagert“ und die in der Betra festgestellte Geschwindigkeit von 40 km/h, die am Beginn der Baustelle auch signalisiert war, wäre - auch ohne Wiederholung - einzuhalten gewesen.

5. Technische Absicherung.

Der EBA- Untersuchungsbericht hält fest, dass der nicht allzu aufwendige Einbau einer technischen Sicherung möglich gewesen wäre, mit der eine „Übergeschwindigkeit“ nicht möglich gewesen wäre und damit das Unglück nicht stattgefunden hätte. Dort heißt es auf S.35 „Ein Einbau möglicher, im Regelwerk jedoch nicht zwingend vorgeschriebener technischer Sicherheitseinrichtungen im Gleisbereich, die gefährdende Geschwindigkeitsübertretungen ausgeschlossen hätten, erfolgte nicht. „Technisch sei die Lok entsprechend ausgerüstet gewesen.“ Das Triebfahrzeug 101 092-5 ist sowohl mit einer linienförmigen Zugbeeinflussungseinrichtung (LZB) als auch mit der punktförmigen Zugbeeinflussungseinrichtung (PZB) ausgestattet. (S.42) In der Ausschussdebatte erklärte der EBA- Vertreter, dass auch die Kosten für eine solche Sicherungsmaßnahme - das Anbringen entsprechender Magneten auf dem Gegengleis, mit denen bei überhöhter Geschwindigkeit eine Zwangsabbremmung erfolgt wäre (Induktive Zugbeeinflussung) - sich gemessen an den gesamten Kosten der Baumaßnahme (Austausch der Weiche) in einem mehr als akzeptablen Rahmen bewegt hätte.

6.Vernichtende Kritik an Sicherheitsphilosophie.

Ausgesprochen versteckt finden sich im EBA- Bericht zwei Vermerke, die die Alarmglocken schrillen lassen müssten. So heißt es lapidar auf Seite 19: „Möglicherweise sei Betra 80115- die für die fragliche Baumaßnahme entscheidende Bau- und Betriebsanleitung- nicht entsprechend der Verpflichtung, den Betrieb sicher zu führen, erstellt worden. Und auf Seite 35 wird nochmals deutlicher festgestellt: „Bei der Planung der Bauarbeiten blieb aus Sicht des EBA unberücksichtigt, das die Signalanlagen des Bf. Brühl für 69 Zugfahrten ohne Hauptsignal in Richtung Köln- Koblenz nicht ausgelegt war.“ Dort kämen „Fahrten auf Ersatzsignal allenfalls für einzelne Zugfahrten bei unvorhergesehenen Störungen in Betracht.“ Das allerdings heißt im Klartext: In Brühl wurde aus Sicht des EBA zwar nach dem Regelwerk korrekt verfahren. Doch dieses Regelwerk wird zumindest für eine Baustelle des Charakters, wie in Brühl gegeben, der allgemeinen gesetzlichen Verpflichtung, den „Betrieb sicher zu führen“, nicht gerecht. Wer den Untersuchungsbericht im Detail studiert, müsste unter Unfallursache Folgendes vermerken: Vordergründige Ursache war überhöhte Geschwindigkeit. Doch bereits die Begleitumstände des Unfalls (Bf. Brühl= Lokführerfalle, keine Aktualisierung des Geschwindigkeitslimits; explizit falsche Angabe in der La) relativieren die persönliche Verantwortung des Lokführers.

Darüber hinaus entspricht das Regelwerk der Bahn zumindest in dreierlei Hinsicht nicht der gesetzlichen Anforderung nach Führung eines sicheren Betriebes:

1. Sind die Kriterien für die Ausbildung von Lokführern und deren Einstellung zu überprüfen und wieder anzuheben bzw. zu verbessern.
2. Ist eine Betriebsführung „auf Ersatzsignal“ für einen derart dichten Betrieb, wie er auf der fraglichen Strecke stattfindet, nicht zu verantworten.
3. Müsste bei einer Baustelle wie der in Brühl gegebenen, in jedem Fall die technisch mögliche Absicherung gegen ein Überschreiten der Maximalgeschwindigkeit erfolgen.

Darüber hinaus drängen sich Schlussfolgerungen auf, die allgemeiner Natur sind.

Eine erste betrifft den Umgang mit Unfällen wie demjenigen in Brühl. Zu fragen ist: Warum findet die Debatte über einen Unfallbericht, wie den vorliegenden zu Brühl nicht öffentlich statt? Warum wird es dem EBA nicht ermöglicht, als die entscheidende sachverständige Behörde, von vornherein öffentlich Rede und Antwort zu stehen? Damit wäre erheblich zur Versachlichung, Transparenz und damit letzten Endes zur Verbesserung der Sicherheit beigetragen worden. Man vergleiche die Geheimniskrämerei bei diesem Unfall und bei der Eschede ICE - Katastrophe mit der professionellen Aufarbeitung der Concorde - Katastrophe im Juli 2000, wo die fachlich kompetenten britischen und französischen Gremien regelmäßig informierten und binnen weniger Wochen ein vorläufiger Untersuchungsbericht vorlag, der zu entscheidenden Konsequenzen führte.

Eine zweite Schlussfolgerung betrifft die Personalknappheit bei der Bahn auch im sicherheitsrelevanten Bereich. Die unzureichende Ausbildung des Lokführers und die Unzahl sinnentstellter und immens gefährlicher Fehler in Betra und La haben auch mit dem unverantwortlichen Abbau von Personal bei der Bahn und mit dem Aufbau von Stress in allen Sektoren (das Top - Management möglicherweise ausgenommen) zu tun. Beispielsweise müssen die Sachbearbeiter, die die Betras erstellen, pro Tag 5 bis 6 solcher Bau - und Betriebsanweisungen fertigen. Es liegt hier einfach nahe, dass diese Dokumente oftmals nicht ausreichend auf die individuelle Baustelle zugeschnitten, bzw. nicht mit der La abgestimmt werden.

Drittens wäre zu debattieren, ob das EBA personell überhaupt in der Lage ist, wenigstens durch ausreichend viele Stichproben zur Sicherheit im Bahnbetrieb beizutragen. Die – negative- Antwort dazu wurde mit einer Antwort der Bundesregierung auf meine entsprechende Frage im Zusammenhang mit dem vorausgegangenen Unfall bei Stadallendorf gegeben. Damals antwortete das Bundesverkehrsministerium: „Bezogen auf einen 24 - stündigen Eisenbahnbetrieb und nach Abzug der Ausfallzeiten.... steht je Bundesland rechnerisch etwa 1 EBA - Mitarbeiter rund um die Uhr für Stichprobenkontrollen (41700 Streckenkilometer, 12900 Betriebsstellen, 35000 Züge je Tag) zur Verfügung.“ (Bundesdrucksache/138688) Seither wurden beim EBA weitere Stellen abgebaut, wenn auch nicht hinsichtlich der Stichproben im Außeneinsatz. Darüber hinaus steht diese Behörde, die gerade für die Sicherheit einer Bahn auf Privatisierungskurs immens wichtig ist, unter massiven Druck des Bundesverkehrsministeriums und des Top- Managements der Deutschen Bahn selbst. Auf einer vorausgegangenen Sitzung des Verkehrsausschusses des Bundestages am 26.1.2000 äußerte der damals neue Bahnchef Mehdorn auf Fragen von Ausschussmitgliedern zum EBA:

„Hier handele es sich um ein paar Eisenbahner, bei denen vergessen wurde, sie zu privatisieren!“

Selber konnte ich das Ignorieren von Sicherheitsbestimmungen bei DB Regio erleben. Wenn man einem Leser das nun folgende als Peanuts erscheint, sei gesagt, dass die Nichtbeachtung von Kleinigkeiten im Eisenbahnverkehr schlimme Folgen haben kann. Bevor ein Lokführer seine Fahrt antritt, ist er verpflichtet das Auftragsbuch (früher Befehlsbuch genannt) einzusehen. Dafür sind in seiner Dienstschrift auch entsprechende bezahlte Arbeitszeitminuten einzuplanen, in der Regel ein bis drei Minuten. Diese Einsichtnahme ist unerlässlich, da dort kurzfristige Änderungen zur Betriebssicherheit oder dem Betriebsablauf auf Streckenabschnitten oder am Zuge aufgeführt werden. Der Stellvertreter unserer genialen Niederlassungsleiterin, hatte zwecks Einsparung dieser Minuten, folgende Idee. Für die Einsatzstelle Bergen wurde die Einsparung des Auftragsbuches festgelegt und so die dazugehörigen Arbeitszeitminuten gestrichen. Jeder dort arbeitende Lokführer hatte dadurch über Veränderungen, wie zum Beispiel kurzfristig eingerichtete Langsamfahrabschnitte, keinen Überblick mehr und fuhr somit zirka vier Wochen ins Blaue hinein. Ein klarer Verstoß gegen geltende Vorschriften! Wie so oft, wurden die Proteste der betroffenen Lokführer ignoriert, erst der massiven Intervention eines, kurz vor dem vorzeitigen Ruhestand stehenden, Betriebskontrolleurs und Ausbildungslokführers war es zu verdanken, dass diese Regelung zurückgenommen wurde.

Ein Unfall wie Eschede wäre ebenfalls vermeidbar gewesen, wenn die Räder der ICE Züge in kurzen Abständen z.B. alle 24 Stunden einer Ultraschalluntersuchung unterzogen worden wären. Nach Meinung altgedienter Bahningenieure eigentlich ein Pflichtziel bei den gefahrenen Geschwindigkeiten und daraus resultierenden Belastungen. Doch das kostet Geld, die Bahn ist auf Sparkurs und Börsenfähigkeit das einzige Ziel. Schließlich will Vater Staat sein Tafelsilber verkaufen! Was zählen da schon der Tod von über hundert Reisenden und Bahnpersonal! Auch hier wurde, wie auch bei vielen anderen Bahnunfällen, der Untersuchungsbericht des EBA bis heute nicht der Öffentlichkeit zur Einsicht gegeben.

Jämmerlich war auch der Umgang mit den Opfern dieser Katastrophe. 30000 DM Entschädigung pro Todesfall sind Peanuts für ein Menschenleben. Diese Summe zeigt einmal mehr, wie geringschätzig nicht nur die Bahn, sondern auch der Gesetzgeber – der die Zahlung einer so geringen Summe zulässt - das Leben eines Menschen bewerten. Die Opfer und ihre Angehörigen können nur hoffen, dass ihre Klage vor amerikanischen Gerichten Erfolg hat und dann eine angemessene Summe gezahlt wird. Räder ähnlicher Bauart waren auch in bestimmten Doppelstocksteuerwagen für Wendezüge bei DB Regio eingebaut worden. Als erste Reaktion auf den Eschede Unfall, erging damals folgende Konzernanweisung. „Bis auf Widerruf dürfen die Steuerwagen nicht mit Reisenden besetzt sein.“ Die Zugpersonale hatten dafür zu sorgen, dass sich Reisende in diesem Wagen nicht aufhalten. Der Lokführer allerdings durfte sein Leben riskieren, denn zum Fahren des Zuges, war sein Aufenthalt auf dem Führerstand des Steuerwagens zwingend notwendig.

Bei der Deutschen Reichsbahn wurde jede Lokomotive, egal wie viele Kilometer sie in diesem Zeitraum im Einsatz war, alle vier Tage einer sogenannten Triebfahrzeugwartung unterzogen. Bei dieser Wartung wurde das Fahrzeug von erfahrenen Fachkräften gecheckt und auf technische Mängel untersucht. Nur nach dieser Untersuchung, war die Lok wieder für weitere vier Tage einsatzfähig. Das wurde auch entsprechend beim Lokdisponenten, im Bordbuch und in der Werkstatt dokumentiert und die Lokführer waren entsprechend angehalten, auf die Einhaltung dieser Wartungsintervalle zu achten. Nach der Privatisierung wurden die Abstände dieser Wartungsintervalle nach und nach verlängert, um das Personal der Triebfahrzeugwartung einzusparen oder zumindest zu reduzieren. Somit ist eine Früherkennung von Schäden nicht mehr rechtzeitig möglich. Dem Lokführer ist es durch fehlende Einträge auch nicht mehr möglich, im Bordbuch nachzuvollziehen, wann die Lok das letzte Mal bei der Wartung war. Zu Beginn, oder (wegen Ablösung im laufenden Betrieb) innerhalb einer jeden Dienstschrift, war der Lokführer verpflichtet, die Lok einer sogenannten Einsatzfähigkeitsprüfung zu unterziehen und im Bordbuch zu quittieren. Diese Prüfung schloss unter anderem das Fahrwerk der Lok mit ein – z.B. Sichtprüfung der Räder. Zu diesem Zweck war die benötigte Arbeitszeit in die Dienstschrift einzuplanen. Auch dort wurde nach der Privatisierung massiv gespart und eine aus Zeitdruck flüchtige Untersuchung durch den Lokführer, findet nur noch einmal in vierundzwanzig Stunden statt. Erschwerend wirkt dabei, dass der Lokführer im Reiseverkehr die Lok aus Kostengründen meist am Bahnsteig stehend vorfindet, so dass das Fahrwerk, durch die davor liegende Bahnsteigkante, nur noch auf einer Seite einer Besichtigung unterzogen werden kann.

Schäden an Radreifen kommen aber häufiger vor, als vermutet. In meiner Zeit als Lokführer bei der DR konnte ich mehrmals Prämien, für meine Aufmerksamkeit in diesem Bereich, kassieren. Ältere Leser kennen bestimmt noch den Streckenläufer. Ganze Kerle, sonnengebräunt, mit einem großen Schraubenschlüssel bewaffnet, mit Warnweste bekleidet und immer im Trippelschritt wegen des Abstandes der Eisenbahnschwellen. Diese Mitarbeiter der örtlichen Bahnmeistereien gingen täglich ihren Streckenabschnitt ab, um eventuelle Mängel an den Gleisanlagen zu entdecken, Sicherungsmaßnahmen einzuleiten und eventuell gleich zu beseitigen. Auch sie wurden Opfer der Sparwut. Gleisuntersuchungen erfolgen höchstens zwei Mal im Jahr per Oberbaumesswagen und das war es schon. Lösen sich inzwischen mal ein paar Schrauben, oder fängt die Schiene an zu brechen, verlässt die Bahn sich auf den Lokführer, oder im schlimmsten Fall, auf die Versicherung.

Wurde bei der deutschen Reichsbahn gebaut, waren im Baustellenbereich Geschwindigkeiten von 30 oder 50 km/h maximal zulässig. Das geschah zum Schutz der in diesem Bereich beschäftigten Gleisbauarbeiter. Denn im Arbeitsrausch unter dem Zeitdruck der Sperrpausen stehend, vergisst der eine oder andere doch einmal, das im Nachbargleis Züge fahren. Oder Arbeitsgeräte bleiben versehendlich im befahrenen Gleis liegen. Der Lokführer hatte dann noch die Möglichkeit, Schlimmeres mit Warnsignalen oder Gefahrenbremsung zu vermeiden. Natürlich führten die niederen Geschwindigkeiten zu kurzzeitigen Verspätungen, die sich aber auf dem gesamten Fahrweg des Zuges ausglich.

Ist ein vermiedener schwerer Unfall, oder die verhinderte, eventuelle Auslöschung eines Menschenlebens, das nicht wert??? Nach der Bahnprivatisierung war es damit vorbei. Sofern nicht aus technischen Gründen eine niedere Geschwindigkeit erforderlich ist, wird im Nachbargleis die höchstmögliche Geschwindigkeit gefahren und somit das Leben der dort Arbeitenden voll riskiert! Sie sind ja belehrt worden (ein Mal jährlich reicht da heutzutage völlig aus) und damit hat sich's. Wer trotzdem sein Leben oder die Gesundheit verliert, ist selber Schuld. Notfalls wird die Schuld, den die Baustelle mit einer Fanfare absichernden Sicherungsposten, in die Schuhe geschoben und schon sind alle anderen Verantwortlichen rechtlich aus dem Schneider. Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit– (Grundgesetz Artikel 2) aber nicht bei der DB AG, wenn Sicherheit Geld kostet.

Hier noch ein konkretes Beispiel, was mangelnde bzw. zu wenige Arbeitsschutzunterweisungen für Auswirkungen haben können. Auf elektrifizierten Streckenabschnitten steht die Fahrleitung unter Hochspannung von 16000 bis 18000 Volt. Auch technisch nicht bewanderten Lesern ist klar, das man sich von spannungsführenden Teilen besser fern hält, damit ein Rösten durch Stromschlag ausgeschlossen ist! Auch sollte es jeder unterlassen, nach langer Kneipentour, im Alkoholrausch aus Jux von einer Eisenbahnbrücke zu pieseln. Auch diese Abwässer leiten – selbst wenn die Düse nur tröpfelt den Strom ausgezeichnet. Ein Mindestabstand von 1,50 Metern ist auf jeden Fall Vorschrift und zur eigenen Sicherheit angebracht. Das wurde bei der noch staatlichen Bahn in Ost und West, jedem in diesen Bereich tätigen Eisenbahner, mehrmals jährlich per Arbeitsschutzbelehrung in Erinnerung gerufen und mit der Auswertung von immer wieder in diesem Bereich vorkommenden Unglücksfällen untermauert. Nicht unterwiesenen Personen war es untersagt, in diesen Bereichen zu arbeiten. Es ergab sich, das eine historische Dampflokomotive, die jahrelang zu Ausstellungszwecken in Stralsund stationiert war, im Jahre 1999 an einen privaten Eisenbahnfanclub verkauft werden sollte. Zu diesem Zweck sollte sie nach Ulm überführt werden. Mit einer Plane abgedeckt, stand sie bereits auf einem Gleis, das mit einer Fahrleitung überspannt war. Auf Anweisung unseres genialen stellvertretenden Niederlassungsleiters sollte die Plane sofort entfernt werden. Ein in der Instandhaltung beschäftigter Schweißer, der sonst arbeitsbedingt seine Schweißerbude nie verlässt, kletterte auf die Lok, um die Plane herunter zu ziehen. Dicht genug an die Fahrleitung gekommen, verstarb er tragischerweise sofort durch einen Überschlag. Woher sollte er es auch besser wissen können, in seinem normalen Arbeitsbereich hängt keine Fahrleitung und eine mittlerweile nur alle 2 Jahre erfolgende Belehrung über das Verhalten unter Fahrleitungen, gerät schnell in Vergessenheit. Rein rechtlich selber Schuld, war eine Nachruf in der Lokalpresse das Einzige, was die Bahn für ihn übrig hatte. Das auch die gegebene Anweisung des stellvertretenden Niederlassungsleiters nicht korrekt war, (Richtig wäre gewesen, die Lok auf ein Gleis ohne Fahrleitung zu rangieren und dort die Plane zu entfernen!) fiel bei den Ermittlungen völlig unter den Tisch. Alle Beteiligten trauten sich auch nicht, der gegebenen Anweisung zu widersprechen, dank laufendem Personalabbau hielt jeder, vor Angst um seinen Arbeitsplatz, lieber seinen Mund. Ein Verhalten, das bei fast allen noch verbliebenen Bahnbeschäftigten dank 290000 vernichteter Arbeitsplätze gang und gebe ist.

Arbeitsschutzbelehrungen und Dienstunterricht sind bezahlte Arbeitszeit. Und das ist auch richtig so! Allerdings Arbeitszeit, in der die zu unterweisenden Mitarbeiter keine abrechenbare Leistung bringen.

Somit ist sie ein Dorn im Auge jedes Kostenkillers. Bei der DR war ein monatlicher zweistündiger Dienstunterricht mit anschließender Arbeitsschutzbelehrung für Eisenbahner im Betriebsdienst Pflicht. Der Unterricht wurde von örtlichen Führungskräften mit ständiger Praxiserfahrung (Fahrmeister / Ausbildungslokführern, Abteilungsleiter) durchgeführt. So war jeder Kollege auf dem neuesten Stand, und was viel wichtiger war, eventuelles Fehlverhalten und betriebliche Mängel wurden sofort besprochen, Störungen ausgewertet, Handlungsanweisungen trainiert. Jeder Lokführer hatte einen konkreten Ansprechpartner, egal ob zu technischen oder betrieblichen Ungereimtheiten.

Kurzfristige Reaktionen waren möglich. Dagegen findet Fortbildungsunterricht bei der privatisierten DB AG an 2 Tagen im Jahr statt, mit einmal jährlicher Arbeitsschutzunterweisung. Durchgeführt wird dieser Unterricht von Wanderlehrern, die ein von der Konzernleitung vorgegebenes Thema abhandeln. Auf örtliche, aktuelle Probleme wird nur bedingt, oder gar nicht eingegangen. Gleiches gilt für den Bereich Arbeitsschutzunterweisung, jetzt nur ein Vortrag allgemeiner Themen durch den Wanderlehrer. „Wenn alles schläft und einer spricht – nennt man das Bahnfortbildungsunterricht!“ Dieser Spruch wurde, nicht von ungefähr, vom betroffenen Personal geprägt.

Im Jahr 2004 wurde die neue Fahrdienstvorschrift bei der DB-AG in Kraft gesetzt. Erst in der Mitte des Jahres 2005 wurden Lok - und Zugpersonale des Geschäftsbereiches Fernverkehr zu den Änderungen in dieser Konzernrichtlinie geschult! Nichts gelernt aus den Ereignissen um das Zugunglück in Brühl!

Fazit: Eine Regierung, die in Hörigkeit zur Europäischen Union, mit ihrer oftmals unsinnigen Gesetzgebung, dafür sorgt, das es sogar Vorschriften für die normgerechte Krümmung einer Salatgurke und die Länge eines Kondoms in diesem Land gibt und Falschparker bei nicht bezahltem Strafzettel in Beugehaft schickt, schaut ruhig zu, wie wichtige jahrzehntelang bewährte Sicherheitsstandards bei der Bahn, zu Lasten derer Mitarbeiter und Kunden verwässert, abgeschafft oder ignoriert werden. Und das alles nur, um vom Steuerzahler für sein Gemeinwohl über mehrere Generationen finanziertes Staatsvermögen, bei dem geplanten Börsengang der Bahn, an windige Investoren zu verscherbeln.

Seit der Privatisierung 1994 gibt es bei der Bahn AG einen sogenannten „Kündigungsschutz“. Dieser wurde von den Bahngewerkschaften ausgehandelt. Ein verlogeneres Ding, wie die dazu geschlossenen Tarifverträge, hätte nicht einmal Baron Münchhausen hinbekommen. Die 290000 Beschäftigten, die das Unternehmen verlassen mussten, sind keinesfalls freiwillig in den vorzeitigen Ruhestand, oder die reguläre Altersrente gegangen, denn dazu wäre das Wunder eines vorzeitigen Alterungsprozesses nötig gewesen. Letzteres ist gar nicht so abwegig, denn das Unternehmen plant in seiner Personaldisposition makaberer Weise sogar das vorzeitige Ableben von Eisenbahnern ein! Wenn das nicht zutraf, dann wurde halt nachgeholfen. Ein Großteil der Betroffenen ging in die Arbeitslosigkeit bzw. Vorruhestand, da systematisch aus dem Unternehmen gemobbt.

Auch bei DB Netz (z.B. Stellwerksdienst, Bahnmeistereien) sollte Ende der neunziger Jahre massiv Personal abgebaut werden. So kamen findige Vorgesetzte auf die Idee, Mitarbeiter, die nicht freiwillig das Feld räumen wollten, unter windigen Vorwänden, mit sogenannten arbeitspsychologischen Tests (bei den Betroffenen auch treffend als „Idiotentest“ bezeichnet) nachzuweisen, das sie trotz jahrzehntelanger, tadelsfreier Dienstausbildung, für ihre Arbeitsaufgabe nicht mehr geeignet wären. Menschen, die noch nie in ihrem Leben mit solchen Tests in Berührung kamen, weit über vierzig Lebensjahre ohne anzuecken zurückgelegt hatten, wurden mit dem systematischen Sortieren von Kreisen, Dreiecken und sonstigen Figuren und anderem Unfug konfrontiert, der mit ihrer eigentlichen Arbeitsaufgabe rein gar nichts zu tun hatte. Und fielen dabei durch! Sogenannte „Arbeitspsychologen“ (vom Bahngeschäft keinerlei Ahnung) sprachen ihnen danach die Diensttauglichkeit ab. Sie waren für ihren Arbeitsplatz, von einem Tag auf den Anderen, nicht mehr geeignet. Es blieb den meisten nur der Weg in die Frührente oder in die Arbeitslosigkeit. So erging es unter anderem einem Fahrdienstleiter des Bahnhof Binz, der nach vierzig fehlerfreien Dienstjahren nicht freiwillig in den vorzeitigen Ruhestand gehen wollte.

Ein weiteres beliebtes Mittel war, um das Jahr 2000 herum, der bahnärztliche Dienst, wie ich am eigenen Leib erleben durfte. Lokführer müssen von guter Gesundheit sein, ansonsten sind sie nicht fahrdiensttauglich. Dazu gehören seit Jahrzehnten eine hervorragende Sehkraft - notfalls auch mit Brille - sowie ein gutes Gehör, schnelle Reaktionsfähigkeit sowie ein allgemein guter Gesundheitszustand.

Dieser wurde bei der Reichsbahn alle zwei Jahre überprüft. Klar, das Epileptiker und Sehschwache in diesem Beruf keine Chance haben. Nach der Bahnprivatisierung war aus Kostengründen diese Untersuchung nur noch alle vier Jahre notwendig, ab vierzigstes Lebensjahr alle zwei Jahre – noch ein Fakt zum Thema Sicherheitsmängel. Ab dem Jahr 1999 zwang der bahnärztliche Dienst, auf Anweisung der DB-AG, die zur Untersuchung anstehenden Kollegen zur Blutentnahme. Schön, wenn sich das Unternehmen um den Gesundheitszustand seiner Beschäftigten sorgt – aber der Zweck dieser Blutuntersuchung war ein völlig anderer. Die in Stralsund ansässige Bahnärztin war schon des öfteren durch Inkompetenz aufgefallen, so verwechselte sie in den achziger Jahren eine Magenverstimmung mit einem geplatzten Blinddarm – das Ableben des Betreffenden einige Tage später war die Folge. Hörtests führte sie bei offenem Fenster und dem Straßenlärm einer stark belebten vierspurigen Straße mit Ampelkreuzung durch. Folgerichtig erhielt sie vom Personal den Spitznamen „Frau Doktor Schnelltod“. Ein anderer Kollege musste sich Mitte der neunziger Jahre einer Herzoperation unterziehen. Nach Meinung des behandelnden Herzspezialisten hätte er nach dem üblichen Genesungsprozess und einer Rehabilitationskur problemlos wieder auf den Führerstand einer Lok steigen dürfen. Doch diese Frau setzte sich über das Urteil eines Facharztes hinweg und entschied, das der Kollege fahrdienstuntauglich ist. Solche Entscheidungen haben für einen Lokführer gravierende Folgen. Er verdient eine ganze Menge weniger Geld – die finanziellen Zulagen die er erhält, wenn er fährt, fallen weg. Das sind so um die 350 Euro und bei dem sowieso nicht üppigen Gehalt eines Lokführers bei der DB, ein ziemlich tiefer finanzieller Einschnitt. Die von der Fahrdienstuntauglichkeit betroffenen Kollegen wurden dann im günstigsten Falle als Außenlokleiter beschäftigt – bereitstellen von Lokomotiven am Zuge oder zur Reparatur, Frontscheiben putzen etc.. Ab 1999 durften die Betreffenden sich mit solch hochqualifizierten Tätigkeiten, wie Unkraut hacken auf dem Betriebsgelände, Schneefegen oder Reinigungsarbeiten beschäftigen. Ein steiler Karrieresprung, wenn man jahrelang seine Gesundheit für das Unternehmen zu Markte getragen hat, denn die Betreffenden waren meist älteren Geburtsdatums. Benannter Kollege legte Widerspruch gegen die Entscheidung der Ärztin ein und verlangte eine Untersuchung bei einem Bahnarzt in Hamburg. Im westlichen Landesteil waren Kollegen mit dem selben Krankheitsbild nach Genesung seltsamerweise wieder fahrdiensttauglich. Er erhielt seine Untersuchung und durfte nach Gutachten des Hamburger Bahnarztes wieder aufsteigen. Allerdings dauerte das ganze Verfahren fast ein Jahr und der Betreffende war inzwischen um etliche Euro Lohngehälter ärmer und hatte entsprechend sinnlos Nerven gelassen.

Ein Fahrdienstleiter aus Sagard wurde nach entnommener Blutprobe unterstellt, er wäre Alkoholiker und deshalb für den Stellwerksdienst bei der DB nicht mehr tragbar. Er wurde von den Verantwortlichen des Geschäftsbereiches Netz zum Verlassen des Unternehmens mit Abfindung genötigt. Bei der benachbarten Rügensch Kleinbahn bewarb er sich daraufhin als Fahrdienstleiter und wurde bei der obligatorischen Einstellungsuntersuchung sofort für tauglich befunden. Er erhielt den Job und ist dort bis heute tätig. Pikant bei der Angelegenheit – die selbe Ärztin, die ihn für die DB als untauglich befand – schrieb ihn mit den gleichen Laborwerten für die Kleinbahn wieder tauglich! So wurden mittlerweile auch ärztliche Untersuchungen zum Personalabbau missbraucht. Solche Entscheidungen sprachen sich natürlich rum und so ging jeder Kollege mit Zittern und Zagen zu seiner routinemäßigen Untersuchung. In den Jahren 1999 bis 2001 durften dann mehrere untersuchte Kollegen für mindestens ein viertel Jahr den Lokfahrdienst verlassen und sich als Reinigungskräfte in den schon benannten Aufgabengebieten betätigen. Wer jetzt zum Schluss kommt, das waren alles Trinker, die nicht auf den Führerstand einer Lok gehörten, sollte folgende Zeilen sehr aufmerksam lesen. Wenn man viele Jahre miteinander arbeitet, kennt man seine „Pappenheimer“. Von den Betroffenen war aber nur ein einziger Kollege bekennender Alkoholiker - und dieser durfte nach einer Entziehungskur wieder aufsteigen! Alle anderen waren nie mit Suff, oder der berühmten Fahne aufgefallen, 2 davon sogar als strikte Antialkoholiker bekannt. So gewarnt, durfte auch ich mich im September 2000 einer bahnärztlichen Untersuchung bei Frau Doktor „Schnelltod“ unterziehen. Sehen und Hören wie immer okay, forderte sie von mir eine Blutprobe. Im davor stattfindenden Gespräch hatte ich sie darauf hingewiesen, das aufgrund einer 1992 nach einem schweren Unfall zugezogenen sogenannten Krankenhaushepatitis meine Blut und Leberwerte nicht mehr den Normen entsprechen. Diese Aussage wurde von ihr völlig ignoriert, statt dessen wollte sie von mir wissen, wie viele Biere oder Schnäpchen ich so täglich konsumiere. Eine Frage die neuerdings auch allen anderen, von der Untersuchung betroffenen Kollegen, gestellt wurde. Da ich jegliche Schnüffelei in meinem Privatleben generell ablehne und 22 Jahre nüchtern meinen Dienst verrichtet habe, konterte ich diese Frage wie folgt : „ Wie viel Koks ich mir in meiner Freizeit durch die Nase ziehe, wie viel Bier ich trinke und wie viel Sex ich habe, geht Sie, wie

auch das Unternehmen, überhaupt nichts an - solange ich nüchtern auf der Lok meinen Dienst verrichte.“ Denn sie wollte auch wissen, wie viel ich rauche und wie oft ich dem Geschlechtsverkehr fröne. Alles Dinge, aus der Privatsphäre eines Menschen – schließlich hat auch ein Eisenbahner ein Privatleben - und die Jahrzehnte davor, bei Untersuchungen völlig uninteressant waren. Sie nahm also ihre Blutprobe und ich durfte gehen.

Ein viertel Jahr später erhielt ich Post von besagter Dame und sollte mich wieder einer Blutprobe unterziehen. Begründung: „Es hätten sich einige auffällige Werte ergeben!“ Inzwischen hatte ich vorsichtshalber die Sache von meiner Hausärztin gegenchecken lassen. Außer einem leicht erhöhten Cholesterinwert und einem leicht erhöhten Gamma - GT Wert hatte auch sie nichts gefunden und befand mich für gesund. Mit diesem schriftlichen Befund trat ich zur nächsten Untersuchung an. Frau Doktor weigerte sich, diesen Befund zu lesen und verlangte eine weitere Blutuntersuchung, die ich nun ablehnte. Im Gegenzug unterstellte sie mir, ich wäre ein Trinker. Nun bin ich kein Arbeitsbeschaffer für inkompetente, vermeintlich unterbeschäftigte Bahnärzte und füttere mit meinem Blut auch keine verkappten Vampire. Deshalb verlangte ich Einsicht in die entsprechenden Untersuchungsrichtlinien der DB. Das wurde mir verweigert. Stattdessen entschied diese Leuchte der medizinischen Wissenschaft, das ich ab sofort fahrdienstuntauglich bin. Zwei Stunden später, hätte ich Dienstbeginn gehabt – mein Dienstregler war begeistert – wie sich jeder vorstellen kann. Mit lauten Türenknall und dem Verweis auf einen guten Anwalt, verließ ich das Untersuchungszimmer und begab mich an meine Arbeitsstätte. Dort meldete ich mich offiziell in Krankheit ab. Zum Betriebshof fegen, wollte ich mich bis zur Klärung des Themas nicht degradieren lassen. Kommentar meines Dienstreglers: „Ist die (Bahnärztin) denn total verrückt geworden!“ Denn ich war, wie schon beschrieben, nicht der Erste den es traf. Der nächste Weg führte mich zu meiner Hausärztin, die mich nach Schilderung des Sachverhaltes, erst einmal krank schrieb. Danach den guten Anwalt aufzusuchen, der schon viele Fälle gegen die Bahn gewonnen hatte, war mir schon fast wieder ein Spaß. Ihm den Sachverhalt geschildert, war er recht optimistisch, die Angelegenheit zu meinen Gunsten zu klären. Am nächsten Tag führte mich mein Weg zur hier schon beschriebenen Niederlassungsleiterin. Auch sie konnte, oder wollte, mir keine Einsicht in die entsprechenden aktuellen Untersuchungsrichtlinien geben, was übrigens auch meinem Anwalt verweigert wurde. Ihr den gesamten Sachverhalt geschildert, rief sie die Bahnärztin an. Das Telefongespräch ergab folgende Aussage, die ich live mithören durfte: „Aufgrund des physischen und psychischen Zustandes kann ich es nicht verantworten, das er noch eine Lok führen kann. Ich fühle mich weiterhin nicht in der Lage, ein abschließendes gesundheitliches Urteil abzugeben!“ Nicht genug, das diese Dame mir Alkoholismus unterstellt hat, nein, eine „Vollmeise“ kam noch dazu. Selbst unserer, dem Personal nicht so wohlgesonnenen, Chefin war bisher nicht aufgefallen das ich – wie man hier sagt - „Einen zu laufen habe“ und ständig dem Gott Bacchus opfere. Ihr fiel aber nicht mehr ein, als die Untersuchung bei der Bahnärztin zu wiederholen - ich sollte also zu Kreuze kriechen. Das lehnte ich aus verständlichen Gründen ab und verwies auf meinen Anwalt. Das war also der Dank für ständige überdurchschnittliche Einsatzbereitschaft, Überstunden, laufende freiwillige Teilnahme an Fortbildungen und 24 Jahre Unfall- und störungsfreies Fahren und Arbeiten. Aber Hilfe hatte ich von ihr sowieso nicht erwartet und so war mein Vorsprechen bei ihr, nur taktische Formsache. Denn das Schicksal aller vor mir betroffenen Kollegen, war ihr bisher auch egal. Krank geschrieben, hatte ich nun Zeit in den Archiven zu stöbern. Nun führte mich mein Weg in die örtliche Blutspendezentrale des Krankenhauses. Bis zu meinem Unfall 1992 hatte ich dort regelmäßig unentgeltlich Blut gespendet. Nie gab es dort Beanstandungen. Nach der Genesung von meinem Dachsturz im April 1992 spendete ich im Oktober wieder Blut. Dort wurde dann nach der Untersuchung des gespendeten Blutes die Diagnose „stumm durchlaufene Hepatitis“ gestellt. Dadurch hatten sich zukünftige Spendenaktionen für mich erledigt. Da solche Vorgänge archiviert wurden, erhielt ich Kopien der entsprechenden Unterlagen. Auch diese gingen zu meinem Anwalt. Meine Hausärztin besorgte mir inzwischen für Januar 2001 einen Termin bei einem bekannten Spezialisten in der Uniklinik Rostock. Doch so lange musste ich gar nicht warten, um meine Tauglichkeit wieder zu erlangen. Auf Druck meines Anwalts hatte ich kurz vor dem Weihnachtsfest 2000 einen weiteren Bahnarzttermin bei einem anderen Arzt – weit weg von zu Hause - in Schwerin. Ich ließ mich daraufhin gesund schreiben und nahm meine Lebensgefährtin, als Zeugin, mit zu dieser Untersuchung. Der Ausgang dieser Untersuchung muss auf Anweisung der Führungsetage der DB von vornherein festgestanden haben, denn diese Untersuchung lief so ab: Kurze Begrüßung durch den Bahnarzt. Abgabe einer Urinprobe. Fünfminütiges Gespräch mit dem Arzt, in dem sämtliche von mir gestellten verfänglichen Fragen zur Thematik ignoriert, oder mit Allgemeinplätzen umgangen wurden. Anschließend wurde ich für weiterhin fahrdiensttauglich erklärt. Eine

Blutprobe wurde nicht entnommen! Von mir beigebrachte Unterlagen wurden nicht eingesehen.

Die Bahn wollte einen entsprechenden Gerichtsprozess strikt vermeiden – warum wohl? Weil das Recht auf körperliche Selbstbestimmung und Unversehrtheit der neuerdings geübten Untersuchungspraxis entgegensteht? Weil alle anderen betroffenen Kollegen im nachhinein erlittene Lohnverluste hätten einklagen können? Oder weil nicht an die Öffentlichkeit dringen sollte, das sogar bahnärztliche Untersuchungen zum Personalabbau und Mobbing genutzt wurden? Ich war jedenfalls wieder tauglich, aber die Angelegenheit an sich, hatte im Kollegenkreis viel Staub aufgewirbelt. Die sonst tief schlafenden Gewerkschaften wurden munter und in einem Informationsblatt des Betriebsrates von DB- Regio Berlin wurde zumindest über die Auffälligkeit sinniert, das sich nicht nur in Mecklenburg Vorpommern sondern auch im Raum Berlin die Fälle häuften, in denen vormals kerngesunde Kollegen auf wundersame Weise ihre gesundheitliche Tauglichkeit verloren. Zumindest bei uns wurde nach meinem Vorfall keiner mehr wegen auffälliger Blut - und Leberwerte aus dem Fahrdienst genommen. Im Gespräch mit Betroffenen und meinem Dienstregler wurde noch folgender Aspekt klar. Alle aus dem Fahrdienst genommenen waren ledig, verwitwet oder geschieden und hatten sich in mehreren Gesprächen geweigert, das Unternehmen freiwillig zu verlassen oder in eine andere Niederlassung der Bahn, auf erheblich schlechter bezahlte Arbeitsplätze zu wechseln. Im Januar ließ ich zur Sicherheit noch die äußerst gründliche Untersuchung in der Uniklinik Rostock über mich ergehen. Auch der dortige Professor bestätigte mir nach Auswertung der Ergebnisse, das ich weder Drogen genommen hatte, noch ein Trinker wäre und ich mich der Vorgeschichte entsprechend, in einem äußerst guten Gesundheitszustand befand – entsprechende Laborwerte bei mir deshalb normal wären. Selbst ein erhöhter Gamma - GT Wert kann viele andere Ursachen als Alkoholmissbrauch haben. Das hätte auch die Bahnärztin wissen müssen – auf eine Entschuldigung ihrerseits, für diese sinnlose Aktion warte ich noch heute.

Leider wurde ihr auch nicht das Handwerk gelegt, denn Ärzte können sich, wie Politiker, aus allem herauswinden, und nur selten für ihre Fehler haftbar gemacht werden.

Bezeichnend ist, was mir ein ehemaliger Kollege über den Ablauf bahnärztlicher Untersuchungen im Jahr 2005 berichtete. Ablauf wie seit vielen Jahrzehnten üblich. Blutproben werden nicht mehr genommen! Schlussfolgerung daraus kann nur sein, das den Verantwortlichen des Management jedes noch so schmutzige Mittel recht ist, sich seines Personals zu entledigen, auch wenn es nur kurzzeitig funktioniert!

Eisenbahner, die im Betriebsdienst dauerhaft gesundheitlich untauglich wurden, oder deren Arbeitsplatz durch Streichung schlicht und einfach wegfiel und die sich weigerten das Unternehmen freiwillig zu verlassen, landeten meist bei der sogenannten Bahntochter DB- Arbeit – dem DB internen Arbeitsamt. Mit Überleitung in diese Alibigesellschaft und der dort unterschriebenen Arbeitsvertragsänderung verloren sie in der Regel ihren Anspruch auf ihr bisheriges Gehalt und durften nun, zu nicht ihrer Qualifikation entsprechenden Arbeiten, vermittelt werden. In unserer Gegend waren das so anspruchsvolle Beschäftigungen wie, nicht mehr benötigte Bahngebäude abreißen, Reinigungsarbeiten, Kofferträger und ähnliche diskriminierende Beschäftigungen. Das Ganze war so organisiert, das früher oder später die Betroffenen freiwillig das Unternehmen verlassen wollten. Sie erhielten dann auch eine Abfindung, aber diese fiel- sofern die Betroffenen nicht gerichtlich klagten, weit geringer aus, als wenn sie gleich gegangen wären. Den Gewerkschaften sei „gedankt“ auch für diese Regelung. Auch wurden den Betroffenen immer wieder Arbeitsplätze mit erheblich geringerer Bezahlung und weit unter ihrer Qualifikation, noch dazu befristet auf ein oder zwei Jahre, am anderen Ende der Republik angeboten. Nach der zweiten oder dritten Ablehnung durch die Betroffenen war dann eine verhaltensbedingte Kündigung durch die DB die Konsequenz. Der ideale Eisenbahner – wenn er denn nicht freiwillig die DB verlassen wollte – sieht nach Mehdorn`s Meinung vermutlich so aus: Er arbeitet im Gegensatz zu seinen Führungskräften für Peanuts, wohnt im Wohnwagen, hat möglichst keine Angehörigen und kein Privatleben, hält immer schön zu allem den Mund, ist rund um die Uhr für das Unternehmen verfügbar und wandert flexibel mit seinem Wohnmobil den Bedürfnissen des Unternehmens hinterher. Ältere erkrankte Kollegen terrorisieren, war eine Spezialität unserer Chefin. Ein 55 jähriger Kollege wurde nach Herzinfarkt und nachfolgender Bypassoperation, wöchentlich angerufen mit der Frage „Wann er denn wieder arbeitsfähig wäre? Sie (die Niederlassungsleiterin) könne ihm nicht ewig den Arbeitsplatz freihalten!“ Das solche Sprüche nicht zur Gesundheit eines Menschen beitragen, dürfte jedem klar sein. Der behandelnde Arzt erhielt davon Kenntnis, verlängerte die Krankschreibung, da der Heilungserfolg dank solcher Anrufe äußerst gefährdet erschien und verfasste ein entsprechendes Schreiben an die Niederlassungsleiterin. Kurze Zeit nach der Gesundung war der Arbeitsplatz des Kollegen als Außenlokleiter weg und er wurde

deshalb vorzeitig in den Ruhestand genötigt. Rentenabzug von 18 Prozent für das verfrühte Ausscheiden inklusive.

Wieder erfolgreich ein Personal abgebaut und ein Mensch um das Ergebnis seiner Lebensleistung (Rente) betrogen.

Ein beliebtes Spiel um Personal zu streichen, geht so. Die Zugleistungen einer Niederlassung werden zu jedem Fahrplanwechsel neu verteilt. Große Niederlassungen versuchen dabei ständig, unter dem Vorwand der angeblichen- allerdings nie bewiesenen Wirtschaftlichkeit- in Wirklichkeit um ihre eigene Existenz zu sichern, den kleineren Niederlassungen die angestammten Leistungen zu entziehen und sie danach dicht zu machen. Dort werden dann Überstunden gemacht und in den benachteiligten Niederlassungen das Personal zum Verlassen des Unternehmens genötigt, um die Niederlassung möglichst zu schließen. Die noch bestehende Regio bzw. Cargo – Niederlassung Rostock besteht entgegen aller Wirtschaftlichkeit nur noch, weil sie sich, über die letzten 10 Jahre, an den Zugleistungen der ehemaligen Bahnbetriebswerke Schwerin, Stralsund, Neubrandenburg, Neustrelitz, Pasewalk, Güstrow, Wismar und Hagenow zu Lasten dieser Niederlassungen, dank Einflussnahme durch entsprechende Rostocker Bahnführungskräfte und Mecklenburger Landespolitiker bereichert hat. Doch auch die Regionalbereiche jagen sich untereinander Leistungen ab. So hat Regio Berlin/ Brandenburg dem Regionalbereich Mecklenburg Vorpommern Jahr für Jahr mehr Leistungen entzogen, mit dem Ergebnis, das auch im Jahr 2005 wieder 19 Lokführer in Stralsund und Rostock keine Arbeit mehr haben, während in Berlin Überstunden geschoben werden. Auch diese 19 Kollegen werden früher oder später das Unternehmen in Richtung Arbeitsamt verlassen müssen. Einziges Arbeitsplatzangebot an die Betroffenen hoch qualifizierten Kollegen war, für 1900 Euro Brutto(!) bei einer Bahntochter im Süden zu arbeiten. Davon mal abgesehen, das die Betroffenen fast alle inzwischen Häuser für die ständig von der Politik geforderte Altersvorsorge gebaut haben und weit über vierzig sind, liegt dieses Lohnangebot weit unter dem, was sie bisher verdient haben. Der besagten Bahntochter laufen schon seit längerem nach spätestens 1 bis 2 Jahren die Personale weg, da dieses Gehaltsangebot nicht einmal die Mindestlebenshaltungskosten wie Miete (warm inkl. Nebenkosten um die 900 Euro) Gas, Strom usw. in der Region Baden - Würtemberg deckt. Selbst in einer schwäbischen Dönerbude wird mehr verdient, als bei der dortigen Bahntochter. Die Häuser zu verkaufen, ist ebenfalls kein gutes Argument, denn der Erlös für ein Haus in Mecklenburg Vorpommern deckt bei den derzeitigen hiesigen Immobilienpreisen, im Süden der Republik, nicht einmal die Kosten für ein Stück Land. Oder war es der Sinn der Bahnreform, das alle Betroffenen sich in ihrem Lebensstandart verschlechtern und eventuell in die Schuldenfalle geraten? Mir sind ehemalige Kollegen bekannt, die mittlerweile das dritte oder vierte Mal mit ihren Familien innerhalb von 10 Jahren umziehen mussten, weil die Bahn ihnen, selbst nach persönlicher Mobilität, keine sichere dauerhafte Perspektive an ihren neuen Arbeitsstätten bieten kann. 14 Jahre lang durften die Stralsunder Kollegen (und auch alle anderen im Bundesgebiet) miterleben, wie Jahr für Jahr ihre Arbeitsplätze immer wieder in Frage gestellt wurden, da durch die laufenden Zusammenlegungen die Sozialpläne immer wieder neu gemischt wurden. In keinem Unternehmen diese Landes werden Beschäftigte psychisch so intensiv terrorisiert und durch ständige, gegenwärtige Arbeitsplatzunsicherheit unter Druck gesetzt, wie beim „Unternehmen Zukunft“. Und auch die noch Verbliebenen werden keine Zukunft haben – denn Mehdorn will eine Bahn ohne Eisenbahner! Im Nordosten sind zur Zeit wieder mehrere Arbeitsplätze von Familienvätern im Fernverkehr vakant, weil bei der letzten Leistungsverteilung einige Zugleistungen, ohne nachgewiesene wirtschaftliche Notwendigkeit, nach Hamburg gingen. Zur Zeit beschäftigen sich noch Gewerkschaftsanwälte mit der Thematik, aber erfahrungsgemäß werden auch hier die Betroffenen ihren Arbeitsplatz verlieren, damit in der Hamburger Niederlassung auf lange Sicht nicht das Licht ausgeht. Mein Schwager, 20 Jahre Zugchef im Geschäftsbereich Fernverkehr, ohne Fehl und Tadel, nie krank und ständig einsatzbereit, verlor seinen Arbeitsplatz auf folgende Art. Die bisher von ihm und einigen anderen Kollegen gefahrene Zugleistung Stralsund – Berlin ging bei der Leistungsverteilung an die Niederlassung Berlin. Dort war aber nicht genügend Personal zur Abwicklung dieser Leistung vorhanden. Offiziell war sein Arbeitsplatz weggefallen. Der Geschäftsbereich Fernverkehr bot ihm an, für ein Jahr befristet in Berlin zu fahren und mit dem 31.12.2001 das Unternehmen zu verlassen. Er ging also nach Berlin, in der trügerischen Hoffnung, das sich bis zum Entlassungstag noch etwas zu seinen Gunsten ändern könnte. In Berlin arbeitete er ein Jahr lang auf den Zügen, die er sonst von Stralsund aus besetzte. Dazu bezahlte ihm das Unternehmen das sonst um jeden Cent bei seinen Arbeitnehmern knausert, sogar die Unterkunft. Zum 31.12. durfte er das Unternehmen nach 23 Jahren Betriebszugehörigkeit verlassen. Der Dank für ständige Überstunden, korrekte Dienstaussübung, keinerlei Krankschreibungen oder sonstige Fehlverhalten waren schlappe

8000 Euro Abfindung laut gültigem Abfindungstarifvertrag. Von diesen 8000 Euro wurde noch das im letzten Jahr gezahlte Weihnachtsgeld abgezogen, (laut Tarifvertrag rechtmäßig) da sein Ausscheiden zum 31.12. statt fand. Bei Opel oder Holzmann geht in solchen Fällen das Fünf - bis Zehnfache über den Tisch. Ein von der Gewerkschaft gestellter Anwalt befand alles rechtens und sah keinen Grund zur Klage. Wie auch, die Bahngewerkschaften können schlecht gegen den Nonsense klagen, den sie selber ausgehandelt haben. Eine weitere Gewerkschaftsmitgliedschaft hatte sich nach diesem Ergebnis von selbst erledigt. Nebenbei sei hier angeführt, alle Kollegen die ohne gerichtliche Klage, oder mit Hilfe eines von der Gewerkschaft gestellten Anwaltes, das Unternehmen verließen, erhielten weitaus schlechtere Abfindungen als diejenigen, die sich durch einen unabhängigen auf Arbeitsrecht spezialisierten Anwalt vertreten ließen.

Ich kann aus eigener Erfahrung jedem noch aktiven, aber vom Arbeitsplatzverlust bedrohtem Eisenbahnerkollegen, nur Folgendes raten. Dokumentiere unauffällig alles, was um deine Person und deinen Arbeitsplatz herum vor sich geht. Versuche an Kopien der momentan gültigen Tarifverträge heranzukommen. Wird es eng, halte dich von den Gewerkschaften und ihren Beratern fern, sondern schaue rechtzeitig nach einem guten unabhängigen Anwalt, der schon oft erfolgreich gegen die Bahn gewonnen hat. Unterschreibe generell nichts, oder wenn es sich nicht vermeiden lässt, nur unter Vorbehalt. Bei den berückichtigten Personalgesprächen möglichst immer den Anwalt teilnehmen lassen. (Betrachte spätestens ab diesem Punkt deinen Vorgesetzten als deinen Feind – er will Erfolgshonorar kassieren, indem er dich möglichst billig los wird.) Das Recht hast du, auch wenn dein Chef anderer Meinung ist. Zwar kostet das Geld, aber diese vergleichsweise geringe Summe schützt dich vor größerem finanziellen Schaden. Finde dich damit ab – auch wenn es schwer fällt, das du früher oder später die Bahn verlassen musst – alles was man dir jetzt noch anbietet, schiebt deine Entlassung nur auf – führt zu Lohn oder Abfindungsminderungen. Besonders günstig ist es für dich, deinen Chef dazu zu verleiten, aus einem nichtigen Grunde die Entlassung (egal ob mündlich oder schriftlich) auszusprechen. Kommentiere dies nicht, verweise auf deinen Anwalt.

Dann sofort zum Anwalt und zum Arbeitsamt. Das Arbeitsamt mag dir jetzt für ein viertel Jahr das Arbeitslosengeld sperren, aber da musst du durch, das sind die Spielregeln des sogenannten Rechtsstaates! Danach muss es zahlen. Je länger das Verfahren dauert, desto günstiger für dich. Ein guter Anwalt weiß, wie man mit einfachen Tricks die Verfahrensdauer bis auf ein Jahr verlängert.

Ist dein Anwalt kein Volltrottel, bekommst du die gesamte Verfahrenslaufzeit von der Bahn nachgezahlt, mit vollem Gehalt, Urlaubs - und anteiligem Weihnachtsgeld. Eine weitaus höhere Abfindung als die Tarifliche, wird außerdem gezahlt und davon kein Cent (außer Steuern) abgezogen. Achte darauf, das dir innerhalb dieses Verfahrens betriebsbedingt gekündigt wird, ein guter Anwalt klärt das, auch wenn die Kündigung vorher eine andere war.

Somit muss auch das Arbeitsamt seine Sperrfrist aufheben. Beruhigen sollte dich noch folgendes, wie mir mein Anwalt bestätigte. Bei den Arbeitsgerichten hat die Bahn AG kein gutes Ansehen und deshalb wird dort fast immer zugunsten des Eisenbahners entschieden. Ich bin mit dieser Verfahrensweise sehr gut gefahren, nachdem die Luft für mich, laut Sozialplan, immer dünner wurde. Und nicht zu vergessen – vergiss die Eisenbahn- lass dich niemals wieder auf deiner Niederlassung sehen – (deinen Schrank können andere ausräumen) auch wenn es schwer fällt und du mit viel Herz, Liebe und Engagement zum Beruf, sowie jahrelang Unfall - und Störungsfrei dabei warst. Bahnchef Mehdorn, selbst mit 3 Millionen Euro Jahresgehalt gut ausgestattet, interessiert dies nicht – er will nur Personal loswerden und Kosten sparen. Und dein örtlicher Vorgesetzter ist nur eine willige Marionette die selbst ihren Arbeitsplatz retten will.

Wie die Bahn- AG das Angebotsniveau auf ihren Bahnstrecken senkt, um nach Übernahme durch ihre Bahntöchter, diese in einem besseren Licht dastehen zu lassen.

Bis zum Fahrplanwechsel 2001 wurde die Zugverbindung Stralsund – Barth von DB Regio mit einer modernen E - Lok und zwei Doppelstocksteuerwagen befahren. Die Kunden waren zufrieden und für das Personal war es eine angenehme Arbeit, auf dieser Strecke zu fahren.

Ab Dezember 2002 sollte die von der Landespolitik bevorzugte Bahntochter Usedomer Bäderbahn UBB diese Zugleistung übernehmen. Damit Kunde, Politik und Presse auch bemerken, das vermeintlich Private alles besser können, wurden mit Fahrplanwechsel 2001 die E - Lok und die Doppelstockwagen abgezogen und durch über vierzig Jahre alte eigentlich zur Verschrottung vorgesehene Triebwagen – die sogenannten berückichtigten „Ferkelkisten“ ersetzt. Diese waren in einem so miserablen technischen Zustand, das keine Woche ohne mehrere schwerwiegende Störungen verging. Die Triebwagen blieben schlicht und einfach liegen, oft mitten auf der Hauptstrecke, zum Ärger der Betroffenen und den sonstigen Zugverkehr massiv störend. Erhebliche Verspätungen waren das Resultat und auch die

Improvisationskunst der Lokführer konnte meist nichts retten. Schrott ist nun mal Schrott! Die Reisenden zu recht entzürnt, denn der Fahrkomfort entsprach Kriegszeiten – Federung keine, Heizung schlecht oder durch defekte Brenner stark gasend. Zeitung lesen war während der Fahrt schlicht unmöglich. Unter uns Personalen kursierte der Witz, das auf diesen Fahrzeugen, wegen der schlechten Federung, Schwangerschaftsabbrüche ohne Beratungsschein möglich wären. Die berechtigten Kundenbeschwerden durften sich natürlich die betroffenen Personalen anhören. Die Entscheidungsträger – einschließlich unserer Chefin – saßen gemütlich in ihren Büros und hetzten den betroffenen, angeblich unfähigen Personalen, Kontrolleure auf den Hals, die aber zu den selben Ergebnissen kamen und am Sachstand auch nichts ändern konnten.

Da wir als betroffene Lokführer mit diesen Triebwagen schon früher schlechte Erfahrungen gemacht hatten, hatten wir vor Fahrplanwechsel vor diesem Szenario gewarnt - aber wie immer wurde das von oben ignoriert. Erst nach einem halben Jahr wurden die Triebwagen wieder abgezogen und durch E- Lok und Doppelstockwagen für die Zeit bis zur Übernahme durch die UBB ersetzt. Die Kosten für das Störgeschehen waren inzwischen exorbitant hoch geworden und die Kundenbeschwerden häuften sich immens.

Die gleiche Nummer zog DB - Regio ein Jahr davor, auf der Strecke Züssow - Wolgast ab. Ein Jahr vor der Übernahme wurden E - Lok und Doppelstockzugpaar durch alte Dieselloks der rumänischen, äußerst störanfälligen, Baureihe 219 und dreier einfacher Reisezugwagen ersetzt. Nach Übernahme durch die UBB war da natürlich alles besser, denn sie fuhr mit staatlich subventionierten fabrikneuen Triebwagen. Die Politik hatte endlich wieder was zu feiern. Personal, das durch die Streckenübernahme durch die UBB seinen Arbeitsplatz verlor, wurde von der neuen Betreiberfirma selbstverständlich so gut wie nicht übernommen, sondern landete schleichend in der Arbeitslosigkeit. Und noch eines hatte die neue Betreiberfirma vergessen! In der Badesaison füllte das Reisendenaufkommen pro Abfahrt, besonders am Wochenende, drei Doppelstockwagen. Die UBB fuhr in ihrer ersten Sommersaison in Züssow mit einem Triebwagen mit rund hundert Plätzen vor, so das die Mehrzahl der Reisenden, besonders an den Wochenenden, stehen blieb. Davon stand aber nichts in den Medien, diese Vorfälle wurden vertuscht - denn Privat kann alles besser! Elektrifiziert waren beide angeführten Strecken seit Ende der achziger Jahre. Nach Übernahme durch die UBB wurde die Fahrleitung vollständig entfernt, statt nach Ahlbeck ausgebaut, so das umweltfreundlicher elektrischer Zugbetrieb unmöglich wurde. Statt dessen verräuchern jetzt Dieseltriebwagen mit Feinstaub die Urlaubsregion. Vorsorglich wurden auf dem Bahnhof Barth sämtliche Weichen ausgebaut und der Bahnsteig verkürzt, damit es anderen Anbietern von Urlaubszügen technisch unmöglich ist, die Region Darß - Fischland zu erreichen. (Bis Ende der neunziger Jahre verkehrten in der Sommersaison sogar Interegios bis Barth.) Auch im Umgang mit dem Personal ist die hochgelobte Bahntochter UBB nicht zimperlich. Die Bezahlung liegt weit unter dem geringen Niveau der deutschen Bahn, das Personal wird regelrecht verheizt und zu Überstunden genötigt. Zwei ehemalige, gestandene Zugpersonale, junge engagierte Frauen - die einzigen die die UBB von DB Regio bei der Betriebsübergabe übernommen hatte, haben trotz hoher Arbeitslosigkeit in der Region freiwillig gekündigt, weil sie gesundheitlich so fertig waren, das sie ein weiteres Arbeiten in diesem Unternehmen als Zumutung empfanden. Auch mehrere Lokführer – deren Namen ich zu ihrem Schutze hier nicht nennen werde, würden lieber heute als morgen diese Firma freiwillig verlassen, wenn es für sie eine bessere Perspektive außerhalb des Bahnbetriebes geben würde.

Wie die Bahn AG Zugverkehr verhindert. Mehr Verkehr auf die Schiene, war das große verlogene Schlagwort, als die Bahn privatisiert wurde, und auch heute gehen bestimmte Politiker besonders zu Wahlzeiten damit hausieren. Jetzt, nach über zehn Jahren sieht die Realität allerdings ganz anders aus. Auf etlichen Bahnstrecken In diesem Land ist es oft gar nicht mehr möglich, mehr zu fahren, im Gegenteil der Verkehr wurde weniger. Die mögliche Streckenkapazität hat sich erheblich verringert, da etliche Bahnhöfe die eine Regulierung des Verkehrsflusses zulassen, schlicht und einfach geschlossen wurden. Gleiches gilt für Stellwerke und Blockstellen, deren Dichte erheblich verringert wurde. Am Beispiel der Strecke Stralsund – Neustrelitz - Berlin (eingleisig) sei dieser Fakt anschaulich erläutert. Bis Mitte der neunziger Jahre gab es von Stralsund bis Neustrelitz folgende Bahnhöfe und Blockstellen auf denen Kreuzungen und Überholungen möglich waren. Elmenhorst, Wittenhagen, Grimmen, Rakow, BK - Düvier, Toitz - Rustow, BK- Randow, Demmin, Utzedel, Sternfeld, Gültz, Altentreptow, Neddemin, Neubrandenburg, BK hinterste Mühle, Cammin, Blankensee, Thurow, Neustrelitz.

Davon sind nur noch Elmenhorst, Grimmen, Demmin, Sternfeld, Altentreptow, Neubrandenburg, Burg Stargard, Blankensee und Neustrelitz übrig. Da auf der Strecke nur bis 120 km/h Höchstgeschwindigkeit möglich sind, ist zum Beispiel zwischen Grimmen und

Demmin nur alle 20 Minuten eine Zugfahrt möglich, da Kreuzungs - (Ausweichen) und Überholungsmöglichkeiten fehlen. Da der Nahverkehr im Stundentakt in jede Richtung fährt, kann sich jeder ausrechnen wie viel Züge dort theoretisch noch fahren können. Nachts könnten, da kein Personenverkehr stattfindet, Güterzüge in den Trassen der Reisezüge verkehren, aber da ist die Strecke zeitweise wegen Betriebsruhe geschlossen - kein Stellwerk oder Bahnhof besetzt.

Dieses Szenario ist kein Einzelfall, auch auf zweigleisigen Strecken in Gegenden mit weitaus mehr Zugverkehr wurde mehr demontiert als aufgebaut. Im Jahre 2001 hatte ich die Gelegenheit umgebaute Triebwagen der Baureihe 628 von Neustrelitz nach Erfurt zu überführen. Von der ehemaligen Magistrale Halle/Leipzig (Chemiedreieck) nach Erfurt ist nach dem Umbau auf elektronische Stellwerkstechnik nicht mehr viel übrig geblieben. Dort fahren Züge in Spitzenzeiten im drei Minutentakt. In Betrieb sind auf dem Neubauabschnitt Weißenfels - Erfurt noch folgende Bahnhöfe Bad Kösen, Naumburg, Weimar, Apolda. Der dreigleisige Streckenabschnitt von Weißenfels bis Naumburg wurde auf zwei Gleise reduziert. Dort hat sich die Bahn AG nicht einmal mehr die Mühe gemacht, die Gleise und Fahrleitungsmasten zurück zu bauen, sondern alle 70 Meter wurde ein Stück Schiene ausgeschnitten, ein Loch gebohrt und ein neuer Fahrleitungsmast gesetzt. Der ehemals große Bahnhof Weißenfels besteht noch aus ganzen fünf Gleisen.

Ein ähnliches Szenario trifft die Strecke Berlin – Bitterfeld (Leipzig) – dort wurden alle kleineren Bahnhöfe geschlossen und im günstigsten Fall in Haltepunkte umgewandelt.

Kundenbetreuung durch kompetente Servicekräfte gleich Null – im besten Falle stehen ein Fahrkartenautomat und eine Anzeigetafel am Bahnsteig des Haltepunktes.

Ähnlich sieht es auf der Strecke Stralsund – Pasewalk – Berlin (zweigleisig) aus. Jeder zweite Bahnhof bzw. Block - oder Abzweigstelle wurden geschlossen. Auch hier hat sich der technisch mögliche Zugverkehr um die Hälfte reduziert. Da Dieselpreise und Autobahnmaut von Jahr zu Jahr mehr steigen, wird in naher Zukunft zwangsläufig Eisenbahngüterverkehr aus Kostengründen wieder interessant werden. Nur zur Durchführung gibt es keine Kapazitäten mehr, da Vorhandenes in Sparwut von Regierung und Bahnvorstand durch Rückbau vernichtet wurde. Mit Sicherheit wird dann wieder eine Sondersteuer erfunden um Vernichtetes wieder neu aufzubauen. Bezahlen wird diese Mittelverschwendung wie immer der Steuerzahler.

Warum Reisende manchmal im Schotter aussteigen müssen. Sparwut macht auch vor Bahnsteigen nicht halt. Auf der schönen Insel Rügen, (berühmtes Beispiel Bahnhof Sagard) wie auch in vielen anderen Landesteilen wurden nach Bahnhofsumbauten die Bahnsteige so stark verkürzt, das maximal noch zwei oder drei Reisezugwagen oder eine Triebwagenlänge an den Bahnsteig passen. Verbremst sich der Lokführer aufgrund widriger

Witterungsbedingungen doch einmal um einige Meter und hält zu früh, steigen die Reisenden an der letzten Tür im Schotter aus. Sollte die Frequentierung der Zugverbindung durch Reisende einmal steigen, kann die Bahn nicht mit mehr Wagen fahren, da aus Sicherheitsgründen die Bahnsteiglänge der Zuglänge entsprechen muss. Eine Verlängerung der vorher rückgebauten Bahnsteige, lässt sich die Bahn aus Bundes- oder Landesmitteln teuer bezahlen.

Ein gutes Beispiel dafür ist die Strecke Tessin - Wismar. Gnädigerweise hatte die Landesregierung von Mecklenburg Vorpommern hier einen zehn Jahresvertrag mit DB-Regio und nicht mit Connex geschlossen. Dabei hätte gerade Connex hier beweisen können, das sie nicht nur die rosinenpickende Privatbahn ist, sondern ein vollwertiges Eisenbahnunternehmen, das auch das unternehmerische Risiko und die Kosten für Aufbau und Unterhaltung der entsprechenden Infrastruktur nicht scheut. Auf dieser Strecke verkehren nicht nur modernste Nahverkehrstriebwagen, sondern auch die Gleisanlagen und Haltepunkte wurden komplett modernisiert. Mit einer Steigerung der Fahrgastzahlen im Raum Rostock, wurde allerdings nicht gerechnet, weder vom Land MV noch von der Bahn AG. So wurden die Bahnsteiglängen nur auf Länge der dort verkehrenden Triebwagen eingeplant und umgebaut. In Spitzenzeiten wird der Raum Rostock aber mit dem doppelten als dem geplanten Reisendenaufkommen frequentiert. Die Folge sind völlig überfüllte Triebwagen, die das Reisen dann zur Qual werden lassen. Als Übergangslösung verkehren nun Diesellok und Doppelstockwagen in der Spitzenzeit. Bahn und Land streiten sich um die Kosten der notwendigen Bahnsteigverlängerung.

Die älteste und schnellste Fährverbindung zwischen Schweden und Deutschland ist die Verbindung zwischen Sassnitz und Trelleborg. Die dazugehörige Fährgesellschaft Scandlines, im Eigentum der DB-AG und der dänischen Staatsbahn, würde der Bahnchef Mehdorn am liebsten verkaufen, um Defizite in anderen Bereichen der Bahn auszugleichen. Zum Glück für die dort Beschäftigten, wehrt sich die dänische Seite dagegen vehement. Leider ist es der DB aber gelungen, sich aus dem Reisezugverkehr nach Schweden über die Sassnitzer Königslinie

vollständig zurückzuziehen. Drei mal täglich – (im Sommer viermal) verkehrte ab Berlin / Budapest/ Prag ein Zug mit Bestimmungsort Malmö bzw. Stockholm. Besonders im Sommer war diese Verbindung stark frequentiert. Da sie nicht in das Konzept der IC und ICE Züge der DB passte, wurde sie kurzerhand, trotz Protest der schwedischen Staatsbahn, eingestellt. Damit traf die Bahn allerdings nicht nur die Reisenden von und nach Schweden, sondern auch die Region Vorpommern- Rügen. Die Nachtzüge dieser Linie waren eine gute Verbindung von und zu Berlins Flughäfen bzw. allen wichtigen nationalen und internationalen Frühzugverbindungen und ermöglichten langgezogene Tagesausflüge in die Bundeshauptstadt Berlin. Die Abfahrtszeit lag in Berlin Hauptbahnhof nach 23.30 Uhr, so dass dort stattfindende kulturelle oder sportliche Abendveranstaltungen gut besucht werden konnten. Eine stressfreie schnelle Heimreise rundete den Tag dann ab. Versuchen Sie jetzt einmal von Rügen Greifswald oder Stralsund zwischen 21 Uhr und 5 Uhr von und nach Berlin zu kommen. Vergessen Sie es! Es verkehren am Tage 5 IC Züge und ansonsten bleibt ihnen das Gezockel mit den entsprechend langsameren und an jeder „Milchkanne“ haltenden Nahverkehrszügen. Nachts ist Ruhe am Gleis! Ganz Vorpommern als Tourismus- und Urlaubsregion wurde von der Bahn kaltgestellt! Berlinbesuchern und Dienstreisenden bleibt jetzt nur noch das Auto. Kostengünstige Flugverbindungen existieren ebenfalls nicht. Dass sich diese Zugverbindung nicht gerechnet hat, ist eine glatte Lüge. Unser Bahnbetriebswerk hat diese Zugverbindung über viele Jahre gefahren, und sie war immer gut besetzt, besonders die Nachtzüge. Auf Wunsch der Schwedischen Staatsbahn und zum Ärger der DB, verkehrt die WAB (Westfälische Almetalbahn) jetzt in dieser Verbindung. Allerdings nur als nirgendwo haltender Zug, der von Berlin bis Sassnitz- Fähre durchfährt. Den Bewohnern aus Vorpommern ist ein Zustieg nicht möglich, da die DB AG für jeden Verkehrshalt kassiert und der neue Betreiber die Kosten nicht tragen möchte. Die WAB fährt allerdings mit von der DB Anfang der neunziger Jahre ausgemusterten schrottreifen buntlackierten E-Loks der Baureihe 109 (eine davon stand schon über Jahre im Eisenbahn und Technikmuseum Prora) und von der Tschechischen Staatsbahn angemieteten Reisezugwagen, sowie komfortablen schwedischen Schlafwagen. Würde dieser Zug nicht fahren, wäre auf beiden Strecken (Stralsund- Neubrandenburg – Berlin und Stralsund – Pasewalk - Berlin nachts Dienstruhe und kein Zugverkehr möglich. Denn den Güterverkehr nach Sassnitz - Hafen hat die DB AG in schöner Zusammenarbeit mit der Landespolitik von Mecklenburg Vorpommern ebenfalls massiv zugunsten Rostock Seehafen beschränkt und somit dem Bahnbetriebswerk Stralsund und seiner Außenstelle Mukran den Todesstoß versetzt. Bis Mitte der neunziger Jahre fuhren vier Fährschiffe auf der Königslinie und dementsprechend hoch war das Güterverkehrsaufkommen auf dieser Linie. Um den Seehafen Rostock, dessen Existenzberechtigung sich nach der Wiedervereinigung erheblich verringert hatte (die meisten Umschlagsleistungen liefen seitdem wieder, wie vor 1945, über Hamburg), zu fördern, wurden zwei Fährschiffe der Königslinie nach Rostock abgezogen. Aus Steuergeldern wurden dort neue Fährterminals errichtet. Die beiden Fähranleger in Sassnitz- Hafen wurden geschlossen und im benachbarten Fährhafen Mukran wurde nur ein Fährterminal neu gebaut. Und das auch nur auf Protest aus der Region. Dazu sei angemerkt, dass der Fährhafen Mukran einer der modernsten Europas ist, der in den achtziger Jahren für die Linie Mukran – Klaipėda (Russland) neu errichtet wurde. Dieser Hafen einschließlich Gleisanlagen, Umschlaghallen, Instandsetzungswerkstätten liegt mehr oder weniger brach, es wird nicht mal ein Viertel seiner möglichen Kapazität ausgenutzt. Dafür floriert der Fährbetrieb in Rostock. Denn ein dringend notwendiger Autobahnbau und eine zweite Rügenanbindung werden in Vorpommern erst jetzt - 15 Jahre nach der Wiedervereinigung realisiert und fertiggestellt, während der Autobahnbau A20 bis nach Rostock auf politischen Druck schnell erfolgte. Obwohl die Fahrzeit von Rostock nach Trelleborg mit 2 Stunden mehr, erheblich länger und dadurch kostenaufwendiger ist, kostete ein Transfer mit dem Fährschiff über Jahre fast genauso viel wie auf der Königslinie. Wer hier nun wen subventioniert ist klar, nur mit wirtschaftlichem Handeln hat diese Verfahrensweise nichts zu tun. Fakt ist aber, durch dieses skrupellose Handeln von Landespolitikern in MV und DB AG wurden nach und nach tausende Eisenbahner des Fährhafens Mukran, Sassnitz und Stralsund ins berufliche Abseits geschickt, Volksvermögen verschleudert und die Region Vorpommern, als Wirtschaftsstandort, weiter erheblich zum Vorteil Rostocks abgewertet. Um den Bahnhof Rostock Seehafen am Leben zu erhalten, wird ein großer Teil der noch von Sassnitz - Mukran kommenden Güterzüge, mit achtzig Kilometern Umweg, erst nach Rostock gefahren und von dort in Richtung Süden, anstatt die über Jahrzehnte bewährte, kürzeste Direktverbindung über Pasewalk oder Neubrandenburg nach Berlin / Seddin und weiter südlich beizubehalten. In Rostock – und das habe ich selber oft genug erlebt – wird an der Zusammensetzung des Zuges nichts geändert, er erhält eine andere Nummer, einen neuen Bremszettel und fährt weiter Richtung Industriegebiete oder Südeuropa.

Güterverkehr ist ein Geschäftsbereich, den die Bahn AG äußerst stiefmütterlich behandelt. Aus dem Stückgutverkehr hat sich die DB vollständig zurück gezogen. Wenn schon Güterzüge, dann möglichst nur Transitverkehr oder Ganzzüge (z.B. Massengut wie Kohle oder Erz). Damit hat die Bahn den geringsten Aufwand, denn Rangieren und Zugbildung fallen fast vollständig weg. Sind diese beiden Tätigkeiten doch notwendig, werden sie vor Ort, von Billiganbietern (z.B. Bahnreinigungsgesellschaft!) ausgeführt, die der Bahn zuarbeiten. Das dort beschäftigte Personal mußte, wenn es überhaupt übernommen wurde, erhebliche Gehaltseinbußen und Verschlechterung der Arbeitsbedingungen hinnehmen. Selbst wenn in der jeweiligen Region noch Kunden Interesse am Bahntransport hatten, wurde es ihnen schwer oder unmöglich gemacht, sich für das Transportmittel Bahn zu entscheiden. Wegen ein paar Wagen pro Woche fährt die Bahn nämlich nicht mehr los. Deshalb wurden die Transportpreise und Beförderungszeiten so gestaltet, das der potentielle Kunde sich lieber einem Straßentransporteur anvertraute. Von flexiblen Angeboten oder innovativen Logistiklösungen auch hier keine Spur, im Denken des Managements. Das die Güterverkehrskunden ihre Transporte nur noch auf der Straße abwickeln, kam dem Bahnmanagement nur recht. Denn jetzt wurden bei passenden Gelegenheiten, wie anstehenden Gleisbauarbeiten, die Anschlussgleise zu Industriebetrieben, Ladestraßen und Rampen gekappt, so das mit Sicherheit nie wieder, an diesen Orten Bahntransporte realisiert werden können. Die dazugehörigen Güterbahnhöfe wurden nun mangels Verkehrsaufkommen gleichfalls geschlossen. Mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, ist durch dieses Handeln vollständig unmöglich geworden, da die entsprechende Infrastruktur schlichtweg nicht mehr vorhanden ist. Verkehr haben nur noch die Hasen und Kaninchen auf den zugewachsenen Gleisen der stillgelegten Güterbahnhöfe! Zu besichtigen in allen Städten Absurdistans. Durchaus kein Wunder, denn das Bahnmanagement kümmert sich nicht um das Bahngütergeschäft, sondern sabotiert es, durch Zukauf von Straßenverkehrslogistikern wie Stinnes und anderen größeren Unternehmen in diesem Bereich.

Ende der Neunziger Jahre hatten die Bahnbeschäftigten der Zustimmung durch die Gewerkschaften eine weitere Mogelpackung zu verdanken – den Betrug mit der Jahresarbeitszeit. Bisher war es wie überall üblich, das angefallene Überstunden auch in dem Monat vergütet wurden in dem sie geleistet wurden. Dank der neuen Regelung war es damit vorbei! Trotz laufendem Rückganges der Zugleistungen wurde absichtlich immer zu viel Personal abgebaut, so das Überstunden in den meisten Niederlassungen die Regel waren und noch immer sind. Mit Inkrafttreten der Jahresarbeitszeitregelung hatte sich eine selbstverständliche, sofortige Vergütung der Leistungsbereitschaft des Personals erledigt. Warum eigentlich- schließlich ist das Personal auch sofort bereit, Überstunden zu leisten und spendet gern für sein Unternehmen! Die Stunden kamen auf ein sogenanntes Arbeitszeitkonto und blieben dort liegen. Der Dienstreger bestimmte im Sinne der Niederlassungsleitung, wann diese Stunden abgefeiert werden durften. Um das Personal bei Einführung dieser Regelung ruhig zu halten, verkauften die Gewerkschaften - insbesondere die DGB - Gewerkschaft Transnet - einträchtig mit dem Bahnvorstand - diese als besondere Errungenschaft. So könne jeder, der es wünscht, über sein Überstundenkonto frei verfügen, Stunden ansparen um z.B. früher in den Ruhestand zu gehen.

Die Realität sah anders aus, das Unternehmen bestimmte, wann die Stunden abgefeiert wurden, und sorgte dafür, das spätestens zum 31.3. des nachfolgenden Jahres das Stundenkonto wieder auf Null stand. Und wenn der betreffende Kollege zwangsweise zu Hause blieb und dafür andere seine Schichten in Überstundenarbeit ableisteten! So subventioniert jeder betroffene Eisenbahner zu seinen Lasten automatisch die DB AG. Nix mit vorzeitigen Ruhestand oder verlängertem Sommerurlaub! Eisenbahner baden den Unwillen oder Unfähigkeit des Unternehmens zur vernünftigen Personal - und Zugleistungsplanung mit Lohneinbußen und dem Verlust von Lebensqualität aus. Die Bahngewerkschaften wirken dabei unterstützend mit. In den letzten Jahren wird von der Wirtschaft und bestimmten neoliberalen Politikern gefordert, das deutsche Arbeitnehmer mehr arbeiten müssten, damit Arbeitsplätze geschaffen und erhalten werden können. Wie das funktionieren soll, diesen Beweis sind sie bisher schuldig geblieben. Bei der Bahn, wie auch in anderen Bereichen werden Jahr für Jahr mehr oder weniger freiwillig Überstunden geschoben, mehr Arbeitsplätze wurden aber nicht geschaffen. Im Gegenteil, von den noch vorhandenen werden immer mehr vernichtet. Die jahrelangen Vorgänge bei der DB AG sind der beste Beweis, das diese Theorie nicht funktioniert und nur dazu dient, die vorhandenen Arbeitskräfte noch intensiver auszubeuten, zum Wohle der unverhältnismäßig hohen Gehälter der Führungskräfte, Konzern - und Unternehmenschefs und zu Lasten derer, die tagtäglich das Unternehmen am laufen halten. „Der Dank des Unternehmens wird dir ewig nachschleichen und dich nie erreichen!“

Diese These kann ich für die privatisierte Bahn nur bestätigen. Während die meisten Kollegen in den letzten Jahren wegen des schlechten Unternehmensklimas schon resigniert hatten und nach dem Motto „Nichts sehen, nichts hören, nichts sagen!“ nur noch soweit gingen, wie sie geschoben wurden, gab es auch einige wenige, die, nach wie vor größtenteils freiwillig, sich weiterbildeten und an entsprechenden Lehrgängen teilnahmen. Selbst wenn diese Lehrgänge zur Folge hatten, das sie arbeitsmäßig oft schlechter da standen, als diejenigen, die nichts dergleichen taten. Vom Unternehmen wurde diese, eigentlich wünschenswerte, Verhaltensweise nicht honoriert, weder mit Prämien, noch mit Gehaltserhöhungen, mehr Arbeitsplatzsicherheit oder sonstigen Motivations - und Dankesmöglichkeiten. Darauf den stellvertretenden Niederlassungsleiter angesprochen, erhielt ich die Antwort : „Sei froh das du deinen Arbeitsplatz noch hast!“ Solche Antworten motivieren jeden Mitarbeiter enorm, das dürfte jedem Leser klar sein. Dabei waren durchaus Prämiegelder vorhanden, aber diese wurden lieber brüderlich unter den gutbezahlten Führungskräften der Niederlassung verteilt. Das Besuchen solcher Lehrgänge wurden als Versuch benutzt, die betreffenden Kollegen von ihrer Planstelle zu entheben, wie ich am eigenen Leib erleben durfte. Um das Jahr 1999 wurden der Connexgruppe von der Nahverkehrsgesellschaft Mecklenburg Vorpommern weitere Zugleistungen zu Lasten DB- Regio zugeschanzt, so das es für Lokführer und Zugpersonal wieder weniger Arbeit gab. Zu dem Zeitpunkt hatte ich eine Planstelle und war zumindest bis zum nächsten Fahrplanwechsel arbeitsmäßig abgesichert. Im Zusammenhang mit dem schon geschilderten Regioteamprojekt, sollten auch Lokführer zu Kundenbetreuern ausgebildet werden. Dummerweise ließ ich mich dazu hinreißen, auch an diesem dreimonatigem Lehrgang teil zu nehmen. Meine Bedingung war, das ich nach bestandener Ausbildung auf meine Planstelle zurückkehren kann und nur in Verbindung mit dem Regioteamprojekt oder wenn für eine Lokführertätigkeit keine Arbeit vorhanden ist (z.B. Baumaßnahmen /Schienenersatzverkehr) ich als Kundenbetreuer tätig werde. Das wurde mir mündlich bestätigt. Schließlich hatte ich einen gültigen Arbeitsvertrag als Lokführer. Und so nahm ich an dieser Weiterbildung teil. Zur Erläuterung sei hier gesagt, das bei Lehrgängen der Bahn – auch bei freiwilliger Teilnahme - in den anschließenden Prüfungen der Lehrgangsteilnehmer immer wieder zusätzlich seine Zulassung als Lokführer riskiert. Fällt er in den Prüfungen durch, darf er nicht mehr fahren – bis ihm eventuell eine Nachprüfung gewährt wird. Wer nicht an Lehrgängen teilnimmt, lebt deshalb entschieden ruhiger und risikoärmer, schläft friedlicher, hat weniger Stress und das bei gleichem Verdienst und gleicher Arbeitsplatz - Unsicherheit. Getreu dem Motto : „Wer Arbeit kennt und sich nicht drückt - der ist verrückt!“ Weiterhin darf dabei nicht vergessen werden, das Lehrgangsteilnehmer in der Zeit der Weiterbildung weniger verdienen, alle Zulagen fallen weg - der willige Eisenbahner darf sich für sein lausiges Grundgehalt weiterbilden. Unter Mitarbeitermotivation kann diese Vorgehensweise nicht abgebucht werden.

Dieser Lehrgang sollte Lokführern Kenntnisse im Fahrkartenverkauf, dem Handling am Zuge, Bremsproberechtigung, Betriebsdienst, Rangierleiterkenntnisse sowie dem Umgang mit dem mobilen Fahrkartenverkaufsterminal (MT) und Fahrgeldeinnahmenabrechnung vermitteln. Um die Lehrer der Bildungseinrichtung auszulasten, wurden auf dem Niveau eines Lehrlings wochenlang die Fächer Betriebsdienst, Rangieren mit dem Zug und Bremsdienst / Bremsproben behandelt – alles Dinge ohne die ein Lokführer gar nicht fahren darf. Deshalb steht er da voll im Stoff und eine Unterrichtung dahingehend, war einfach nicht notwendig. Trotzdem wurde der Unterricht durchgezogen, als handele es sich bei den Lehrgangsteilnehmern um Berufsanfänger. Entsprechende Langeweile war somit vorprogrammiert. Dem eigentlich wichtigeren Teil, den Fahrkartenverkauf und dem Umgang mit dem MT wurden dagegen nur wenige Unterrichtsstunden gewidmet. Völlig unverständlich, bei dem äußerst komplizierten Fahrpreissystem der Bahn. Die theoretischen Prüfungen gut überstanden, ging es an die praktische Ausbildung. Zurück in der Niederlassung, hatte ich eigentlich erwartet, das die notwendige Ausrüstung, die ein Kundenbetreuer im Dienst mitzuführen hat, für mich bereitsteht. Aber mit Erwartungen ist das so eine Sache. Solange wir als Bahnbetriebswerk eigenständig waren, klappte die Versorgung mit betrieblichen Unterlagen und Arbeitsmitteln wie am Schnürchen – was dem persönlichen Einsatz der Ausbildungslokführer und Fahrmeister und dem Wunsch auf strikte Einhaltung des Vorschriftenwerkes auch durch die altdienten Führungskräfte zu danken war.

Doch diese hatten bekanntlich das Unternehmen bereits verlassen. Die neue Niederlassungsleitung hatte andere Sorgen – möglichst viel Personal abzubauen! Erst auf mehrfachen nachdrücklichen Hinweis auf die entsprechenden Konzernrichtlinien, wurden mir die entsprechenden Unterlagen und Ausrüstungsgegenstände – wie z.B. eine läppische Trillerpfeife- bereitgestellt.

Allerdings nicht neu – eine Zugführerkollegin die zeitweilig Büroaufgaben wahrnahm- musste mir ihre persönlichen Unterlagen zur Verfügung stellen. Die Niederlassung selber hatte angeblich keine Mittel dafür übrig - arme Bahn AG! Die praktische Ausbildung erwies sich keinesfalls als schwierig. Als Notbehelf – wenn keine Arbeit da war – konnte man mit einem Einsatz als Kundenbetreuer zur Not leben – auch wenn solch ein Einsatz von vielen betroffenen Lokführern als glatte Degradierung empfunden wird! Dass das Pilotprojekt Regioteam in Mecklenburg Vorpommern nicht eingeführt wird, konnte zu dem Zeitpunkt keiner wissen. Ausnahmsweise hatte unsere geniale Chefetage dort mal eine seltene geistige Erleuchtung. Die Ausbildung beendet, wollte ich meinen Dienst als Lokführer fortsetzen, musste aber feststellen, das meine Planstelle, entgegen aller vorherigen Zusicherungen, inzwischen klammheimlich von einem jüngeren Kollegen und Liebling unserer Führungskräfte besetzt war. So wird persönliches Engagement bei der DB gedankt! Erst die Drohung mit dem Gang zum Arbeitsgericht führte dazu, das ich entsprechend meines Arbeitsvertrages wieder als Lokführer in meinem alten Aufgabengebiet und entsprechend meines Dienstalters (wie alle anderen Mitarbeiter auch) eingesetzt wurde. Doch einige Zeit später, folgte der schon geschilderte Lufthansa - Lehrgang – dieser bewirkte zusammen mit dem schon bisher Erlebten, das es auch mit meinem Willen zum persönlichen Engagement für das „Unternehmen Zukunft“ zu Ende ging. Denn ab Ende der neunziger Jahre sollten wir auch noch umsonst arbeiten! Lieber Leser, jeder der zum Fleischer geht und 200 Gramm Salami kauft – zahlt den üblichen Händlerpreis. Sollen es zwanzig Gramm mehr sein, dann müssen auch zwanzig Gramm mehr bezahlt werden – ein Grundprinzip der Marktwirtschaft. Geschenkt bekommt keiner etwas! Das ist in allen Lebensbereichen so – nur nicht im Umgang der Bahn mit ihren Beschäftigten. Sie erwartet seit Ende der neunziger Jahre, das ihr Personal teilweise ohne entsprechende Entlohnung arbeitet. Verläuft eine Dienstschicht planmäßig, fallen keinerlei Überzeitminuten an. Oft ist es aber so, das sich durch leichte Zugverspätungen, Störungen und andere Unwägbarkeiten die Schicht um ein bis zehn Minuten verlängert. Bisher wurde diese Zeit bezahlt, der Lokführer oder das Zugpersonal mussten nur einen entsprechenden Änderungszettel schreiben. Bei den jährlich abzuleistenden Dienstschichten aller fahrenden DB-Personale kommt da einiges zusammen. Arbeit für das Unternehmen, die honoriert gehört. Schließlich sind Arbeitskräfte nicht die Heilsarmee, müssen ihre Rechnungen auch voll begleichen und bekommen nirgendwo etwas geschenkt. Im Gegensatz zu Mehdorn und Co können sie ihre Bezüge nicht selber erhöhen. Auch das wurde anders. Bis zu zehn Minuten Überzeit pro Schicht wurden nicht mehr bezahlt – die Gewerkschaften haben zu diesem glatten Betrug an ihrer Klientel wie immer zustimmend genickt. Chaotenzüge – oder wie ich im Dienst ungewollt Hasch rauchte. Von Mitte der neunziger Jahre bis in das neue Jahrtausend hinein, fand alljährlich in Berlin die Love - Parade statt. Ein Ereignis, das den in Deutschland tätigen illegalen Drogenhändlern immense Umsätze garantierte und afghanischen Opiumbauern und marokkanischen Haschgärtnern überleben half. Teilnehmerzahlen von 500000 und mehr waren keine Seltenheit. Berlins Zentrum sah anschließend aus wie eine Müllhalde, aber die ortsansässigen Händler und Gastronomen hatten wenigstens einmal im Jahr vernünftigen Umsatz. Die Aufgabe der Bahn war es, zu dieser Großveranstaltung Sonderzüge zu fahren. Richtig organisiert, kein Problem und eine zusätzliche Einnahmequelle. Doch auch hier versagte die Bahn kläglich. Jedes Jahr mit einer dieser Zugleistung betraut, durfte ich das miterleben. Ständig waren für diese Sonderzüge schlicht und einfach zu wenig Wagen bereitgestellt worden. Die Information über diese Züge erfolgte nur mangelhaft. Die Fahrpläne waren so gestaltet, das an markanten Bahnhöfen nicht gehalten wurde. Sicherheitskräfte – z.B. BGS waren nicht, oder kaum vorhanden. Und so nahm das nun Geschilderte seinen Lauf. Mit sechs Wagen der Halberstädter Bauart und einem Steuerwagen (die Lok hinten) versuchte ich, nachts um Zwei am Bahnsteig von Berlin-Lichtenberg vorzufahren. Normalerweise geschieht das mit Vierzig km/h, war aber in diesem Falle nicht möglich, da die sogenannten Raver sich nicht auf dem Bahnsteig, sondern in den Gleisen des Bahnhofes befanden. Von Sicherheitskräften wie BGS keine Spur. So blieb mir nichts weiter übrig, als mir mit Schrittgeschwindigkeit und Achtungssignal, im wahrsten Sinne des Wortes, einen Weg durch die teilweise im Gleis sitzenden Massen zu bahnen. Eine Hand an der Bremse und die andere am Signalhorn - im Stillen betend, das nicht noch ein Raver in seinem Alkohol - oder Drogenrausch zwischen Zug und Bahnsteigkante fällt. Das half tatsächlich und auch der letzte Haschraucher ging aus dem Gleis. So endlich am Bahnsteig stehend, wurde der viel zu kurze Zug gestürmt. Reisende für zehn Wagen verteilten sich auf lausige sechs Waggons. Mein Zugpersonal tat mir jetzt schon leid, denn an vernünftiges Arbeiten war nicht mehr zu denken. Entsprechende Pöbeleien der Reisenden waren die Folge. Irgendwie haben wir es trotzdem fertigbekommen, noch halbwegs planmäßig und ohne Zwischenfälle den Bahnhof zu verlassen, dem Einsatz meiner resoluten Kundenbetreuerin sei

hier noch im Nachhinein gedankt. Der Zug zu zweihundert Prozent besetzt, hielten sich die Fahrgäste zwangsläufig auch in den Übergängen zwischen den einzelnen Wagen auf, lagen in den Gängen und Gepäcknetzen. In diesen Übergängen hängen die Leitungen die die Steuerung vom Steuerwagen zur Lok am Schluss des Zuges sicherstellen. Einige der Fahrgäste hielten sich in ihrem Tran dort fest und so kam was kommen musste. Sie rissen die Kabel aus den Steckern! Die Kommunikation zwischen Lok und Steuerwagen war unterbrochen und mit der Weiterfahrt hatte es sich erledigt. Auf freier Strecke und bei überfülltem Zug nun das entsprechende Kabel zu suchen, grenzt schon an artistische Leistungen. Die hämischen Bemerkungen der Reisenden dabei zu ertragen, hätte eigentlich nur noch mit Schmerzensgeld aufgewogen werden müssen. Nach einer viertel Stunde hatten wir den Zug wieder flott und die Fahrt ging weiter. Im Steuerwagen hatten sich die ersten Raver trotz Rauchverbot ein paar Tütchen gedreht, so kam auch ich, dank der Klimaanlage, die sonst nur die Erkältungsbazillen der Reisenden im Wagon verteilt, in den zweifelhaften Genuss von schwarzen Afghanen und „Bahndamm Südhang -dritter Schnitt“. Damit sich nicht auch bei mir die berühmte „Leck mich“ Stimmung breit machte, half nur ständiges Lüften des Führerraumes.

Bis Pasewalk hatten unsere liebebreizenden Raver bereits das dritte Mal Kabel gezogen und auch noch aus Jux die Notbremse betätigt. Der Zug hatte über eine Stunde Verspätung. Ich hatte die Nase gestrichen voll und war gar nicht in „Love and Peace“ Stimmung. Darum entschloss mich, umzulaufen, das heißt, die Lok an die Spitze des Zuges zu setzen. So hatte sich der Ärger mit den Kabeln erledigt. Die restlichen 110 Kilometer bis Stralsund verliefen danach störungsfrei. Bei Zugverspätungen und sonstigen Vorkommnissen ist ein Störbericht zu schreiben. Meine Kundenbetreuerin, wie auch ich, schrieben unseren Kommentar zu dieser Chaosfahrt, in der Hoffnung das unser Geschreibsel auch gelesen und ausgewertet wird. Doch im Jahr darauf konnte ich feststellen, das die Hinweise der Basis wie immer von den Verantwortlichen ignoriert wurden.

Wieder hatte der Zug nur fünf Wagen, die Lok lief hinten – der Steuerwagen an der Zugspitze. Um mir wenigstens die Haschwolken, den zu erwartenden Ärger mit den Steuerkabeln und der daraus resultierenden Verspätung zu ersparen, lief ich in der Dienstpause in Oranienburg um, so das sich die Lok an der Spitze des Zuges befand. Was vor der Bahnprivatisierung kein Problem war, erwies sich jetzt als Hindernis. Einfach so Umlaufen geht nicht – schließlich ist der Stellwerksdienst bei einer privatisierten Bahn ein anderer Geschäftsbereich- und möchte Extratouren auch Extra bezahlt haben. Deshalb erfand ich eine Störung und schon ging die Angelegenheit ihren Gang. Denn kein Stellwerker hat gerne Züge mit Störgeschehen auf seinem Bahnhof, die für ihn zusätzliche Arbeit bedeuten. In Lichtenberg pünktlich vorgefahren, fand ich die gleiche Situation vor, wie im Jahr davor. Also durchfummeln und sicher an den Bahnsteig kommen.

Eigentlich hätte diese Schicht glatt gehen können, aber wir hatten die Rechnung ohne die einfach genialen Planungen der Bahnführungskräfte gemacht. Unser Sonderzug sollte laut unserem Fahrplan nur in Eberswalde, Pasewalk, Anklam, Greifswald und Stralsund halten- in Bernau, Angermünde, Prenzlau, und Züssow durchfahren! Was das sollte, war uns beiden nicht klar und vielen Reisenden auch nicht. Teils bekifft oder zugehöhnt wurden entsprechende Bahnsteig- und Zugansagen völlig überhört. Hauptsache man saß im Zug, alles andere wird sich finden! Halbwegs pünktlich aus Lichtenberg abgefahren, wurde in Bernau die Notbremse gezogen – schließlich halten Züge von DB Regio immer in Bernau. Die Ersten wollten aussteigen und taten es auch. Wir hatten den Ärger mit der Suche der betätigten Notbremse und der darauf notwendigen Bremsprobe, und schon mehr als zehn Minuten Verspätung. In Britz das gleiche Spiel noch einmal und auch in Angermünde wurde die Notbremse gezogen, obwohl kein Halt vorgesehen war. Entsprechende Funkmeldungen unsererseits an die Zugleitzentrale, wurden dort ignoriert. Ab Prenzlau hielten wir dann freiwillig und ersparten uns den Ärger mit den Notbremsungen und somit zusätzliche Verspätungen. Gleiches galt auch für Züssow. Und jede Menge Reisende stiegen aus! Relativ pünktlich erreichten wir Stralsund – zumindest die Fahrzeit war großzügig geplant! Zum Dank für unser flexibles Handeln, durften wir uns noch telefonisch bei der Zugleitung und schriftlich im Unregelmäßigkeitsbuch rechtfertigen. So macht Dienst Spaß und bringt immer wieder Freude! Wer nach Lesen dieser Zeilen wieder nach den ach so flexiblen Privatbahnen ruft, dem sei folgendes ins Stammbuch geschrieben. Die Privaten halten nicht genügend rollendes Material vor, um die logistischen Anforderungen von Großveranstaltungen abzudecken und scheuen die damit verbundenen Risiken wie eventuelle Einnahmenverluste, verdeckte Züge oder eventueller Vandalismus. Sonderzüge zu Großveranstaltungen sehen nach Ende der Zugfahrt meist wie ein Schlachtfeld aus – was der heutzutage mangelnden Kinderstube vieler unserer, vor allem jüngeren, Mitbürger zu verdanken ist. Womit wir beim nächsten Thema wären, der Sauberkeit in den Zügen. Manche Presseschreiber, wie auch

Reisende, sind anscheinend der Meinung, das Eisenbahner ihre Züge absichtlich verschmutzen. Zumindest könnte das aus den Aussagen und Presseartikeln vermutet werden. Natürlich gehen jeden Morgen Kollegen mit ihrem extra mitgebrachten Hausmüll los und verteilen diesen systematisch in den Abteilen der Reisezugwagen. Die Aschenbecher der Lokomotiven werden grundsätzlich im Abteil ausgeschüttet und ist einem Kollegen mal schlecht, bricht er mitten in den Gang des 1. Klasse Abteils. Wenn das nicht reicht, pieselt der Kundenbetreuer auch mal in irgend eine Ecke. Und die, vor allem in Ballungsräumen, in Zügen rumliegenden Drogenspritzen, werden von Eisenbahnerkindern extra für Vati vom Schulhof mitgebracht. Um das intelligente Verstopfen von Zugtoiletten läuft ein betriebsinterner Wettbewerb! Eisenbahner fühlen sich wohl im Dreck – und brauchen ihn zum Überleben! Die Realität sieht leider ganz anders aus.

Der Dreck wird von den Reisenden gemacht. Die Folgen mangelhafter antiautoritärer häuslicher Erziehung in den letzten Jahrzehnten, bekommen gerade die Verkehrsunternehmen mehr und mehr zu spüren, aber auch Erwachsene benehmen sich zunehmend wie Schweine . Oft auch Diejenigen, die es aufgrund ihres gesellschaftlichen Status gewohnt sind, das ihnen ständig das zarte Popochen gepudert wird. Deren Arroganz, wie auch Freund Alkohol spielen dabei eine große Rolle. So unterscheiden sich erste Klasse Abteile für die besser betuchte Kundschaft oft vom Verschmutzungsgrad, nicht von den restlichen Abteilen. Würde jeder seinen Müll in die vorhandenen Abfallbehälter schmeißen, wäre ein Zug auch am Ende des Tages sauber. Sitze bräuchten nicht ständig gereinigt werden, wenn der Reisende, wie auch bei sich zu Hause, einfach die Schuhe auszieht, wenn er die Füße hochlegt. Oder er legt sich eine Blöd - Zeitung unter. Für solche Dinge ist das Käseblatt – da großformatig - äußerst praktisch. Für Tampons, Binden und Babywindeln gibt es auf jedem Zugklo extra Behälter, die entsprechend mehrsprachig ausgeschildert sind. Der Betreffende muss nur lesen – sofern er es kann - schließlich legt er seine Abfälle daheim auch nicht ins Glasteil der Anbauwand.

Graffiti-sprayer und Scratcher werden, wenn überhaupt dingfest gemacht, von den Jugendgerichten meist äußerst zuvorkommend behandelt. Schließlich sprühten sie nur im Zug und nicht an der Villa des Bundeskanzlers. Fensterscheiben zerkratzen, ist vermutlich eine sexuelle Ersatzhandlung und gilt anscheinend als menschliches Grundbedürfnis. Nimmt ein Zugpersonal im Verschmutzungsfall sein Hausrecht wahr, darf es sich meist unflätige Beschimpfungen anhören. Wird Anzeige erstattet, bekommt in der Regel der Kunde Recht- denn es steht Aussage gegen Aussage. Lohnt sich unter diesen Voraussetzungen wirklich noch persönliches Engagement? Das es auch anders geht, zeigt der Zugverkehr in der Schweiz. Dort sind Sauberkeit und Ordnung noch ein bürgerliches Grundbedürfnis. Ein Grundbedürfnis, das den deutschen Bürgern durch altachtundsechziger

(V)Erziehungsmethoden ausgetrieben wurde. Tugenden wie Ordnung, Sauberkeit, Pünktlichkeit und Disziplin haftet deshalb ein besonderer Makel an. Wer die Anerziehung dieser Verhaltensweisen fordert, wird leider schnell zu Unrecht in die rechte Ecke gerückt. Selbst Hüter des Rechts benehmen sich gegenüber konsequenten Eisenbahnern unflätig, wie ein Richter im November 2003 in Rostock bewies. Unberechtigt verlangte er vom Bahnservicepersonal einen Taxigutschein. Als ihm die Forderung nicht erfüllt wurde, drohte er der Servicekraft und entwendete ihr zwecks Nötigung Brille und Dienstschlüssel. Schlappe 3000 Euro Strafe waren die lasche Konsequenz (siehe auch Ostsee - Zeitung vom 2.8.2005) und so fast eine Einladung an andere Bahnnutzer, Eisenbahner zu schikanieren.

Die dreckigsten Züge hat aber ein Anbieter für Kurzreisen zu beklagen, der Kegelbrüder aus dem rheinischen Raum und dem Ruhrpott in der Vor - und Nachsaison auf die Insel Rügen fährt. Dieser Zug besteht meist aus acht bis zehn Wagen, einschließlich eines Tanz- und Barwagens. (Im Bahnerdeutsch „Säuferzug“ genannt.) Der Alkohol fließt in Strömen- Kegelbrüder gelten allgemein als sehr trinkfest - und die Spuren des exzessiven Genusses von Jägermeister und kleiner Feigling in überforderten Mägen gemixt, zieren am Endbahnhof jeden Winkel des Zuges. Für das schlecht bezahlte Reinigungspersonal eine glatte Zumutung, dort in Kürze wieder Glanz und Frische rein zu bringen. Aus technischen Gründen musste ich einen Wagen dieses Zuges am Zielbahnhof Bergen betreten und hatte anschließend Herpesbläschen auf der Lippe. Besonders prickelnd für Reisende wie Zugpersonal ist es, wenn sich, oft auch als Strandgut der menschlichen Gesellschaft, bezeichnete Personen im Zug befinden. Bei Zügen ohne Kundenbetreuer besteht überhaupt keine Möglichkeit, entsprechend einzuwirken und sollte Zugpersonal vorhanden sein, sind diesem dank deutscher Rechtsstaatlichkeit die Hände gebunden. Denn so einfach jemanden vor die Tür setzen, nur weil er mehrfach eingepuscht hat, den Zweck von Wasser und Seife nicht kennt, oder seine Klamotten das letzte halbe Jahr nicht gewechselt hat, geht nicht. Zu DDR - Zeiten konnten solche Personen, wie in vielen anderen Ländern auch, im Interesse aller Reisenden von der Beförderung ausgeschlossen werden. Im Rechtssystem von Absurdistan ist das anders. Dort

findet sich immer ein Anwalt, der diese Personen über vom Steuerzahler finanzierte Prozesskostenhilfe gegen die Bahn vertritt, anstatt dafür zu sorgen, das auch diesem Personenkreis ein menschenwürdiges Leben möglich ist. Das Zugpersonal zieht dabei Dank der schwammigen Rechtslage den Kürzeren und darf sich für sein eigentlich korrektes Handeln noch entschuldigen. Auf Rügen hatten wir den Fall eines schwer heruntergekommenen ehemaligen Sängers, der im Suff wie ein Baby regelmäßig einpullerte – wie oft, das war sehr schön an den „Kesselsteinrändern“ seiner Hose zu erkennen. Dieser hatte einen Behindertenausweis und durfte somit im Umkreis von 50 Kilometern kostenlos die Züge benutzen. In seinem Tran machte er es sich auf seiner Fahrt mit seinen Trinkkumpanen auch richtig bequem und ließ laufen. Oben rein und unten wieder raus – auf den Sitz- auf dem er gerade saß. Den Gestank kann sich jeder selbst ausmahlen, reinigen lässt sich so was ohne erheblichen Aufwand auch nicht. Ein tiefgreifendes Erlebnis trifft auch den nächsten Reisenden, der dort später Platz nimmt. Noch besser war ein älteres Pärchen aus Elmenhorst. Sie machten ihre tägliche Runde durch die Müllcontainer der Region zwischen Stralsund und Grimmen. Über Jahre, Sommers wie Winters mit den selben Klamotten bekleidet und immer die gleichen Stiefel an – verströmten sie bei Betreten des Zuges ein ganz besonderes Eau de Cologne. Innerhalb von Sekunden war der Wagen von anderen Reisenden geräumt – auch weil die beiden von gewissen Krabbeltierchen begleitet wurden. Der betreffende Nahverkehrszug hatte aber nur zwei Wagen und so durfte sich das Zugpersonal die ständigen, berechtigten Beschwerden der anderen Fahrgäste anhören. Die beiden waren so verkeimt, das sich nicht mal die abgebrühtesten Polizisten trauten, die beiden an zu fassen. Leider haben solche traurigen Fälle in den letzten Jahren erheblich zugenommen – ein Spiegelbild dessen wie es um die Wertigkeit und Würde gestrauchelter Menschen in dieser Gesellschaftsordnung wirklich bestellt ist. Die Politik kümmert sich lieber um Armut und Elend in fernen Ländern und ignoriert voll, das sich das hausgemachte Elend im eigenen Land von Jahr zu Jahr mehrt. Mehr und mehr Menschen landen dank Politikversagens am gesellschaftlichen Abgrund und bedürfen engagierter Hilfe – aber keinen von den verantwortlichen Entscheidungsträgern interessiert das. Lieber adoptiert ein Kanzler medienwirksam ein ausländisches Kind, anstatt sich um die Straßenkinder Deutschlands zu kümmern. Die Bahnhofsviertel größerer Städte sind voll davon und so gäbe es viel zu tun.

Bei der Reichsbahn war es üblich, das die Lokpersonale ihre Lokomotiven in der Zeit zwischen den Zugfahrten reinigen und putzten. Die Lokführer bekamen diese Zeit bezahlt, die Lokomotiven waren sauber und gepflegt. Die Sparwut des Unternehmens führte dazu, das diese Zugpausen nicht mehr vergütet wurden. Dadurch konnte weiteres Lokpersonal freigesetzt werden und wieder landeten Kollegen in der Arbeitslosigkeit. Folgerichtig reinigte zukünftig auch kein Kollege das ihm anvertraute Triebfahrzeug. So müffelte die nicht gegessene Käsestulle, neben dem kurz vor der Wiederbelebung stehenden, angebissenen Leberwustbrötchen in den Abfallbehältern auf den Führerständen vor sich hin. Der Verschmutzungsgrad nahm dementsprechend zu und die Bahn- AG kauft jetzt für teures Geld entsprechende Reinigungsleistungen bei Fremdfirmen ein. Hauptsache, das eigene Personal ist massiv reduziert – koste es was es wolle.

Was auf Gleisen, besonders in Großstädten, so entsorgt wird, ist auch ein niedliches Thema. Einige Jahre nach der Wiedervereinigung befuhren wir mit unseren Reisezügen regelmäßig einen Streckenabschnitt zwischen Pankow und Frankfurter Allee in Berlin. Diese Strecke wird von vielen Brücken gequert und führt mitten durch den Stadtteil Prenzlauer Berg. Links und rechts der Strecke türmen sich die Müllsäcke, Schrott aller Art und andere Abfälle, die direkt von den Brücken „entsorgt“ werden. Der Gipfel war eine alte Waschmaschine, die mir abends von der Brücke Prenzlauer Allee auf die fahrende Lok geworfen wurde. Zum Glück traf sie nicht den Führerstand, sondern prallte seitlich ab. Täter bis heute flüchtig! Ein beliebtes Spiel ist das Steine werfen von Brücken. In Eberswalde sauste so ein Geschoss von Jugendlichen geworfen, von der örtlichen Straßenbrücke direkt in mein Führerstandsfenster.

Dank meiner Reaktionsschnelligkeit und einer Vorahnung war es zu verdanken, das ich nicht direkt getroffen wurde. Allerdings musste ich etliche Glassplitter aus dem Hemdkragen fischen. Noch makaberer war die Entsorgung eines Schäferhundes, die ich ungewollt miterleben durfte, ebenfalls auf dem Berliner Außenring. Der gewissenlose Besitzer hatte ihn an einer unübersichtlichen Stelle mit der Hundeleine so an das Gleis gebunden, das er beim Überfahren zwangsläufig getötet werden musste, egal ob der Lokführer des nächsten Zuges noch bremst, oder nicht. Überhaupt sorgt das liebe Vieh für allerlei Trouble bei der Bahn. Meine persönliche „Abschussliste“ als Lokführer würde manch einen Jäger in Extase versetzen. Vom Federvieh bis zur Kuh war so ziemlich alles dabei – denn Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg sind recht wildreiche Länder. So sieht es auf den Gleisen oft genauso aus, wie an deutschen Straßenrändern – viel totes Fleisch - nur das die erlegten

Stücke bei der Bahn größer sind. Das größte Stück war eine ausgewachsene Kuh, die mir an der Einfahrt des Bahnhof Nechlin in den Zug lief. Jedes Jahr im Frühjahr, wenn das Gras sprießt, werden ja bekanntlich die Rinder auf die Weide getrieben. Was die Bauern manchmal dabei vergessen, ist die vorsorgliche Untersuchung ihrer Weidezäune, die im Winter doch öfters mal morsch werden. So unternehmen die lieben Rindviecher schon einmal einen Ausflug in unbekannte Gefilde und versuchen bei der Bahn zuzusteigen. Im Sommer 1995 fuhr ich morgens mit einem Interregio in Richtung Berlin. In der Kurve vor schon genannten Bahnhof standen so an die zwanzig ausgewachsene Milchkühe an und im Gleis. Gefahrenbremsung eingeleitet und laut hupend versuchte ich, Schlimmeres zu verhindern. Doch das liebe Vieh verstand mein hupen wohl als muhen und trat äußerst gemütlich den Weg über das zu befahrende Gleis an. So kam was kommen musste, das größte aller Rindviecher wurde von der Lok gerammt und einige seiner Kumpanen seitlich gestreift.

Der Aufprall riss sämtliche, vorne an der E - Lok befindliche, Lufthähne und Steckdosen ab und verteilte die Kuh und ihren frisch gefütterten Inhalt, mit den dazugehörigen Düften auf die gesamte Frontseite und die Trittbretter der ersten beiden Reisezugwagen. Zum Stehen gekommen, musste ich eine Untersuchung der Lok vornehmen. Inzwischen kam auch meine Zugführerin nach vorne, erleichte stehenden Fußes und versuchte vergeblich das Frühstück bei sich zu behalten. Denn der Geruch und das Aussehen einer so in die ewigen Jagdgründe eingegangenen Kuh, ist doch etwas gewöhnungsbedürftig. Die Reisenden des voll besetzten Zuges sahen die Sache etwas lockerer, trotz der überall am Unfallort verteilten Steakstücke und Brühknochen.

Denn der Rest der Kuhherde, wollte vermutlich ihren gefallenen und verletzten Kameraden kondolieren und umkreiste mit viel Gemuh gemächlich den Zug. So waren die Fahrgäste trotz zu erwartender Verspätung ruhiggestellt und nörgelten nicht, wie sonst üblich, über die böse Eisenbahn.

Die Lok war durch die erlittenen Schäden nicht mehr fahrfähig und darum bestellte ich über Funk eine Neue. Den Lokwechsel vorzubereiten, war allerdings meine undankbare Aufgabe. Wer kann schon von sich behaupten, im Blut gewatet zu sein- ich konnte es seit diesem Tage unfreiwillig. Nur mit einem Paar Handschuhe bewaffnet, entfernte ich die sterblichen Überreste zwischen Lok und erstem Wagen um die Kupplung, Brems- und Steuerleitungen zu trennen und sammelte die Knochen und Eingeweide von den Trittbrettern der ersten beiden Reisezugwagen. Danach hatte ich wochenlang keinen Appetit auf Rindfleischprodukte und stellte ernsthafte Überlegungen an, zu den bekennenden Körnerpickern zu konvertieren. Inzwischen kam auch meine Ersatzlok und ich konnte die defekte Lok vom Zug wegsetzen. Nach den entsprechenden betrieblichen Handlungen konnte dann die Fahrt fortgesetzt werden, denn der ortsansässige Bauer hatte damit begonnen, seine Steaks wieder auf die Weide zu treiben.

Einem anderen Kollegen erging es einige Jahre später viel schlimmer, er erwischte an der Peenebrücke Anklam eine komplette Rinderherde, die - Ironie des Schicksals - auf dem Weg zum Anklamer Schlachthof ausgebrochen war. Dort konnte nur noch die Unfallbereitschaft mit dem Hilfszug helfen. Der Karrieresprung der Rindviecher zur Salami hatte sich erledigt, dafür machte der örtliche Abdecker gute Geschäfte.

Vor dem Bahnhof Züssow erwischte ich mit dem Nachtzug nach Sassnitz - Fähre ein komplettes Wildschweinrudel. Leider sind die Viecher so intelligent, das sie alle gleichzeitig die Schienen überqueren. So wurde auch dieser Unfall im wahrsten Sinne des Wortes eine Riesenschweinerei und meine schlafenden Reisenden dank der Unfallgeräusche hellauf erwacht. Die Lok war auch hier nicht mehr fahrfähig und die Hilfszugbesatzung hatte allerhand zu tun- allerdings nicht wie üblich - Brenn und Schraubarbeiten sondern Schneid - und Schlachtarbeiten. Ein ausgewachsener Hirsch versetzte Anfang der neunziger Jahre vor Anklam, das Begleitpersonal der am D 718 hängenden Postwagen der deutschen Post, in Angst und Schrecken. Schon von der Lok überrollt, klopfte der Hirsch mit Geweih und Hufen und den von ihm aufgewirbelten Schottersteinen an den Wagonboden. Das dabei herausgerissene Kabel der Zugheizung, verursachte einen Kurzschluss mit lautem Blitz und Knall und eine Hauptschalterauslösung auf der E - Lok. Kreidebleich stiegen die Postler nach dem Nothalt aus dem Wagen und fragten mich nach der Ursache der, für eine Zugfahrt doch sehr ungewöhnlichen, Geräusche. Doch diesmal hatte ich Glück. Lok und Zug waren für die letzten 70 Kilometer fahrfähig. Dankenswerter Weise spendeten die Postler einen Postsack und stabiles Band, so das ich das Heizkabel abisolieren und sicher festbinden konnte. Heizen fiel jetzt zwar aus, aber – und das ist viel wichtiger - der Feierabend und eine halbwegs pünktliche Ankunft waren für alle Beteiligten noch gerettet.

Eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit führt zu Todesopfern! Diese Erfahrung durfte ich auf der Nebenstrecke Lauterbach- Bergen machen. Bis zum Jahre 2000 war die

Höchstgeschwindigkeit dort auf 60 km/h begrenzt. Die an der Strecke ansässigen Damhirschrudel lebten, selbst in der Brunftzeit, in friedlicher Eintracht mit dem alle Stunde vorbeifahrenden Triebwagen. Standen doch mal einige Hirsche im Gleis, so blieb für diese genügend Zeit, nach einem gegebenen Achtungssignal das Gleis zu verlassen. Meist bedurften sie dieser Aufforderung nicht, gingen schon von allein aus dem Gefahrenbereich, weideten friedlich direkt am Bahndamm weiter und ließen sich vom vorbeifahrenden Triebwagen nicht stören. Unter den Fahrgästen hatte sich das auch rumgesprochen, so war eine Fahrt auf dieser Strecke auch eine kleine Touristenattraktion. Zumal einige der Dammhirsche Albinos und dadurch schneeweiß waren. Das änderte sich schlagartig nach der Sanierung der Strecke und der damit verbunden erhöhten Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h. Die Viecher kamen mit den nun schneller fahrenden Triebwagen nicht mehr klar. Den Damhirschheldentod starben innerhalb eines Jahres 14 Stück. Auch „Försters Ziegen“, das Rehwild, musste einige Opfer bringen. Die nun im Gleis herumliegenden Kadaver sorgten für noch mehr Verluste in der Vogelwelt und beim Niederwild. Adler, Bussarde, Falken und Füchse fressen gerne Aas. Spezialisten unter ihnen, fliegen vor allem im Winter die Eisenbahnstrecken ab, daran gewöhnt, von der Bahn erlegtes Fressbares zu finden. So werden regelmäßig am Aas fressende Greifvögel durch ihre natürliche Trägheit beim Flugstart, Opfer von fahrenden Zügen und schauen beim Aufprall auf die Frontscheiben des Führerstandes, ein letztes Mal beim Lokführer rein. Auch das ein Resultat der Einsparwut Mehdorns. Die schon im Vorfeld beschriebenen Streckenläufer hatten nämlich neben den schon angeführten Tätigkeiten, die Aufgabe, täglich totgefahrenes Getier aus dem Gleis zu entfernen. So konnte der unnötige Mord an unschuldigen seltenen Greifvögeln und anderem Getier vermieden werden. Doch die Streckenläufer sind eingespart und die Tierkadaver bleiben, vor sich hin stinkend, im Gleis liegen, bis sie den Weg alles vergänglichen gegangen sind. Bemerkt der Lokführer Kadaver im Gleis, gibt er eine Meldung ab. Sache von DB Netz soll es sein, das Gleis unverzüglich von den Tierleichen zu räumen. Gemacht wird es nicht, einmal totgefahrenes Getier liegt, bis die Würmer ihr Werk getan haben. Immer wieder zu Erleben auf den Gleisen der Bahn AG. Börsenfähigkeit ist wichtiger als Naturschutz und Vogelmord! Tierschutzgesetze gelten für die Bahn nicht! Ein am Gleis Futter suchender Habicht geriet mir nach dem Aufprall auf den oberen Teil der Frontscheibe, durch den Fahrtwind in den Hochspannungsteil der E - Lok Dachausrüstung. Er blieb dort liegen und verursachte mehrere Kurzschlüsse, die einen kompletten Streckenabschnitt auf der Pasewalker Strecke für einige Minuten lahm legten. Mehrfach durch 18000 Volt geröstet, hatte er danach die Größe einer Taube und gut durchgegart im eigenen Saft, fand er sich, durch den Fahrtwind bedingt, zwischen Lok und erstem Wagen wieder. Im anschließenden Störbericht den Sachverhalt erwähnt, wollte mir die auswertenden Vorgesetzten die Geschichte erst nicht glauben. Ich wäre besser dran gewesen, hätte ich den toten Vogel mit an den Störbericht geheftet. Zu meinem Glück hatte ein anderer Kollege ähnliches erlebt und so war ich aus dem Schneider. Seit der Bahnprivatisierung war es zum Zwecke des Personalabbaus, nämlich Mode geworden, alle Unregelmäßigkeiten möglichst dem Lokführer anzuhängen - egal ob gerechtfertigt oder nicht.

Taubenhaltung an Bahngleisen lohnt sich nicht- diese Erfahrung musste ein Taubenzüchter aus Burg- Stargard vor einigen Jahren machen. Zur Erntezeit durchfahrende Getreidezüge verloren in der Gleiskurve der Bahnhofsabfahrt regelmäßig jede Menge Körner. Die Tauben hatten das schnell mitbekommen und so hatte sich eine Fütterung durch den Besitzer fast erledigt. Dumm war nur, das Tauben keinen Fahrplan lesen können und so kam was kommen musste. Jeder mit Höchstgeschwindigkeit durchfahrende Zug erwischte mindestens Eine. So reduzierte sich der Schwarm innerhalb von vier Wochen von zirka 80 auf Null. Die gefiederten Freunde machten ihrem Namen alle Ehre- sie waren, wie der Volksmund sagt, wirklich taub! Eine Eigenschaft, die der gemeinen Krähe nicht nachgesagt werden kann. Äußerst intelligent, halten sich Schwärme dieser Vögel mit Vorliebe auf Bahnhöfen und Streckengleisen auf. Erwischt habe ich in meiner Lokführerzeit davon nicht eine. Und auch im Kollegenkreis hat es keiner geschafft. Ein älterer Lokführer gab dazu eine recht eigenwillige Erklärung ab. Krähen wären die Seelen toter Eisenbahner - und wüssten somit wie man sich in Gleisanlagen verhält. Zugegeben, eine unheimliche Erklärung. Wer aber Krähen beobachtet hat, egal ob an Schiene oder Straße, kann bestätigen das diese Vögel nach links und rechts schauen, bevor sie den Verkehrsweg betreten. So sind die Märchen und Geschichten von klugen Raben doch nicht so abwegig!

Ein Opfer seiner Trägheit wurde ein Weißstorch, der mir in Kolkwitz, in der Nähe von Cottbus, in die Frontscheibe flog. Er durchschlug beide Scheiben und blieb mit seinem Rumpf wie ein großer Stöpsel zwischen den Heizdrähten, der dazwischen liegenden Scheibenheizung, hängen. Den Kopf im Führerstand, die Beine und der Rumpf lässig draußen im Fahrtwind

baumelnd. Bei der Einfahrt in den Bahnhof Lübbenau – in der Sommersaison voller Urlauber – war ich damit unfreiwillig die Touristenattraktion.

Eine Gruppe japanischer Touristen fotografierte diese Kuriosität mit voller Begeisterung und auch auf dem Rest der Fahrt erregte der tote Vogel viel Aufmerksamkeit. Da Fahrdienstleiter Züge dem nächstgelegenen Stellwerk vormelden müssen, schauten bei jeder Bahnhofseinfahrt Bahnpersonale aus dem Stellwerksfenstern und grüßten amüsiert. Meister Adebar sofort zu entfernen, wäre ein Fehler gewesen- Fahrtwind bei 120 km/h hält kein Lokführer auf Dauer aus und ein Lokwechsel hätte zu größerer Verspätung geführt. Besonders tragisch ergeht es bis heute auf Rügen den Höckerschwänen. Meist schwimmen diese majestätischen Schöpfungen der Natur friedlich auf dem Wasser. Gelüstet es ihnen zu fliegen, wird ihnen das durch ihre Größe und daraus resultierender mangelnder Wendigkeit bedingt, am Rügendamm und am Bahndamm zwischen kleinem und großem Jasmunder Bodden regelmäßig zum Verhängnis. Beide Streckenabschnitte sind elektrifiziert. Während ihres Fluges geraten sie in die Fahrleitungsanlagen und stürzen mit gebrochenen Flügeln ins Gleis. Dort werden sie oft vom nächsten Zug überrollt und gehen unfreiwillig den Weg alles Vergänglichen. Entsprechende Meldungen der dort fahrenden Lokführer werden regelmäßig ignoriert, obwohl auch der Höckerschwan unter Naturschutz steht! Mit einfachsten Mitteln könnte die Fahrleitung an diesen kritischen Stellen besser sichtbar gemacht werden, wie bei vielen Energieversorgern lobenswerter Weise üblich. Doch Naturschutz spielt bei dem sparwütigen Bahnmanagement keine Rolle und wird als unnötiger Kostenfaktor betrachtet. Dabei wäre schon mit geringem Mitteleinsatz eine positive Imagepflege für das „Unternehmen Zukunft“ möglich. Neben dem hier schon erwähnten Viechereien sterben täglich auch Füchse, Dachse, Marderhunde, Hasen und Singvögel aller Arten unfreiwillig durch die Züge aller Eisenbahnen. Dummheiten der Autofahrer beschäftigen die Bahnen täglich aufs Neue. Kein Monat vergeht, ohne Hiobsbotschaften von Bahnübergängen. Immer wieder frisst der Stärkere den Schwächeren, wie schon Darwin treffend erkannte. In meiner Zeit als Lokführer bei der Bahn war ich unfreiwillig in insgesamt vier Personenunfälle verwickelt - von Selbstmord bis tragischen Unfall, aber zum Glück keine mit Kraftfahrzeugen.

Vielen meiner Kollegen ging es da anders. Einige Vorfälle seien hier geschildert.

Das Trucker während der Fahrt gelegentlich in Morpheus Armen schlummern, ist allgemein bekannt und auf deutschen Autobahnen fast täglich zu beobachten. Lokführern geht es da ähnlich, allerdings verhindern technische Sicherheitseinrichtungen wie Sicherheitsfahr - schaltung, induktive Zugbeeinflussung und auf Schnellfahrstrecken die lineare Zugbeeinflussung meist Schlimmeres. Deshalb hat der Gesetzgeber eindeutige Fahrzeitenregelungen für das fahrende und fliegende Personal erlassen. Schuld sind aber die jeweiligen Arbeitgeber der Privatwirtschaft, die ihr Personal, um des Profites willen, gewissenlos verheizen. Was in Staats- und Kommunalbetrieben halbwegs heilig war, die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften, wird vom Privatunternehmer völlig ignoriert. Ausgesprochene Bußgelder werden aus der Portokasse beglichen und weiter geht's im alten Trott. Am schlimmsten sind dabei die Trucker dran, sie werden von ihren Brötchengebern ständig unter Zeitdruck gesetzt. Aber auch Lokführer von privaten Güterverkehrsanbietern wurden auf freier Strecke geweckt, nachdem sie nach 24 bis 48 Stunden, ununterbrochenen Dienst, weggenickt waren. Entsprechende Fahrtenschreiberkontrollen und Befragungen wiesen das jedenfalls nach. Kein Wunder, denn dem für die Kontrollen zuständigen Eisenbahnbundesamt ist wegen Personalknappheit und Mittelstreichung eine intensive Überwachung verwehrt. Flächendeckende Kontrolle mit saftigen Strafen, zum Schutze des Personals, ist folgerichtig nicht gewollt. Politik und private Unternehmerschaft stecken also auch hier einträchtig unter einer Decke. Bestehende Gesetze haben, wie so oft, nur Alibifunktion. Selbst Lokführern der DB-AG, die sich zu ihrem eigenen Schutz an diese Regelungen halten, wird versucht mit anderen Paragraphen der Konzernrichtlinien ein Fehlverhalten zu unterstellen und sie somit abzustrafen. Dem Blöd-Zeitungsleser ist sicherlich noch der Fall des ICE- Lokführers bekannt, der seinen Zug nach Überschreiten der gesetzlich zulässigen Fahrzeit, im Tunnel zu stehen brachte und sich weigerte weiter zu fahren. Die Journalie schrieb dazu leider viel Stuss. Der Kollege war eigentlich voll im Recht – was von Seiten der DB verschwiegen wurde. Mehrfach wurde den betreffenden Kollegen, bei dieser Zugleistung, von zuständiger Seite eine entsprechende Ablösung verweigert, obwohl der Sachverhalt der Fahrzeitüberschreitung bekannt war. Dazu sei folgende Rechtslage kurz erläutert. Alles was innerhalb der gesetzlichen Fahrzeit passiert (ausgenommen grob fahrlässiges Verhalten) wird dem Arbeitgeber angelastet- er haftet für seine Arbeitnehmer. Überschreitet der Lokführer wissentlich seine Fahrzeit auf dem Triebfahrzeug und verschuldet dabei einen Unfall oder ähnliches, kann ihm von Seiten der Staatsanwaltschaft grob fahrlässiges Verhalten unterstellt werden – die Haftung liegt bei ihm, die fristlose Kündigung sicher- der Arbeitgeber ist erst einmal aus dem

Schneider. Wer möchte schon für seinen Chef den Kopf hinhalten – dafür ist das Gehalt zu gering und die Freiheit zu teuer. Besagtem Kollegen wurde zum Verhängnis, das er im Tunnel und nicht am nächsten Bahnsteig stoppte. Bei letzterem hätte die DB AG ganz schlechte Karten gehabt. So berief sie sich auf die entsprechenden Regelungen über das Verhalten in Tunnelabschnitten – der Kollege wurde vom Dienst suspendiert.

Ein schwedischer Trucker stieß Anfang der achtziger Jahre bei voller Fahrt mit dem Postzug Stralsund- Rostock zusammen. Eingenickt, übersah er die geschlossene Halbschranke in Kummerow und rammte die mit 90 km/h fahrende Lok der Baureihe 202 von der Seite. Sie kippte um und geriet in Brand, Briefe und Pakete aus den Postwagen dekorierten den anliegenden Acker. Der Vierzigtonner Volvo zerlegte sich in seine Einzelteile. Fahrer tot, der Lokführer kam, nach kurzer Flucht über den Acker, mit dem Schrecken davon.

An diesem Bahnübergang kam es noch öfter zu schweren Unfällen mit übermüdeten Fahrern von Trucks und Reisebussen.

In Binz übersah der Fahrer eines Kieslasters die Haltlichtanlage des Bahnüberganges und stieß mit dem Doppelstocksteuerwagen der Regionalbahn zusammen. Steuerwagen und Kieslaster schrottreif, der Lokführer erlitt dank seiner Reaktionsschnelligkeit zum Glück nur einem Oberschenkelbruch. Der Lasterfahrer hätte es als Einheimischer wissen müssen, schon öfter kam es zu Kollisionen an diesem Bahnübergang. Der Bahnübergang ist gut einzusehen und heran nahende Züge ebenfalls. Unfallursache notorische Dummheit.

Auf der zweigleisigen Strecke zwischen Bergen und Lietzow war die zugbediente Halbschrankenanlage ordnungsgemäß geschlossen. Einige PKW warteten ordnungsgemäß. Ein Güterzug passierte den Bahnübergang. Die Schranke öffnete sich nicht, da aus der Gegenrichtung bereits die Regionalbahn nahte. Der hinter den PKW wartende Motorradfahrer mit Sozius nahm dies nicht für voll, überholte die wartenden PKW, ignorierte die geschlossene Schranke und wurde frontal von der Regionalbahn erfasst. Fahrer und Sozius haben jetzt viel Zeit im Bikerhimmel die Straßenverkehrsordnung zu studieren. Der Bergener Lokführerkollege kam mit einem Schock davon.

Sonnabends und Sonntags früh leben Diskogänger - je nachdem was sie gerade geschluckt oder gekifft haben, sehr gefährlich. Der Interregio Stralsund Hamburg erfasste morgens um 5 Uhr einen BMW am Heck, der durch die geschlossene Halbschranke des ehemaligen Bahnüberganges Grünhufe fuhr. Heck weg, doch die beschwipsten Insassen fuhren einfach weiter. Da das Benzin durch den Aufprall auslief, kamen sie in Grünhufe zu stehen und wurden vom BGS gestellt. Für den Lokführer ein typischer Fall von Morgengrauen. Der gerade auf BMW-Fahrer gemünzte Spruch „Großes Auto-kleines Hirn!“ fand für diesen Fahrer seine volle Bestätigung.

Auf dem Rügendamm wurde vor einigen Jahren zwischen Straße und Bahngleis eine meterhohe Betonmauer errichtet, da Jahr für Jahr immer wieder übermüdete Autofahrer unfreiwillig auf dem Streckengleis Stralsund - Sassnitz landeten. Der Aufmerksamkeit der Lokführer ist es zu verdanken, das es dort nicht zu Toten oder Verletzten kam.

Das dickste Ding lieferte allerdings ein Trabantfahrer mit seinen vier Insassen zwischen Ribnitz und Damgarten. Er durchfuhr die geschlossene Halbschranke Richtung Marlow und wurde von der russischen Diesellok der Baureihe 242 mit 100 km/h voll erfasst. Fünf Tote erhöhten die offizielle Unfallstatistik. Der Stralsunder Lokführer rauchte danach täglich eine Schachtel Filterlose mehr und hatte es in seiner vierzigjährigen Dienstzeit damit auf neun Tote geschafft.

Das sind nur einige Beispiele der letzten 15 Jahre nur aus unserer Region. Jeder kann sich ausrechnen wie oft es jährlich bundesweit scheppert! Alles nur, weil einige Mitbürger anscheinend ihren Führerschein im Lotto gewonnen hatten. Obwohl die Straßenverkehrsordnung eindeutig das Verhalten an Bahnübergängen regelt, versuchen Überlebende solcher Unfälle mit findigen Anwälten die Bahn zu verklagen. Denn, warum kommt einfach ein Zug des Weges, wenn sie mit dem Auto ausfahren? Einfach unerhört! Manchmal bekommen sie zum Bedauern des fahrenden Personals, sogar recht. Obwohl jedes Kind weiß, wo Gleise sind, fahren bekanntlich auch Züge. Und diese können, schon aus rein physikalischen Gründen, nicht so schnell halten wie ein Kinderwagen. Lokführer verlassen mit ihren Zügen, aus einer Sektlaune heraus, auch nicht ihre angestammten Gleise und kürzen über die nächste Autobahn schnell mal ab. Umgedreht kann man dieses Verhalten auch von Automobilisten im Bahnbereich erwarten.

Erwarten kann man vom Konzern DB AG, das er seine Schrankenanlagen bei Störungen umgehend wieder instand setzt oder bei Bauzuständen entsprechend sichert. Dem ist leider nicht so, wie ein schwerer Unfall auf der stark befahrenen Strecke Halle - Kassel im August 2005 bewies. In Sollstedt starben zwei junge Frauen auf dem Bahnübergang durch den Zusammenstoß mit einem Regionalzug. Die hochmoderne Schrankenanlage war nicht

geschlossen. Nach Aussagen der Anwohner war diese schon eine Woche lang defekt. Die Züge hielten am Bahnübergang und fuhren dann nach Achtungssignal mit Schrittgeschwindigkeit weiter. Die in solchen Notfällen für Lokführer übliche Verfahrensweise. Warum in diesem Fall, der Regionalzug nicht hielt, wird die Öffentlichkeit vermutlich nicht erfahren. Selbst wenn sich Personalverschulden herausstellen sollte, Fakt ist, die Verantwortlichen des Bahnmanagements haben auch hier kläglich versagt, denn eine defekte Schranke wurde zu Zeiten der Staatsbahn umgehend repariert. War dies nicht möglich, wurde der betroffene Bahnübergang zusätzlich durch Sicherungsposten, örtlich, rund um die Uhr abgesichert. Das kostet natürlich Geld! Kosten, die Bahnchef Mehdorn im Blick auf den zukünftigen Börsengang nicht ausgeben möchte. Die zwei ausgelöschten Menschenleben sind das anscheinend wert. Manche Kollegen haben in ihrer langjährigen Dienstzeit bei der Bahn Glück, ihnen passiert nie was. Andere haben im Laufe der Jahre ungewollt eine ganze Liste an Vorkommnissen vor zu weisen. In unserem Bw gab es zwei Inhaber eines etwas makaberen Rekordes. Der eine Kollege hatte acht Tote und der andere neun Tote durch tragische Unfälle und Selbstmorde in seiner persönlichen Statistik. Mich erwischte es in meiner Zeit vier Mal. Zu dem in den voran gegangenen Zeilen Geschilderten, gesellten sich noch einige Ereignisse dazu. 1990 durfte ich den unnötigen Tod eines Kindes miterleben, das vor Anklam, aus dem von mir gefahrenen D 515 fiel. Ein aufmerksamer Reisender bemerkte dies und zog sofort die Notbremse. Leider zu spät. Das siebenjährige Mädchen lag mit gebrochenem Genick am Bahndamm, die Geschwindigkeit von 120km/h und der Aufprall auf den Schotter des Gleises hatten für den sofortigen Tod gesorgt. Meine Aufgabe war es, das Kind zu suchen um eventuell erste Hilfe zu leisten. Doch die konnte nicht mehr gewährt werden. Um so grausiger war der Anblick des toten Kindes, das mit Genickbruch am Bahndamm lag. Ursachen für diesen Unfall waren mangelnde Aufsichtspflicht durch die Eltern und eine nicht vorhandene Türschließenrichtung, die während der Fahrt die Türen dauerhaft verriegelt. Diese Einrichtungen waren damals noch nicht üblich und auch rechtlich nicht erforderlich. Erst in den neunziger Jahren wurden alle Wagen und Triebzüge bei der DB damit ausgerüstet. In osteuropäischen Ländern wird auch heute noch ohne gefahren. Dort wird weiterhin davon ausgegangen, das jeder für sein Handeln selbst verantwortlich ist. Die verantwortlichen Eltern, nach Aussagen von Reisenden in angeregte Gespräche vertieft, hatten es nicht nötig, ihr Kind zur Toilette zu begleiten. So ging das Mädchen alleine und öffnete die falsche Tür, die durch den Fahrtwind blitzschnell aufgerissen, das Kind herausschleuderte. Die Mutter erlitt einen Nervenzusammenbruch, als ich ihr die Todesnachricht überbrachte. Von Seiten der Staatsanwaltschaft wurde ein Ermittlungsverfahren wegen Vernachlässigung der Aufsichtspflicht eingeleitet. Das abschließende Urteil ist mir allerdings unbekannt geblieben. Die Eltern waren eigentlich schon genug gestraft. In meinem Hinterstübchen speicherten sich weitere hässliche Bilder ein.

Überall wo Technik wirkt, wird es auch Unfälle geben. Eine hundertprozentige Sicherheit gibt es nicht, und wird es nie geben. Bis 1990 beschränkten sich Personenunfälle bei der Bahn meist auf tragische Unglücksfälle. Selbstmorde waren relativ selten. Das änderte sich nach der Wiedervereinigung schlagartig. Gestandene Menschen, vom Ingenieur des Kernkraftwerks Greifswald, bis zur jahrelang arbeitslosen Ökonomin aus Dessau, die durch die gesamtgesellschaftlichen Verhältnisse in diesem Land ins gesellschaftliche Abseits gestellt und vergessen wurden, sahen keinen anderen Ausweg aus ihrer Lage und beendeten mit Selbstmord ihr persönliches Elend. Mit Vorliebe bei der Eisenbahn! Die Zunahme der Selbstmordrate in den letzten 15 Jahren, spiegelt dabei sehr schön den Umgang dieser Gesellschaftsordnung mit ihren Opfern und Problemfällen, die in ihrer gesellschaftlich bedingten Perspektivlosigkeit keinen anderen Ausweg als den Freitod wissen, wieder.

1999 überfuhr ich nachts auf dem Weg ins Ausbesserungswerk bei extrem dichten Nebel auf dem Streckenabschnitt Dessau - Rosslau zwischen den Elbe - Muldebrücken eine arbeitslose Frau. Von der Lok in mehrere Teile zerlegt, hatte sie vor Ort, zu meinem Glück, einen entsprechenden Abschiedsbrief hinterlassen. Letzteres ersparte mir unnötige Fragen durch die Staatsanwaltschaft und die ermittelnden BGS - Beamten. Sie hatte sich recht professionell auf die Geleise gelegt, so das sie nicht leiden musste. Den Hals auf die eine Schiene und den Rest ihres Körpers auf die Andere. Ein anwesender Arzt hatte schon mehrere Erfahrungen mit dieser Art von Selbsttötung. Er unterteilte die Selbstmörder in Profis, Amateure und Dilettanten. Profis sind diejenigen, die sich so auf die Schiene legen, das der Kopf im Gleis und der Hals auf der Schiene liegt. Sie suchen sich Gleisabschnitte die unübersichtlich sind und nutzen Dämmerung und Nacht. Im wahrsten Sinne in Sekundenschnelle todsicher! Amateure springen oder stellen sich ins Gleis. Oft bewusst an Bahnsteigen mit Publikumsverkehr. Das bringt im ungünstigsten Fall früher oder später zwar auch den Tod, ist aber meist qualvoll durch die vielen inneren Verletzungen und ein scheußliches Erlebnis für die Anwesenden. Für

Rettungskräfte, Eisenbahner und Reisende äußerst unappetitlich. Dilettanten legen sich zwischen die Schienen, überleben meist mit Schockzustand mit ekligen Verletzungen, wenn sie nicht von einer zufällig herunterhängenden Kuppelkette erschlagen werden.

Im Jahr 2000 überrollte ich nachts mit einer Regionalbahn, vor dem Einfahrsignal Stralsund ein vierzehnjähriges Mädchen, zum zweiten Mal. Der vor mir fahrende Güterzug hatte sie überfahren, der Lokführer den Aufprall aber nicht bemerkt. Denn manche Selbstmörder springen in den fahrenden Zug hinein, anstatt sich auf die Schienen zu legen. Sie war schon tot, als ich sie nach der Notbremsung fand. Die Ermittlungen ergaben auch hier - Tod durch Selbstmord. Mein Bedarf an solchen Zwischenfällen war jedenfalls endgültig gedeckt! Manche Orte ziehen Selbstmörder magisch an. In unserer Gegend war das der Raum Greifswald, speziell Haltepunkt Greifswald Süd und Hinterste Mühle - ein Streckenabschnitt zwischen Neubrandenburg und Neustrelitz. Letzterer war sehr beliebt bei Selbstmördern aus der Gegend um Neubrandenburg, sehr kurvenreich und unübersichtlich, da im Wald liegend. In Greifswald kam besagter Kraftwerksingenieur uns Leben, der nach jahrelanger Arbeitslosigkeit durch die vom Staat, zugunsten der westdeutschen Atomkraftwerke, verfügte Schließung des KKW, keinen Ausweg für sich sah. Er war einer von 10000 Beschäftigten des Kernkraftwerkes Lubmin, deren Arbeitsplätze der westdeutschen Strom- und Umweltlobby geopfert wurden. In Greifswald Süd warfen sich in den letzten Zehn Jahren auch mehrere Jugendliche vor die mit 120km/h durchfahrenden Züge. Andere kamen zu Tode, weil sie die Gleise als Fußweg benutzten oder geschlossene Schranken passierten. Das sich Selbstmörder von ihrem Vorhaben nicht abhalten lassen, bewies ein behindertes Pärchen in Greifswald Hauptbahnhof, das gemeinschaftlich sterben wollte.

Von der dortigen Bahnsteigaufsicht und dem BGS, bereits zwei Mal vom vermeintlichen Selbstmordversuch abgehalten, verließen sie den Bahnsteig. Sie rollte den Rollstuhl mit ihrem Partner zum nächsten Bahnübergang und bei geschlossener Schranke ins Gleis. Der herannahende Eilgüterzug erfasste sie voll. Beide verstarben an der Unfallstelle.

Es gibt mit Sicherheit bessere und humanere Möglichkeiten, sich vom Leben zum Tode zu befördern, aber Lokführern wird es auch zukünftig nicht erspart bleiben, solche Situationen zu erleben. Denn Freitod durch Zug ist eine wortwörtlich todsichere Sache! Nur denkt keiner an die unfreiwillig beteiligten Eisenbahner, die die oft furchtbaren Bilder nicht mehr aus dem Kopf bekommen und sehr viel Nerven dabei lassen. Durch das Erlebte psychisch schwer angeschlagen, haben im Laufe der Jahre auch mehrere Kollegen in Ost und West den Lokführerberuf an den berühmten Nagel gehangen. Beschämend und unsensibel in solchen Situationen ist des öfteren, der Umgang der ermittelnden Staatsanwälte und Unfallmanager mit dem betroffenen Lokpersonal. Das steht fast immer unter Schock, denn selbst den Abgebrühtesten berühren diese Ereignisse. Trotzdem wird in unzulässiger Weise und äußerst rücksichtslos, immer wieder versucht, noch vor Ort, im Sinne eines schnellen Verfahrensabschlusses, den betroffenen Lokführer zu ausführlichen Aussagen zu bewegen oder ihn anderweitig grundlos unter Druck zu setzen. Obwohl, Psychologen werden das bestätigen, genau bekannt ist, das Menschen in diesen Situationen selbst erst eine gewisse Zeit benötigen, das Erlebte genau zu verarbeiten. So wurde ein Stralsunder Kollege in Bernau mehrfach vom Staatsanwalt genötigt, diesem den Fahrtenschreiber zwecks Beschlagnahme auszuhändigen. Auf seine Entgegnung, das dies nicht ginge (weil auf der E- Lok der Baureihe 112 wegen elektronischer Aufzeichnung technisch nicht möglich), wäre er beinahe wegen Behinderung der Untersuchungen und Widerstand gegen die Staatsgewalt festgenommen worden. Der Staatsanwalt wollte dann nach Rücksprache mit dem Unfallmanager die gesamte Lok beschlagnahmen. Alles nur, weil sich bei der Einfahrt des Interregio, vor vielen Zeugen, eine Frau unmittelbar vor den Zug warf. Und daran hatten der Lokführer und die Bahn mit Sicherheit keine Schuld!

Neben den schon geschilderten Vorfällen, gibt es noch die sogenannten Mutproben. In Stralsund traf sich im Jahr 2000, im Stadtteil Viermorgen, regelmäßig eine Clique Jugendlicher am Lärmschutzwall des Bahndammes. Nach Eintritt der Dunkelheit sprangen sie bei mit bis zu 160 km/h herannahenden Zügen abwechselnd ins Gleis. Nach ihrer Meinung war der Mutigste derjenige, der das Gleis als letzter verließ. Ein vierzehnjähriger stolperte dabei und wurde vom Interregio Hamburg - Stralsund voll erfasst. Er verstarb noch an der Unfallstelle an seinen inneren Verletzungen. Die Unfallstelle entwickelte sich zur Kultstätte. Kumpels und Freunde pilgerten in Scharen zum Unfallort, legten Teddys, Puppen und Blumen nieder, zündeten Kerzen an, und turnten weiterhin in den Gleisen rum.

Der BGS war über Wochen damit beschäftigt, die Jugendlichen von diesem Ort zu vertreiben. Der Lokführer, selber in diesem Stadtteil wohnhaft, wurde nach dem Unfall von einigen Mitgliedern der Jugendgang bedroht. Nach ihrer Meinung hätte er ja halten können! Und schon sind wir wieder beim deutschen Schulwesen. Was in Klein Absurdistan Unterrichtsstoff Physik

sechste Klasse war – einfachste physikalische Gesetze wie Trägheitsgesetz, Geschwindigkeit, Masseverhalten, Bremsweg - wird heutzutage vom deutschen Bildungswesen nicht mehr bleibend vermittelt. Denn mit diesem Grundwissen hätten sich die persönlichen Angriffe gegen den Kollegen erledigt.

Mein Cousin, als Lokführer bei der Berliner S Bahn beschäftigt, war im Jahr 2000 längere Zeit in psychologischer Behandlung, denn in der Hauptstadt waren diese Mutproben mangels anderer Betätigung, bei Jugendgangs zum Kult geworden. Mehrfach wurden er und seine Kollegen auf den Innenstadtbahnhöfen zu Notbremsungen gezwungen und das eine oder andere Gangmitglied frontal erwischt. Da er mehrmals kurz hintereinander das zweifelhafte Vergnügen mit solch coolen Typen hatte, war sein Nervenkostüm doch leicht geschädigt.

Diese Mutproben waren der Nachfolger des sogenannten S Bahn (und nicht nur dort) Surfens. Das wurde mit Einführung der automatischen Türverriegelungen weitestgehend unterbunden. Für Nichtkenner sei hier erläutert, S Bahnsurfen funktioniert so: Bei voller Fahrt - je schneller desto besser - werden die Zugtüren geöffnet. Der Surfer klettert während der Fahrt auf das Dach des Zuges und posiert dort nach Titanicfilmvorlage, oder hangelt sich an der Regenablauffrinne (wenn vorhanden) von Tür zu Tür. Kurzzeitigen Kultstatus erreicht, wer dabei ins Gras beißt. Die Dilettanten unter den Surfern, kamen auch schon mal mit der über vielen Gleisen hängenden Fahrleitung in Berührung und wurden dort mit 18kv geröstet. Auf den Strecken der DB wurde gleichfalls fleißig diese Art der sportlichen Freizeitgestaltung geprobt. Etliche Hollywoodfilme lieferten dazu die Vorlage. Bei einer Schicht im Sommer 1996 erhielt ich von einem Fahrdienstleiter über Funk die Meldung, das auch an meiner Regionalbahn außen Surfer wie reife Pflaumen am Baum hängen. Die Schnellbremsung eingeleitet, waren die Jugendfreunde aber schneller als mein Zugpersonal und saßen wieder friedlich im Zug. Das ganze passierte während der Weiterfahrt noch zwei Mal. In der Situation etwas zu beweisen, ist ein sinnloses Unterfangen. Dafür hatten wir durch den außerplanmäßigen Halt aber Verspätung und durften uns von den selben Reisenden, die vorher wie immer nichts gesehen hatten, anmeckern lassen. Noch kranker sind die Graffiti - Freaks. Die Ausnahmen unter ihnen sind richtige Künstler - was von ihnen gesprüht wird hat oft was. In einigen Großstädten kann der aufmerksame Beobachter perfekt gemachte kleine Kunstwerke an Mauern und Hauswänden betrachten.

Der größte Teil ist allerdings nur auf Zerstören und Beschmieren aus. So wie läufige Kater in jede Ecke pinkeln um ihr Revier zu markieren, hinterlassen die Sprüher überall ihre Spuren. Ein Beweis für die Theorie, das einige Exemplare der Gattung Mensch von der Intelligenz eines Wattwurmes doch nicht sehr weit entfernt sind. Heutzutage Lokomotiven und Wagen irgendwo unbeobachtet ab zu stellen, kann mit hohen Kosten verbunden sein. Ein bis zwei Stunden reichen aus und schon hat das betreffende Fahrzeug eine andere Farbgebung.

Die Sprüherzene hat sogar Wetten zu laufen und Prämien ausgesetzt für das Besprühen bestimmter Zielobjekte wie dem ICE. Der Triebwagen der Baureihe 628 für die Züge der Strecke Bergen- Putbus, in Bergen nachts abgestellt, wurde mehrfach seitlich besprüht. Die Krönung waren eines morgens vollständig zugeschmierte Frontscheiben. Der morgendliche Zugverkehr hatte sich an diesem Tage erledigt, bis ein Ersatztriebwagen kam. Denn wenn ein Lokführer nichts sieht, kann er auch nicht fahren! Die berechtigten Kundenbeschwerden landeten wie immer beim örtlichen Bahnpersonal. Im Kollegenkreis haben wir oft gerätselt, was diese Freaks zu ihrem Handeln antreibt. Vermutlich der gleiche krankhafte Trieb der Phädoophile auf Kinder losgehen lässt. Eine leicht gebeulte Hose beim Sprühen, Scratchen und Surfen. Die deutsche Rechtsstaatlichkeit hat auch hier viel Mitleid und urteilt, gemessen am Schaden meist milde. Schließlich machen die Jugendlichen ja nur eine Entwicklungsphase durch!

Einem mir bekannten Hausbesitzer gelang es nach mehreren vergeblichen Versuchen und Anzeigen einen Graffiti-sprayer zu stellen. In seinem verständlichen Zorn ließ er den Sprayer sich ausziehen und besprühte ihn mit den vom Sprayer mitgeführten Farbdosen. Besonders Augenmerk hatten dabei die Körperregion zwischen Knie und Bauchnabel. Danach ließ er den Sprayer laufen und hatte fort an Ruhe. Stundenlanges Reinigen von Schniedelwutz und Nüsslein mit Farbverdünnung schafft doch eine intensive Erfahrung, die keiner Wiederholung bedarf. Seine Versicherung hatte ihm aber trotzdem schon gekündigt. Zugegeben, eine etwas drastische, aber wirkungsvolle Methode. Aber wenn der Rechtsstaat versagt und nicht in der Lage ist, das Eigentum der Bürger zu schützen, kann hier und da der Zweck die Mittel heiligen. Eine weitere Kuriosität durfte ich mit einem Pasewalker Kollegen erleben. Er hing mit seiner Lok am Zugschluss meiner Regionalbahn Stralsund - Pasewalk. Im letzten Wagen randalierten Jugendliche und warfen unter anderem während der Fahrt die Vorhänge aus dem Fenster. Durch den Fahrtwind hochgewirbelt, verding sich einer unbemerkt in der Dachausrüstung der Pasewalker E- Lok und flatterte wie eine Fahne. Schlag sie gegen die Fahrleitung, löste sie Kurzschlüsse aus, die die Fahrleitung jedes Mal stromlos schalteten. Das Strom einspeisende

Unterwerk bestand auf einer Untersuchung des Zuges, deshalb unterbrachen wir die Fahrt in Greifswald. Beide Lokomotiven waren in Ordnung, die Wagen ebenfalls. Und so ging die Rätselei los. Inzwischen hatten wir mit unserer erfolglosen Untersuchung den Zugverkehr durcheinander gebracht. Die Weiterfahrt verzögerte sich, da zwei Interregios Vorrang hatten. Also Kännchen trinken in der Aufsicht. Beim Kaffee grübelten wir beide über eine Störung, für die es keine Erklärung gab. Inzwischen war Sturm aufgekommen. Zur Weiterfahrt bereit, gingen wir zu unseren Lokomotiven. Der Sturm wedelte den Vorhang wieder hoch und löste einen weiteren Überschlag aus. Wir standen sprachlos davor, hatten aber die Ursache gefunden. Fazit – 90 Minuten Verspätung durch sinnlosen Vandalismus einiger Jugendlicher. Kleine Ursache - große Wirkung!

Traditions- und somit Imagepflege war zu Zeiten der Reichsbahn aber auch der DB AG bis zur Zerschlagung der Bahnbetriebswerke in vielen Dienststellen ein Pflichtziel. So konnte immer wieder, das durch schon geschilderte Ursachen beschädigte Bild des Unternehmens aufgepoliert werden. Mit viel Liebe engagierten sich einige Kollegen, bis hin zu den ehemaligen Leitern der Bahnbetriebswerke, bei dem Erhalt älterer Lokomotiven und Triebwagen. Einmal jährlich wurden dazu in Stralsund Bahnausstellungen durchgeführt, die regen Publikumsverkehr fanden. Es gab auch einiges zu sehen, die legendäre Schnellzugdampflok 03, Dieseltriebwagen der Bauart Stettin mit Beiwagen, Leihgaben von historischen Lokomotiven anderer Dienststellen und die gesamte Palette der im Einsatz befindlichen Lokomotivtypen. So konnte auch der interessierte Nichteisenbahner, wie auch viele Kinder hinter die Kulissen des Eisenbahnverkehrs schauen. Jedes Jahr immer wieder ein Erfolg, waren diese Veranstaltungen das Erste, was die neue DB Regio Chefin abschaffte, nachdem sie den letzten altdienstenden Leiter des Bw - Stralsund in den vorzeitigen Ruhestand vergraulte. Sie sah nur die Kosten und hatte mangels besseren Wissens nicht begriffen, das Traditionspflege auch was mit guten Marketing und Öffentlichkeitsarbeit zu tun hat. Die noch im Besitz befindlichen historischen Fahrzeuge wurden auf schnellsten Wege für den Schrottpreis verkauft, um vollendete Tatsachen zu schaffen. Jeder Versuch von interessierten Kollegen, diese Fahrzeuge in Stralsund zu halten, wurden von ihr mit Hinweis auf die Kosten unterbunden. So blieben von einem traditionsreichen Bahnbetriebswerk und Eisenbahnknotenpunkt, bis auf die verfallenen Lokschuppen und Instandsetzungshallen keine Spuren übrig. Bis heute hat diese Dame zum Thema Öffentlichkeitsarbeit keinerlei Aktivitäten gezeigt, deshalb wird DB Regio in Mecklenburg Vorpommern auch weiterhin nur mit Negativismen in den Medien erscheinen und auf diesem Gebiet von der Connexgruppe weiter abgehängt werden. Während diese regelmäßig in den Medien präsent ist, ist über allen Wipfeln von Regio Ruh`. Auch das sagt etwas aus über die Qualität der Führungskräfte von Regio MV, deren Hauptaugenmerk weiterhin nur auf Arbeitsplatzvernichtung liegt!

In 15 Minuten 300 Mark verdienen - das geht natürlich nicht bei der knauserigen Bahn AG, außer man ist Manager. Mit dem nicht so geizigen Fernsehsender SAT 1 funktioniert das schon eher. Die Insel Rügen ist seit je her ein beliebter Drehort für Filmproduzenten und Fernsehanstalten. So ergab es sich, das es in den neunziger Jahren, bei einem Pausenschlächchen, am Führerstand meiner Interregio - Lok, auf dem Bahnhof Binz, klopfte. Draußen stand ein Mann mit Klemmbrett. Folgender Disput entspann sich: „Guten Tag, ich komme von SAT 1! Können Sie mal mit dem Zug ausfahren?“ Gegenfrage: „SAT 1? Ist das der Sender, wo die Werbung immer durch lästige Filme unterbrochen wird?“ Pikiertes kurzes Schweigen, Grinsen, dann Antwort: „Wir drehen die Serie – „Ein Bayer auf Rügen“! Der Regisseur möchte unbedingt eine Abschiedsszene am ausfahrenden Zug drehen, können sie nicht einfach mal ein paar hundert Meter vorfahren, um die Kameraeinstellung zu proben?“ Antwort: „Für eine gute Flasche Whisky können wir alles, aber ob wir dürfen, ist eine andere Frage!“ Antwort: „Könnten sie das Dürfen vielleicht organisieren?“ - „Mit Whisky immer!“ Jedem Leser dürfte klar sein, das man mit einem Zug nicht so einfach durch die Gegend fahren kann, zumal ja auch andere Züge mal fahren müssen. Auch nicht wenn Gottvater Regisseur das wünscht. Denn fahren sie gleichzeitig und unabgesprochen, gibt's meist einen Haufen. Dann sind alle Fernsehsender da und jeder will die Rechte haben! In kurzen Worten diesen Sachverhalt erklärt, begriff das auch der Mitarbeiter von SAT 1 und bot mir für die Organisation und Durchführung des Ganzen einen Komparsenvertrag an. So hatte die Geschichte schon eine vertragliche Grundlage. Nun ging es ans Organisieren. Fahrdienstleiter auf dem Stellwerk verständigen und erläutern, worum es geht. Mit dem Zugpersonal sprechen, schließlich muss es als Rangierleiter fungieren und die Reisenden informieren. Nach Absprache mit dem Regisseur und Kameramann loslegen und eine Zugausfahrt simulieren. Innerhalb von 15 Minuten war die kurze Szene für eine weitere Folge von „Ein Bayer auf Rügen“ schnittreif im Kasten!

Die anwesenden Reisenden amüsierten sich, so war die Wartezeit bis zur Abfahrt locker verkürzt. Positive Imagepflege für die Bahn! Wo blieb nun aber meine gute Flasche Whisky ??? Die gab es natürlich nicht! Dafür aber 300 Mark, die brüderlich mit Fahrdienstleiter und Zugpersonal geteilt wurden. Denn auch sie hatten Arbeit, wie Weichen legen, Rangiersignale geben, Türen schließen, Reisende informieren.

Das war flexibles, schnelles, seit Jahrzehnten bewährtes, Hand in Hand arbeiten, bei der heutigen Bahn nicht mehr möglich, da alle Angst um ihren Arbeitsplatz haben und jeder Geschäftsbereich dem anderen für solche Extratouren Rechnungen stellen würde.

Extrem geizig sind die öffentlich rechtlichen Sender. Für eine Sendung über die Eisenbahnstrecken Rügens, hatten die Kameralente für die Mitfahrt auf dem Führerstand zwar eine Genehmigung, aber keinen Zaster mit. So durfte ich für nix die Technik auf die Lok, bzw. den Steuerwagen schleppen und die Fenster schön sauber putzen. Zum Dank gab es einen feuchten Händedruck. Und keinen Rabatt bei den Zwangsgebühren der GEZ für's „Rentnerviederholungseinschlaffernsehen“ von ARD und ZDF.

Überhaupt wurde bei der Bahn viel fotografiert und gefilmt. Meist von Privatleuten und Eisenbahnfreaks, die über technische Details oft besser Bescheid wussten, als die Eisenbahner. Wenn ich mit Sonderleistungen wie Lokzügen, fahrbaren Transformatoren oder Schwerlasttransporten unterwegs war, gab es immer irgendeinen Ort an dem die Fans diese Ausnahmen und Kuriositäten des Eisenbahnverkehrs, an oder im Gleis stehend, ablichteten. Auf oder an die Lok ließ man sie besser nicht, wenn doch dann nur unter Aufsicht. Einige hatten sehr klebrige Finger und klauten mit Vorliebe von Dampfloks Handräder, Loknummernschilder und Herstellerschilder, Fahrplanbücher und dienstliche Vorschriften. Aber auch die Diesel - und E - Loks blieben nicht verschont. Bei einer Ausstellung in Putbus ließen Fans das Bedienteil der MESA (Zugfunk) - eigentlich fest montiert und ohne die restlichen Anlagenteile völlig nutzlos - vom Führerstand der Baureihe 202 mitgehen. Das so was auch gern genommen wird, damit hatten wir nicht gerechnet!

Mitte der neunziger Jahre verschwanden die Nummernschilder an den Triebfahrzeugen und wurden durch Aufkleber ersetzt. Das hat den Marktwert der geklauten und in Privatbesitz überführten Schilder erheblich gesteigert, denn mit Nachschub aus dunklen Quellen war es nun vorbei! Unter Fans werden für ein Originalschild Sümmchen im vierstelligen Bereich über den Tisch geschoben. Bei Traditionsfahrten erteilte uns bei Zwischenstopps auf den Bahnhöfen immer wieder die selbe Frage der Fotofreaks. „Sagen sie mal, wie lange hält der Zug hier?“ Unsere Standardantwort war: „Bei guter Pflege bestimmt noch zwanzig Jahre!“ Überhaupt gab es bei Sonderzügen viel zu lachen. Mehrfach hatte ich in den achtziger Jahren Gelegenheit, mit meinem damaligen Abteilungsleiter Triebfahrzeugbetrieb, Sonderzüge nach Lübbenau in den Spreewald zu fahren.

Früh ging es Sonnabends los und den gesamten Tag verbrachten Lok und Zugpersonal nach der Ankunft in Lübbenau kostenfrei mit der Reisegesellschaft. Mein Chef brachte es auf der Rückfahrt fertig, in Berlin Treptow auf der Spreebrücke zu halten und zum Gaudi der Fahrgäste eine Fußgängerin nach dem Weg zum Bahnhof Berlin-Lichtenberg zu fragen. Mit toderner Miene ließ er sich den Weg erklären. Dann fuhren wir weiter. Von Hause aus ein Spaßvogel mit Hochschulstudium der Verkehrshochschule Dresden und jeder Menge berufspraktischer Erfahrung, die er mit viel Humor unter die Kollegen brachte, machte es einfach Spaß, mit und unter diesem Manne zu arbeiten. Im Gegensatz zu den heutigen Bahnführungskräften, hatte er ein Herz für die Sorgen und Nöte des fahrenden Personals und war sich nicht zu fein, am Wochenende oft selbst den Führerstand zu besteigen. Leider verstarb er zum Bedauern vieler Belegschaftsmitglieder Anfang der neunziger Jahre viel zu früh.

In den Sommermonaten fuhr ich gerne die Saisonzüge zum Ostseebad Binz. Oft waren in den Dienstschichten mehrere Stunden Pause eingebaut. Wenn schon Sonderschichten, dann mit Spaß. Schließlich sollte das Angenehme immer mit dem Nützlichen verbunden werden! Bei schönen Wetter verbrachten Lok - und Zugpersonal diese Pausenzeit am nicht weit entfernten FKK- Strand und mit anschließenden Eisbar - Besuch an der Strandpromenade. Besonders die jungen Schaffnösen aus Dresden oder Erfurt waren dabei eine Augenweide. Einigen Strandbesuchern war diese Art der Pausengestaltung anscheinend etwas suspekt. Nach einem ausgiebigen Bad in der Ostsee fanden wir am Strand nur noch unsere Handtücher und eine Badetasche vor. Die Uniformsachen, einschließlich Unterwäsche und Lokschlüssel waren verschwunden, die in der Nähe liegenden Badegäste hatten natürlich nichts bemerkt. Meine beiden Zugpersonale hatten Glück, sie hatten in ihrer Tasche noch zivile Kleidungsstücke, allerdings keine Unterwäsche, dabei. Bei mir sah das anders aus. Nix anzuziehen, Lok zugeschlossen und in achtzig Minuten mit dem D Zug pünktlich abfahren! Guter Rat war hier teuer! Meine beiden Mädels borgten mir ein großes Badehandtuch und einige Haarklemmen.

Gemeinsam gingen wir zu Fuß, zum Gaudi der Badegäste, mitten durch Binz die fünfhundert Meter bis zum Bahnhof. Der Bahnsteig, wie üblich in der Saison, voller Reisender. Am Zug war ich nun schon, aber wie auf den Führerstand kommen? Fragen über Fragen! Ist eine Lok ordnungsgemäß abgestellt, ist sie sicher wie Fort Nox. Ein Dietrich oder Nachschlüssel hilft da nicht. So schlug ich mit einem Schotterstein eine Seitenscheibe des hinteren Führerstandes ein, um das Fenster zu öffnen. Einige Reisende verfolgten diesen Vorgang und mein Hineinklettern köstlich amüsiert und mit den entsprechenden Kommentaren. Fotos wurden auch geschossen, besonders meine Hinteransicht war ausgesprochen fotogen. Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen! Hätte es in der DDR eine Blöd - Zeitung gegeben, an diesem Tag wäre ich auf Seite Eins gewesen! Zum Glück befanden sich damals auf jeder Diesellok Lumpen, die als Putzlappen verwendet wurden. Ich fand einen Arbeitskittel, der sogar noch Knöpfe hatte und war damit fast schon standesgemäß bekleidet. Nur mein Schniedel wollte gelegentlich durch die Knopfleiste rutschen. Aber das kann auf dem Führerstand keiner sehen. Pünktlich verließen wir den Bahnhof Binz und pünktlich waren wir auch in Stralsund. Zum Feierabend musste die Lok im Bahnbetriebswerk betankt abgestellt, die zerschlagene Fensterscheibe ersetzt werden. An der Lokleitung wurde ich grinsend empfangen, außergewöhnliche Ereignisse sprechen sich halt schnell rum, dafür hatten schon Binzer Kollegen gesorgt. An den mehr oder weniger blöden Bemerkungen der lieben Kollegen und Vorgesetzten konnte ich mich noch wochenlang ergötzen. Auch im Dienstunterricht wurde das Thema entsprechend durchgehechelt. Einige Zeit verfolgte mich der Spitzname „Entblößer“, mein Erscheinen zauberte auf viele Gesichter ein Grinsen. Die für uns damals zuständige Transportpolizei, nahm zwar unsere Diebstahlsanzeigen auf, geklärt wurde die Geschichte aber nie. Unsere Vermutung war, das sich einige Badegäste schlicht und einfach einen Jux erlaubt hatten. Denn mit den gestohlenen Sachen konnte niemand etwas anfangen. Erstaunlich ist auch, auf was für Ideen manche Reisende kommen.

In Berlin - Ostbahnhof erhielt ich von einem jungen weiblichen Fahrgast ein recht kurioses Angebot. Kurz vor der Abfahrt klopfte es am Lokführerstand. Draußen auf dem Bahnsteig stand eine recht attraktive Erscheinung. Ihr Ansinnen war, bei mir mitfahren zu wollen. Angeblich hätte sie keine Fahrkarte und kein Geld und müsste dringend nach Neustrelitz. Zwecks Ausgleich für die Mitfahrt, bot sie mir unverblümt Sex an. Da die Mitfahrt von betriebsfremden Personen auf dem Führerstand nur in Ausnahmefällen gestattet ist, lehnte ich dankend ab. Außerdem sind solche Spielchen während der Fahrt schlichtweg unmöglich. Nun verwies ich sie an meinen Zugführer, doch auch dem war die Geschichte nicht geheuer. Mittlerweile waren einige Bahnführungskräfte auch auf den Dreh verfallen, zwecks Personalabbau ihre Mitarbeiter verdeckt zu kontrollieren. Und weiß man, auf was für dumme Ideen manch eine karrieresüchtige Führungskraft kommt? Die Führungsriege von Regio Mecklenburg Vorpommern ließ Spitzel in dunklen Bahnhofsecken rumlungern, um Lok- und Zugpersonale zu beobachten. Das wäre zwar nicht nötig gewesen - die noch verbliebenen Eisenbahner trauen sich nicht mal, unerlaubt zu husten - doch um weitere Arbeitsplätze abzubauen, ist jedes noch so schmutzige Mittel recht!

EPILOG

Lokführer war unter geregelten gesellschaftlichen Verhältnissen bei einer Staatsbahn ein sehr schöner, hochqualifizierter, verantwortungsvoller und interessanter Beruf. Trotz ständiger Überstundenarbeit, ungewissem Feierabend und laufenden Feiertags- und Wochenenddiensten, hat es Spaß gemacht, bei der staatlichen DR und der noch nicht privatisierten DB, zu arbeiten. Dank der Folgen der Bahnprivatisierung und des in diesem Land zum Allheilmittel erhobenen Neoliberalismus, ist der Lokführerberuf zum Billigjob für Minderbemittelte verkommen, der schlecht bezahlt, sich (besonders im Nahverkehr) durch Monotonie auszeichnet. Jeden zweiten Tag die selbe Strecke mit Lok und zwei Wagen mehrmals befahren, da muss man aufpassen, nicht zu verblöden. Karrieremöglichkeiten gibt es für Lokführer – egal ob bei DB AG oder Privatbahn - so gut wie keine mehr, finanzielle Aufstiegsmöglichkeiten, sowie eine der Verantwortung angemessene Bezahlung, auch nicht. Windige Personalvermietungsfirmen drücken das sowieso nicht üppige Gehalt eines Eisenbahners zusätzlich. Einige Privatfirmen weigern sich sogar, die nicht geringen Kosten für die Weiterbildung der Lokführer zu übernehmen, sondern versuchen gewissenlos, diese dem Personal unter zu jubeln. Soziale Sicherung ist für zukünftige Lokführer gleichfalls ein Fremdwort. Bei gesundheitlicher Fahrdienstuntauglichkeit ist der Betroffene sehr schnell raus aus der jeweiligen Firma und wird auf dem Arbeitsamt wie ein ungelernter Sozialschmarotzer behandelt, der nur noch für Hilfsarbeiten, wie Papiersammeln taugt. Ähnlich sieht es bei den meisten anderen Bahnberufen aus. Sie sind in der freien Wirtschaft nichts wert. Gefährlicher als vor der Bahnprivatisierung, leben Eisenbahner im Betriebsdienst außerdem, denn auch die Sicherheitsanforderungen sind einzig und allein dem Profitstreben unterstellt. Dank auch hier den Politikversagern fast aller Parteien und den drei Bahngewerkschaften, die gemeinschaftlich 290000 Bahnbeschäftigte ins soziale Abseits gestellt haben und täglich daran arbeiten, den verbliebenen Eisenbahnern die mageren Gehälter, zum Beispiel durch Versteuerung von Schichtzulagen oder Streichung der Kilometerpauschale weiter zu kürzen! Dreizehn Jahre Bahnprivatisierung haben eine Verwüstung in der Bahninfrastruktur Absurdistan hinterlassen, bei den noch verbliebenen Mitarbeitern Frustration, Existenzangst, massive Lohn- und Gehaltseinbußen und allgemeine Unzufriedenheit erzeugt. Das Eigentum des Steuerzahlers wird, wider aller Vernunft, missachtet und mit dem geplanten Börsengang an ausländische Anleger verschachert. Milliarden Euro systematisch in den Sand gesetzt! Umweltfreundlicher Eisenbahnverkehr hat in diesem Land, im Gegensatz zur rotäugigen Schleimbauchunke, oder dem gemeinen Feldhamster, bei den verantwortlichen Politikern leider keine Lobby! Und das ist sehr schade. Denn Eisenbahn kann ein Verkehrsmittel der Zukunft sein, die Schweiz macht es mit innovativen Verkehrskonzepten und einer nach wie vor staatlichen Bahn erfolgreich vor. Mir hat es in den letzten Jahren bei der DB, nach den hier geschilderten und vielen anderen Erlebnissen keinen Spaß mehr gemacht, mich in diesem Unternehmen zu engagieren. Bei einem Beurteilungsgespräch gefragt, ob ich mich mit dem „Unternehmen Zukunft“ identifizieren könnte, blieb mir, nach dem bei der privatisierten Bahn im Umgang mit ihrem Personal Erlebten, nur folgende Antwort: „Mit meinem Beruf ja, mit dem Unternehmen, so wie es jetzt geführt wird, nicht!“ Und wenn Arbeit zum täglichen Frust, Engagement nicht gewürdigt, Verantwortung nicht anständig bezahlt und der Mitarbeiter nicht geachtet wird, sollte man sich überlegen, ob man nicht besser aussteigt. Ich habe es getan und lebe jetzt weit ruhiger und vor allem gesünder.



*Die traurigen Überreste des
Bahnbetriebswerk Stralsund
im Jahr 2005*



Danksagung

Allen ehemaligen Kollegen und Freunden, mit denen ich gute und schlechte Zeiten bei der Bahn erlebt habe und die mir bei diesem Buch Unterstützung gaben, möchte ich hiermit danken.

Stralsund im Dezember 2005