

Der letzte „Bahnmeister“ von Ottbergen ein Rückblick 1963 - 1979

Auszug aus Lebenserinnerungen Rudolf, genannt Rolf, Frigge.
als späterer Lücktringer und damit Hörteraner Bürger.

Vorab:

Was ist/war ein Bahnmeister? Analog zur Straßenverwaltung mit dort bis heute noch genutztem Begriff „Straßenmeisterei“ gab es bei den Eisenbahnverwaltungen von den Anfängen bis Ende 1979 auch die Bahnmeistereien, also Dienststellen für die Pflege und sichere Unterhaltung der baulichen Anlagen der Bahn in einem bestimmten Bezirk. Hierzu gab es die nötige Organisation, u. anderem die Sicherung von Bahnübergängen (Schrankenwärter) des Schienenweges (Streckengeher) der Gleisanlagen (die Rote mit etwa 20 Arbeitskräften, mit Rottenmeister,) die Unterhaltung sonstiger baulichen Anlagen (Handwerker). Leitung durch den früheren „Bahnmeister“ später Dienststellenleiter.

Ab 1980 gab es bei der Bahn mehrere Umorganisationen und Umbenennungen, vieles wurde von neuerer Technik übernommen, so auch fast alle Sicherungsmaßnahmen und Kontrollen. Das war das Ende der „Bahnmeistereien“. Es gab nun Baubezirke und Regionalabteilungen.

Ottbergen war seit vielen Jahren eine der größeren Bahnmeistereien im Direktionsbezirk Hannover (hat auch früher mal zum Bezirk Cassel gehört, zu der Zeit noch mit „C“ = Cassel geschrieben!)

Nachfolgend meine persönliche Geschichte:

Gebürtig aus dem Sauerland (Möhnetal, Warsteiner Gegend), Jahrgang 1934. Mein persönliches Interesse galt schon von Kindheit an der Eisenbahn, da waren wohl schon Gene der Ahnen beteiligt. Deshalb wurde mein Berufsziel nach Handwerkerlehre als Tischler und Bautechnik-Studium in Hörter der bautechnische Aussendienst der Eisenbahn.

Wegen meiner Vorliebe für kleinere Dienststellen habe ich mich bei der Bundesbahn-Direktion Stuttgart (nur eine Großstadt) beworben. Hannover, Wuppertal, Essen kamen weniger infrage. Aber: Ausbildungsstelle wurde das Betriebsamt Stuttgart 1 mit der Bahnmeisterei Stuttgart Hbf. So wurde aber alles gleich nützlich gelernt.

Nach der zweijährigen Inspektorenausbildung und mehreren Vertretungen war ich in den letzten Jahren Vertreter des Leiters (Bahnmeisters) der Bahnmeisterei Blaufelden, manchmal auch für seine Aufgaben wie Streckenkontrolle als Lokspitzen- oder Schlußwagenfahrten, bekam also schon die Rotstrichkarte für Lokmitfahrten. Es war schon etwas besonderes, erstmalig auf eine Dampf-Lokomotive zu klettern, zu der Zeit die PB-Baureihe 38, die BR 64, BR 50 und später die V 100 oder V 200 Diesel-Lokomotiven. Die Strecke war wegen ihrer Besonderheit (geplant für 2 Gleise, gebaut aber nur 1 Gleis) gut geeignet für Lu-Sendungen (Lademaßüberschreitungen), für die ich mich besonders qualifiziert habe und einige Sendungen begleiten mußte.

Nach rund 7 Jahren im Bereich Stuttgart, auch mit Heirat (Ehefrau aus Lichtenhagen, erste Kinder, Wohnung in Ditzingen bei Leonberg, später in Rot am See, Kreis Crailsheim), kam doch der Wunsch, näher der früheren Heimat tätig zu werden, die Kinder hätten ja sonst schwäbisch-hochdeutsch lernen müssen. Aber ich habe doch auf jeden Fall die schwäbische Arbeitsweise kennen und schätzen gelernt.

Mein Versetzungsgesuch zur Direktion Hannover wurde nach einigen Alternativen (ev. Landesstrassenbauamt Paderborn) doch genehmigt und ich bekam passend eine Stelle als U+K-Vertreter (Urlaubs- und Krankheit) sogar bei der Bahnmeisterei Ottbergen. Hier wurde auch zufällig in Ottbergen eine DB-eigene Wohnung frei: Höxtersche Straße 33, Ortsteil Klein Hamburg, Miete 34 DM mit Garten!

Aber: Als Abschiedsgeschenk überlief mir die BD Stuttgart die Bauüberwachung für eine Gleisgroßbaustelle auf der Strecke Stg.-Heilbronn-Würzburg nach schwäbischer Art: komplette Gleiserneuerung auf ca. 8 km mit allen Begleit- und Nebenarbeiten, durchgehende Planumsschutzschicht, Entwässerungsanlagen, Tunnelsanierung und vieles mehr. Bauzeit 8 Wochen, also schon ähnlich dem jetzt eingeführten System Generalsanierung ganzer Strecken (z.B. Riedbahn 2024)

Erst nachdem die Baustelle fertiggestellt, abgenommen und von mir abgerechnet war (Firmeneinsatz) kam die Freigabe zur BD Hannover.

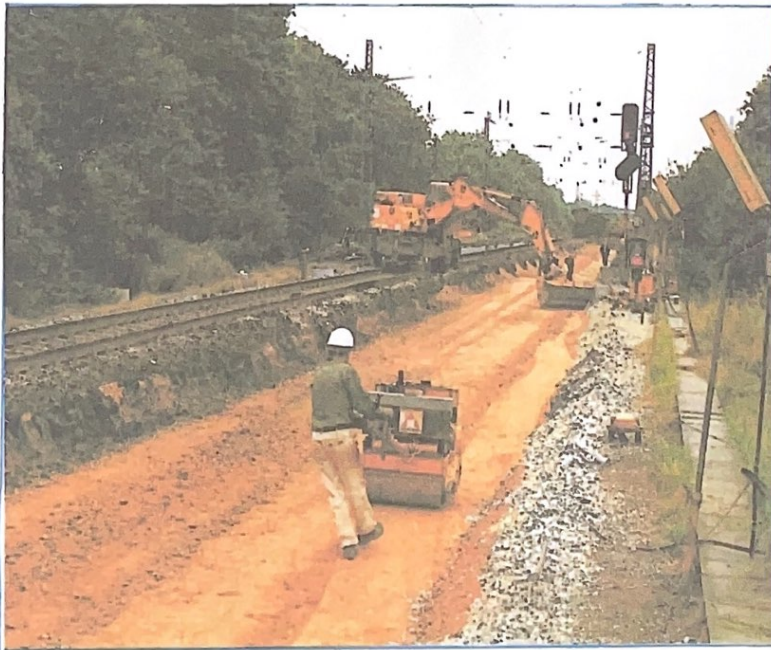


Baustelle Boxberg -
Eubigheim der Strecke
(Stg) Heilbronn - Lauda-
Würzburg. Okt. 1962

Planumsschutzschicht
aus direkt gewonnenem
Kiessand der Fa. Greisel,
Vilshofen bei Passau,
Lieferung in Omni-Wagen
(Muldenkippwagen)

Bauwart TBJ Frigge
noch Bm Blaufelden.

Verteilen und Planieren



Abwälzen und Verdichten

9. Teil U- und K- Vertretung BA Höxter / Bm Ottbergen.

Am 02. Januar 1963 habe ich mich dann fröhgemut bei der Bahnmeisterei Ottbergen zum Dienstantritt gemeldet. Chef war Heinrich Stockmeier, genannt Heinrich der Löwe, warum weiß ich nicht. Vertreter Johannes Groppe, Personalbearbeiter Alfons Tewes, und für Stoffe und Geräte sowie als „Mädchen für Alles“ Max Kosubek, genannt Maxe, sowie noch ein besonderer Lohnrechner und eine technische M-Kraft. Später war dann Heinrich Gadermann „Personalchef“

Nun war ich also der Urlaubs- und Krankenvertreter und gleichzeitig Bauwart für den Bezirk des Betriebsamtes Höxter, Heimatsdienststelle war die Bahnmeisterei Ottbergen!



Heinrich Stockmeier, TBOJ
genannt Heinrich der Löwe
Leiter der Bahnmeisterei Ottbergen
10.... - Ende 1969

xxx

xxx

Der Chef konnte gut dichten. Wegen meiner schönen Handschrift durfte ich schon mal einige seiner Gedichte in's „Reine“ schreiben.

Beispiel: Schild / Hinweis auf der Bm-Diensttoilette:

Gehst du fort aus diesen Räumen,
darfst du niemals es versäumen,
das zur Krönung und zum Schluß,
am Griff gezogen werden muß!

Aber die Freude währte nicht lange. Schon am nächsten Tag kam die Abordnung als Bauwart zur Bm Altenbeken. Dort lief gerade der Neubau des

Dr-Stellwerkes „Af“ mit umfangreichen Hochbau-, Tiefbau- (vor allem Kabelarbeiten), Oberbauarbeiten, auch mit Anpassungen in Langeland, später Abbruch bzw Ausbau der alten Anlagen (örtliche Aufnahmen, Leistungsverzeichnisse, Ausschreibungen vorbereiten, Bauüberwachungen vor Ort, Aufmaße und Abrechnungen).

Dazu kam dann eine vollständige Gleiserneuerung mit Sanierung der Entwässerung (starker Wasserandrang mit unterirdischem See) im rund 1800 m langen Rehbergtunnel – und das bei vollem Betrieb auf dem Betriebsgleis mit (zu der Zeit noch überwiegend) Dampflokomotiven. Wenn eine DB-berger 44 er mit schwerem Güterzug von Paderborn, Kassel oder Bad Driburg mit starken Steigungen davor durch den Tunnel fuhr, war manchmal für Stunden der Tunnel dicht – Still gleich 0! Man konnte den obersten Knopf am Mantel nicht mehr sehen. Entsprechend war die mögliche Arbeitszeit oft erheblich reduziert. Versuche mit einem Riesenventilator brachten kaum Vorteile, aber wir sind planmäßig fertig geworden.

Alle alten Tunnel der DB haben in gewissen Abständen (40-50m) Schutznischen in den Tunnelwänden, in denen sich Mitarbeiter bei Vorbeifahrt von Zügen aufhalten können. Nun hat der Rehberg- oder Altenbekenener Tunnel einige Besonderheiten: Etwa in der Mitte ist eine größere Nische (ca. 11×4 m) mit Telefonanschluß – und es ist meines Wissens der einzige Tunnel der DB mit einem eigenen Tunnelgeist. Dieser zeigt sich aber nur zu bestimmten Zeiten bei besonderen Anlässen und auch nur bestimmten Personen. Einmal haben wir ihn bei den Bauarbeiten von fern gesehen – langes weißes Gewand mit Kapuze und Laterne, große glühende Augen!

Die Erklärung ist folgende: In der genannten mittleren größeren Nische 42 führt im Hintergrund eine enge Treppe bis auf das Tunnelgewölbe, um Teile des Gewölbes inspizieren zu können. Und von hier aus führen alte Stollen und Gänge in den Rehberg. Im Mittelalter wurde hier Eisenerz abgebaut und in Altenbeken verarbeitet. Es gab dort mehrere kleine Eisenhütten, die u.a. gußeisene Ofenplatten herstellten.

Am Ende zur Inbetriebnahme des erneuerten Gleises gab es eine kleine Feier - wo wohl? - beim weithin bekannten und legendären Bahnhofswirt Otto Klüter. Hierbei wurde erstmalig das von uns ergänzte und ein wenig umgestellte Reiberggedicht vorgetragen: (Originaltext f.ä. Kronibus, Kassel)

Es ächzt und großt der Reiberg in den Schwinden
er treibt und drängt und presst an Gleis und Tunnelwand
und will und kann sich in den Zwang nicht finden,
der Technik, die der Mensch erfand.

Bald hundert Jahre liegen sie im Kampfe,
der Berg, der Mensch - hier Fortschritt, dort Natur,
und dräuend blüht der Berg aus grauem-weißen Dampfe,
wenn Zug um Zug braust siegreich durch die Flur.

So war auch dieser Gang ein harts Ringen,
für's neue Gleis, für's Wasser bauten wir die Wehr,
und mancher von uns weiß ein Lied zu singen
von Müh und Schweiß - und das bringt uns nur Ehr!

Wir haben wider dich, du Berg, bezwungen
mit deinem Zerstern und Gefahren, trotziger Gigant
Die Fahrt, das Gleis ist frei, das Werk ist uns gelungen.

Nun legen wir's in Gottes Hand!

Altentben 1963

(1964)

In dieser Zeit liefen die Arbeiten für das Atomkraftwerk Würgassen mit eigenem Anschlussgleis. Es gab auch noch die ehemalige 2 gleisige Strecke Aachen West - Holzminden: über Hagen - Bestwig - Scherfede - Beverungen - Wehrden. Hier war inzwischen das zweite Gleis zurückgebaut worden. Deswegen wurden große Bau- und Maschinenteile für das AKW zum Teil über diese Strecke angeliefert, vor allem Lü-Sendungen.

Kleine Episode hierzu: unterhalb der Ortschaft Blankenau war die Grenze der Bb. Direktionen Wuppertal und Hannover. Beim Rückbau des 2. Gleises dieser Strecke wurde von ^{der} Bb Wuppertal das Gleis Aachen - Hol, von der Bb Hannover das Gleis Hol - Aachen zurückgebaut. An der Grenze bei Blankenau die grosse Überraschung: Jendetwas passt hier nicht! Beiliegend ähnliche Zeichnung der Fm. Plasser. Die dann notwendige Gleisverschrückung ist mir noch gut in Erinnerung (etwa bis 1965), dann Stilllegung und endgültiger Rückbau der gesamten Streckenteils Scherfede - Holzminden.

Bahnkörper noch zum Teil vorhanden.

Betriebsamt Höxter:

1966 wurde der T2-Dienstposten (Oberbausachbearbeiter) beim Betriebsamt Höxter frei, den ich schon von Vertretungen kannte. Das war nun eine günstige Gelegenheit, das Wanderleben zu beenden.

Nach einer Ausschreibung dieses Dienstpostens wurde mir der Posten T2 zum 01.04.1967 übertragen. Nun war ich Amtersachbearbeiter für alle Oberbauangelegenheiten. Das Betriebsamt Höxter residierte in der ehemaligen Villa Haarmann am Ziegenberg in Höxter, angemietet von der Stadt Höxter als Eigentümerin. Im Erdgeschoß war die Dienstwohnung des Herrn Amtsvorstandes H. mit hochherrschaftlicher Auffahrt um ein Rosenrondell. In der ersten Etage waren die Dienst-/Bürräume des Amtes mit eigenem seitlichen Eingang - und oben wohnte der Hausmeister für alles, Maxe Wetler.



1966 DB-Betriebsamt Höxter
Sachbearbeiter T2 TBI Függe
damals standgemäß mit weißem
Kittel, war mal so üblich.



Die ehemalige Villa Haarmann in Höxter,
damals Eigentümer Stadt Höxter, als Sitz des
Betriebsamtes Höxter

Sachbearbeiter T2 Oberbau TBI Függe,
T3 Hochbau TBI Teiwes

Diese Villa Haarmann hatte sich der Unternehmer und Erfinder der künstlichen Vanille (Vanillearoma) Wilhelm Haarmann aus Holzminden wegen Querelen mit der Stadtverwaltung Holzminden im Nachbarort Höxter bauen lassen. Er wollte täglich mit eigener Kutsche und Pferden zum Werk nach Holzminden fahren. Die Villa sollte

im marrokanischen Baustil errichtet werden, die Fassade sollte sich an florentinischen Renaissancepalazzi orientieren. Als willkommener Neubürger bekam er schon einen Tag nach Bauantrag bei der Stadt Höxter den Bauerlaubnisschein für seine Villa. (1890). Später haben sie die Erben an die Stadt Höxter verkauft. Zu meiner Zeit vermietet an die DB. (1968)

Im 2. Weltkrieg (1944) sollte sie mal zu einem HJ.-Heim umgestaltet werden, vorgesehen für die Schulung von Jugendlichen als letztes Aufgebot am Kriegsende. Auch eine Nutzung als Studentenwohnheim 1948 wurde nicht realisiert wegen zu hoher Forderungen der Stadt.



Mit Handwagen
(HJ = Hitlerjugend)
und Fahrrädern +
Opas sollte der Krieg
gewonnen werden!

Während meiner Zeit als Amtersachbearbeiter konnte ich von der DB ein Grundstück erwerben und passendes Haus bauen. Die Familie hatte sich um 5 Kinder vergrößert.

Zu der Zeit gab es ja noch die Betriebsämter als übergeordnete Instanz für alle Bahnmeistereien und Bahnhöfe eines Bezirkes, hier das BA Höxter für die Bahnmeistereien Altenbeken, Bad Driburg, Ottbergen, Holzminden, Stadoldendorf, Bad Karlshafen und Hardegsen, die ich zumeist aus meinen Vertretungen schon kannte.

Bahnmeisterei Ottbergen

Ende 1969 ging der Leiter der Bahnmeisterei Ottbergen Heinrich Stollmeier in Pension und der Dienstposten wurde ausgeschrieben. Ein Kollege in Ausbildung zum Bm erhielt vorübergehend diese Stelle. Mit viel Glück und wenigen Bewerbern erhielt ich dann etwas später den Zuschlag. So war ich mit meinen 35 Jahren m. W. der jüngste „Bahnmeister“ der Bundesbahndirektion Hannover. Damit verbunden war nach einer gewissen Bewährungszeit auch die Beförderung nach A 10, zum technischen Bundesbahnbauinspektor = TBOJ. Die Mitarbeiter kannte ich von meinen früheren Jahren bei dieser Bm schon überwiegend, es war alles sehr gut eingespielt, die Bm Ottbergen hatte beim Amt und auch bei der BD Hannover einen guten Ruf, den wir gemeinsam weiter gepflegt und ausgebaut haben.

Zwischendurch eine kleine - verbürgte - Episode beim Wechsel von Vor-Vorgängern in diesem Amt: Normalerweise mußten der Leiter der Bm und der Bahnhof die in Ottbergen vorhandenen Dienstwohnungen (mit jeweils großem Garten) beziehen. Beim Wechsel hatte der scheidende Kollege dann die Wohnung zu räumen (Ex Bm-Chef Herr Matthias) und eine Privatwohnung zu suchen. Nun hatte dieser im Garten eine Schar Hühner, wohin damit so schnell? Also Frage an den Nachfolger, den neuen Leiter (Spitzname Doornkat-Wilhelm, warum wohl?): „können die Hühner noch eine Weile im Dienstgarten bleiben?“ Antwort: „Ach Herr Kollege, das lassen sie man, ich bringe nur ein Huhn mit!“

Dann kam eine etwas schwierige Zeit. Im Zuge von Rationalisierungsmaßnahmen sollten einzelne Bahnmeistereien aufgelöst werden. Der Abteilungspräsident der Bauabteilung in Hannover hatte dafür die Bm Ottbergen vorgeschlagen, weil sie sich so gut aufteilen ließ. Ein Teil zu Holzminden, ein Teil nach Karlshafen, ein Teil nach Bad Driburg. Obwohl dies die kleinste Bm war. Und jetzt kommt erstmalig die Klinik „Dreizehnlinden“ in Bad Driburg in's Spiel. Besagter Abteilungspräsident war ein guter Freund des damaligen Chefarztes der Klinik Dr. Pracejus - und hatte diesem mal zugesagt, daß immer eine Bahnmeisterei Bad Driburg die bauliche Betreuung der Klinik machen würde.

Die Bahnmeisterei Ottbergen sollte also aufgelöst werden. Obwohl es damals noch ein Knotenbahnhof war, es wurden jede Nacht etliche Güterzüge auf-

gelöst und neu zusammengestellt - bis zu 1000 Wagen pro Nacht; im Bahnbetriebswerk (Bw) waren noch fast 50 Dampflok der schweren Güterzuglokbaureihe "44" stationiert und im täglichen Einsatz.

Wir haben also viele Argumente zusammengetragen und der Direktion vorgelegt u. a. auch die Zusage, bei Auflösung der kleineren Bm Bad Driburg die bauliche Betreuung der genannten Klinik selbstverständlich mit zu übernehmen. Und unsere Eingaben hatten Erfolg. Die Bm Bad Driburg wurde aufgelöst und fast komplett der Bm Otlbergen zugeschlagen. Wir bekamen sogar einen zusätzlichen technischen Mitarbeiter für die Belange der Klinik.

Aber der Herr Abteilungspräsident konnte sein Versprechen gegenüber dem Klinik-Chefarzt Dr. Praceyus so nicht einhalten, deswegen war er der Bm Otlbergen sehr böse und nachtragend. Bei den halbjährlichen Inspektionsreisen wurde Otlbergen immer überschlagen. Dafür gestaltete sich die für uns neue Zusammenarbeit mit der Klinik "Dreizelmünden" schnell als sehr angenehm (und auch als nützlich) vor allem mit dem auch neuen Klinik-Verwaltungsleiter Helmut Kisker.

Einige Zeit darauf wechselte auch der Chefarzt der Klinik, neuer Chefarzt war Dr. Rheinberger - und auch besagter Abteilungspräsident ging in den Ruhestand. Da erhielt ich von guten Freunden bei der Direktion Hannover den Hinweis: macht doch mal eine Neubewertung eurer Bahnmeisterei, es könnte eine Höherstufung möglich sein. Gesagt - getan! Einige Wochen wurde gemessen, gezählt, gezeichnet (Gleise, Weichen, Brücken, Tunnel, Erdbauwerke, Hochbauten usw.) selbstverständlich die Klinik mit Haupt- und allen Nebengebäuden, Schuppen, Anlagen usw. mit dabei. Und es hat sich gelohnt! Die Bm-Bewertung wurde angehoben, damit verbunden waren auch etliche Beförderungen einiger Mitarbeiter und für mich der A M - technischer Bundesbahn-Amtmann. „29. Mai 1975.“

Mit der Klinik "Dreizelmünden" haben wir dann viele Jahre sehr gut zusammengearbeitet, dabei wurden neben den laufenden Unterhaltungsarbeiten auch mehrere größere Maßnahmen ausgeführt: Aufstockung des Hauptgebäudes um eine 3. Etage für zusätzliche Patientenzimmer, Einbau eines neuen Aufzuges

Bahnhofsseite - bis heute in Betrieb, Heizungserneuerung und vieles mehr. Eigentümer der Klinik war damals die BBKK = Bundesbahn-Betriebs-Kranken-Kasse mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung. Für unsere Leistung - die bauliche Betreuung der Klinik - wurden 5 % des Bauetats für die DB verrechnet. Es war also ein ganz normales reelles Vertrags-Verhältnis.

Für uns neue spezielle Dinge (Personenaufzug, Heizungstechnik, Medizintechnik u. ä) konnten wir entsprechende Mitarbeiter der Bundesbahndirektion beteiligen, die wir allerdings manchmal erst überreden mußten. Je nach Notwendigkeit war wöchentlich Baubesprechung im Frühstücksraum der ärztl. Abteilung um 9 Uhr 30 nach dem Ärztenhustück. Dazu wurde von der berühmten Küche neu eingedeckt mit weißen Damasttischdecken, silbernen massiven Kaffeekannen mit Wärmehauben und Silbertabletts mit schön dekorierten belegten Imbiss-Häppchen. Wenn die „Experten“ der Direktion einmal teilgenommen hatten, hieß es gleich: wann ist die nächste Besprechung? Soweit zunächst das Kapitel Dreizehnlinden mit dem zuständigen Verwaltungsleiter Helmut Kisker. Später mehr dazu.

Eine weitere Besonderheit war die Zusammenarbeit mit der SIS - Staatliche Ingenieur - Akademie - Holzminden (ehemals Bauschule Holzminden). Schon zu meiner Zeit als Sachbearbeiter beim Betriebsamt Höxter wurde ich mit anderen Kollegen der DB ausgewählt bei der Nachwuchsgewinnung für DB - Ingenieure mitzuwirken. Die „Bauschule“ Holzminden hatte zu der Zeit einen sehr engagierten Dozenten für das Fach Eisenbahntechnik, Herrn Oberbau rat Dittmer, bei den Studenten unter dem Namen „Schleppfux“ bekannt, wegen seiner Zuneigung zu den 4 Holzmindener Verbindungen.

Im Rahmen dieser Zusammenarbeit haben wir dann im Auftrag der Direktion Hannover einige Exkursionen organisiert, u. a. zu Oberbau - Fachausstellungen und Tagungen in Frankfurt/Main und Obermodern (Elsaß/ Frankreich) sowie eine Woche München - Augsburg - Oberstdorf, Nürnberg.

Dazu bekam ich jeweils besondere Aufträge von Hannover, die mir viel genutzt haben. Leider weiß ich nicht, wie viele der teilnehmenden Studenten später Eisenbahner geworden sind. (Anlage)

DEUTSCHE BUNDESBahn
BUNDESBahnDIREKTION HANNOVER

Bahnmeisterei
10. JUNI 1970
Ottbergen

BUNDESBahnDIREKTION, 3000 HANNOVER, POSTFACH 1111

Herrn
Techn. Bundesbahninspektor
Rolf Frigge
Ottbergen
d d BA Höxter

UNSER ZICHEN: 4 P 19
IHR ZICHEN: 01.06.1970

SIE WERDEN HIERMIT MIT DER Begleitung der von Ihnen vorbereiteten Exkursion des Ingenieurbausemesters I 5 der Staatlichen Ingenieurakademie Holzminden nach München für die Zeit vom 30.5.1970 bis zum 05.6.1970 beauftragt.

4 17

FEHRSCHREIBER:
bei Durchschickung 1 Stk.
oder Vermittlung 1 Stk.

STAMPEN der Vorposten der Bundesbahndirektion Hannover
Einkaufsstelle: Deutsche Bundesbahn, Geschäftsstelle, Postfach 1111, 3000 Hannover 11
Postfachkonto: Hannover 1111

Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Hannover
4 P 19

Hannover, den 01.06.1970
5019

Bescheinigung

Der TBOI Rolf Frigge, BA Ottbergen, ist mit der Begleitung des Semesters I 5 der Staatlichen Ingenieurakademie Holzminden während der Studienfahrt in den Raum München/Oberstdorf beauftragt.

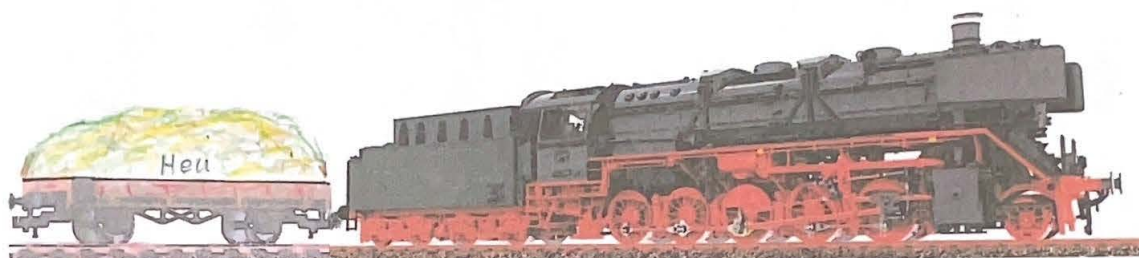
Die Fahrt wird als Werbeveranstaltung zur Gewinnung von Nachwuchskräften für den gehobenen bautechnischen Dienst durchgeführt.

Wir bitten alle Stellen der DB, Herrn TBOI Frigge in jeder Hinsicht bei der Durchführung der Fahrt zu unterstützen.

hru

Nun noch ein kleiner Rückblick auf die Otberger Zeit: In den ersten Jahren nach dem Krieg hatten auch viele Eisenbahner Mitarbeiter: Schweine, Ziegen, Hühner usw., waren sozusagen Selbstversorger. So auch dem Verwalter nach ein Rotenmoiser aus Boffzen. Für seine Ziegen hatte er Bahnböschungen gepachtet. Zum „Heumachen“ wurden auch schon mal die Rotenarbeiter nebenbei eingesetzt, überwiegend an der „Oberen Bahn“, die Fürstenberger Strecke. Wie kommt nun das Heu nach Haus? Kurzerhand wurde ein (AZ)-Arbeitszug bestellt, damals noch Dampflok und ein Flachwagen (X-Wagen). Und so wurde dann mit der großen 44er Dampflok und dem Flachwagen die Strecke entlang „Heu eingefahren“! Es war eben noch manches möglich.

Wie kommt nun das Heu nach Haus? Kurzerhand wurde eine Dampflok (44er) als Az (Arbeitszug) bestellt und mit einem Flachwagen (X-Wagen) „Heu eingefahren“!



914 5914 - Offener Güterwagen, Bauart X 06 der DB, LÖP: 105 mm.

Auch Brawa hat die Baureihe 44 im Programm

Ebenfalls in dieser Zeit liefen die Planungen für den Neubau der Bundesstraße B 64 von Paderborn - Bad Driburg - Brakel bis Höxter an. Hierbei sollten sämtliche Ortschaften umgangen werden und vor allem alle Bahnübergänge des Abschnitts beseitigt werden. Wir hatten als Bahn sehr genaue Planunterlagen 1:1000 für einen Teil dieses Bereiches. So haben wir Wochen und Monate zusammengesessen: (Bm Otbergen, Straßenmeisterei Brakel (Anton Krahoid) und Landesstraßenbauamt Paderborn, mal in Paderborn am Rippinger Weg, mal in Otbergen oder Brakel mit viel Kaffee, Tee und Überlegungen. Inzwischen ist der Bereich von Paderborn bis Höhe Hembsen schon viele Jahre fertig und keiner kann sich noch vorstellen, daß der gesamte Verkehr früher mitten durch die Ortschaften ging.

Ja, und dann war doch die Otberger Zeit vorbei. Bei der nächstgroßen DB-Rationalisierungsaktion Ende 1979 wurden alle kleinen Bahnmeistereien aufgelöst und es gab pro Betriebsamt nur noch eine „Groß-Bm“, das war für unseren Bereich Altenbeken. Hier wurde mir der Dienstposten T41 Brücken und allg. Tiefbau zugewiesen. Im Bereich Altenbeken kannte ich ja schon einiges - auch die Örtlichkeit, so daß mir das nicht allzu schwer war. Für kurze Zeit wurde ich auch schon mal vertretungsweise als T10 eingesetzt.

Dann bekam ich nach Ausschreibung den Dienstposten T10 bei der Bm Göttingen. Das war doch ein anderer Betrieb, aber ich habe mich schnell eingearbeitet, dank einem sehr guten Betriebsklima.

Nun kam die große Umwandlung der Bundesbahn als Behörde in eine Firma, jetzt Bahn AG. Für die Realisierung - Vorschläge und Ideen - dazu war die Unternehmensberatung Knight-Wendling aus Zürich zuständig, für fachliche Belange waren von der DB einige Mitarbeiter verschiedener Bereiche dieser Gruppe zugeordnet. Vorgesehen als Versuch waren zunächst einige Dezernate der Direktion Essen, das Betriebsamt Dortmund und die entsprechenden Dienststellen in Dortmund. Für den bautechnischen Bereich hatte meine Direktion Hannover mich ausgewählt. Diese Mitarbeiter wurden für die Zeit (fast 3 Jahre) zur DB-Hauptverwaltung abgeordnet, Dienstorte Dortmund, Essen und zeitweise Frankfurt/Main. Dabei habe ich viele meiner Erfahrungen einbringen können und auch vieles Nützliche dazu gelernt (Ich kenne einen, der einen kennt!)

Damit gab es nun keinen Bahnmeister und keine Bahnmeistereien mehr, jetzt Regionalabteilungen und Baubezirksleiter.

Mein Dienstposten T10 bei der nun Regionalabteilung Göttingen war mir erhalten geblieben. Also hier wieder weiter mit inzwischen laufenden Vorbereitungen für die Neubaustrecke Hannover - Würzburg bei der wir als örtliche zuständige bautechnische Dienststelle auch immerwieder beteiligt waren vom Bau bis zu den Hochstastfahrten mit maximal 320 km/h und der Inbetriebnahme 1996. Große Euphorie bei der Deutschen Wiedervereinigung mit der Grenzöffnung und Herstellung ehemaliger Schienenverbindungen, u. a. Halle (Saale) - Kassel über Eichenberg, Northeim - Nordhausen über Walkenried.

Dann gab es doch altersbedingte Einschränkungen und zum 30.09. 1995 wurde ich in den Ruhestand versetzt / entlassen. Es gab noch eine schöne Urkunde,

und damit Tschüss DB!

Rudolf Grigge