



STORY

Geschichte auf Schienen

Ein Ahrensburger Eisenbahnfan will den
Regierungszug der ehemaligen DDR
wieder zum Rollen bringen.



Ehrgeiziges Projekt: Der Ahrensburger Axel Zwingenberger möchte Teile des Regierungszuges der ehemaligen DDR für kulturelle Zwecke nutzen. FOTOS: RÜSCHER

VON MANFRED RÜSCHER

Zugegeben: Die Sache klingt abenteuerlich. Oder wie würden Sie es nennen, wenn jemand in der Familie sagt: „Ich kaufe einen Zug?“ Keine Spielzeugeisenbahn, sondern einen richtigen Zug. Tonnenschwer, rostig, zum Teil geplündert, Graffiti an den grünen Seitenwänden – also nicht im allerbesten Zustand. Und überhaupt: Was macht man damit? Der in Ahrensburg lebende Boogie-Woogie-Pianist Axel Zwingenberger tat genau das. Er suchte in jedem Winkel Deutschlands nach den Waggons des Regierungszuges der ehemaligen DDR – und er wurde fündig.

25 Jahre nach der Wiedervereinigung (die morgen gefeiert wird) soll der Regierungszug wieder Fahrt aufnehmen. Nicht sofort und nicht komplett, aber der Plan steht. „Klar, das ist schon etwas verrückt“, sagt der Eisenbahnfan Axel Zwingenberger. „Aber geschichtlich und technisch ist das ein einzigartiges Denkmal, diesen Zug gibt es nur ein einziges Mal.“ So sieht das auch die Deutsche Stiftung Denkmalschutz, deren Treuhandstiftung „Kultur auf Schienen“ die in Sachsen-Anhalt beheimatete Sammlung historischer Schienenfahrzeuge fachkundig betreut.

Die Deutsche Bahn hatte nach der Grenzöffnung wenig Interesse am Erhalt der Wagen, sie sollten verschrottet werden. „Ich habe ein Kaufangebot gemacht, wurde aber zunächst von einem Schrotthändler überboten. „Durch Zufall habe ich wenige Tage vor der geplanten Verschrottung davon erfahren und mein Angebot nachgebessert“, lächelt der Musiker. „Das war wirklich knapp, der Zug wäre sonst für immer verschwunden.“ Die Wagen standen unter anderem auf abgelegenen Bahnhöfen, in einem Munitionsdepot bei Torgau und auf dem Fliegerhorst Erding bei München.

Inzwischen gehören Zwingenberger mehr als 25 der in den 60er Jahren gebauten



Mai 1970: Bundeskanzler Willy Brandt (links) erwartet im Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe den DDR-Ministerpräsidenten Willi Stoph.

HESSISCHE NIEDERSÄCHSISCHE ALLGEMEINE

Eisenbahnwagen: Salonwagen, Schlafwagen und Spezialwagen aller Art. Nicht nur aus dem Regierungszug (auch Staatszug genannt), sondern auch aus dem Führungszug des Ministeriums für Nationale Verteidigung der DDR und dem Führungszug des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR.

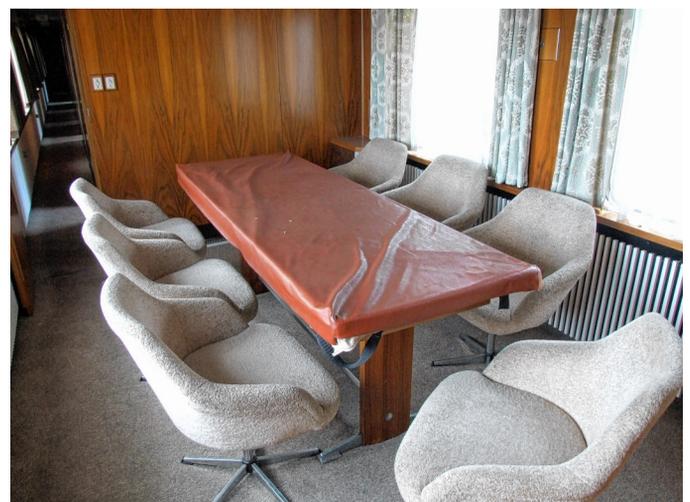
Das SH Journal durfte die Wagen exklusiv besichtigen und fand Bemerkens- und Sehenswertes: Beleuchtete Kartentische im Stabswagen oder große, hellgraue „zweisprachige Schreibmaschinen“ für Deutsch und Russisch im Nachrichtenwagen der früheren NVA. Die Schreibkraft tippte wie gewohnt, durch das Umlegen eines Hebels wurden die Buchstaben automatisch in kyrillischer Sprache gesetzt. Fast jeder Wagen hat eine eigene, mehr oder weniger große Bordküche, selbst die Gepäckwagen bieten eine Kochgelegenheit. Kurios ist auch der Autotransportwagen: Äußerlich ein normaler D-Zugwagen, hat der Waggon innen

Platz für zwei hintereinander parkende Staatslimousinen. Die Stirnwand wurde seitlich weggeklappt, über zwei Rampen führen die Limousinen des Politbüros hinein. Per Handkurbel wurden die Stellflächen seitlich verschoben, schließlich mussten die Fahrer Platz zum Aussteigen haben. Übrigens: Auch Konrad Adenauers Sonderzug hatte einen Autotransportwagen. Allerdings fuhr der Mercedes seitlich in den Waggon und wurde auf einer Drehscheibe in Längsrichtung gedreht. Ein Einzelstück ist auch der Sanitärwagen: ein Mittelgang und zu beiden Seiten WC-Kabinen und Duschen. Oder der OP-Wagen aus dem NVA-Zug mit einem komplett eingerichteten Operationsaal.

Wer nun glaubt, der Regierungszug sei luxuriös ausgestattet, der irrt. Für damalige DDR-Verhältnisse zwar komfortabel (in den Bordküchen befinden sich zum Teil Gefriertruhen und riesige Kühlschränke), >>>



Bemerkenswerte Technik: Auf diesen Schreibmaschinen konnte Deutsch und Russisch geschrieben werden. Durch das Umlegen eines Hebels wurde die Sprache ausgewählt.



Sprüder Charme: Der rollende Konferenzraum für Minister und Regierungsmitglieder ist komplett erhalten. Die Stasi hatte den Wagen verwandt.



Für alle Fälle: Im NVA-Zug gibt es einen spartanisch ausgestatteten OP-Wagen.

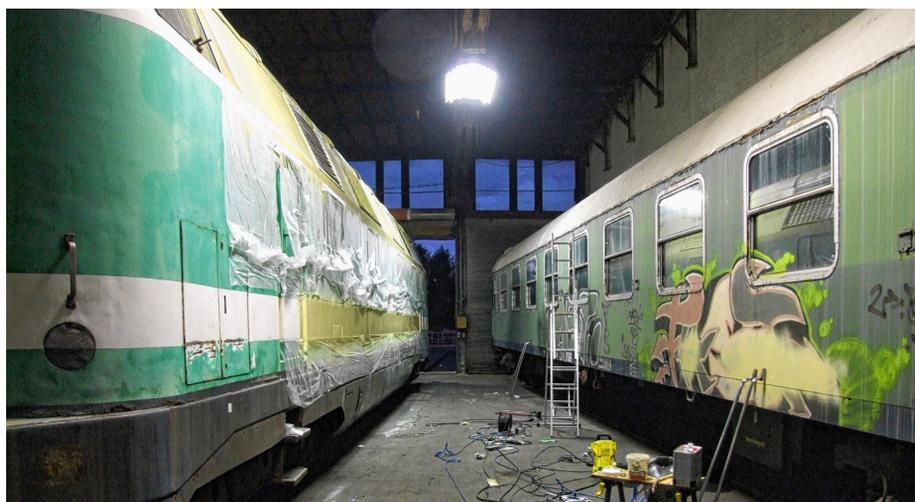
>>> reiste die Staatsführung eher bescheiden per Bahn. Lediglich Echtholz-Furnier in den Schlafkabinen, Gängen und Konferenzräumen vermitteln eine zwar nüchterne, aber dennoch gewisse Behaglichkeit, etwa im rollenden Besprechungsraum für Minister und Regierungsmitglieder. Weil Erich Mielke und die Stasi der eigenen Regierung nicht trauten, war dieser Wagen verwandt: Zwölf Wanzen hatte die Stasi installiert – und nicht wieder abmontiert.

Nach der Wende kam die Stunde der Plünderer: Die **Staatswappen der DDR** (siehe rechts) an den Zugwänden baute die Reichsbahn noch selbst ab. „Ich habe aus der Eisenbahnszene zwei erwerben können und gehe davon aus, dass die auch wirklich echt sind“, sagt Zwingenberger. Verschwunden sind zum Beispiel die DR-Buchstaben (Deutsche Reichsbahn) aus Nirosa-Stahl und viele Einrichtungsgegen-



stände. Erhalten blieben zum Glück große Teile des Nachrichtenzugens – russische Technik vom Feinsten – und die Einrichtungen fast aller Küchen. Auch der rollende Besprechungsraum ist in seinem spröden Charme fast komplett: Schalensessel und ein Konferenztisch. Ebenso blieben die meisten Schlafabteile vollständig. Auch die Energieversorgung in den Maschinenwagen ist vorhanden, riesige Sechszylinder-Motoren sorgten für Strom im Zug. „Die funktionieren heute noch“, sagt Zwingenberger.

Und die Lokomotiven? Der Regierungszug wurde stets von zwei V 180 Diesellokomotiven gezogen (neu: Baureihe 118), eine aus dem Jahr 1965 hat Axel Zwingenberger im Lokschuppen. „Die habe ich bei einer Logistikfirma in Dresden gefunden, leider grün und weiß lackiert“, sagt der Musiker. Zurzeit bekommt die V 118 ihre Original-Farbgebung zurück: bordeauxrot und eine beige Bauch-



Farbwechsel: Eine Logistikfirma hatte die V 180 grün und weiß lackiert (links). Nun soll sie ihre originalgetreue rot-beige Lackierung wiederbekommen.

binde sowie ein beigefarbenes Dach.

„Die Restaurierung wird noch dauern“, weiß Zwingenberger, der die Waggons zum Teil einer musealen Nutzung und für eisenbahnbezogene Kulturveranstaltungen (Kultur auf Schienen) nutzen möchte. Der Denkmalbescheid des Landes Sachsen-Anhalt kommt zu dem Schluss: „Als einzigartiges Dokument für die Tätigkeit der Regierung der DDR beansprucht der Zug ein öffentliches Interesse im Sinne des Denkmalschutzgesetzes.“

Der Regierungszug, wie auch der NVA-Führungszug und der des Ministeriums für Verkehrswesen, unterlagen zu DDR-Zeiten strengsten Sicherheitsvorschriften (siehe Extra-Info). Das Personal – vom Lokführer bis zur Servicekraft im Speisewagen – bestand zum Teil aus Stasi-Mitarbeitern, das Fotografieren des Zuges war streng verboten.

Wer mehr wissen möchte: Viele Informationen gibt es unter www.kultur-auf-schienen.de.

STRENG GEHEIM

SONDERZUG VON GLEIS 49

Für die Fahrten des DDR-Regierungszuges gab es stets eine spezielle Dienstweisung, die als „**Vertrauliche Verschlussache**“ eingestuft wurde. Sie war so geheim, dass sie auch nicht im Verzeichnis der Dienstvorschriften auftauchte. Abfahrtsort war Gleis 49 des Bahnhofs Berlin-Lichtenberg. Um die Sicht auf den Zug von anderen Bahnsteigen zu verhindern, wurde ein Zug mit Leerwagen auf das Parallelgleis gestellt.

Zum Regierungszug gehörten noch ein Vorzug (Salon- und Gepäckwagen), der im Volksmund scherzhaft „**Minenräumer**“ genannt wurde, und ein Nachzug (einzelne Lokomotive). Die Schranken entlang der Strecke mussten zehn Minuten vor der Durchfahrt geschlossen und durften selbst für Feuerwehr oder Notarzt nicht geöffnet werden. Die Bahntrasse musste für eine Stunde freigehalten werden, die zuständigen Dispatcher bekamen keine Informationen über die Zugbewegungen. Der für den Westen wohl bekannteste Einsatz des Regierungszuges war im **Mai 1970** – beim Treffen von DDR-Ministerpräsident Willi Stoph und Bundeskanzler Willy Brandt in Kassel.

Neben dem Regierungszug (27 Wagen) gab es noch den **Führungszug** des Ministeriums für Verkehrswesen (sechs Wagen) und den Führungszug des Ministeriums für Nationale Verteidigung (NVA-Zug) mit 24 Wagen. Einige Wagen waren mit Tauschdrehgestellen ausgerüstet, sie konnten auf den russischen Breitspurgleisen eingesetzt werden.