(Beiträge von Manfred N.)

Beitrag ID [post_id]

Inhalt

- Überraschende Wende – Posten als "Spießschreiber"
- Arbeit als Spießschreiber
- Alarm am 21. August 1968
- Beginn als Busfahrer
- Prüfung für Bus-Schein
- Busfahrer auf LO 2500-Bus
- Soldatenleben
- Fahren und nochmals fahren
- Ein verrückter Tag auf dem Ikarus 55
- Video Ikarus 55

Überraschende Wende – Posten als „Spießschreiber“

Übrigens, man sieht sich wahrscheinlich doch immer zweimal im Leben. Den Oberstleutnant, der mich degradiert hat, habe ich im Oktober 69 noch einmal getroffen. Er hat nur geschmunzelt als er sah, dass man mich wieder befördert hatte. Dies war meine letzte Dienstfahrt vor der Entlassung aus der NVA.

Soweit war es aber noch lange nicht und mir standen noch viele Monate bevor, die alle gut waren. Eines Tages musste ich wiedermal zum Ko-Chef und mit gemischten Gefühlen meldete ich mich bei ihm. Er meinte ich müsse den Posten des Spießschreibers übernehmen. Mit Händen und Füßen weigerte ich mich.

Aber Befehl ist Befehl und ich ahnte ja nicht, was mir da entgangen wäre, wenn ich mich durchgesetzt hätte. Mit dem Hauptfeldwebel kam ich überhaupt nicht zurecht. Seit dem zweiten Tag in der Kompanie waren wir sowas wie Feinde. Ich mußte da ganz einfach durch. Mit den Soldaten hatte ich ja auch meinen Ärger gehabt und zum Schluss gab es immer eine Lösung.

Es war eine eigenartige Situation. Das Zimmer vom Spieß war ein großes geräumiges. Der Ko-Chef hatte einen langen schmalen Raum, der vom Spieß seinem Zimmer abgetrennt worden war. Ein Schreibtisch und davor einen langen Tisch das war die ganze Einrichtung. Ich weiß nicht mehr genau, aber ich glaube, als Tür diente ein Vorhang. Jeder, der zum Kompaniechef wollte, mußte also im Spießzimmer anklopfen! Ich meldete mich ab und trat ins Zimmer vom Spieß. Der saß an seinem Schreibtisch und meinte nur, wird schon klappen. Ich ging und war erst einmal sauer. Früh kam der Spieß gleich auf unsere Bude und meinte, ich soll gleich auf die Schreibstube kommen. Meine Stubenkollegen lachten bloß blöde.

Ich hatte schon den Kanal voll, als ich am Zimmer vom Spieß anklopfte. Als ich mich melden wollte, winkte der Spieß bloß ab. Er sagte, das ist in Zukunft dein Schreibtisch und zeigte auf einen schmalen Tisch der links von der Tür stand. Oh ich war auf einmal ein „Du“. Den Spieß zu „Duzen“ habe ich nicht ausprobiert.

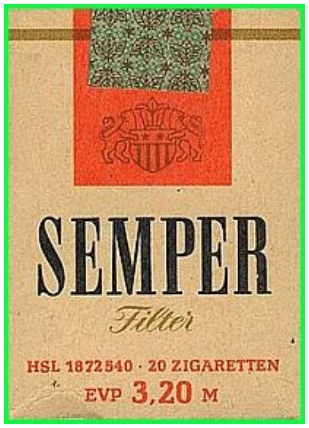
Ich bekam eine Petschaft und einen Schlüssel für das Zimmer, in dem ich oft meine Zeit verbringen würde. Betreten durfte ich die „BA-Kammer „, was natürlich bloß dem Namen nach eine war. Gerümpelkammer wäre der bessere Name gewesen. In das Zimmer der Zugführer durfte ich auch. Er meinte noch, das du mir aber nicht in die Waffenkammer gehst. Ich war ja wohl nicht blöd, denn der Schlüssel für die Waffenkammer hing in einem Holzkästchen mit Glasscheibe vorne beim UVD und hatte ja die Petschaft vom Spieß. Ich war ja auch schon UvD gewesen. Immer schön alles versiegeln, bekam ich noch mit auf meinen Weg als Schreiber. In den ersten Tagen war ich nur in der BA-Kammer, um mir einen Überblick zu verschaffen. Allerlei hat mir der Hauptfeld, so wurde er von den Offizieren genannt, erzählt von Wäschewechsel, Reinigungsmittel für Stuben und Revier reinigen.

Von der Schneiderei, wenn was auszubessern oder zu flicken war usw. Das alles konnte ich mir garnicht merken. Einmal ist mir bei irgend

einem Problem auch das Wort Hauptfeld rausgerutscht, er schaute mich an und lachte. Von dieser Zeit an war doch ein besseres Klima zwischen uns und ich blieb beim Hauptfeld, wenn der Ko-Chef nicht nebenan war! Nach einigen Wochen hatte ich schon einen gewissen Überblick. Dem Spieß machte es scheinbar Spaß, mir immer mehr Arbeiten aufzuhalsen. Mir war das aber ganz recht. Ich hatte immerzu tun, wenn es um irgend eine Ausbildung ging. Die Zugführer konnten einem schon Leid tun, wenn sie mit zwei drei Soldaten das Anlegen der Schutzausrüstung übten. Die meisten ihrer Soldaten waren nämlich auf „Fahrt“!

Arbeit als Spießschreiber

So manchesmal merkte ich sehr bald, warum es hieß, der Spieß ist die Mutter der Kompanie. Ja, es war sehr viel Arbeit. Mein Freiraum, etwas zu organisieren, war sehr groß und mir machte es immer viel Spaß, etwas zu verbessern. Für den Ko-Chef mußte ich ab und zu, wenn ich im Regiment zu tun hatte, Zigaretten der Marke Semper mitbringen.



DDR- Zigarette Semper



billigste DDR-Zigarette Karo



„edle“ DDR- Zigarette Cabinet

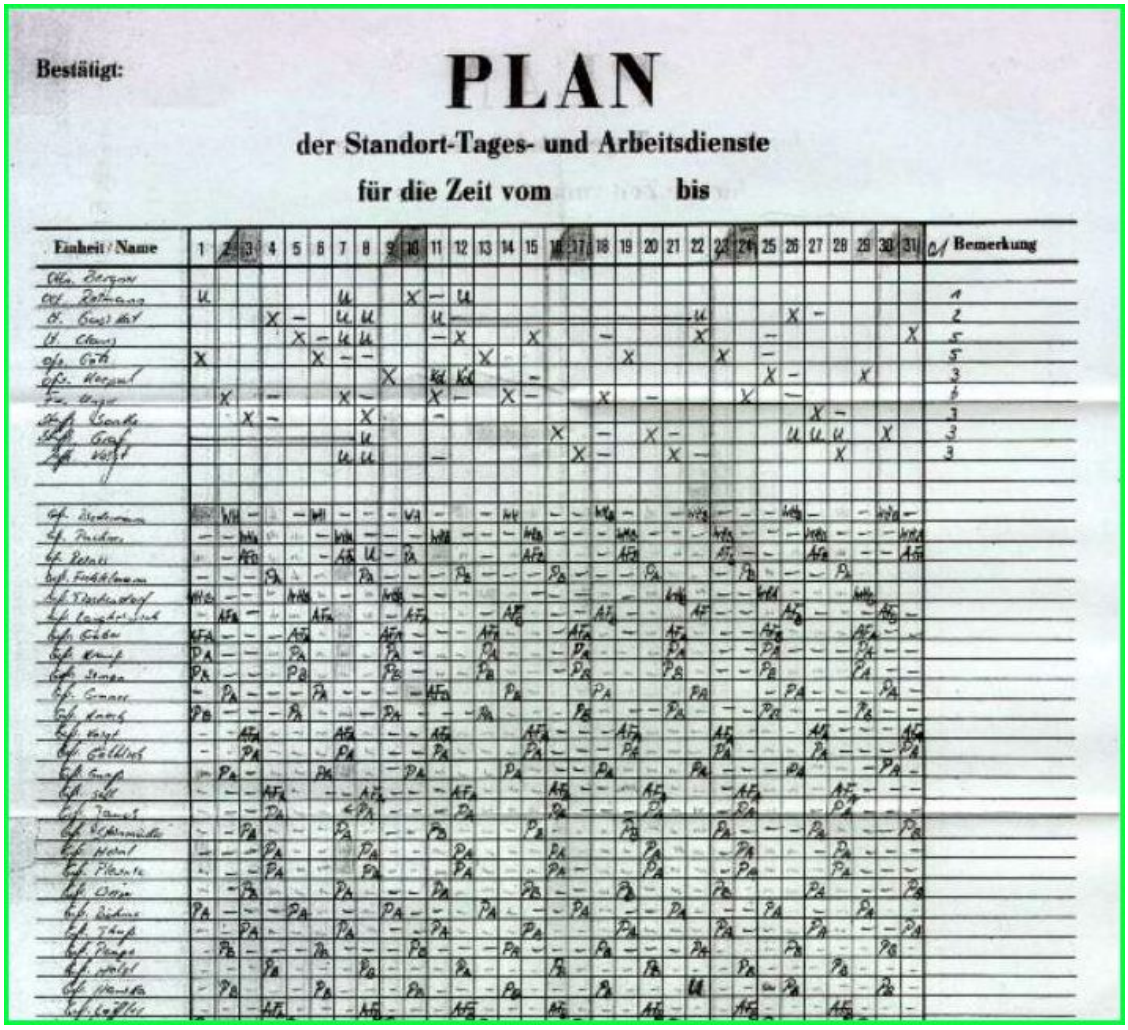
In der MHO im Regiment gab es gute Knacker und Buletten. Mein Schicksal war der guten Frau in der Kantine bekannt. Wir Uffz. haben da im Anfang viel Zeit verbracht. Eines Tages meinte sie, ich solle doch gleich zwei Stangen Zigaretten nehmen, bezahlen könnte ich doch nach dem Lohntag, Eine Stange Cabinet und eine Stange Semper wurden mein. In einem Buch wurde das notiert und ich unterschrieb. Ein neutraler Karton war schnell gefunden, denn ich wollte ja nicht mit den Zigaretten im Regiment gesehen werden. Im Spießzimmer hatte ich auch einen Schrank, den ich abschließen konnte. Das ich nun Zigaretten auf Lager hatte, ein paar Packungen Kekse und einige Tafeln Schokolade hatte ich mir noch von der MHO geholt, bereitete mir eine große Freude. Vorerst sagte ich niemand von meinem Lager. Besser, ich traute mich nicht. Die Schokolade musste ich bei Zeiten aus meinem „Sortiment “ nehmen. In der Baracke wurde es zu warm und die Schokolade weich.

Bin sie aber schnell losgeworden. Eines Tages sah der Hauptfeld mein Zigarettenlager und meinte, eine gute Idee. Auch der Ko-Chef war zufrieden. Sie haben bestimmt in der Zeit, wo ich Schreiber war, etwas mehr geraucht. Langeweile hatte ich keinen Tag.



Der Autor als Spießschreiber in der BA-Kammer

Da gab es die Wäscheausgabe, Bettwäsche, Unterwäsche, Reinigungsmittel musste an den Mann gebracht werden und vieles mehr. Dazu kam noch der ganze Papierkram, da musste ich mich auch erst einmal reinfitzen. Der Dienstplan für die ganze Woche musste geschrieben werden, der hing dann für jeden sichtbar an der Wandzeitung.



Bestätigt:

PLAN

der Standort-Tages- und Arbeitsdienste

für die Zeit vom bis

Einheit / Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	d/	Bemerkung
Chef Bergau																																	
Ofz. Rothmann	U						U			X	–	U																				1	
H. Beyer				X	–		U	U			U	–										U				X	–					2	
H. Clauß					X	–	U	U			–	X			X			–				X			–						X	5	
Ofz. Göth	X					X	–	–					X						X				X		–							5	
Ofz. Worgull									X		Kd	Kd			–										X	–		X				3	
Fw. Unger		X		–			X	–			X	–		X	–			X		–				X		–						4	
Uffz. Staudte			X	–				X			–																X	–				3	
Uffz. Graf								U									X		–		X	–					U	U	U		X		3
Uffz. Wolf								U	U			–						X	–			X	–						X				3
Ofz. Dietmann		Kk	–		–	Kk	–	–	–	Kk	–		–	Kk		–	–	Kk	–		–	–	–	–		Kk	–		–	Kk	–		
Ofz. Pardun	–	–	Kk			–	Kk	–	–	–	Kk	–	–	–	Kk	–	–	–	Kk	–	–	–	Kk	–	–		–	–	Kk	–	–	Kk		
Ofz. Petzold		–	AFa			–	AF	U	–	Pa			–		AFa			–	AFa				AFa	–	–			AFa	–	–	AFa		
Uffz. Fuchsbrunn	–	–	–	Pa				Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa			–	Pa	–	–		Pa					
Uffz. Dietendorf	Kk	–	–	–	Kk	–	–	–	Kk	–	–				–	–	–	–	–		Kk	–	–	Kk	–				Kk	–			
Uffz. Lauckner	–	AFa	–		–	AFa			–	AFa			–	AFa			AFa	–	–	AFa		–	–		AFa	–				AFa	–		
Uffz. Gäbler	AFa	–	–	–	AFa			AFa	–		–	–	AFa	–		–	AFa	–	–	AFa		–	–	–	AFa	–	–		–	AFa	–	–	
Ofz. Krumpe	Pa	–	–	–	Pa			Pa	–		–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	Pa		–	–	–	Pa	–	–	–	–	Pa	–	–	
Uffz. Stange	Pa	–	–	–	Pa			Pa	–		–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	Pa		–	–	–	Pa	–	–		–	Pa	–	–	
Ofz. Gnauck	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	AFa				Pa			Pa				Pa			–	Pa	–	–	–	Pa	–			
Uffz. Knoch	Pa	–	–	–	Pa			–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	Pa	–	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–		
Uffz. Voigt	–	–	AFa	–	–	–	AFa	–	–	–	AFa	–	–	–	AFa	–	–	–	AFa	–	–	–	AFa	–	–	–	AFa	–	–	–	AFa		
Uffz. Göllnitz	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa		
Uffz. Gnauck	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–		
Ofz. Seel	–	–	–	AFa	–	–	–	AFa	–	–	–	AFa	–	–	–	AFa	–	–	–	AFa	–	–	–	AFa	–	–	–	AFa	–	–	–		
Uffz. Jansch	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–		
Ofz. Schimmelfe	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	Pa	–	–	Pa	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	Pa			
Ofz. Hänel	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–		
Uffz. Pleuse	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–		
Ofz. Otto	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa		
Uffz. Richter	Pa	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–		
Uffz. Thiele	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa		
Uffz. Pfeifer	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–		
Uffz. Wolf	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–		
Ofz. Hanke	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–	–	–	U	–	–	–	Pa	–	–	–	Pa	–		
Uffz. Löffler	–	–	–	AFa	–	–	–	AFa	–	–	–	AFa	–	–	–	AFa	–	–	–	AFa	–	–	–	AFa	–	–	–	AFa	–	–	–		

Beispiel für einen Dienstplan bei der NVA; Quelle: https://www.nva-futt.de/index.html?https://www.nva-futt.de/futb51/lehesten/fotos2.html

---

Ich konnte so manchesmal den Ko-Chef und den Spieß diskutieren hören, was man so reinnehmen könnte in den Plan. Zum Schluss waren ja doch bloß ein zwei Soldaten da und noch ein paar Innendienstler (Kranke). Ich musste das dann immer schreiben, dazu durfte ich an dem Spieß seinen Schreibtisch arbeiten. Die Wochenpläne waren ganz schön groß. Urlaubsscheine mussten geschrieben

werden.



H

Tagesstempel der Fahrkartenausgabe

URLAUBSSCHEIN

R

Tagesstempel der Fahrkartenausgabe

Der

Dienstgrad Name Vorname

Wehrdienstausweis Nr.

ist beurlaubt vom 19 Uhr.

Tages- und Monatsdatum sind auszuschreiben

bis 19 Uhr.

nach

Fahrstrecke von nach über

von nach über

Zivilerlaubnis erteilt

Bei Nichteintragung sperren

(Dienststempel)

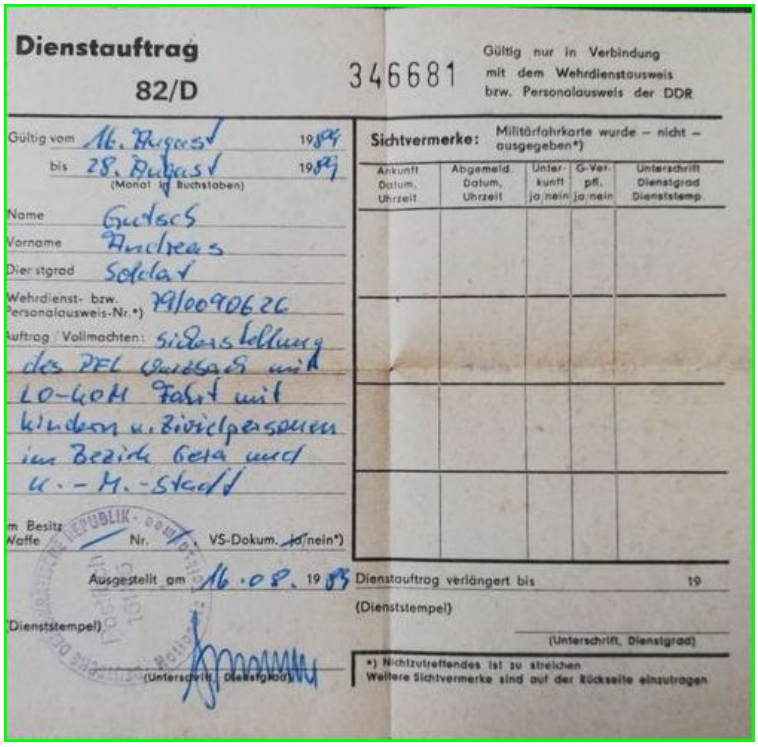
Unterschrift – Dienstgrad

Der Urlaubsschein hat nur Gültigkeit in Verbindung mit dem Wehrdienstausweis

Militärfahrkarte wurde – nicht – ausgegeben

Urlaubsschein NVA

Oh, haben die manchmal diskutiert. Ich hatte da aber nicht mitzureden, was aber mancher von den Soldaten dachte. Ich hörte keine Spitzen mehr, denn alle wollten sich mit mir „gut“ stellen. Ausgangsanträge mussten ins Ausgangsbuch eingetragen werden. Die Dienstaufträge mussten geschrieben werden. Es gab ja auch noch die Zivilangestellten Kraftfahrer, die immer etwas bevorzugt wurden. Am Monatsende mussten neue Dienstaufträge geschrieben werden.



Dienstauftrag
82/D
346681
Gültig nur in Verbindung mit dem Wehrdienstausweis bzw. Personalausweis der DDR

Gültig vom 16. August 1983
bis 28. August 1983
(Monat in Buchstaben)

Name Gutsch
Vorname Andreas
Dienstgrad Soldat
Wehrdienst- bzw. Personalausweis-Nr.*) AA/0090626
Auftrag / Vollmachten: Sicherstellung des PFL Quedlinburg mit LO-60M Fahrt mit Kindern u. Zivilpersonen im Bezirk Halle und u.-M.-Stadt

Im Besitz Waffe / Nr. / VS-Dokum. ~~ja~~/nein*)

Ausgestellt am 16.08.1983

Dienststempel)

(Unterschrift, Dienstgrad)

Sichtvermerke: Militärfahrkarte wurde – nicht – ausgegeben*)

Ankunft Datum, Uhrzeit	Abgemeld. Datum, Uhrzeit	Unterkunft ja/nein	G-Verpfl. ja/nein	Unterschrift Dienstgrad Dienststemp.

Dienstauftrag verlängert bis 19

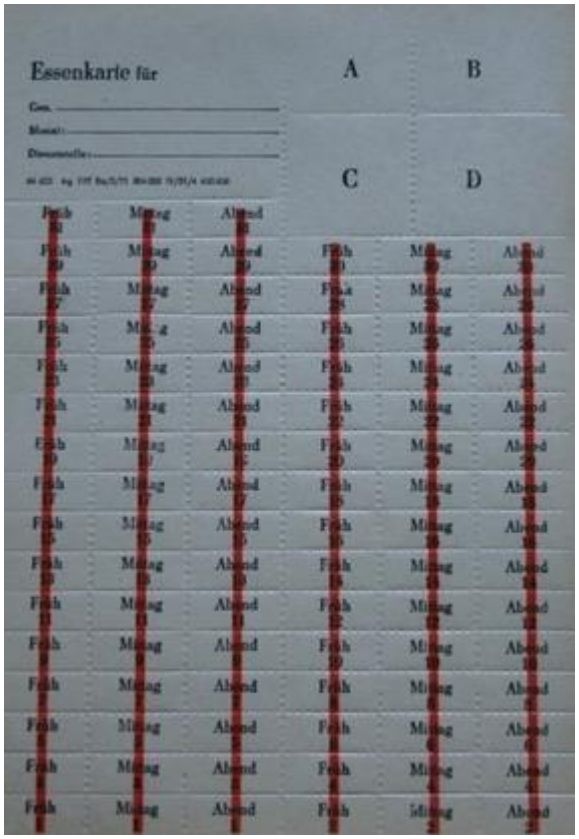
(Dienststempel)

(Unterschrift, Dienstgrad)

*) Nichtzutreffendes ist zu streichen
Weitere Sichtvermerke sind auf der Rückseite einzutragen

Muster für Dienstauftrag NVA

Immer gültig für einen Monat: Pro Kraftfahrer einen „Raum DDR“ und einen „Raum Berlin“ denn es gab ja offiziell noch die Kontrollstellen an den Zufahrtswegen nach Berlin. Habe aber außer an der Autobahn bei Schönefeld nie die Polizei gesehen. Alles musste abgestempelt werden. In der VS-Stelle (VS=Verschluss-Sachen, hier wurden Dokumente mit Geheimhaltungsgrad aufbewahrt und befugten Personen ausgehändigt) war ich Dauergast. Der Chef, ein freundlicher Hauptmann, war wohl auch der Personalchef, dem ich später meine Versetzung in den Delegationszug zu verdanken hatte. Aber jetzt war ich erst einmal Spießschreiber und das gefiel mir sehr gut. Für alle Fahrer gab es neutrale Essenmarken, welche in jeder Dienstelle der NVA gültig waren. Soweit ich mich erinnern kann, waren es wohl pro Tag 3,50 Mark. Oft waren ja die Soldaten mehr Tage unterwegs und konnten sich so in den Kasernen verpflegen.



Essenmarken der NVA

Die Essenmarken waren dreiteilig also Frühstück, Mittag und Abend. Marken die

auf Fahrt nicht verbraucht wurden, konnten wieder zurückgegeben werden und der jeweilige Fahrer bekam dafür das Geld.,War eine blöde Arbeit, Es gab dafür vorgedruckte Bögen und die Marken mussten aufgeklebt werden. Name und Datum der jeweiligen Fahrt waren erforderlich. Das war immer am Anfang des Monats. Natürlich konnte ich den Leuten nachrennen. Wer hat noch Marken? Oft kamen sie dann an, wenn ich abrechnen wollte. Leider weiß ich nicht mehr, wie das ablief. Musste ich damit zur VS -Stelle oder zur Kasse? Ist mir nicht mehr im Gedächtnis. Die Fahrer bekamen ihr Geld und das war das Wichtigste. Die Wäsche musste getauscht werden. Man konnte planen, was man wollte, aber meistens kam es anders. Erst am Abend waren ja die Fahrer wieder im Objekt. Richtige Ruhe hatte ich nie, aber das gefiel mir. Ich kam mir vor wie der Spieß. Alle wollten was und ich

konnte entscheiden, ob sie es bekommen oder bis zum nächsten Tag warten müssen. Wichtig war immer die Vorbereitung für die Fahrt nach Bad Freienwalde zur Großwäscherei.



historisches Foto der Großwäscherei in Bad Freienwalde

Alles wurde gezählt und in große Säcke verstaut. Der Spieß ist immer mitgefahren. Es gab immer ein großes Hallo, wenn wir dort ankamen. Da sind einem die Augen übergegangen. Wenig bekleidete Frauen in jedem Alter waren in der Halle. Man kann sich ja vorstellen, was für ein Geschrei los ging, als wir mit unseren „Säcken“ ankamen. Anzüglich Bemerkungen! Ich war immer froh, wenn wir da durch waren. Gereinigte Wäsche wurde aufgeladen und es ging zurück nach Strausberg.

Mit der gereinigten Wäsche, Bettwäsche schön „gebügelt“ und Unterwäsche zusammen gelegt kam ein viel angenehmerer Geruch in unsere BA-Kammer. Eine Zeit ging zu Ende die mir sehr viel Spaß gemacht hatte. Der Hauptmann von der VS Stelle hatte mir schon angedeutet, das meine Versetzung in die 3.Kompanie bevorstehen würde. Ich sollte Busfahrer werden. Als ich meinte, da brauche ich doch zwei Jahre LKW -Praxis, da sagte er, wer bei uns Bus fährt, bestimmen wir.

Alarm am 21. August 1968

Im Regiment herrschte eine angespannte Stimmung, denn die Ereignisse in der CSSR wurden aufmerksam verfolgt. Ich tauschte noch einmal meine „alte“ Unterwäsche gegen ganz Neue, das hatte ich ja schließlich an der Hand. Also würde ich da schon eine Zeit hinkommen mit viermal Neu. In der Nacht vom 21.August 1968 wurde Alarm ausgelöst. Alle wurden in die Kaserne geholt. Der UvD sagte mir, es sollten Waffen und Munition ausgegeben werden. Als der Spieß kam, hatte ich schon das Eisengitter von der Waffenkammertür geöffnet. Er meinte, nur gut! Mit 60 Schuss Patronen (für die Kalaschnikow) ging es auf die Stuben und zwei Magazine wurden gefüllt. Alle waren nervös, denn keiner wusste, was als nächstes kam. Ich bekam den Auftrag, einen bestimmten Zivilangestellten ins Objekt zu holen. Am S-Bahn-

hof des Ortes suchte ich an einer Karte die Straße, in der er wohnte. Ich war mit dem S4000 des Mannes gefahren. Die Leute vor dem Bahnhof guckten nicht schlecht, als da einer mit der MPi unterwegs war. Hatten sie schon Nachrichten gehört? Drei Tage später gab ich meine Waffe ab und es ging in die 3.

Beginn als Busfahrer

In dieser angespannte Lage ging es nach nebenan. Mit voll geladener Zeltplane machte ich mich auf den Weg in die 3.Kompanie, welche ja gleich neben der

5.Kompanie lag. Die Baracke war bloß etwas länger als die der 5., weil nach vorn zur Straße eine Verkaufstelle angebaut gewesen ist. Es war wohl ein Konsum.

Sehr günstig gelegen, um etwas einzukaufen. Natürlich gab es auch Bier und Schnaps, aber das hat keiner „gekauft“! Wer,s halt glaubt! Ich meldete mich beim Ko-Chef und wurde gleich voll gebrummt. In dieser Situation hier anzukommen, hätte gerade noch gefehlt. Ich sagte nur, ich hatte ja den Befehl, mich hier zu melden. Er meinte, er hätte zur Zeit gar keinen Bus frei. Meine neue Stube wurde von zwei Soldaten bewohnt, welche im ersten Diensthalbjahr waren. Wir kamen von Anfang an gut miteinander zurecht. Einer war auf einem 55er Ikarus und der andere auf einem LO -Bus 17+1 eingesetzt.



Ikarus 55 Bildquelle:
https://de.wikipedia.org/wiki/Ikarus_55#/media/Datei:Ikarus_55.JPG

Ein paar Tage hatte ich meine Ruhe, keiner wollte was von mir. Meine Stubenkollegen waren ständig unterwegs auf „Fahrt“, wie es so schön hieß. In der Kompanie herrschte ein Ruhe, die ich garnicht gewohnt war. Einmal kam ein schwarzer Tatra mit einem Stabsfeldwebel am Steuer gefahren und hielt an der

Baracke, der verschwand aber gleich wieder. Es dauerte, bis ich mit den Gewohnheiten in der Kompanie

vertraut wurde. Am dritten Tag kam auf einmal mein Zugführer Leutnant Triebel und sagte, es geht los. In 10 Minuten kommt der Bus und wir machen Fahrschule für den Personenbeförderungsschein. Meine Aufregung war ganz schön groß, als ich mich hinter das Lenkrad des 55 er Ikarus setzte. Der Fahrer war ein Zivilangestellter. Mir wurde die Schaltung erklärt und was ich mit dem Drehzahlmesser anfangen könnte bzw. beim Schalten beachten müßte. Nun ich hatte ja auf einem S 4000 meine Fahrerlaubnis gemacht und da ging auch nichts ohne Zwischengas und zwischen kuppeln. Kann man sich heute nicht mehr vorstellen.

Prüfung für Bus-Schein

Wir hatte immer noch erhöhte Gefechtsbereitschaft und ich war froh gewesen, dass ich meine MPi los war. War nicht schön, ständig mit einer geladenen Waffe umherzulaufen. Ich hatte aber in der 3. Kompanie eine Makarow erhalten und war somit wieder Pistolenträger. Nach einiger Zeit konnten wir aber unsere Waffen abgeben und darüber war wohl keiner verärgert. Mit dem Fahren kam ich gut zurecht. Es war aber eine große Umstellung mit der Lenkerei, denn man musste viel mehr ausholen, um unbeschadet abbiegen zu können. Anfangs habe ich so manchen Bordstein mit genommen. Im Bus saß man ja 2 Meter vor den vorderen Rädern, das Gerät war auch ganz schön lang. Also der Ziviler hat mich ganz schön ins Schwitzen gebracht, denn er hat Ecken ausgesucht, wo ich fahren musste , daß mir manchmal ganz schön die Muffe ging.

Natürlich war es eine große Umstellung für mich und es kam vor, das meine beiden Fahrgäste ausstiegen und mich eingewiesen haben. Ich hatte aber Glück, denn das Wetter war schön und es hat nicht geregnet. Der Ikarusbus hat sich Dank seiner Servolenkung gut fahren lassen. Wir hatten aber auch Busse ohne Lenkhilfe. Meißtens war ich aber auf einem LO-Bus 2500 unterwegs. Der Tag der Prüfung kam. Bei Hauptmann Pasewald hatte ich noch eine Stunde Theorie, was bei der

Personenbeförderung alles an Bord sein mußte. Er war unser KHS (= Kraftfahrzeug-Hilfssachverständiger). Am Prüfungstag ging alles sehr gut und wir sind einmal um den Straussee gefahren. Mittags hatte ich meinen Schein und freute mich sehr. Der KHS war ein sehr freundlicher Offizer.Ich glaube der konnte gar nicht laut werden.



Personenbeförderungs-Erlaubnisschein

zur Fahrerlaubnis

Nr. 848869

für

KOM - ~~Taxi - Mietwagen - Sankra - LKW~~*)

Beschränkungen: —

gültig bis 16.09 1970

Strausberg den 16.09. 1964

Kfz-Inspektion D.S. 2

(Unterschrift)

*Nichtzutreffendes streichen

VK 34 (87/11) Ag 106/1600/66

Personenbeförderungsschein des Autors

Busfahrer auf LO 2500-Bus

Ich weiß nicht mehr, wer mir den Bus den ich zukünftig fahren sollte, übergeben hat. Es war ein grün/weißer zivilfahrbener Bus LO 2500 20+1. Ich konnte also 20 Personen transportieren. Das Fahrzeug war in einem guten Zustand und noch ziemlich neu. Es wurde von einem Zivilangestellten gefahren, der auf einen 55 er Ikarus gewechselt ist. Ich hatte auf jeden Fall jetzt einen Bus, aber noch keinen Fahrauftrag!



LO 2500-Bus als historisches Fahrzeug

Der Bus musste gereingt werden. Außen und Innen. Das innere Reinigen war keine große Sache aber außen? Im hinteren Teil des Kfz- Parkes befanden sich Betonrampen zum auffahren. Ich fuhr seitlich an die Rampe und konnte dadurch das Dach des Busses auf der Seite säubern, einmal das Fahrzeug wenden und die andere Seite kam dran. Fensterputzen lernte ich dabei auch noch. In den ersten Tagen meines Busfahrerdaseins hatte ich viel Zeit für die Pflege und Wartung des Busses. Als ich dann ständig eingesetzt

war im Einsatzplan, war das nicht mehr so. Es gab keine Waschanlage und es hat auch niemand interessier,t wenn man Stunden auf dem Park mit dem Fahrzeug zu tun hatte. Wir waren nur unterwegs. Viele Fahrten gingen über mehrere Tage.

Von Seiten der Kompanie war schon alles immer gut geplant.

Nur der Faktor Mensch war manchmal nicht geplant. Soldaten wurden krank, Busse gaben den Geist auf!Man kam von Fahrt und laut Plan war der nächste Tag frei.

Natürlich musste man sich um das Fahrzeug kümmern. Es blieb aber nur Zeit, den Bus innen zu reinigen. Am nächsten Morgen ging es wieder los! Bus fahren hat Spaß gemacht, aber solchen Stress hatte ich noch nie in meiner ganzen Zeit bei der NVA. Trotzdem möchte ich diese Zeit nicht missen. Ich habe viele Menschen kennengelernt ,viel von der Republik gesehen und vor allem, was wir für eine starke Armee hatten, denn durch die Inspektionen, die ich fahren durfte, mit Offizieren des MfNV konnte ich viele Truppenteile besuchen. Ich war mit Delegationen unserer befreundeten Armeen unterwegs. Viele kulturelle Sachen waren dabei. Nicht immer schön, weil am Wochenende!

Soldatenleben

Wir waren schon ein besonderer Verein, kann mich auch nur noch an meine beiden Stubengenossen erinnern. Die Zivilangestellten Busfahrer hatten auf dem Park, ich glaube bei der Batterieladestation, einen Raum, wo sie sich aufhalten konnten. In der Kompanie waren sie kaum einmal zu sehen. An meinen Zugführer habe ich gute Erinnerrungen, denn er war ein ruhiger Typ. Ärger hatte er mit uns keinen. Wir waren kaum da. Es gab noch einen Einsatzfahrer mit AWE 353, der für den OvD in Bereitschaft war. Die Fahrer der Generale bestanden aus einer selbständigen Gruppe und waren in Strausberg untergebracht. Sie. haben meistens die Chefs der Verwaltungen gefahren und waren wohl auch personengebunden. Sie hatten schöne schwarze 603 Tatras. Für sie waren zwei Zimmer in der Baracke vorhanden, in denen auch ihr Sturmgepäck gelagert war. Spinde und Betten gab es auch.

Es gab noch den Hptm. Pasewald (KHS) und den KO-Chef Hauptmann G. Leider weiß ich nicht mehr, wer der 2.Zugführer war. Total weg! Von einer Kompanie in dem Sinne von der Personenzahl konnte man nicht reden. Wir waren auf jeden Fall eine gute Truppe! Beinahe hätte ich den Spieß vergessen. Er war schon lange dabei und hatte wohl bei der Grenzpolizei angefangen und ist dann 1956 zur neu gegründeten NVA gekommen. Kurz mal etwas zu den Baracken! Am Eingang eine Doppeltür. Links ging es zu den Toiletten, rechts war der Waschraum.

Dieser Bereich war mit Fußbodenfliesen ausgestattet. Im Waschraum stand gleich links, wenn man rein kam, ein großer Durchlauferhitzer „natürlich“ betrieben mit

Holz und Kohle. War Sache des UvD und seinem Gehilfen, dass immer warmes Wasser da war. Tag und Nacht! Baracke im Sommer warm

und im Winter kalt. Im Herbst und Winter diente der Kohlekasten, versehen mit einem Brett, als Sitzgelegenheit in der Nacht. Für UvD und GUvD. In der Nacht war die Wache getrennt. GUvD von 22.00-02.00 Uhr und UvD von 02.00-06.00 Uhr. Am UvD Tisch war es immer sehr kalt und im Waschraum war es gemütlich.

Fahren und nochmals fahren

Ich hatte ja keine Ahnung, was alles zufahren war. Der Wocheneinsatzplan kam und ich bekam gleich einmal einen Dämpfer .Kindergarten und Krippentur sollte meine erste Aufgabe sein. Als B.F. ein Kollege von der Stube mich aufklärte, war ich erst einmal bedient. Früh 07.oo Uhr eine Fahrt und Nachmittags noch eine. Was hatte ich erwartet? Später war ich froh, dass man mir Zeit gegeben hatte, mit dem Bus und dem ganzen drumrum erst einmal vertraut zu werden. Die Fahrt begann am Ledigenwohnheim für Frauen in Nord. Soldatinnen mit kleinen Kindern waren meine ersten Fahrgäste. Hübsche Frauen in schicken Uniformen.



Frauen in der NVA, hier im Felddienstanzug

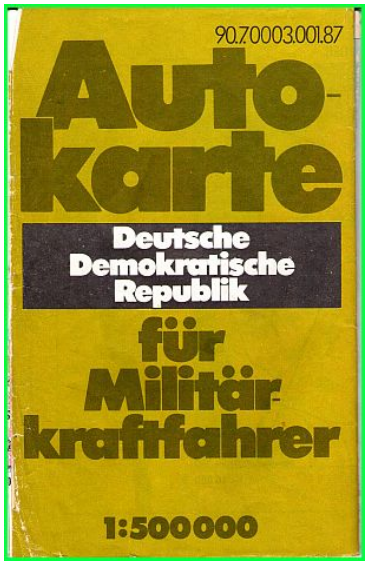


Offiziersschülerin der NVA

Die meisten von ihnen haben wohl im Ministerium gearbeitet. Das Fahrziel war der Kindergarten in der Fontane Straße, ist mir aber nicht mehr im Kopf, kann sein das es noch einen anderen gab. Zurück ging es zum Ministerium und anschließend ins Regiment auf den Park. Nachmittags noch einmal. Ministerium, Kindergarten und Endstation Ledigenwohnheim. Das ging ein paar Tage so. Pötzlich wurden zwei LO-Busse gebraucht für verschiedene Fahrten und diese Kindergartenfahrt musste ein Ziviler mit einem Ikarus übernehmen. Das war viel besser für die Frauen mit ihren Kindern, weil mehr Platz war. Der Ikarus hatte auf jeder Seite vorn und hinten einen Tisch und war viel beqemer als die LO,s.

Meine erste Fahrt ging über drei Tage nach Boizenburg in der Uckermark. Eine Sonderfahrt mit einigen Ehepaaren. Übernachtet wurde im Schloß. Freitags mußte ich in der Phillip -Müller Str. die Leute abholen und es ging nach Boizenburg. Von H.K., einem Ikarusfahrer aus unserer Stube hatte ich noch

einige Tipps bekommen, was ich an Wäsche mitnehmen sollte und natürlich Wasch- u. Rasierzeug. An Hand der Karte, die jeder Fahrer im Regiment bekam, hatte ich mir natürlich angesehen wie ich mein Ziel erreichen konnte. Die Karte war zwar groß aber sehr gut. Da waren wohl alle Orte der DDR drauf!



Autokarte für NVA- Kraftfahrer

Ein verrückter Tag auf dem Ikarus 55

Meine allererste Fahrt hatte ich aber an dem Tag, als ich die praktische und teoretische Prüfung bestanden hatte. Es muss so gegen 16.00 Uhr gewesen sein, als mein Zugführer, der Leutnant Triebel, auf unsere Stube kam. Er sagte, wir müssen dann noch einmal fahren. Ich war wie erstarrt. Er sagte, es ist alles in Ordnung, aber Sie müssen heute schon einen Einsatz fahren. Ein Ziviler mit 55 er Ikarus würde es nicht zeitig genug schaffen, ins Regiment zu kommen. Er war aber für die Linie Pankow eingeteilt. Ab 17.00 Uhr war Abfahrt vom Parkplatz gegenüber vom Ministerium. Ich war sehr aufgeregt, der Leutnant sagte, ich fahre mit, weil es ihre erste Fahrt ist. Ich sollte mit dem Ikarus meines Stubenkollegen fahren und wir sind gleich auf den Park marschiert.

Mir ging die Muffe, denn der Ikarus war bekannt. Der einzige, der so richtig mit dem Bus zurecht kam, war Helmut K. mein Stubenkollege. Der Bus besaß eine Luftdruckkupplung und war nicht einfach zu fahren. Schon auf dem Park habe ich den Motor zwei oder dreimal abgewürgt. Was sollte werden, wenn er voll besetzt ist.

Der Leutnant machte mir Mut und wir sind los zum Ministerium. Wie ich schon geahnt hatte, war nach einem Ruck der Motor wieder aus. Das ging, glaube ich, so vier fünfmal. Es kamen blöde Sprüche von meinen Fahrgästen bis mein Zugführer meinte, Sie können es ja mal probieren den Bus zu fahren! Ich weiß nicht, wie das zusammen hing, lag es am Druck oder am Motor, weil er dann richtig warm war, auf alle Fälle hat es unterwegs funktioniert. Mehrmals musste ich halten, damit Leute aussteigen konnten, aber abgewürgt habe ich den Motor nicht mehr. Ich war froh, das mein Zugführer mitgefahren war und wir haben uns von Berlin – Pankow bis Strausberg gut unterhalten. Es war eine für mich anstrengende Fahrt gewesen. Der Bus besaß zwar eine Luftdruckkupplung aber keine Lenkhilfe. Ein verrückter Tag.

Video Ikarus 55

Fortsetzung mit Teil 3