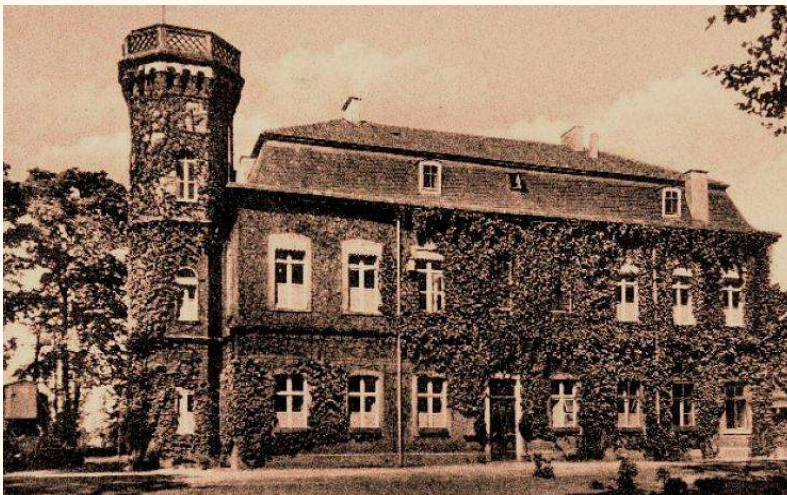


# Die Eisenbahnschule Großkönigsdorf

Von Johannes Vossen

Am 01. Oktober 1953 begann ich meinen Dienst bei der Deutschen Bundesbahn mit einer zweijährigen Ausbildung zum DB-Assistenten. Am Schluss der Ausbildung stand ein achtwöchiger Lehrgang an der Eisenbahnschule Großkönigsdorf im Oktober und November 1955, an den sich der schriftliche Teil der Assistentenprüfung anschloss. Die mündliche Prüfung folgte am 06. Februar 1956 im Direktionsgebäude in Köln.

Mit diesem Thema verlasse ich zwar ein wenig den Rahmen meiner bisherigen lokal gefärbten Beiträge, es passt indessen sehr wohl unter den Oberbegriff *Wie es früher war* und dürfte nicht zuletzt bei dem einen oder anderen Bundesbahn-Senioren Erinnerungen an eigene Königsdorf-Zeiten wecken. Heute schreiben wir das Jahr 2015, meine Ausbildung bei der DB war noch vom Wiederaufbau nach dem großen Krieg gezeichnet und die damaligen Verhältnisse wären heute undenkbar. Gerade deshalb aber sollten sie aufgezeichnet werden, damit sie nicht in Vergessenheit geraten. Ich selber denke auch 60 Jahre danach noch gerne an meine acht Königsdorf-Wochen zurück.



Die Eisenbahnschule Großkönigsdorf © Walter Meyer

Bahnhofs Kall, Cornelius Horchem, abzulegen hatte. Meine ersten Gehversuche bei der Bahn wurden mir nicht leicht gemacht, von Anfang an hatte ich gegen die Missgunst besonders der älteren Kollegen anzukämpfen. Sie hatten in der Rote mit Stopfhacke und Schottergabel schufteln müssen, mir blieb das erspart, ich kam direkt in die Beamtenlaufbahn, - das verkrafteten sie nicht.

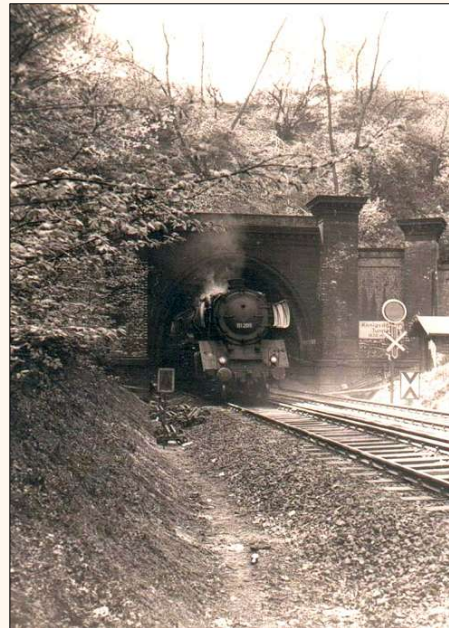
Schon bei meiner Bewerbung hatte es Schwierigkeiten gegeben. Ich hatte mich unmittelbar bei der BD Köln beworben anstatt den mir damals noch nicht geläufigen Dienstweg über den nächsten Bahnhof einzuhalten. Dort fühlte man sich übergangen und das machte sich bemerkbar, als ich weisungsgemäß den Untersuchungsbericht des Bahnarztes bei meinem „Bahnhof“ ablieferte, von wo aus er unverzüglich an die Direktion weitergeleitet werden sollte. Nach drei Monaten vergeblichen Wartens, fragte ich zaghaft noch einmal in Köln an und wurde postwendend zu Oberinspektor Schnitzler ins Personalbüro der Direktion zitiert. Der klemmte sich ans Diensttelefon und schickte ein mittleres Donnerwetter durch den Draht, nachdem er erfahren hatte: Der Arztbericht lag noch dort, wo ich ihn abgeliefert hatte. Herr

Ein Wort noch voraus. Im Jahr 1953 wurde uns erstmals die Möglichkeit geboten, mit der Mittleren Reife bei der Bundesbahn in den mittleren Beamtendienst einzusteigen. Ein Kollege aus Eitorf und ich, wir waren die ersten Bewerber dieser Art im Bereich der Bundesbahndirektion Köln, sozusagen deren Paradeferde. „Ich erinnere mich noch an den Beamteneid, den ich bei meinem Dienstantritt vor dem stellvertretenden Chef des

Schnitzler war zwei Jahre später unser Aufsichtsführender bei der schriftlichen Assistentenprüfung in der Eisenbahnschule Großkönigsdorf.

## Großkönigsdorf

Die damals selbständige Ortschaft ist längst zum Stadtteil Frechen-Königsdorf geworden. Das Landschaftsbild hat sich in den vergangenen 60 Jahren total verändert. Als ich vor einiger Zeit einmal in die Gegend kam, fand ich mich nicht mehr zurecht, ich fand auch die Eisenbahnschule nicht mehr. Ich wusste ja nicht, dass sie seit fast 50 Jahren nicht mehr existiert. Inzwischen habe ich reichliche Informationen sammeln können, und in diesem Zusammenhang bedanke ich mich sehr herzlich bei Herrn Axel Kurth, dem Vorsitzenden der Dorfgemeinschaft St. Magdalena 1948 Kleinkönigsdorf, für sein Entgegenkommen. Mein ganz besonderer Dank gilt Herrn Walter Meyer aus Bergheim-Glessen, der das Königsdorfer Bildarchiv führt und mich mit einer Fülle von Bild- und Textmaterial versorgt hat. Königsdorf ist heute ab Blankenheim über die A1, Köln-Müngersdorf und die Bundesstrasse 55 (Aachener Straße) per Auto in 45 Minuten erreichbar. Damals fuhr ich mit dem Zug, musste in Köln Hbf umsteigen und erreichte über Köln-Ehrenfeld und Lövenich nach gut zweistündiger Fahrzeit mein Schulziel.



**Königsdorfer Tunnel, Ostportal**  
© Walter Meyer

In Königsdorf gab es zu meiner Schulzeit eine deutschlandweit einmalige Attraktion: Der in den Jahren 1838 bis 1841 gebaute 1.620 Meter lange Eisenbahntunnel zwischen Großkönigsdorf und Horrem wurde aufgeschlitzt, nachdem immer häufiger Schäden aufgetreten waren und der Tunnel zuletzt nur noch mit 10 km/h befahren werden konnte. Für die international bedeutsame Bahnstrecke Köln - Aachen war das nicht mehr

tragbar. Im Jahr 1945 hatte die Wehrmacht noch kurz vor Kriegsende versucht, den Eisenbahntunnel zu sprengen, allerdings mit wenig Erfolg: Nur rund 15 Meter Gewölbe waren eingestürzt und nach gut zehnmonatigen Reparaturarbeiten war der Tunnel im Mai 1946 wieder befahrbar.



**Blick auf die Baustelle** © Walter Meyer

Der Königsdorfer Tunnel war der Älteste im Bereich der Bundesbahn, der Abbau dauerte von August 1954 bis Dezember 1955, während meiner Schulzeit näherten sich die Arbeiten dem Ende, bei

Westwind drang der Baustellenlärm bis zu unserer Schule herüber. Für das Aufschlitzen mussten rund 4 Millionen Kubikmeter Erdreich bewegt werden, zudem 40.000 Kubikmeter

verbautes Mauerwerk. Der Abraum wurde in einem einzigartigen Verfahren über eine 2,5 Kilometer lange Bandstraße in einen alten Tagebau bei Horrem befördert. Das Band bewegte sich mit vier Metern pro Sekunde, täglich wurden rund 10.000 Kubikmeter aus dem bis zu 40 Meter tiefen Einschnitt abgebaggert. Die gigantische Königsdorfer Baustelle und ihre technischen Besonderheiten erregten das Interesse von Baufachleuten aus ganz Europa.

Für die Dauer der Arbeiten wurde der Tunnelabschnitt eingleisig befahren. Hierfür richtete die Bundesbahn an den beiden Tunnelportalen so genannte Hilfsbetriebsstellen ein. Das waren und sind mobile Stellwerke, die als Zugfolgestellen mit Streckenblock in die Zugmeldestrecke eingeschaltet wurden. Die Hilfsbetriebsstellen sicherten durch Weichen und Signale den Zugbetrieb im Bereich der Baustelle. In 1958 habe ich bei Gleisbauarbeiten im Kaller Tunnel auf der Eifelstrecke Köln-Trier selber auf einem solchen Hilfsstellwerk Dienst getan, es war die Hilfsbetriebsstelle Posten 34 am nördlichen Tunnelportal.



Besuch auf der Baustelle © Walter Meyer

Noch eine Sehenswürdigkeit hat Königsdorf aufzuweisen: In den Jahren 1953 und 1954 wurde die Nord-Süd-Bahn gebaut, die Werksbahn der RWE Power (früher Rheinbraun), die den Braunkohlentagebau mit den Kohlekraftwerken verbindet. Die Bahn überquert am damaligen Westportal den 135 Meter breiten und 35 Meter tiefen Tunneleinschnitt und die parallel verlaufende Bundesstraße 55 mit einem 170 Meter langen imposanten Brückenbauwerk aus Spannbeton. Das Bauwerk war damals die größte Eisenbahn-Spannbetonbrücke der Welt. Beim Bau musste der geplanten Tunnelabtragung Rechnung getragen werden: Die Fundamente der Brückenstiele wurden so tief in den Boden versenkt (20 Meter), dass später der Tunnel unter der fertigen Brücke gefahrlos abgebaggert werden konnte.

## Die Eisenbahnschule

Die Eisenbahnschule lag außerhalb der Ortschaft an der Aachener Straße in Richtung Horrem. Das Schulgebäude war ein stattlicher alter Backsteinbau, dessen Mauern zum Großteil hinter dichtem Efeu verborgen waren. Das markanteste Merkmal war ein massiver achteckiger Turm an der Westseite, der in die Gebäudesubstanz integriert war. Das Haus lag in einer parkartigen Anlage mit hohen Bäumen, der gesamte Komplex war von einer starken Mauer umgeben, ähnlich einer Klostermauer. Innerhalb der Mauer befanden sich noch weitere Gebäude, deren Bedeutung und Nutzung uns aber nicht bekannt wurde. Den Unterlagen von Herrn Walter Meyer konnte ich inzwischen Details entnehmen.

Tatsächlich stand die Eisenbahnschule auf dem Gelände des früheren Königsdorfer Benediktinerinnenklosters St. Marien, das nachweislich bereits im Jahr 1136 bestanden hat. Im Zuge der linksrheinischen Säkularisation durch die Franzosen im Jahr 1802, wurde auch das Königsdorfer Kloster verkauft und zum Gutshof umfunktioniert. In diesem Zusammenhang entstand das stattliche Herrenhaus, während die ursprünglichen Klostergebäude landwirtschaftlich genutzt wurden. Das war auch noch zu meiner Königsdorfer Schulzeit der Fall. Das Herrenhaus diente nach dem Krieg der Bundesbahn als Schulgebäude. In den Morgenstunden des

01. April 1966 wurde das denkmalgeschützte Bauwerk durch einen Brand weitgehend verwüstet und später abgerissen. Als Brandursache wurden Arbeiten mit einem Schweißbrenner vermutet. Der Schulbetrieb in Königsdorf wurde vermutlich bereits 1956 eingestellt, die DB unterhielt später in Wuppertal-Boltenberg eine moderne neue Schule.

Im Erdgeschoß des Schulhauses waren Unterrichtsraum, Küche, Lehrerzimmer und der große Speisesaal eingerichtet, der einen offenen Zugang zum Turmzimmer besaß. Dort speisten Schulleitung und Lehrerschaft. Im Obergeschoß befanden sich die Unterkünfte für die Schüler und das geräumige Bad. Unter den Parkbäumen nahe beim Haus waren mehrere ausgediente Eisenbahnwaggons aufgestellt, die zum Teil als zusätzlicher Unterrichtsraum genutzt wurden, zum Teil aber auch in Unterkünfte für die Lehrgangsteilnehmer umfunktioniert waren.



**Das Schulgebäude nach dem Brand am 01. April 1966, hinter den beiden Fenstern unten rechts war die Küche**

© Walter Meyer

im BWV Köln die Bremsprüfung hinter uns gebracht. Das waren damals die Voraussetzungen für die Assistentenprüfung.

Bei der Zimmervergabe in Königsdorf hielten wir uns also im Hintergrund, bis der Wohnwagen an die Reihe kam. Aus einem bestimmten Grund: Allgemein war um 22 Uhr Zapfenstreich, als Parkbewohner war man da aber etwas unabhängiger als die Hausinsassen. Das große Osttor an der Aachener Straße war zwar nachts verschlossen, es gab aber eine relativ leicht zu überkletternde Stelle an der alten Klostermauer. Das hatten uns frühere Königsdorfschüler verraten. Es sei vorweg gesagt: Wir haben diese Möglichkeit niemals in Anspruch genommen. Weitere Mitbewohner des Parkwagens waren die Kollegen Schild von der Fka Bonn Hbf und Hochstedt von der Direktion Köln. Beide suchten aber keinerlei Anschluss an unseren Viererclub. “

Wo Licht ist, gibt es bekanntlich auch Schatten. Unser Wohn- und Schlafwagen, ein Abteilwagen mit seitlichen Einzeltüren, war für damalige Verhältnisse gut ausgestattet. Der Wagen war in drei Abteilungen für jeweils zwei Bewohner umgebaut: Zwei Betten mit den üblichen blau-weiß karierten Bezügen, zwei schmale Spinde, zwei Stühle, ein kleiner Tisch, und der gusseiserne kleine Kohleofen mit dem Rauchabzug durchs Wagendach. Ich weiß nicht mehr, ob es in der Schule einen Hausmeister oder etwas Ähnliches gab, wir vom Wagen frussten jedenfalls unser Heizmaterial in Gestalt von Briketts selber aus dem Schulkeller heranschaffen. Die Betten waren doppelstöckig, ich schlief beispielsweise im oberen, unter mir Wolfgang Nohr. Eine Haustür gab es nur in der mittleren Wohnabteilung, von der aus die beiden anderen Räume erreichbar waren. Die übrigen Abteiltüren waren verschlossen. Zu unserem Hauseingang führte eine schmale und steile Bretterstiege hinauf.

Einen dieser Wohnwagen fielen wir uns zuteilen. Wir, das waren Karl Krämer aus Eicherscheid, Gerhard Junk aus Bliesheim, Wolfgang Nohr aus Euskirchen, und meine Wenigkeit. Die drei Kollegen hatten als ehemalige Jungwerker den normalen “ Laufbahnweg eingeschlagen, ich als Einzelgänger “ war in ihren Ausbildungsablauf eingegliedert worden. Wir hatten hierbei unter anderem in gemeinsamen Kursen die Prüfung zum B-Feststeller und die Fernmeldebetriebsprüfung im Bahnhof Euskirchen abgelegt und

Im Sommer zwar höchst angenehm, im herbstlich-kühlen Oktober und November dagegen wenig komfortabel, war unsere Waschgelegenheit: Ein gemauerter Brunnen unter freiem Himmel neben dem Wohnwagen, mit eiskaltem Wasserzulauf. Warmwasser gab es nur im Haus, dort mussten wir vom Wagen uns aber anstellen und warten, bis wir als Letzte an die Reihe kamen. Ähnliches galt fürs Baden: Einmal in der Woche und zwar donnerstags, stand das Bad für die Wagenbewohner zur Verfügung. Offensichtlich als Folge der ungewohnten Abhärtung bei der Morgentoilette, hatte ich prompt nach zwei Tagen eine Mandelentzündung, die aber glücklicherweise nach weiteren zwei oder drei Tagen von selber verschwand.

Unser Schulleiter hieß Plützer (den Vornamen weiß ich nicht mehr). Er war ein Riese von Gestalt und stammte aus unserem Blankenheimer Gemeindeort Mülheim. Um hundert Ecken herum war er noch mit mir verwandt, von Mutters Seite aus, deren Mädchenname ebenfalls Plützer lautete. Normalerweise war er ein umgänglicher und guter Boss, er konnte unterdessen auch gnadenlos hart sein, darüber später mehr. Unterrichtet wurden wir durch drei Amtslehrer der BD Köln: Herr Strauch war unser Betriebslehrer, Herr Schmitz war zuständig für den Bereich Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr, Herr Theuer war unser Fachlehrer für den Güterverkehr. Unser insgesamt zweimonatiger Lehrgang umfasste eine technische und eine nichttechnische Abteilung mit zusammen 62 ausnahmslos männlichen Teilnehmern. Wir vom Wagen gehörten zu den Nichttechnikern.



Die Eisenbahnwagen im Park, links unser Wohnwagen, “ rechts Unterrichtswagen © Walter Meyer

## Kirmesbekanntschaft

Es muss Montag, der 03. Oktober 1955 gewesen sein, der Tag unserer Ankunft in Großkönigsdorf. Nach dem Abendessen wurde beratschlagt, was am ersten Abend unternommen werden könnte. Einer wusste, dass im benachbarten Brauweiler Kirmes sei. Er kannte auch den kürzesten Weg durch Wald und Flur, und so machten wir uns mit fünf oder sechs Mann auf ins Kirmesdorf. In der überfüllten Kneipe kam ich Rücken an Rücken mit einem jungen Mädchen zu sitzen, das da offensichtlich mit den Eltern am Nebentisch saß. Und wie sich das so ergibt: Man stupste sich hier und da, und ich meine, wir tanzten auch mal im Saal nebenan. Dabei stellte ich fest, dass sie noch sehr jung war und außerordentlich gut aussah. Mehr war nicht, ich fragte nicht nach ihrem Namen und sie nicht nach dem meinigen, es war nichts weiter als eine flüchtige Tanzbekanntschaft, die ich sehr rasch wieder vergessen hatte.

Bis zum nächsten Abend. Da nämlich besichtigten Gerhard, Karl, Wolfgang und ich, wiederum nach dem Abendessen, Großkönigsdorf und dabei gerieten wir bis in die Nähe des Bahnhofs. Dort gab es an der Aachener Straße den Friseursalon Büsse und dort sah ich meine Bekanntschaft vom Vorabend wieder: Sie stand mit einer Kollegin vor dem Haus. Wie ich später erfuhr, war sie im Salon Büsse in der Ausbildung und wohnte im benachbarten Kleinkönigsdorf. Das gab natürlich ein Hallo auf offener Straße, das nicht unbemerkt blieb.

Wie das Leben so spielt, irgendwann ergab es sich, dass ich Gertrud – so hieß das Mädchen – nach Feierabend zu ihrem Wohnort Kleinkönigsdorf begleitete. Das geschah dann im Verlauf meiner Lehrgangszeit noch öfter und war nicht ganz ungefährlich, da eine so gut aussehende junge Dame naturgemäß auch den einheimischen Jungmännern gut gefiel. Einmal hat man mir aufgelauert, ich sollte offensichtlich Prügel beziehen. Sie haben mich aber nicht erwischt. Ich weiß noch, wie ich auf unbekanntem Pfaden abseits der Aachener Straße zwischen Gärten und Gebäuden in Richtung Schule schlich und schließlich von den Kollegen ausgelacht wurde. Trotzdem schob ich weiterhin nach Feierabend Gertruds Fahrrad den Kilometer nach Kleinkönigsdorf. Wir haben uns später noch ein paar Mal geschrieben. Eines Tages kam ein böser Brief von Gertruds Vater, das war dann der Schlusspunkt.

Die halbe Schulbelegschaft wusste nach kurzer Zeit Bescheid. Übers Wochenende fuhren wir nach Hause, die meisten von uns kamen montags morgens mit einem bestimmten Zug aus Richtung Köln in Königsdorf an und wurden dann per Bus zur Schule befördert. Der Fahrer war von seiner Kundschaft angewiesen, vor dem Salon Büsse Schritt zu fahren. Dort nämlich stand die Belegschaft und winkte, und weil die Businsassen mit ihrem Kollegen zurückwinkten mussten, drängte alles zur linken Fensterseite. Das Fahrzeug neigte sich bedenklich nach links und der Fahrer war jedes Mal froh, wenn er wieder Gas geben konnte.

## **Bully**

Der Liebling der gesamten Schule hieß Bully und war eine Mischung aus Schäferhund und undefinierbarem Partner. Bully war ein recht kräftiges, aber echt liebes Tier, absolut friedfertig uns Schülern gegenüber. Als wir ankamen und im Schulpark aufmarschierten, kam er zu jedem einzelnen von uns, beschnupperte uns, ließ sich streicheln und war ganz brav, obwohl er niemanden von uns je zuvor gesehen hatte. Es war, als wolle er uns willkommen heißen.

Bully konnte genauestens zwischen der blau-goldenen Bundesbahnuniform und der ähnlich gefärbten Dienstkleidung der Bundespost unterscheiden, die er aus unerfindlichen Gründen nicht leiden konnte. Vom uniformierten Bundesbahner ließ er sich geduldig streicheln und hätscheln, dem Briefträger dagegen fuhr er sozusagen am Hals. Dabei war er durchaus nicht auf eine bestimmte Person fixiert, allein die Uniform, obwohl blau, schien für ihn ein rotes Tuch zu sein. Die Königsdorfer Briefträger hatten einen Heidenrespekt vor unserem Bully und waren jedes Mal froh, wenn sie mit heiler Haut wieder vor das Schultor gelangten.



**Mit Gerhard Junk (rechts) vor der Haustür „unseres Wohnwagens, im Hintergrund rechts Kollege Hochstedt**

© Johann Vossen

Es geschah tagtäglich: Beim Unterricht ging plötzlich die Tür auf. Bully verstand sich auf das Aufklinken und kam gemächlich zwischen unseren Tischreihen hindurch zum Lehrer, ließ sich streicheln und machte dann kehrt, wobei ihm an jedem erreichbaren Schülertisch eine kleine Liebkosung willkommen war. Schließen konnte indessen Bully naturgemäß die Tür nicht hinter sich, das tat dann einer von uns. Ein abfälliges Wort über Bully? Ganz und

gar undenkbar. Warum auch, er war ein ungemein liebes Tier. Er gehörte ganz einfach zur Eisenbahnschule Großkönigsdorf und zu deren Inventar.

Wie hoch Bully eingestuft wurde, ergibt sich aus einer eigentlich nebensächlichen, aber doch bezeichnenden Episode: Unser Personenverkehrslehrer war zum Oberinspektor befördert worden, die Lehrerschaft feierte unter sich mit ihrem Kollegen Schmitz, wir Schüler sollten auch nicht leer ausgehen und erhielten unbegrenzten Ausgang zugestanden. Der Zapfenstreich fiel an diesem Abend aus, was wir hochzufrieden zur Kenntnis nahmen. Ein vermutlich nicht mehr ganz nüchterner Lehrgangsteilnehmer traktierte Bully mit Fußtritten, als der sich arglos dem Spätheimkehrer im Park näherte. Der Schulleiter sah vom Fenster aus zu und war empört. Amtmann Plützer erschien am anderen Morgen bei uns im Unterrichtswagen, ersuchte den Lehrer um Sprecherlaubnis, ließ den nächtlichen Übeltäter vor versammelter Mannschaft strammstehen, hielt ihm seine Tierquälerei vor und verkündete: Sie haben eine halbe Stunde Zeit, bis dahin haben Sie unsere Schule verlassen. Und sollten Sie sich beschweren mögen, - es steht Ihnen jeder Weg offen. “

## Küchendienst

Damals eine ganz normale Sache: Die Schule besaß eine Koks- und Kohleheizung, entsprechend umfangreich war der Heizvorrat im geräumigen Schulkeller, aus dem wir vom Wagen uns täglich die Briketts für unsere Ofenheizung heranschaffen mussten. Unser Tagesbedarf war rechnerisch ermittelt und das hieß im Klartext knapp. Die Königsdorfer Oktober- und Novembernächte waren schon empfindlich kühl und die Wände unserer Behausung ziemlich dünn, ein zusätzlicher Eimer Briketts war immer willkommen. Der Weg zum Keller führte an der Küche vorbei, deren Personal ein Auge auf unseren Kohlentransport hatte. Da war aber ein Kellerfenster auf der Rückseite des Gebäudes, gut von Parkgesträuch verdeckt. Es wies deutliche Spuren von Benutzung auf, ließ sich leicht öffnen und ein schwarzer Eimer Briketts passte ganz bequem hindurch. Auch diesen Tip erhielten wir von früheren Königsdorf-Schülern und nutzten ihn zunächst aus. Das wurde aber bald schon überflüssig.

Auch die Schulküche wurde mit Briketts betrieben und die drei Küchendamen, die sich täglich um unser leibliches Wohl zu kümmern hatten, mussten gleich uns täglich den Brennbedarf aus dem Keller herauf schleppen. Sie kannten sich längst mit unserem Geheimfenster aus und gaben uns zu verstehen, dass wir uns absolut nichts darauf einbilden sollten, denn viele Schüler vor uns hätten denselben Spürsinn entwickelt. Man könne aber seitens der Kontrollstelle möglicherweise darüber hinwegsehen, denn in der Küche würden ja täglich auch Briketts gebraucht...



**Aufnahme aus dem Jahr 1926: Friseurmeister Ernst Büsse mit den Kindern Florenz und Erwin vor seinem Haus. In diesem Haus war die erste Schule von Königsdorf untergebracht**

© Walter Meyer

Ab der zweiten Lehrgangswoche versorgten wir beim nachmittäglichen Klüttenfassen zusätzlich unsere Schulküche mit Briketts aus dem Keller. Für uns war es ein Kinderspiel, fürs

Küchenpersonal eine willkommene Erleichterung, die sich wiederum für uns recht angenehm auswirkte. In Königsdorf habe ich gelernt, dass in einer großen Gemeinschaft ein gutes Verhältnis zum Küchenpersonal die oberste Voraussetzung fürs persönliche Wohlergehen ist. Gerätst du mit der Küchenfee auf Kriegsfuß, packst du am besten gleich deine Klamotten und verschwindest. Ab besagtem Zeitpunkt brauchten wir unser Geheimfenster gar nicht mehr zu beanspruchen. Wir transportierten unsere Zusatzrationen offen an der Küche vorbei und wurden selbst von der Aufsicht im Park übersehen. Unser freiwilliger Kohlendienst hatte sich in Windeseile herumgesprochen.

Das alles war vor 60 Jahren und wäre heute undenkbar. Es liest sich möglicherweise wie Aufschneiderei, ist aber Realität. Unterkunft im Eisenbahnwagen, die Waschgelegenheit ein offener Steinbrunnen im Park,



**Die Rückseite des Schulgebäudes, unter dem Fenster ganz links lag unsere geheime Kohlenentnahmestelle © Walter Meyer**

einmal in der Woche Duschen für unsere Wagenmannschaft ... Damals waren wir arm und mit Wenigem zufrieden, heute sind wir nicht mehr arm und nicht mehr zufrieden.

Unser freiwilliger Küchendienst machte sich übrigens auch noch auf ganz besonders bedeutsame Weise für uns bezahlt. Unser Tisch im großen Speisesaal war der erste gleich neben der Tür, durch die auf fahrbarem Untersatz die großen Speiseöpfe hereingerollt wurden. Je nach deren Inhalt genügte ein Hand-

zeichen und wir erhielten mehr als üblich auf den Teller. Das Studium des Speisezettels für die bevorstehende Schulwoche war übrigens unsere erste Maßnahme montags morgens bei der Ankunft. Der Küchenzettel war in der Eingangshalle ausgehängt.

Die Verpflegung in Großkönigsdorf war gut bis sehr gut. Die Lehrerschaft einschließlich Schulleiter speiste mit uns Schülern aus demselben Küchenpott. Ein einziges Mal gab es massiven Protest gegen ein Mittagessen – es waren irgendwelche Mehl- oder Kartoffelkuchen – und der Schulleiter entschied, dass dieses Gericht künftig vom Speisezettel abzusetzen sei. Es ging alles fair und demokratisch zu.

Die Speisen waren, wie gesagt, gut und reichhaltig. Lästerzungen behaupteten unterdessen, dass sie auch jenen gewissen Zusatz enthielten, den die Landser beim Barras mit Hängolin “ bezeichneten. Ich vermag diese Vermutung weder zu bestätigen noch zu verneinen. Tatsache ist aber, dass wir stets samstags zum Mittagessen eine ausgezeichnete, würzige und äußerst schmackhafte Erbsensuppe bekamen, die mit Sicherheit kein Dämpfungsmittel enthielt. Samstags war Stress angesagt: Bis gegen 12 Uhr hatten wir noch Unterricht, anschließend Mittagessen, und etwa gegen 13,40 Uhr fuhr der Heimatzug ab. Einen Bus zum Bahnhof gab es nicht, wir mussten den Kilometer zu Fuß bewältigen. Dabei lockte im großen Pott dampfend und brühheiß die köstliche Erbsensuppe, von der wir nicht genug kriegen konnten. Für Tisch eins “ war das aber kein Thema: Die Küchendamen standen startklar mit dem großen Suppenpott am Saaleingang und beschickten Tisch eins sofort beim Eintreffen der ersten Hausschüler. Wenn wir vom Wagen selber dann wenig später ankamen, war unsere Erbsensuppe so richtig mündchesmoos (mundgerecht). Wenn die allgemeine Zuteilung kam,



hatten wir unsere erste Portion schon genüsslich verputzt und erhielten selbstredend einen zweiten Schlag, der dann allerdings auch heiß war.

## Erinnerungen

Die Blankenheimerdorfer Kirmes fiel in die Zeit unseres Lehrgangs. Übers Wochenende führen wir bekanntlich nach Hause. Üblicherweise hatten wir daheim ein Kirmes-Schwein geschlachtet, ich brachte etliche kalte Koteletts mit nach Königsdorf und ließ auch die Kollegen vom Wohnwagen kosten. Am nächsten Montagmorgen fielen sie regelrecht über mich her: „Hamlet, Inlett, Kottlett, Lottkett,“ - im Handumdrehen war mein Proviant alle. Wir hatten einen Heidenspaß. Damals gab es noch keine Fressbuden, ein kaltes Kotelett war ein seltener Leckerbissen.

Wir alle waren damals recht starke Raucher, inzwischen habe ich dieses Laster seit 1979 erfolgreich abgeschafft. Ab dem Mittwoch hatten wir gewöhnlich keine Zigaretten mehr. Wir kratzten unsere letzten Groschen zusammen,

taten sie in einen Pott und kauften uns Feinschnitt mit Blättchen zum Selberdrehen. Wenn ich mich recht entsinne, gab es den bei Lappe Hein in Königsdorf zu kaufen, eine Kneipe, in der wir gelegentlich auf ein Bier einkehrten und deren Besitzer Heinrich Lapp hieß. Wie mir Walter Meyer erzählte, erinnert sich die Tochter von Heinrich Lapp heute noch an Kundschaft aus der Eisenbahnschule, die bei zu später Heimkehr eine Leiter mit sich führte, um über die Klostermauer zu kommen. Das waren dann offensichtlich Wagenbewohner wie wir.



**Ausschnitt aus einer alten Ansichtskarte: das spätere Gasthaus von Heinrich Lapp © Walter Meyer**

Ansonsten gab es im Ort, gegenüber vom Friseursalon, einen Tante Emma-Laden, Mergel oder so ähnlich, wo man alles kaufen konnte. Die Besitzerin, eine ältere Dame, hatte mich in ihr Herz geschlossen: Sie hatte mir einmal ein paar Pfennige zuviel herausgegeben, die hatte ich ihr zurück gebracht. In unserer Schule gab es nichts zu kaufen. Manchmal fuhr auch unser Wolfgang Nohr mittwochs heim nach Euskirchen und kam mit Zigaretten-Nachschub zurück.

Während der Ausbildungszeit auf Stellwerk Eof in Euskirchen hatte ich mir einen Plattenspieler zugelegt, ein Gerät fürs Abspielen auch der alten Schellackplatten mit 78 Umdrehungen. Das Gerät existiert und funktioniert heute sogar noch. Der Plattenspieler besitzt keine eigene Verstärkung und muss an ein Radio oder ähnliches angeschlossen werden. Im Speisesaal in Königsdorf gab es ein altes Röhrengerät, das zu den Mahlzeiten eingeschaltet war. Nach einer Rücksprache mit dem Schulleiter erhielt ich die Erlaubnis, das Radio außerhalb der Essenszeiten in unseren Wohnwagen zu entführen. Am nächsten Montag schleppte ich meinen Plattenspieler samt etlichen Schellackplatten mit nach Königsdorf und wir hatten nach dem Abendessen in unserer Parkbehausung herrliche Schallplattenmusik. Das sprach sich in Windeseile herum und zwei Tage später knubbelten sich in unserer engen Wohnung die Haus-

bewohner beim Schallplattentreff. Sogar die Aufsicht nebst Bully kehrte gerne bei uns ein. Es waren ganz einfach herrliche Abende in unserem engen Heim.

Mangels anderweitiger Sitzgelegenheiten nahmen unsere Plattenfans auf den doppelstöckigen Betten Platz. Ob der ungewohnten Belastung durch drei Mann, bog sich der Stahlrahmen meiner Matratze durch und senkte sich langsam auf die Untermänner herab. Wir haben den halben Bruch mit vereinten Kräften gerichtet, der lädierte Rahmen kam ins untere Bett. Die Schadstelle wurde zur Wand gedreht und mit einigen Briketts aus unserer Ofenheizung unterlegt. Ich weiß nicht, ob unsere Manipulation offenkundig wurde. Bis zu unserem Auszug Ende November 1955 wurde jedenfalls nichts bekannt.



**Vor 1933 entstandene Luftaufnahme von Klostergebäude und Wirtschaftshof. Oben Mitte die spätere Eisenbahnschule, links am Rand das Osttor in der Immunitätsmauer © Walter Meyer**

Den bereits erwähnten unlimitierten nächtlichen Ausgang anlässlich der Beförderung des Lehrers Schmitz, nutzten dann wir Vier vom Wagen auf ungewöhnliche Weise. Irgend jemand wusste, dass in Frechen etwas los sei. Ich weiß nicht mehr, was da gefeiert wurde, vielleicht Kirmes oder Ähnliches, jedenfalls ein Volksfest mit Rummelplatz und so. Wir marschierten gut eine Stunde lang durch Wiesen und Felder, ich

meine, es waren so um die vier bis fünf Kilometer nach Frechen. Vor Ort stellten wir fest, dass auf dem Rummelplatz bereits Feierabend war. Wir genehmigten uns in der nächsten Kneipe ein Bier und latschten dann, etwas enttäuscht zwar, aber dennoch vergnügt, nach Königsdorf zurück. Das war unser unbefristeter Ausgang. “

Eine letzte Erinnerung an Großkönigsdorf: Die Ortschaft war nicht nur gemütlich und anheimelnd, - sie war auch staubig. Die Nähe des Reviers machte sich durch feinsten Kohlenstaub auf jedem freien Fleckchen bemerkbar, hinzu kam noch Flugstaub von der nahen Tunnelbaustelle. Den Einheimischen machte das nichts aus, sie waren daran gewöhnt und wischten automatisch die Parkbank ab, bevor sie sich niederließen. Auf diese Notwendigkeit machte mich Gertrud einmal anlässlich eines Spaziergangs im Wald bei Buschbell aufmerksam, als wir auf einem liegenden Baumstamm Platz zu nehmen gedachten.

Ein kurzes Nachwort. Am letzten Schultag stand die schriftliche Assistentenprüfung an: Morgens Betrieb, nach der Mittagspause Verkehr. Manche Kollegen hüffelten noch in der Pause bis zur letzten Minute, dass ihnen sozusagen die Köpfe rauchten. Wir vom Wagen spielten ein Stündchen Mau Mau nach dem Motto: Was wir bisher nicht gelernt haben, gelingt uns in der letzten Stunde auch nicht mehr. Selbstredend hatte jeder von uns an irgendeiner Körperstelle ein paar Spickzettelchen versteckt, bei mir steckten sie hinter dem Hemd über dem stramm geschnallten Hosengürtel, damit sie nicht durchrutschen konnten. Unsere Prüfungsthemen waren im Betrieb Ausfahrt ohne Signal und im Verkehr Bankstundungsverfahren. “ Beide Themen befanden sich nicht unter meinen Spickzetteln. Sie hätten mir ohnehin nicht

genützt: Der Aufsichtführende, der eingangs erwähnte Oberinspektor Schnitzler von der BD Köln, saß am Kopfende des langen Tisches, - und ich unmittelbar links neben ihm an der Längsseite. Damit war für mich jegliche Nothilfe von vornherein ausgeschlossen.

Wie der technische Lehrgang mit 34 Teilnehmern bei der Prüfung abgeschnitten hat, weiß ich nicht. Unser nichttechnischer Teil umfasste 28 Aspiranten. Von diesen schieden bereits bei der schriftlichen Prüfung in der Schule 17 Teilnehmer aus, wir 11 Übriggebliebenen wurden am 06.02.1956 zur mündlichen Prüfung ins Direktionsgebäude in Köln zitiert: vormittags sechs und nach dem Mittagessen die restlichen fünf Prüflinge, zu denen ich zählte. Morgens bestand nur ein einziger von den Sechs die Prüfung, wie wir vom Kollegen Matzerath erfahren. Er selber war auch durchgefallen und weihte uns ein: Ihr werdet nach der Prüfung alle ins Vorzimmer geschickt, damit sich die Kommission beraten kann. Wer dann wieder hereingerufen wird, hat bestanden.

Zitternd warteten wir vor dem Allerheiligsten. Die Tür ging auf und Meine Herren, dann kommen Sie mal alle wieder herein ließ uns mit Triumphgeschrei den Prüfraum stürmen. Von 28 Teilnehmern nur 6 erfolgreich ! Die Maßstäbe waren damals ungleich strenger als heute, trotz Personalmangel. Es sei freimütig zugegeben: Ich war bewertungsmässig der Vorletzte unter den sechs Glücklichen, meine sätte Vier feichte aber und niemand hat im späteren Berufsleben nach meiner Prüfungsnote gefragt. Mit dem Kollegen Matzerath unternahm ich einen Zug durch diverse Kölner Lokale und erreichte mit knapper Not den letzten Eifelzug in Richtung Heimat, wo ein ältere Kollege blass wurde, als er von meinem Erfolg hörte. Sein einziger Kommentar: Hou hou. Auf seine Gratulation zur bestandenen Prüfung und auf die Glückwünsche aller übrigen Kollegen vom nächstgelegenen Bahnhof warte ich heute noch.