

Altenburg ist eine der schönsten Städte Europas. Dieser Satz ist nicht übertrieben. Aber wie überall in der ostdeutschen Provinz fehlen der Stadt die Einwohner, vor allem die jungen, verfallen denkmalschützte Häuser der Innenstadt, stehen Plattenbauten leer. Von den 1995 im einstigen Neubaugebiet Altenburg-Nord gezählten 6.910 Wohnungen sind inzwischen 1.220 abgerissen. Die Stadt bemüht sich um vernünftige Lösungen, die man unter dem Stichwort »gesund schrumpfen« zusammenfassen könnte, den Wegzug kann sie nicht aufhalten. 1981 lebten 55.827 Menschen in der Altenburg, Ende 2006 waren es noch 37.016.

Abends nach 19 Uhr klappen die Bordsteine sich von alleine hoch, und die örtliche Brauerei wirbt mit einer nicht unumstrittenen Anzeigenkampagne für das Bier, das hier ohnehin die meisten trinken. Auf einem Bierdeckel ist eine leichtbekleidete Blonde zu sehen, die am Steuer eines Cabrios sitzt, während ein anabolikamissbrauchender Jungmann am Straßenrand steht. Motto »Mitnehmen und probieren...« Die Wirklichkeit sieht etwas anders aus. Da dösen die Mädchen alleine ab gen Westen auf der Suche nach Arbeit und die gleichaltrigen Jungen fahren nachts aus Langeweile mit ihren tiefergelegten Autos die Bahnhofstraße hoch und runter.

An diesem Samstagvormittag Anfang August ist die Gegend um den Bahnhof fast menschenleer. Zwischen Busbahnhof und Arbeitsamt steht ein unförmiger Bau, der neben einem Hotel und einem Parkdeck im Erdgeschoss ein trostloses Einkaufszentrum beherbergt. Viel Verkaufsfläche steht leer. Wahrscheinlich ist das »Bahnhofscenter« geplant worden, als der Bahnhofsvorplatz noch täglich Umsteigeort für Tausende war. Es war ein Leben, das bald nach der Wende aufhörte und das man sich heute in mehrfacher Hinsicht nicht mehr vorstellen kann. Über Bus- und Eisenbahnbahnhof wurden Tausende Menschen zu ihren Arbeitsorten und zurück befördert, in Braunkohlentagebau, Brikett-, Teer-, Woll- und Wellpappefabriken, Gießereien und in die Schächte der Wismut. Hier stiegen Männer morgens aus dem Zug, deren Gesichter, wenn sie aus dem Schacht kamen, dem Gestein ähnlich sahen, das sie abbauten – Uranerz. Für in damaligen Verhältnissen viel Geld und aus heutiger Sicht lächerlichen Privilegien ruinierten sie ihre Gesundheit.

Mitte der sechziger Jahre war das Ronneburger Revier zum Hauptzentrum der ostdeutschen Uranproduktion geworden. Zeitweise wurden elf Prozent des weltweit abgebauten Urans in dem Gebiet zwischen Altenburg und Gera gefördert. Die Schächte ergaben zusammen die Länge der Donau. »Täglich einmal um die Welt«, behauptete der wismuteigene Transportbetrieb. Um den Verkehr auf der Straße zu entlasten, wurde eine Eisenbahnverbindung eingerichtet. Fortan fuhren dreimal am Tag von der Wismut bestellte und den Mitarbeitern vorbehaltene Schichtzüge von Altenburg und Gera zu den Schächten von Schmirchau, Drosen und Beerwalde. Allein in Altenburg waren in den siebziger und achtziger Jahren mehr als 10.000 Wohnungen errichtet worden, die Hälfte für die Wismut.

Bis Raitzhain fuhren die Schichtzüge auf Gleisen der Deutschen Reichsbahn, wenige Kilometer weiter begann die Wismut-Anschlussbahn, eine betriebseigene Eisenbahn mit einem Gleisnetz von 93 Kilometern, neun Bahnhöfen und einem eigenen Schienenfahrzeugpark, dessen Lokomotiven bis heute durch die grüne Lackierung hervorstechen. Vom Erzaufbereitungswerk Seelingstädt wurden die hochgeheimen »Millionenzüge« mit Fässern voller Yellow Cake genannt pulverförmigen Uran beschickt und in die Sowjetunion befördert, um zu

Annett Gröschner

# Verlorene Wege

Bis 1990 fuhren Wismut-Kumpel von Altenburg zur Schicht in die Schächte des Ronneburger Reviers, an einem Sonntag im August 2007 erkundet ein Triebwagen die menschenleere Gegend



Auf dem Bahnhof Lichtenberg wird ein Sandzug entladen

Atomwaffen und Brennelementen verarbeitet zu werden.

Einer, der diese Zeit als Lokführer der Deutschen Reichsbahn mitgemacht hat, ist der 45-jährige Altenburger Gerald Herberger. Herberger muss man einen glücklichen Mann nennen, fließen doch Beruf und Hobby nahtlos ineinander. Sein Vater war Reichsbahner, seine Frau ist Disponentin auf dem Leipziger Hauptbahnhof und seine Tochter Tina macht gerade eine Ausbildung als Fachwirtin für den Bahnbetrieb. Herberger hat den letzten Wismut-Schichtzug gefahren, der am 25. September 1990 verkehrte, heute ist er für DB Regio zwischen Leipzig und Chemnitz unterwegs.

Mit ihm und seiner Tochter machen wir eine Sonderfahrt ins ehemalige Uranbergbaurevier. Mitorganiert hat sie sein Vater, der zu DDR-Zeiten Verbindungsmann zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Wismut war. Heute ist er Rentner und Mitglied der IG Traditionsloks 583047, Glauchauer Eisenbahnfreunde, die Sonderfahrten organisieren und mehrere Triebfahrzeuge, unter ihnen eine 58er und eine 23er Dampflok unterhalten. An diesem Morgen geht es mit zwei Chemnitz RegioShuttle-Triebwagen und circa sechzig Eisenbahnfans auf das Werkbahngelände der Wismut GmbH, die sich nach dem Ende des Uranbaus mit der Beseitigung der Hinterlassenschaften und der Renaturierung der Landschaft beschäftigt. Dafür bedarf es noch eines umfangreichen Güterverkehrs.

Für die Glauchauer Eisenbahnfreunde haben die Mitarbeiter der Wismut-Bahn extra einen Arbeitstag verlegt. Sie werden viel fotografiert an dem Tag, wie sie mit Lokomotiven vorbeifahren, Sand auskippen, aus dem Stellwerk winken. Auch der Leiter der Anschlussbahn hat es sich nicht nehmen lassen mitzukommen. Ab und an muss er aussteigen und ein immer noch gut gesichertes Tor öff-

nen, denn wir bewegen uns in einst hochgeheimem Gebiet.

Eisenbahnfreunde sind eine besondere Spezies. Es sind häufig ältere Männer in Adventure-Westen, vor dem Bauch teure Foto- oder Filmapparaturen, die in einer Welt der Dienstplangemeinschaften, Lokomotivbau-reihen und Zugumläufe leben. Manchmal haben sie am Hobby gescheiterte Ehen hinter sich und sind Betreiber von Websites, in denen man alles über Lokomotiven, Waggons oder Bahnstrecken erfährt. Die Anschlussbahn der Wismut war für sie lange Terra Incognita, sofern sie nicht selbst dort beschäftigt waren. Manche sind dem Dialekt nach von weither angereist und reden unterwegs von Eisenbahnen in Chile, Uruguay und den USA, deren Strecken sie schon abgefahren sind. Die Wismutbahn aber ist ein ganz besonderer Leckerbissen, denn spätestens 2015, wenn die Sanierung abgeschlossen ist, wird sie stillgelegt werden. Dann wird niemand mehr das Tor zum Erzaufbereitungswerk aufschließen und kein Sandtransport ein Loch verfallen. Dann werden die Schienen abgebaut und eingeschmolzen und die Strecken von den Landkarten getilgt.

Wir machen Halt in Seelingstädt, ein Ort, der in der Nachmittagssonne brüht. Kein Mensch auf der Straße, nur vor dem ehemaligen Einkaufszentrum ist Betrieb. Dort, wo einst die Regale mit Mehl und Milch und Süßigkeiten standen, hat der Modellbahnclub Seelingstädt mehrere Modelleisenbahnanlagen aufgebaut, deren schönste das Ronneburger Revier zeigt.

Man kann noch einmal in kleinerem Maßstab in die versunkene Welt der Wismut eintauchen. Da fahren die fünf Doppelstockwagen der Nachtschicht mit einer vorgespannten 65er-Dampflok, dreht der Karlex-Express, dessen Vorbild heute ein kümmerliches Dasein auf dem Abstellgleis des Bahnhofs Berlin-Lichtenberg fristet, seine Runden, kreuzen Erztransporte seinen Weg. Wahrscheinlich ist auch ein Millionenzug mit Yellow Cake für die Sowjetunion dabei, so gut getarnt, dass er in keinem Fahrplan auftaucht. Den Kindern haben es vor allem ein brennendes Haus, aus dem echter Rauch aufsteigt und ein Flugzeugabsturz angetan. Auch Gerald Herberger hat eine Modelleisenbahn zu Hause, die in alter Tradition nur in der Weihnachtszeit aufgebaut wird. Als Kind hat Tina damit gespielt, aber eigentlich ist es eher die Welt ihres Vaters gewesen.

Fotografie gibt es noch in Schmirchau und Lichtenberg, zwei Orte, die nur noch auf dem Papier existieren. Lichtenberg musste dem riesigen Tagebau weichen, der in den letzten Jahren unter anderem mit dem Abraum der Spitzkegel von Paitzdorf und Reust verfüllt wurde. Anstelle des Dorfes Schmirchau, das dem gleichnamigen Bergbaubetrieb zum Opfer fiel, ist inzwischen ein Berg, die Schmirchauer Höhe gewachsen, eine für Einheimische noch ungewohnte Landmarke der »Neuen Landschaft Ronneburg« und Teil des diesjährigen Buga-Geländes.

In Lichtenberg wird ein Sandzug entladen. Die Fotografen treten sich gegenseitig auf die Füße. Beim guten Bild hört der Spaß auf, wird der Nachbar auch mal ansatz zur Seite geschoben. Wir dürfen in den Lokschruppen und einen Blick in den Führerstand einer Lokomotive werfen. Ein zwölfjähriger Junge steht im Gang des Maschinenraumes und murmelt in seine Videokamera: »Dies ist eine V300, genannt Ludmilla, mit einem Caterpillar-motor, 1977 in der Lokomotivfabrik Woroschilowsk hergestellt.«

Auf dem Führerstand erklärt ein Mann seiner Frau die Hebel und Knöpfe. Sie ist nur mäßig begeistert, wahrscheinlich war schon die Tatsache, dass sie überhaupt mitgekommen ist, für ihren Mann ein Erfolg. Wirklich beeindruckend sind dann aber vor allem die riesigen Caterpillar-Dumper auf dem Parkplatz neben dem Bahngelände. Sie haben den Abraum von den Spitzkegelhalten zum Tagebau transportiert und sollen nun verkauft werden. Es sind vier Meter bis zum Führerstand, von dem aus die Menschen unten wie Kleintiere aussehen.

Bei der Rückfahrt über die Gleise des ehemaligen Personbahnhofs Schmirchau drückt sich ein Junge namens Moritz die Nase platt und stellt Fragen über Fragen. Wie heißt die Lokomotive, wo fährt dieser Zug hin, was bedeutet das Signal. Er ist höchstens fünf und zusammen mit opa Jürgen und opa Wolfgang gekommen, beide in den Fünfzignern. opa Jürgen kommt aus dem Eisenbahnenwesen, während opa Wolfgang bei der Wismut gearbeitet hat. opa Wolfgang zeigt in die Ferne, wo ein Haufen Erde liegt: »Dort war unsere Kantine.« Ein Haus aus Luft, längst weggerissen. Mit Eisenbahnen kann Moritz mehr anfangen als mit unsichtbarem Uran. Er widmet sich dem Buch, das opa Jürgen gekauft hat – Die Wismut-Werkbahn. Da gibt es Bilder von Dampflokomotiven vor Spitzkegelhalten, die haben es ihm angetan. »Das ist mein Buch«, bestimmt er, aber opa Jürgen bemerkt trocken: »Das erbst du, wenn opa Jürgen tot ist.« Bis dahin ist Markus wahrscheinlich längst bei der Eisenbahn und steht vielleicht wie Tina vor der Entscheidung, in den Westen zu gehen oder zu bleiben.

Annett Gröschner arbeitet zusammen mit dem Fotografen Arwed Messner an dem Projekt Verlorene Wege, das im Rahmen der Ausstellung Altenburg – Provinz in Europa vom 23. September bis zum 20. Januar 2008 im Altenburger Lindenau-Museum gezeigt wird.

SPORTPLATZ

## RINGEN UM MULTIKULTI

Die Liste der Absender ist ebenso lang wie politisch schwergewichtig. Der türkische Ministerpräsident Recep Erdogan hat geschrieben, der Außenminister Abdullah Gül und der türkische Botschafter in Berlin, Ali İremçelik. Und noch immer landen in Ibrahim Dedeoğlu Briefkästen im Berliner Stadtteil Wedding jede Menge Glückwunschtelegramme. Die meisten aus der Türkei. Woher die Briefe auch kommen, letztlich haben alle denselben Wortlaut: »Wir sind stolz auf euch, den einzigen türkischen Verein, der es in Deutschland in die erste Bundesliga geschafft hat«, schrieb für alle Türken stellvertretend der Ministerpräsident Erdogan. Da endlich hatte auch der 39-jährige Ibrahim Dedeoğlu vollends registriert, was dem Türkischen Ringer Verein Berlin (TRV) und seinem Präsidenten eigentlich gelungen ist – eine kleine sportliche Sensation. Der TRV kämpft ab der heute beginnenden Saison in der ersten Ringerbundesliga. Als tatsächlich der erste türkische Sportverein, der in der langen Geschichte des deutschen Sports in einer ersten Liga angekommen ist. Ende Januar hatte der 1981 gegründete Berliner Ringerklub den entscheidenden Relegationskampf gegen KG Rostock/War-nemünde souverän mit 21:15 gewonnen, vor über 1200 Zuschauern in Berlin. Danach war nichts mehr wie zuvor.

Dennoch dauerte zwei Monate, bis der Aufstieg des Berliner Klubs in die stärkste Ringerliga der Welt

auch die deutsche Öffentlichkeit erreichte. Zuvor begleiteten ausschließlich türkische Zeitungen in Berlin wie in der Türkei Woche für Woche euphorisch den unaufhaltsamen Aufstieg des Vereins. Die auflagenstärkste türkische Zeitung *Hürriyet* schaltete eine Art Bundesliga-countdown, und zum Aufstieg widmete sie den Ringern aus dem Wedding gleich eine ganze Seite. »Ringen ist bei uns ein Volkssport und ungemein beliebt. Die TRV-Ringer, das sind nun echte Helden und überall bekannt, in Berlin, in der Türkei und auf der ganzen Welt, wo Türken wohnen«, beschreibt der Sportkorrespondent des Berlin-Ablegers von *Hürriyet*, Sefa Dogany, den kräftigen Imageschub für den Berliner Bundesligisten. Schließlich entdeckte die Berliner Politikspitze den Türkischen Ringerverein. Der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit lud im Februar die Sportler und den gesamten türkischen Vereinsvorstand zum Empfang ins Rathaus und lobte vor allem die buchstäbliche Integrationskraft des kleinen Multi-Kulti-Vereins, der nur etwa knapp 100 Mitglieder zählt. Denn wie fast alle Ringervereine der ersten und zweiten Bundesliga, so ist auch das Team des türkischen Aufstiegers aus der Hauptstadt eine multiethnische Sportgemeinschaft. In dem zwanjg Ringer umfassenden Bundesliga-Kader des TRVs ringen fünf türkischstämmige Sportler mit deutschem Pass, einige Georgier und Bulgaren, ein Schwede und eine Menge Türken. Den Kern des Migrantenteams bilden die tür-

kischen Starringer Bülent Dagdemir, ein Militärweltmeister, Mesut Okcu, ein Junioren-Europameister und Ramazan Aydin. Aydin ist auch deutscher Meister im griechisch-römischen Stil (bis 74 Kilo), weil er längt einen deutschen Pass besitzt. Er startet mit seinem Bruder Cemal, der ebenfalls für den TRV auf die Matte geht, auch bei den Deutschen Einzel-Meisterschaften.

Auch drei »echte« deutsche Ringer sind für das Bundesliga-Team des Türkischen Ringer Vereins gemeldet. Das ist nicht ganz unwichtig. Ab dieser Saison hat der Deutsche Ringer Bund (DRB) seine Vereine verpflichtet, mit mindestens drei deutschen Athleten anzutreten. »Wir möchten damit dem eigenen Nachwuchs bessere Chancen geben. Zum anderen wollen wir damit die teuren Transfers von Ausländern in die Bundesliga einschränken«, erklärt der Geschäftsführer des Deutschen Ringer Bundes, Karl-Martin-Dittmann die Intention dieser Satzungsänderung. Der Konkurs der traditionellen Ringervereine SC Goldbach, KSV Aalen und jüngst des VFK Schifferstadt waren dem Dachverband Anlass, seine langjährige sehr reizvolle sportliche Ausländerpolitik gründlich zu überdenken. Der Deutsche Ringer Bund begrüßt den Bundesligaaufstieg des türkischen Klubs TRV und betont dabei: »Für uns ist das ein Verein wie jeder andere auch, nur dass er von Türken gegründet wurde.«

Torsten Haselbauer