

Der nachfolgende Zeitzeugenbericht stammt von PHK Hans-Georg Rupp. Er beschreibt seine dienstlichen Erlebnisse bei der VÜB Arnsberg in den Jahren 1951 – 1964. Der mittlerweile verstorbene PHK Rupp war zuletzt stellvertretender Leiter der Polizeiautobahnstation Lüdenscheid. Der Bericht wurde freundlicherweise im Juli 2018 von Hr. Polizeidirektor a. D. Dieter Hochmanski zur Verfügung gestellt.

Am 1.9.1951 habe ich mich zum Dienstantritt bei der Polizeistation Hattingen gemeldet. Auch in meiner Heimatstadt gab es den polizeilichen Alltag: Familienstreitigkeiten, Schlägereien, Verkehrsunfälle, Festnahmen laut Haftbefehl usw. Trotzdem habe ich mich rundum wohlgefühlt. Hier hätte ich es bis zu meiner Pensionierung ausgehalten. Einen Umstand hatte ich allerdings nicht beachtet. Ich war in der Station der einzige nicht verheiratete Kollege.

Als ich eines Tages, es war etwa Ende 1952, zum Nachdienst kam, übergab mir mein Wachhabender eine Verfügung des Chefs der Polizei Arnsberg. In der Verfügung stand schwarz auf weiß, daß ich meinen Dienst am 1.12.1952 beim Verkehrskommando Hamm anzutreten habe.

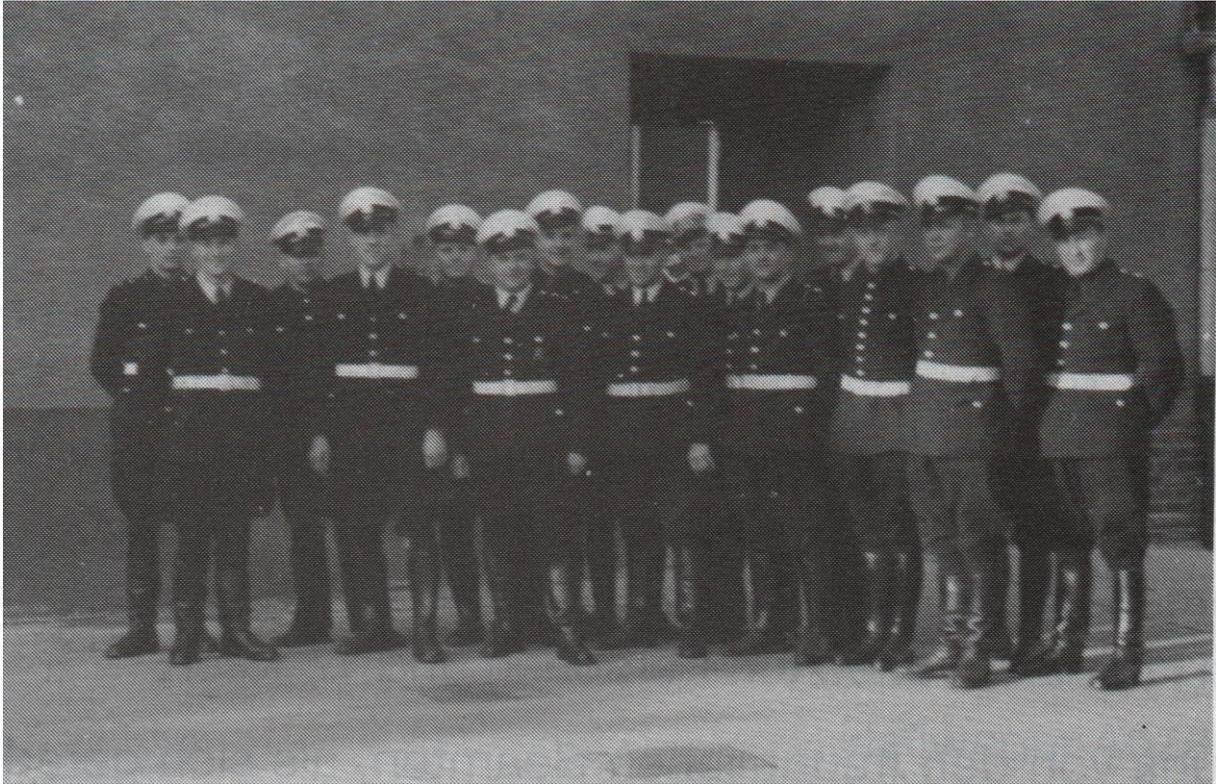
Anfang 1953 meldete ich mich zum Dienstantritt bei Verkehrskommando in Hamm.

Die genannte Dienststelle war im Erdgeschoss des heutigen Polizeipräsidiums untergebracht. Der Leiter war der inzwischen verstorbene, aber unvergessene POM Krug. Er wies mir ein Zimmer im genannten Hause an. Fortan war ich Untermieter des Staatshochbauamtes Soest. Die Sorgen für eine Unterkunft entfielen damit. Nachdem ich mich eingerichtet hatte, meldete ich mich wieder im Geschäftszimmer. POM Krug gab mir eine Aufstellung mit der Weisung: „Fahren Sie nach Kamen in die Werkstatt und holen Sie Ersatzteile, PM W. steht draußen und wartet auf Sie.

Wie ich später erfahren habe, war PM W. der Werkstattleiter in Kamen und aktiver Kradmelder im 2. Weltkrieg.

Als ich den Hof betrat, bemerkte ich ein 750er-BMW-Beiwagengespann mit laufendem Motor. Am Lenker saß der bis dahin unbekannte PM W., er spielte ungeduldig mit dem Gas und wartete offensichtlich auf mein Erscheinen. Der Sturmriemen seiner Dienstmütze umspannte fest sein Kinn, eine Schutzbrille verdeckte teilweise sein Gesicht. Er sagte: „Benutzen Sie auch den Sturmriemen Ihrer Mütze und setzen Sie die im Beiwagen liegende Schutzbrille auf. Nun steigen Sie endlich in den Beiwagen ein, ich habe es eilig!“! Seinem Verlangen bin ich sofort nachgekommen. Ich muß zugeben, daß ich in meinem Leben noch nie in einem Beiwagen Platz genommen hatte. Für Nichtkenner muß erwähnt werden, daß die 750er-BMW mit Antrieb und Bremse für den Seitenwagen und mit einem Rückwärtsgang ausgerüstet war.

Nachdem ich eingestiegen war, spielte PM W. mit dem Gas, legte den ersten Gang ein, mich riss es nach hinten, und ab ging die Post.



*Abb. 1. Die „Stammbesatzung“ des Verkehrskommandos in Hamm und späteren VÜ-Zuges I in Kamen*

Im Stadtverkehr von Hamm ging es einigermaßen zivil und manierlich zu. Das änderte sich aber, als wir die B 63 nach Kamen erreichten. Mit voller Pulle donnerte PM W. über die Piste. In der ersten Linkskurve, kurz vor der Ortschaft Wiescherhöfen, bemerkte ich zu meinem Entsetzen, daß das Rad des Beiwagens von der Fahrbahn abhob.

Ich wurde in meinem „Schiffchen“ immer kleiner, der obere Mützenrand dürfte nur noch zu sehen gewesen sein. Ich habe mich in mein Schicksal ergeben. Nur die nächste Linkskurve machte mich wieder hellwach, dann spannten sich alle Muskeln, und ich versuchte, im „Schiffchen“ Halt zu finden.

Irgendwie erreichten wir dann die Stadt Kamen. Ich muß zugeben, von der Landschaft habe ich nicht viel mitbekommen. Es war die wilde Jagd von Hamm nach Kamen. In der Unterkunft Kamen, Dortmunder Allee 6, war die Fahrt zu Ende. Halb seekrank habe ich dort den Beiwagen verlassen. Wie konnte ich wissen, daß ich hier einmal 14 Jahre meinen Dienst versehen würde.

Nachdem ich im Lager der Werkstatt die Ersatzteile empfangen hatte, betrat ich wieder den Hof der Unterkunft. Dort wartete bereits PM W. ungeduldig auf mich, in der Haltung wie bereits beschrieben. Für kein Geld der Welt hätte ich noch einmal das Gespann bestiegen. „Wo bleiben Sie denn, Sie wissen doch, daß ich es eilig habe“, rief er mir zu. „Vielen Dank, Herr W., ich werde schon irgendwie nach Hamm kommen, machen Sie sich keine Umstände“, erwiderte ich. Sichtlich erleichtert, aber auch leicht beleidigt, fuhr er das Gespann in



*Abb. 2. VW Cabrio der Verkehrsüberwachungsbereitschaft (Quelle: Dieter Hochmanski)*

eine Garage.

Ich bin hervorragend per Anhalter nach Hamm gefahren. Dort habe ich von meinem Erlebnis mit PM W. nichts erzählt. Allerdings grinsten das Geschäftszimmerpersonal, PM T und PM S., mich verstehend an.

Im Jahr 1955 mußte ich dann bei der LPS Essen ein derartiges Gespann fahren. Ich muß zugeben, es hat mir viel Spaß gemacht, und ich mußte erkennen, daß man so ein Gefährt durchaus beherrschen kann.

In der ersten Nacht habe ich im Schlaf noch einzelne Etappen der Fahrt durchlebt. Für den Anfang bei der neuen Dienststelle war das kein gutes Omen.

Am nächsten Tag wurde ich im Geschäftszimmer beschäftigt. Ich mußte Anzeigen, Berichte, Meldungen und Unfallanzeigen lesen, um mein Wissen auf dem Gebiet der Verkehrsüberwachung zu erweitern. Der Spieß hatte mich inzwischen zum Mittagessen in einer Gaststätte am Bahnhof angemeldet, so daß für das körperliche Wohl gesorgt war.

Am nächsten Tag ging es los mit der Streife 1 als „Hinterachsenbeschwerer“. Jeder StKw war normal mit zwei Beamten zu besetzen! Die Fahrt ging los über Unna, Werl, Soest und Erwitte

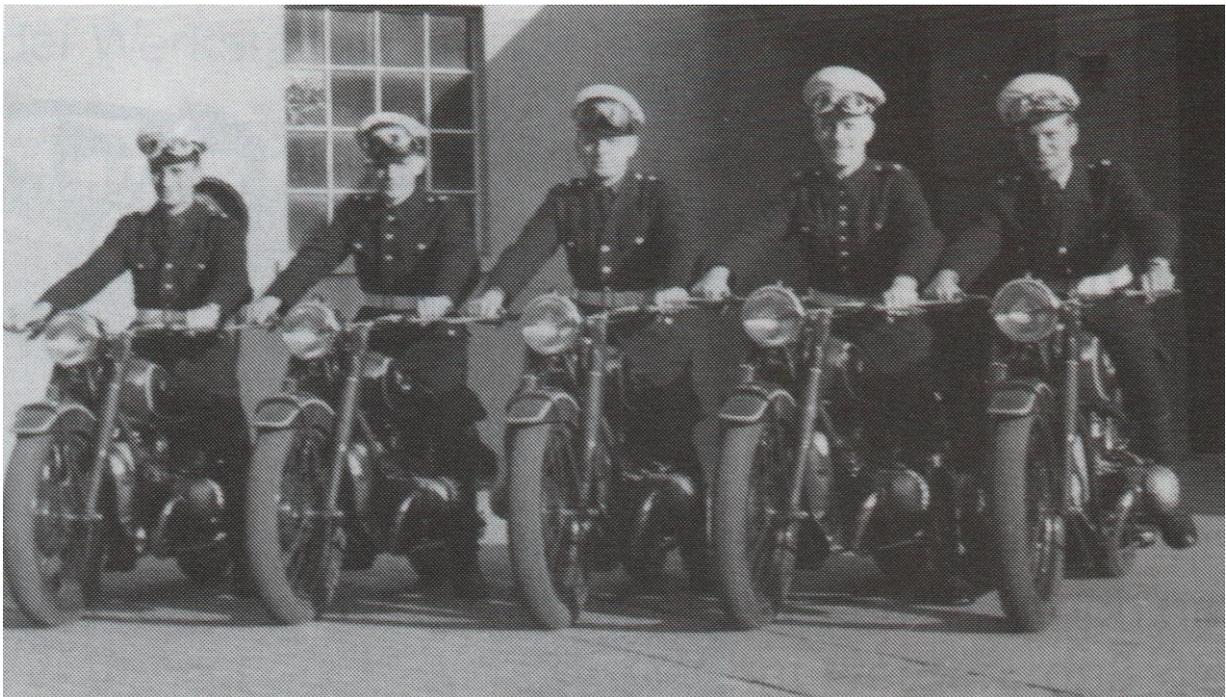
nach Geseke. Ich habe diese Fahrt im offenen VW-Cabrio genossen und meine ersten Tätigkeiten mit nach Hause gebracht.

Zuständig war das damalige Verkehrskommando Hamm für die Landkreise Unna, Soest, Lipstadt und Iserlohn. Auch die Bundesautobahn wurde nicht vergessen. Die Streifen 7 bzw. 7a erweckten wenig Begeisterung, da dieses Streifengebiet kaum von Fahrzeugen befahren wurde.

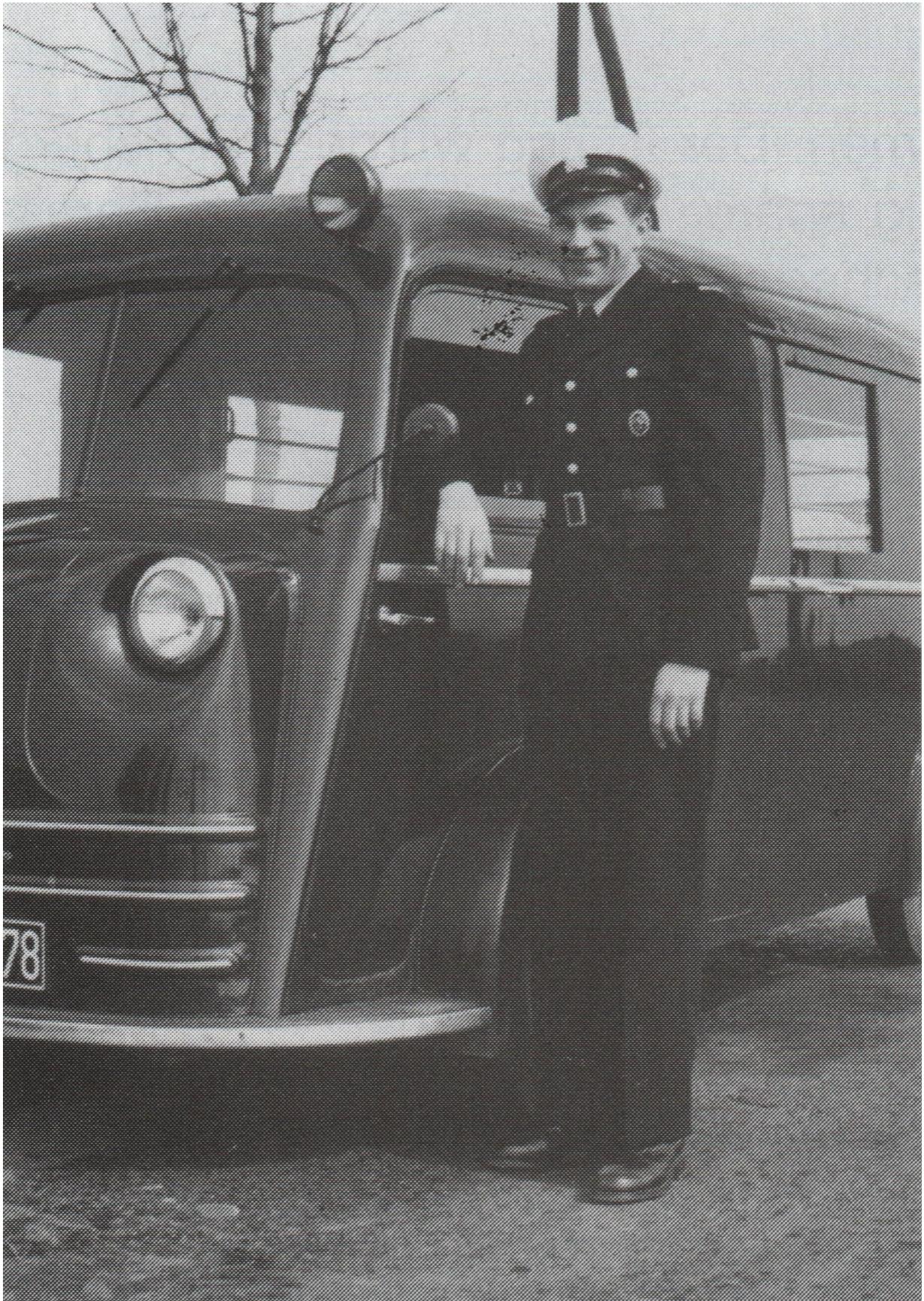
Wie war es damals mit der Erreichbarkeit und der Nachrichtenübermittlung? Das Funkgerät in der heutigen Form gab es noch nicht. Wir wußten uns dennoch zu helfen. Jede Polizeidienststelle, die am Streifenweg lag, wurde angelaufen; so konnte uns der Dienststellenleiter von Zeit zu Zeit bei Bedarf erreichen.

Eine andere Regelung gab es für die BAB. Die Besatzung für die Streifen 7 bzw. 7a mußten einen Telefonhörer mit Klinkenstecker mitnehmen. Im Mittelstreifen der BAB (Überwachungsbereich: Soest-Ahlen / Castrop-Rauxel) befanden sich kleine Säulen. Hier konnte man den Telefonhörer anschließen. Ich bin nie in die Verlegenheit gekommen, diese zweifelhafte Nachrichtenverbindung auszuprobieren.

An die erste Nachtdienstwoche kann ich mich noch gut erinnern. Die Streife 1 führte mich über die nachtdunkle Bundesstraße 1. Es gab keine Fahrbahnmarkierung; eine seitliche Begrenzung (Nebelpfähle pp.) war ebenfalls nicht vorhanden. Bei Gegenverkehr versuchte man, möglichst weit rechts zu fahren. Da der Verkehr damals in der Nachtzeit gering war, brauchte man zwischen Unna und Werl bei Gegenverkehr nur zwei- bis dreimal abblenden. Wie haben sich die Zeiten geändert! Heute ist es kaum möglich, kilometerlang mit Fernlicht zu fahren.



*Abb. 3. Die Kradfahrer. Dittmann, Stoffer, Schuster, Suntrop und Gebauer (Quelle: Dieter Hochmanski)*



*Abb. 4. Kollege K. Senz vor dem Tempo Matador (Quelle: Dieter Hochmanski)*



*Abb. 5. Technische Prüfgruppe im Einsatz mit Radlastmesser und Geräuschprüfgerät (Quelle: Dieter Hochmanski)*

Inzwischen waren acht Wochen vergangen. Ich konnte bleiben. Wie ich später erfahren habe, wurde vor einer Versetzung zunächst die Personalakte übersandt. Nach der Prüfung dieser Akte wurde entschieden, ob der Bewerber geeignet war. Danach folgen acht Wochen Probezeit.

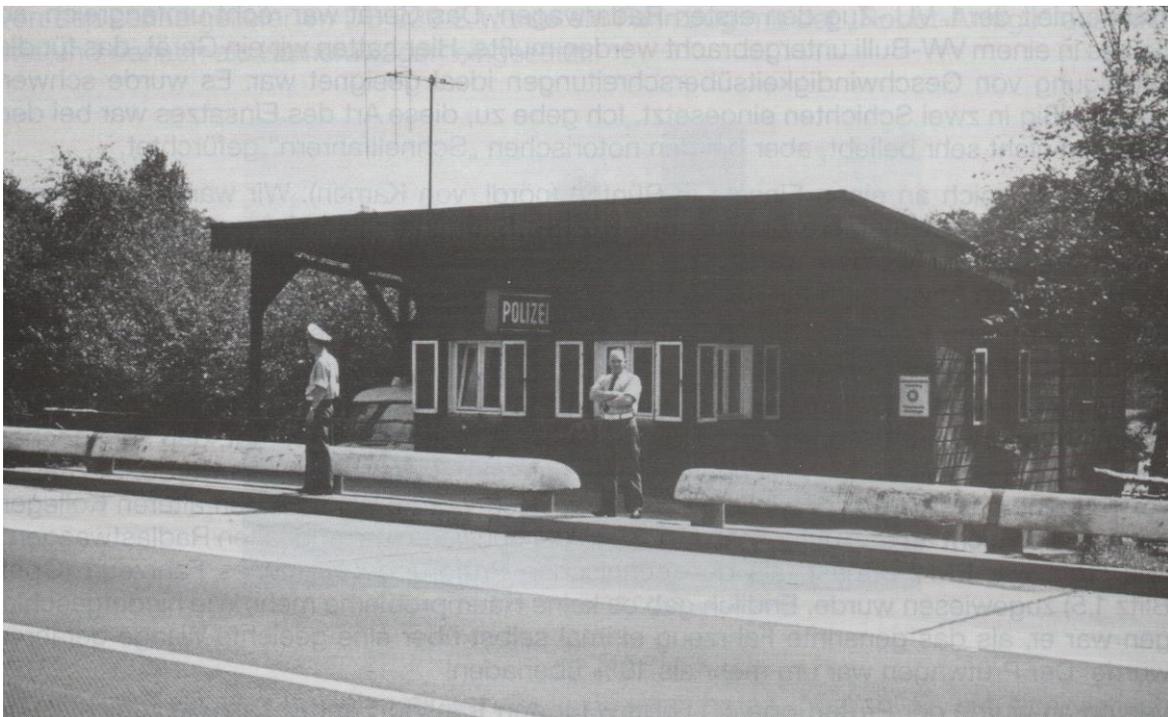
Wie sah damals in Hamm der Fahrzeugpark aus? Soweit ich mich erinnern kann, hatten wir ca. zwölf VW-Cabrio (davon zwei Zivilwagen), ca. acht 500er BMW und einen Tempo Matador als technischen Prüfwagen.

Die Pflege und die Wartung der Fahrzeuge führten wir in der Regel selbst durch. Das hatte zur Folge, daß man sich unbedingt auf das Fahrzeug verlassen konnte. Ob Handscheinwerfer oder Sicherungsleuchten, alles war funktionstüchtig. Außerdem wurden bei dieser Gelegenheit Formulare, Venülen pp. – soweit aufgebraucht – wieder aufgefüllt. Die Fahrzeuge waren auf die verschiedenen Dienstgruppen aufgeteilt; die Kräder bestimmten Beamten zugeteilt. Ein Abweichen von dieser Regelung war nur mit Zustimmung des Dienststellenleiters möglich.

Es war damals eine Ehre, zu den sogenannten „Weißen Mäusen“ zu gehören. Stellten wir auf der Straße Verstöße fest, so schritten wir unnachsichtig ein. Bei Kleinigkeiten waren wir auch großzügig.



*Abb. 6. Ein 1,5 t Opel-Blitz als Unfallaufnahmewagen: neben dem erforderlichen Absperrmaterial zur Unfallaufnahme befanden sich im Fahrzeug auch alle Formulare nebst einer Schreibmaschine für die schriftlichen Arbeiten (Quelle: Dieter Hochmanski)*



*Abb. 7. Die Polizeiautobahnwache Altenböge. Man achte auf die Betonleitplanken vor dem Gebäude. Die Kollegen Bensch und Marquard (Quelle: Dieter Hochmanski)*



*Abb. 8. Ford 17 m als weißes Streifenfahrzeug (Quelle: Dieter Hochmanski)*

Anfang 1954 kursierten Gerüchte, daß wir bald nach Kamen verlegt werden sollten. Die Stadtverwaltung Hamm hatte sich vergeblich bemüht, das Verkehrskommando in der Stadt zu belassen. U. a. wollten sie ein Grundstück im Osten der Stadt zur Verfügung zu stellen.

Dann war es soweit! Für den 1.4.1954 wurde die Verlegung durch den RP Arnsberg angeordnet.

In einer langen Kolonne ging die Fahrt über Wiescherhöfen nach Kamen. Ein Teil der Kradfahrer sicherte sie und übernahm die Verkehrsregelung. In Kamen angekommen, blieben viele Bürger auf den Gehwegen staunend stehen. Polizeifahrzeuge dieser Größenordnung hatten sie wohl noch nie gesehen. Vermutlich hatte die lokale Presse unser Erscheinen bereits angekündigt.

Die Fahrzeuge wurden auf dem Garagenhof abgestellt. Alle Beamten waren auf dem Appellplatz angetreten. Die Vollzugsmeldung an den neuen Zugführer, Herrn PK Zacharias, wurde von POM Krug durchgeführt.

Nach einer kurzen Ansprache und dem obligatorischen Pressefoto konnten wir wegtreten. Die in der Unterkunft dienstbaren Geister hatten vorgesorgt, es gab Erbsensuppe mit Würstchen. Die älteren Kollegen, die nur primitiv eingerichtete Zimmer kannten, fühlten sich in ein

Schlaraffenland versetzt. Was gab es nicht alles in der Unterkunft: Eine funktionstüchtige Küche, eine Kantine, einen Leseraum mit Bibliothek und einen Duschaum.

Die gesamten Räume waren neu eingerichtet.

Die Dienststelle nannte sich von nun an I. VÜ-Zug Kamen. Der II. Zug wurde in Arnsberg und der III. Zug in Siegen-Weidenau aufgestellt. Wenig später erschien auch die Bereitschaftsführung in Kamen. Der erste Leiter war POK Paschedag.

Soweit ich mich erinnern kann, begann die turnusmäßige Überwachung der BAB rund um die Uhr am 2.4.1954. In der Dienstschrift wurden zwei Streifenwagen eingesetzt, nämlich die alten, bewährten VW-Cabrios. Als Nachrichtenverbindung diente nach wie vor der eben erwähnte Telefonhörer. Die jungen Kollegen werden sich diesen Sachverhalt nur schwerlich vorstellen können. Es war aber so! Es gab dennoch verschiedene Anzeichen, die auf einen Verkehrsunfall hinweisen. Zum Beispiel, wenn auf der Gegenfahrbahn kein Fahrzeug mehr kam oder ein Hupkonzert auf der Gegenfahrbahn mit Handzeichen nach hinten auf eine besondere Lage hinwies. Wir haben dann sofort nachgesehen und wurden nur selten enttäuscht, denn es hatte wieder mal gekracht! Dieser Zustand war auch nach den damaligen Verhältnissen unhaltbar. Wie haben wir aufgeatmet, als wir Ende 1954 sechs DB 220 S erhielten. Die Fahrzeuge wurden nach und nach mit Funkgeräten ausgestattet. Die Sache hatte nur einen Haken. Die Betriebsspannung der Fahrzeuge war auf sechs V ausgelegt, während die Funkgeräte 12 V benötigten. Es mußten also eine 12 V Lichtmaschine und 12 V Batterie montiert werden. Die Werkstatt in Kamen hatte diese Aufgabe vorbildlich gelöst. Gleichzeitig wurde ein Funkgerät in der Unterkunft montiert. Endlich hatte man die eingesetzten Fahrzeuge auf der BAB an der „Strippe“ Mit den DB-Fahrzeugen wurde ein Unkw (Unfallaufnahmewagen), 1,5 t Opel Blitz, angeschafft. Dieses Fahrzeug war mit allen Hilfsmitteln für die Bergung von Verletzten ausgerüstet. Die Absicherung von Unfallstellen war ebenfalls gewährleistet. Allerdings war der Funkverkehr an den Bereichsgrenzen (Castrop-Rauxel und Soest-Ahlen) nicht ganz zufriedenstellend. Dennoch, der Fortschritt war enorm.

Am 1.4.54 wurde dem I. VÜ.-Zug auch der Ennepe-Ruhr-Kreis zur Verkehrsüberwachung zugeteilt. Mit einer Personalstärke zwischen 1:81 bis 1:89 war eine optimale Überwachung der aufgezählten Überwachungsgebiete möglich.

Um Präsenz zu zeigen, stand ich Ostern 1955 mit dem Unkw in einer BAB-Baustelle. Nach etwa drei Stunden war die Batterie für das Funkgerät erschöpft. Zwangsläufig mußte der Motor zum Antrieb der 12 V Lichtmaschine laufen. Der Benzinverbrauch auf 100 km war nicht selten etwa 40 Liter.

Von den sechs angelieferten DB 220 S wurde ein Fahrzeug mit einer „Robot-Anlage“ ausgerüstet und danach als Kamerawagen eingesetzt.



*Abb. 9. Streifenwagen Mercedes 220 S der Verkehrsüberwachungsbereitschaft aus den 50er Jahren. Das Exemplar auf dem Foto war auf den Namen „Theo“ getauft worden (Quelle: Dieter Hochmanski)*

Mit diesem Fahrzeug war eine einwandfreie Beweisführung möglich. Es hat sich vielfach bezahlt gemacht.

Bei der Personalstärke war es ohne weiteres möglich, Deliktsschwerpunkte zu bekämpfen. Stiegen in einer Stadt des Überwachungsbereiches die Alkoholdelikte besorgniserregend an, genügte eine kurze Mitteilung an den I. VÜ.-Zug. Wir sind dann in einer Schwerpunktnacht mit 10 Streifenwagen angerückt und haben mit der örtlichen Polizeidienststelle unter den Trunkenbolden aufgeräumt. Es lag auf der Hand, daß wir bei den Tätern nicht sehr beliebt waren.

1956 erhielt der I. VÜ.-Zug den ersten Radarwagen. Das Gerät war recht umfangreich, so daß es in einem VW-Bulli untergebracht werden mußte. Hier hatten wir ein Gerät, das für die Verfolgung von Geschwindigkeitsüberschreitungen ideal geeignet war. Es wurde schwerpunktmäßig in zwei Schichten eingesetzt. Ich gebe zu, diese Art des Einsatzes war bei den Kollegen nicht sehr beliebt, aber bei den notorischen „Schnellfahrern“ gefürchtet.

Ich erinnere mich an einen Einsatz in Rünthe (nördl. von Kamen). Wir waren angefordert worden, weil zuvor mehrere Schulkinder auf der B 54 innerhalb der geschlossenen Ortschaft angefahren worden waren. Es gab ein Todesopfer. Während einer Einsatzpause wurden wir von Anwohnern mit Kaffee und Kuchen versorgt!

Einige skeptische Kollegen, die an „TÄT 1“ gedacht hatten, wurden davon überzeugt, daß der Einsatz durchaus notwendig und sinnvoll war.

Der Einsatz und das Wirken des verstorbenen PM Potthast, Leiter der techn. Prüfgruppe, darf nicht unerwähnt bleiben. Er und seine Kollegen hatten dafür gesorgt, daß so manches Fahrzeug mit schweren technischen Mängeln aus dem Verkehr gezogen wurde. Sie haben vorweggenommen, was später dem TÜV übertragen wurde. Wer von den älteren Kollegen erinnert sich nicht an das mühevollen Aufbau der schweren unhandlichen Radlastwaagen? Wie stolz war PM Potthast, als der technischen Prüfgruppe ein neues Fahrzeug (Opel Blitz 1,5) zugewiesen wurde. Endlich gab es keine Raumprobleme mehr. Wie niedergeschlagen war er, als das genannte Fahrzeug einmal selbst über eine geeichte Waage gefahren wurde. Der Prüfwagen war um mehr als 10 % überladen!

Von da an wurde der Prüfgruppe ein Fustkw für den Transport der Besatzung zugewiesen.

Die Tatsache, daß die BAB-Streifen von der Unterkunft in Kamen eingesetzt und funkmäßig geführt wurden, konnte auf die Dauer nicht befriedigen. Die Überwachung der BAB wurde mehr und mehr Schwerpunkt durch steigende Unfallzahlen. Dieses blieb der Führung nicht verborgen.

1955 rückte eines Tages der Notstandszug der BPA I aus Bork an und baute bei km 407,7 Richtungsfahrbahn Hannover, eine Holzhütte.

Wer von den älteren Kollegen erinnert sich nicht? Wir nannten sie respektlos „Rocki-Tocki-Hütte“. Ein einfacher, aber zweckmäßiger Bau! Die Versorgung mit elektrischer Energie war relativ einfach, aber der Telefonanschluß eine Sache für sich. Die entsprechende Leitung mußte über eine weite Strecke herangeführt werden. Dieses dauerte und dauerte.

So konnte der Wachhabende zwar unmittelbar am Geschehen auf der BAB teilnehmen, war jedoch ohne telefonische Verbindung von der Außenwelt abgeschlossen. War das ein Schildbürgerstreich? Dabei wäre es ganz einfach gewesen, denn ein Telefonkabel der Autobahnverwaltung führte direkt an der Hütte vorbei. Aus postrechtlichen Gründen war ein Anschluß hier nicht möglich.

Man wußte sich trotzdem zu helfen. Der Leiter der Autobahnmeisterei Kamen ergriff die Initiative. Neben der Hütte wurde ein Straßenwärterhäuschen eingerichtet. In dem Häuschen stand ein Tisch und auf diesem ein Telefon mit Drehkurbel. Das Klingelzeichen wurde durch eine außen angebrachte Glocke akustisch verstärkt. Der Schlüssel zu diesem Häuschen wurde in der Wache aufbewahrt.



*Abb. 10. Verkehrsunfall auf der Autobahn im Jahr 1962 (Quelle: Dieter Hochmanski)*

Wollte der Diensthabende der AM eine Unfallmeldung machen, ließ er durchschellen, der Wachhabende verließ das Wachgebäude, öffnete das Wärterhäuschen, nahm den Telefonhörer ab und meldete sich. Nachdem er in umgekehrter Reihenfolge wieder die Wache erreichte, wurde über Funk die Streife eingesetzt. Aus der heutigen Sicht erscheint das wie ein Märchen. Wieviel wertvolle Zeit wurde hier vertan!

Wer kennt noch die Milchkanne? Sie wurde zweckentfremdet zum Transport von Wasser von der Raststätte Rhynern zur Wache gebraucht, damit Frau Scharwey den Wachraum säubern konnte. Da die Hütte nicht mit einem WC ausgestattet war, mußten die Kollegen bei Bedarf, wie alle Rastplatzbesucher, die „Büsche“ aufsuchen. Das änderte sich, als der Personalrat einen dementsprechenden Vorstoß machte. Eines Tages erschien auf der Wache ein Wüschelrutengänger. Er wurde in unmittelbarer Nähe fündig und entdeckte eine Wasserader. Bis zum WC war es dann nicht mehr weit her. Unser Wasser war allerdings damals schon belastet. Es durfte laut Untersuchungsbeschluß des Chemischen Untersuchungsamtes in Hamm nicht als Trinkwasser verwendet werden.

An der Ostseite der Wache hatten die Beamten der BPA einen Unterstellplatz für den Unkw angebaut. Um Startschwierigkeiten im Winter zu vermeiden, war das Fahrzeug mit einer 220 V Kühlwasserheizung ausgerüstet worden. Die Heizung wurde aus dem Stromnetz der Wache gespeist. Welcher Wachhabende kennt nicht den Umstand, daß er plötzlich bei Nachtzeit im Dunkeln saß, wenn die Besatzung des Unkw eilig zu einem Einsatz ausrücken



Abb. 11. Heckansicht eines weißen Streifenwagens Ford-Turnier mit hochgestellten Weitwarnleuchten „Super Primär“ auf schwenkbarem Rohrgestell (Quelle: Dieter Hochmanski)

mußte? Die eingesetzten Beamten hatten zum xten Male vergessen, das zuführende Stromkabel zu entfernen. Ein Kurzschluß war die Folge.

Ende der 50er Jahre wurde der Fahrzeugpark auf Ford-Streifenwagen umgerüstet. Diese Fahrzeuge waren einheitlich weiß lackiert.

Dieses war ein Fortschritt. Hinzu kam, daß die 65 PS dankbar angenommen wurden. Wir hatten allerdings die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Auf Anordnung der Behörde wurden die Fahrzeuge mit einem auf dem Dach senkrecht stehenden Schild (Aufschrift: Polizei) versehen. Dieses Schild, auch Bremse genannt, verminderte die Höchstgeschwindigkeit um wenigstens 15 km/h. Auch dieser Kelch ging nach einigen Jahren an uns vorüber.

Die Verfügung wurde aufgehoben.



*Abb. 12. Kollege W. Eckhardt mit SuStKw vor dem Wachgebäude in Hagen-Vorhalle. „Georg 15“ (Quelle: Dieter Hochmanski)*

Irgendwann Anfang der 60er Jahre wurde die A 1 zwischen Hagen und Wuppertal für den Verkehr freigegeben. Der I. VÜ.-Zug übernahm die Überwachung. Die Autobahnwache in Hagen, Vorläufer der jetzigen PAW Hagen, wurde im Amtsgebäude in Hagen-Vorhalle eingerichtet.

Wer kennt noch das Dienstzimmer in der 1. Etage? Wer weiß noch, wie mühselig die Anfahrt über die Dörfer zu diesem Gebäude war?

Wer erinnert sich noch an den Landesautobahnzug (LAZ), der in der Unterkunft Kamen ein kurzes Gastspiel gab?

Im April 1964 wurde dann die Verkehrsüberwachungsbereitschaft neu gegliedert. Es entstanden aus dem alten Stamm die VÜSt Nord, VÜSt Ost, VÜSt Süd, die PAST Kamen, PAST Beckum und PAST Hagen.

Später folgten die PAST Dortmund, PAST Anröchte, PAST Lüdenscheid und PAST Freudenberg.

Die Alten haben sich zum größten Teil in den Ruhestand zurückgezogen. Sie haben sich bemüht, Wissen und Erfahrung an die nächste Generation weiterzugeben. Möge diese Generation das übergebene Erbe bewahren und gut verwalten.

Rupp, PHK i.R.