

2. Die politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für die Berufskleidungsordnung der Deutschen Reichsbahn von 1951

Während wir es aus den 70er und 80er Jahren gewöhnt waren, dass es in allen Dienstzweigen (z.B. Maschinenwirtschaft, Wagenwirtschaft oder Betrieb und Verkehr, etc.) der deutschen Reichsbahn dieselben Dienststränge (z.B. Reichsbahnobersekretär, Reichsbahninspektor oder auch Reichsbahnrat, etc.) gibt, die sich letztendlich nur durch die Biesenfarben der Hauptdienstzweige unterscheiden, muss man für die Berufskleidungsordnung (BKO) der Deutschen Reichsbahn der DDR vom 1. Juni 1951 umdenken. Anscheinend ging es darum, nicht Titel oder Insignien von Beamten darzustellen, sondern die Werk tätigen in der Eisenbahn des Volkes mit ihren Berufen (Berufsgraden) auf den Darstellungen der Schulterstücke zu zeigen. Man baute nicht auf den Traditionen deutscher Eisenbahnkleidung auf, sondern im voraus eilenden Gehorsam auf sowjetische Traditionen mit starker Hierarchie. Daraus folgte eine hohe Komplexität, die auch dazu führte, dass die entsprechenden Kleiderkammern der einzelnen Reichsbahndirektionsbezirke die einheitliche Bekleidungsordnung unterschiedlich interpretierten. Und das alles unter wirklich schweren Rahmen- und Umfeldbedingungen, die die Einführung und Durchsetzung der BKO nicht unbedingt vereinfachte.

→ **Bildliche Darstellung des Umfeldes der Eisenbahner in den 50er Jahren.**

aus späterer Sicht erwünschte politische Motivation für ihr Handeln ganz einfach unterstellt, die aber keineswegs die einzige und nicht einmal plausibelste Erklärung für die Aufnahme der Arbeit darstellt. Zunächst ist nämlich daran zu erinnern, dass die Reichsbahner seit Jahr und Tag und mit größter Selbstverständlichkeit und ohne Zwangsmaßnahmen des nationalsozialistischen Regimes nach jedem noch so schweren Luftangriff ihre Bahnanlagen aufgeräumt und instandgesetzt hatten, als es noch keineswegs darum gegangen war, den Aufbau des Sozialismus einzuleiten, sondern die Kriegswirtschaft in Gang zu halten und den Nachschub gegen die herandrängenden „Bolschewisten“ sicherzustellen. Des Weiteren wäre darauf hinzuweisen, dass in allen Zonen (wie überhaupt überall in Europa) die Eisenbahner aus zerfetzten Gleisen einzelne Durchfahrten durch die Bahnhöfe zusammenstückelten, die Gerippe ausgebrannter Wagen zur Seite räumten, und alsbald die ersten Züge fahren ließen, und zwar ganz unabhängig davon, welche Hoffnungen, welche Ängste oder welche eigenen Absichten sie im Hinblick auf die politische Zukunft ihres Landes hatten. Aus dem Beamtenrecht und Tarifrecht der Arbeiter und Angestellten des Reiches war im Übrigen keineswegs zu entnehmen, dass eine feindliche Besetzung des Arbeitsplatzes irgendwelche Dienstpflichten beenden würde. Spätestens nach dem Tod des „Führers“ am 30. April 1945 war auch eine noch so strenge Auslegung des Beamtenrechts kein Hindernis für eine Dienstleistung unter neuen Herren. Keine Macht jener Zeit gab im übrigen Lebensmittelmarken und warme Mahlzeiten aus der Gulaschkanone an Untätige aus. So haben wir uns als Motivation der Eisenbahner in der ersten Aufbauzeit wohl weniger Bekennermut als vielmehr den Geist traditioneller Disziplin und die fraglose Einsicht in die Erfordernisse des alltäglichen Überlebens vorzustellen. Die „Aktivisten der ersten Stunde“ und die örtlichen Besatzungsorgane konnten vielerorts nur kürzere Streckenabschnitte in Betrieb nehmen, weil sie mit der Wiederherstellung größerer Brücken überfordert waren. ...“

Man baute nicht auf den Traditionen deutscher Eisenbahnkleidung auf, sondern im voraus eilenden Gehorsam auf sowjetische Traditionen mit starker Hierarchie.

Unter den gegebenen Rahmenbedingungen war es schon eine Leistung der damals aktiven Eisenbahner, die Reichsbahn mit „*neuem Leben*“ zu erfüllen. Allerdings stimme ich der Einschätzung von Andreas Knipping in „*Reichsbahn ohne Reich*“ im Artikel „*Aktivisten der ersten Stunde – Zweifel an einer Legende*“ zu: „...*Diejenigen, die – bei der Reichsbahn wie in anderen Bereichen der Volkswirtschaft – im Rahmen alliierter Vorgaben mit besonderer Tatkraft die Arbeiten in Angriff nahmen und erste organisatorische Maßnahmen trafen, wurden in der verklärten DDR-Geschichtsschreibung als „Aktivisten der ersten Stunde“ gefeiert, die „unter Führung kampferprobter Antifaschisten“ und „mit selbstloser Unterstützung durch die sowjetischen Befreier“ die Fundamente für die künftige volkseigene Wirtschaft gelegt hätten. Mit solcher Diktion wurde freilich den Eisenbahnern des Frühjahrs und Sommers 1945 eine*

