

2.1. Entwicklung der Berufskleidung bei der Deutschen Bundesbahn in den 50er Jahren

Wie ging die Deutsche Bundesbahn mit dem Thema der Uniformierung um? Zuerst mal bezog sich die Weisung der Besatzungsmächte zum Verbot aller nationalsozialistischen Symbole auf alle Besatzungszonen. In der amerikanischen Besatzungszone hatten die Eisenbahner sämtliche Schulterstücke, Kragenspiegel, Mützenkordeln, aber zusätzlich auch die Flügelräder zu entfernen, weil sie den NS-Symbolen ähnelten. Dagegen durften im britischen Kontrollgebiet zunächst die Effekten und Abzeichen an den Uniformen verbleiben, jedoch ohne Hakenkreuz und Hoheitsadler. Dieter Birnstein und Wilfried Rettig erläutern im Heft „Bahn&Modell“, Nr. 35 vom März 2016: „... In der britischen Besatzungszone wurde am 20. August 1945 die „Reichsbahn-Generaldirektion in der Britischen Besatzungszone“ (RBGD) mit Sitz in Bielefeld gegründet. Daraus entstand am 1. Januar 1947 die Hauptverwaltung der Eisenbahnen (HVE) für die britisch-amerikanische „Bi-Zone“. Die HVE verfügte die sogenannten Auftragsfristen für die bisherigen Uniformen bis Ende 1948. Am 7. September 1949 benannte sich die „Deutsche Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet“ (die drei Westzonen) in Deutsche Bundesbahn um. Offiziell eingeführt wurde der Name jedoch erst mit Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes am 18. Dezember 1951. Bis zur Übernahme der Befugnis durch den Bundesminister für Verkehr 1957 bestimmte der Bundespräsident die Farbe, Form und Ausstattung der Bundesbahn-Uniform. Die neue Dienstkleidungsvorschrift (DKV) ähnelte stark der bis dato gültigen Dienstkleidungsordnung (DKO) von 1939.“ Die Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn ist am 19. März 1953 vom Bundesminister für Verkehr genehmigt und am 1. April 1953 in Kraft gesetzt worden (siehe Anlage 4).

Weiter heißt es bei Birnstein/ Rettig: „... Es blieb bei der üblichen Eisenbahn-Uniform aus dunkelblauem Stoff. Die Hosen waren wie zuvor schwarz, allerdings ohne die seitlichen roten Biesen (Vorstöße). Die Jacke konnte mit offenem Kragen und vier mattgoldenen gekörnten Knöpfen getragen werden. Auch die hochgeschlossene Joppe mit Stehumlagekragen und sechs Knöpfen war noch üblich. Seiten- und aufgesetzte Brusttaschen, jeweils mit Überschlag und zuknöpfbar, zierten die Vorderseite. Bereits 1950 wurde der Kragenspiegel wieder eingeführt. Unter dem dort angebrachten Flügelrad konnte anhand der Eichenlaubpaare der Dienstrang erkannt werden.

Dazu trug man die schwarze Anzugshose, und selbst die Stiefelhose war noch zulässig. Auch der zweireihige Wintermantel entsprach der Vorkriegszeit; in die goldenen Knöpfe waren Flügelrad und DB-Symbol eingepreßt. Die Kopfbedeckung bestand aus der bisherigen Schirmmütze, wobei das Flügelrad und die schwarz-rot-goldene Kokarde bereits seit 1949 zulässig waren. Im Außendienst wurde auch gerne die Einheitsmütze aus weichem Stoff, auch Skimütze genannt, getragen. Der klappbare Ohrenschutz verhindert im Winter kalte Ohren. Ab November 1951 kennzeichnete man die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Dienstsparte mit einem gestickten Spartenabzeichen am linken Ärmel wie zu Reichszeiten (Lokomotiven, Rangierdienst, Bahnunterhaltung, usw.). 1952 führte die Deutsche Bundesbahn die Eichenlaubstickerei am Mützenkörper (Besatzstreifen, Steg) ein. Anhand der Eichenlaubpaare (2, 4, 6 oder 8) ersah man die Laufbahngruppe, wobei sich ab Besoldungsgruppe 5 (Amtmann) aufwärts die Dienstmütze durch drei goldene Paspelierungen anstelle von zwei roten (nur am Besatzstreifen) abhob. Im selben Jahr 1952 gab es für Dienstvorsteher und deren Stellvertreter auf größeren Bahnhöfen erstmals das zweireihige Jackett in Blazerform. Von den drei Knöpfen jeder Reihe dienten nur zwei zum Verschluss; die beiden oberen Knöpfe waren Zierde. Neben zwei Seitentaschen gab es eine Brusttasche links.

Im Folgejahr (1953) wurde eine Sommerjoppe aus porösem Wollgewebe eingeführt. Die Ära der Mütze mit den Eichenlaubstickereien endete bereits 1956. Es folgte eine schwarze Mützenkordel. Nach etlichen Protesten der Eisenbahner tauschte man die als respektlos bezeichnete „Beerdigungskordel“ gegen die blau-goldene Einheitskordel mit Zuordnung zu den Laufbahngruppen. ...“

Wie ging die Deutsche Bundesbahn mit dem Thema der Uniformierung um?

→ Mütze(n) der Deutschen Bundesbahn der 50er Jahre.

↓ Übersicht über die Kragenspiegel und Effekten der Deutschen Bundesbahn der 50er Jahre.



Auf den Fotos sieht man die im Text von Birnstein/Rettig beschriebenen Kragenspiegel und die Mützen mit der Eichenlaubstickerei aus meiner Sammlung. Eine Besonderheit bei der Deutschen Bundesbahn war im Gegensatz zur Deutschen Reichsbahn die Verbeamtung der systemrelevanten Berufsgruppen im Sinne der öffentlichen Daseinsvorsorge, wie zum Beispiel Lokführer, oder wie im Foto gezeigt, Weichenwärter.