

Olaf Storeck



Russenbretter und Quarkschnitten

**Die Berufskleidungsordnung
der Deutschen Reichsbahn von 1951 bis 1957**

Inhaltsverzeichnis

- 1** Einleitung zum Buch
S. 8 – S. 11
- 2** Die politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für die Berufskleidungsordnung der Deutschen Reichsbahn von 1951
S. 12 – S. 13
 - **2.1**
Entwicklung der Berufskleidung bei der Deutschen Bundesbahn in den 50er Jahren
S. 14 – S. 18
 - **2.2**
Anmutung der Uniform im politischen Umfeld der DDR
S. 19 – S. 20
 - **2.3**
Organisatorische Rahmenbedingungen und handelnde Personen in der SBZ/ DDR
S. 21 – S. 25
 - **2.4**
Der Weg zur Berufskleidungsordnung der Deutschen Reichsbahn von 1951
S. 26 – S. 35
- 3** Die Berufskleidung der Eisenbahner entsprechend BKO von 1951
S. 36
 - **3.1**
Joppen, Hosen und Röcke mit Kragenspiegel und Biesen
S. 36 – S. 48
 - **3.2**
Kopfbedeckungen mit Flügelrad, Kokarde, Kordeln und Biesen
S. 49 – S. 67
 - **3.3**
Schulterstücke/ Schulterklappen mit Sternen, Berufs- und Zusatzabzeichen
S. 68 – S. 94
 - **3.4**
Berufsgrade und Bedeutung der Schulterstücke in Kombination mit Biesen, Sternen, Berufs- und Zusatzabzeichen
S. 95 – S. 201
 - **3.5**
Die sechs Änderungen der BKO
S. 202 – S. 265
 - **3.6**
Die Kulturarbeit und die politische Verwaltung im Rahmen der BKO von 1951
S. 266 – S. 281
 - **3.7**
Das DDR-Auszeichnungswesen bei der Deutschen Reichsbahn in den 50er Jahren
S. 282 – S. 303
- 4** Eisenbahnerbiografien mit Bezug zu den 50er Jahren
S. 304 – S. 489
- 5** Zusammenfassung und Ausblick
S. 490 – S. 495
- 6** Verzeichnisse
 - **6.1**
Literaturverzeichnis
S. 496
 - **6.1.1**
Zeitungen/ Zeitschriften/ Hefte
S. 496
 - **6.1.2**
Bücher
S. 497
 - **6.1.3**
Digital
S. 497
 - **6.2**
Abkürzungsverzeichnis
S. 498
 - **6.3**
Personenverzeichnis
S. 499 – S. 501
 - **6.4**
Anlagenverzeichnis
S. 502 – S. 537
- **6.5**
Bilderverzeichnis
S. 538 – S. 539
 - **6.5.1**
Bundesarchiv
S. 538
 - **6.5.2**
Deutsche Fotothek
S. 538
 - **6.5.3**
Eisenbahnstiftung JS-Bilderdienst
S. 538
 - **6.5.4**
Historische Sammlung DB
S. 538
 - **6.5.5**
Museen
S. 538
 - **6.5.6**
Sonstige
S. 539
 - **6.5.7**
Sammlungen
S. 539

Ich habe sehr gute Erinnerungen an diesen Termin, den fachlichen Austausch und die menschlichen Qualitäten des Ehepaars. Später standen wir noch postalisch in Kontakt, was mir noch einige seltene Passanten und Mützen der Uniformordnung Mitte der 40er Jahre einbrachte. Günther Henneking ist am 18. Februar 2020 im Alter von 98 Jahren verstorben. Im Heft „*Bahn&Modell*“ Nr. 44 wurde ein Nachruf der Historischen Eisenbahn-Uniformgruppe Minden veröffentlicht: „... Den größten Teil seines Eisenbahnlebens verbrachte Günther Henneking im Bundesbahn-Zentralamt Minden (Westf.), wo er 1987 mit 49 Dienstjahren ausschied. Noch während seiner Dienstzeit gründete er 1975 die BSW-Gruppe „Historische Eisenbahnuniformgruppe Minden“ (HEUM). Sein größtes Hobby war die Dienstkleidung der Eisenbahner. Drei Fachbücher und eine umfangreiche Uniformsammlung haben ihn unter seinesgleichen deutschlandweit bekannt gemacht. 1998 wurde er mit dem Bundesverdienstkreuz 1. Klasse und am Bande ausgezeichnet. Als Träger des Mindener Ehrenringes des Jahres 2000 engagierte sich Günther Henneking auch für die Mindener Kriegsgräber, für die Freunde der Bundeswehr und für das Mindener Bürgerbataillon. Wir alle werden ihn in dankbarer Erinnerung behalten.“

Zur Uniformbörse im November 2023 in Zwickau informierte mich Dieter Birnstein, dass er Anfang November 2023 an der Beerdigung von Frau Henneking teilgenommen hat, die im Alter von 100 Jahren gestorben ist.

Die erste, wirklich sehr interessante Literatur fand ich bei Hartmut Schöttge aus Delitzsch. Er hat mehrere Hefte zu Uniformen aller Zeitspannen erstellt, unter anderem das Heft zu den 50er Jahren im Jahre 2002. Ich habe es in der 7. Auflage von 2008. Man muss bedenken, dass die Berufskleidungsordnung (BKO) nur von Mitte 1951 bis Oktober 1957 galt, damit knappe 6,5 Jahre. Zur BKO gab es allein sechs Änderungen, teilweise waren Schulterstücke nur ein halbes Jahr gültig. Dies hatte Hartmut Schöttge mit seinem Heft erstmalig aufgearbeitet und unter uns Sammlern war er damit der anerkannte Experte für diese Uniformordnungen. Nun muss man annehmen, dass hier ein langgedienter Eisenbahner, mit allen Kenntnissen aus dem Eisenbahndienst, seine Erkenntnisse veröffentlicht hat. Dies ist mitnichten so. Hartmut Schöttge wurde am 4. Oktober 1952 geboren und begann 1969 im Leichtmetallwerk Rackwitz eine Lehre als BMSR-Mechaniker, also als Elektroniker der Betriebs-, Mess-, Steuer- und Regeltechnik. Nach Arbeit im Beruf und Grundwehrdienst absolvierte er von 1975 bis 1978 in Eisleben ein Fachschulstudium der Elektronik, welches er als Ingenieur abschloss. Nach der Wende wurde dies als gleichwertig mit den Bildungsabschlüssen der alten Bundesländer anerkannt, so dass er den Titel des Dipl.-Ing. (FH) führen kann. Er arbeitete nach dem Studium weiter in seinem alten Betrieb, dem Leichtmetallwerk Rackwitz, als Problemanalytiker im Rechenzentrum. Infolge der „Wende“ passierte das, was leider allgemein in den neuen Bundesländern üblich war. Viele Werke gliederten Unter-

nehmensteile aus, die jedoch im neuen Umfeld und unter den neuen wirtschaftlichen Bedingungen oftmals nicht bestehen konnten, so auch die Firma PRO-LEIT, in der Hartmut Schöttge zu dieser Zeit tätig war. Hartmut wurde arbeitslos. Allerdings war sein Wissen der EDV (elektronische Datenverarbeitung, heute sagt man wohl „IT“) gerade für die Wendezeit ein interessantes Thema. Er bildete sich weiter und war unter anderem in der Engelsdorfer Filiale des HERDT-Verlages tätig, wo er Dokumentationen für Software (z. B. Datenbankentwicklung mit IBM Lotus Notes Domino) erstellte. Er machte sich als Dozent und Autor selbstständig, unterrichtete auch an der Volkshochschule in Delitzsch WORD und EXCEL, um den hohen Nachfragebedarf in der Bedienung der neuen Bürotechnik zu stillen. Schon in den 80er Jahren war er Mitglied der Arbeitsgemeinschaft (AG) Modelleisenbahn seines Ortes. Eines Tages drückte ihm der Leiter dieser AG einen Karton mit Dokumenten der ehemaligen Delitzscher Kleinbahn in die Hand, mit der Bitte, dies in einer Dokumentation aufzuarbeiten. Es handelte sich um den Nachlass eines aus Delitzsch weggezogenen ehemaligen Eisenbahners dieser Bahn. Hartmut Schöttge übernahm diese Aufgabe, weil sein Onkel als Lokführer bei der Delitzscher Kleinbahn gearbeitet hatte und weil dies ein klar abgegrenztes Thema war. Er fuhr mit seiner treuen „Schwalbe“ (Kleinroller aus den 60er Jahren) über die Dörfer und befragte die Zeitzeugen. Selbst in den Wirren der Wendezeit verlor er das Thema nicht aus den Augen. Es entstand sein erstes Buch „*Die Delitzscher Kleinbahn*“, welches 1992 im Verlag Kenning erschien. Nun kam alles zusammen. Um die Fotos zur Delitzscher Kleinbahn zeitlich einordnen zu können, beschäftigte er sich mit den Uniformen der Eisenbahn, und zwar so intensiv, dass er 1998 das erste Eisenbahneruniform-Sammlertreffen (EUST) im Bürgerhaus Delitzsch organisierte, welches dann jährlich, immer im November, stattfand. Im Regionalteil Delitzsch der LVZ vom 6. November 2000 wird erwähnt, dass Besucher aus ganz Deutschland über Uniformteile und ihr Alter fachsimpelten und Gelegenheit hatten speziell die 50er Jahre zu betrachten. Eine Sonderausstellung zeigte diese Epoche und wurde von Hartmut Schöttge und Jens Kühnemann zusammengetragen.

→ **Hartmut Schöttge zur EUST 2000 in der Reichsbahn-Uniform der 50er Jahre als Stellwerksmeister.**

Viele Sammler haben ihn angesprochen, doch „mal was über die 50er Jahre“ zu schreiben. Eben auch darum, weil das Kapitel bei Henneking überhaupt keine Beachtung fand. Mir persönlich ging es ähnlich, wie ich bereits oben im Text erwähnte.

Hartmut Schöttge hatte Erfahrung in der Erstellung von Publikationen sowohl inhaltlich als auch technisch, konnte akribisch aufarbeiten, hatte Lust auf das Thema und es war wieder ein abgeschlossener Bereich. 2002 war es dann so weit: Es erschien das erste Uniformheft über die Uniformen der Deutschen Reichsbahn von 1946

bis 1956. Danach entstanden aus seiner Feder noch viele Hefte zu den Uniformen der Reichsbahn ab 1957 bis 1990 sowie 1924 bis 1945 und zur Preußischen Staatsbahn, alle gut recherchiert und anwenderorientiert aufgearbeitet. Derzeit konzentriert er sich auf die Erstellung von Heften zur Uniformierung der sächsischen Eisenbahner. Die Uniformsammlerbörse, bei der ich ihn auch kennlernte, organisierte Hartmut bis 2022, also 25 Jahre lang, und stand das auch zu Corona-Zeiten mit hohem Aufwand (wir erinnern uns an Hygienekonzepte und ähnliche Auflagen) durch. Es wurde finanziell schwieriger und auch das Alter fordert seinen Tribut. Seine Fortsetzung findet diese Börse ab November 2023 (weiterhin jährlich im November) in Zwickau, worum sich Vater und Sohn Böttcher des dortigen Traditionsvereines sehr engagiert kümmern.

Wir, Hartmut und ich, haben uns viel ausgetauscht und bei gegenseitigen Besuchen über dieses Thema der 50er Jahre gefachsimpelt. Da ich mittlerweile eine große Sammlung der 50er Jahre habe, möchte ich mit meinem Buch versuchen, noch tiefer in die Materie dieser BKO einzudringen. Bei meinem letzten Besuch im Juni 2024 hat er mir seine gesamte Sammlung an Unterlagen und Fotos zu diesem Thema übergeben, wofür ich sehr dankbar bin. Viele seiner Recherchen und Fotos konnte ich somit zur Erstellung des Buches verwenden.



Warum habe ich mich entschlossen, über diese Uniformordnung der Deutschen Reichsbahn von 1951 ein Buch zu schreiben? Da ich Sammler von Eisenbahneffekten bin und mich mittlerweile auf die Reichsbahnuniformen der 50er Jahre konzentriert habe, habe ich auch eine umfangreiche Sammlung, die es in meinen Augen wert war, zu beschreiben. Weiterhin ist diese Berufskleidungsordnung so einzigartig, sowohl in ihrer Machart, aber auch unter den Rahmenbedingungen in der diese erlassen und angewendet wurde. Ich habe auch die Hoffnung, dass durch die Veröffentlichung des Buches zusätzliche Hinweise zur BKO, zu Sammlerstücken und Fotos aus den 50er Jahren an mich herangetragen werden. Die Frage für mich war, wie ich das Buch strukturiere, natürlich mit dem Wissen, dass man es nicht allen recht machen kann. Es gibt Sammler, die sich nur auf die Schulterstücke konzentrieren und wissen wollen, was es als Berufsgrad bedeutet oder, von wann bis wann es galt. Es gibt welche, die die Quellen kennenlernen wollen, andere wollen die Änderungen der BKO im Kontext mit den organisatorischen Änderungen der Reichsbahn sehen und mehr über handelnde Personen erfahren. Wieder andere wollen den Zusammenhang zum Umfeld dieser Zeit verstehen. Ich habe mich entschieden das Buch in drei Teile zu strukturieren. Beginnend mit den Rahmenbedingungen des Umfeldes, folgt danach die Darstellung der Effekten und Uniformteile der BKO und ergänzt mit der Vorstellung von einigen Eisenbahnern mit ihren Berufsgraden und Karrieren. Es erfolgt noch einen Abstecher zur Kulturarbeit der Deutschen Reichsbahn in den 50er Jahren, die auch Ausführungen zu den Pioniereisenbahnen, den Eisenbahnkulturgruppen sowie das Auszeichnungswesen bei der Deutschen Reichsbahn in dieser Zeit enthält.

Die Frage für mich war, wie ich das Buch strukturiere, natürlich mit dem Wissen, dass man es nicht allen recht machen kann.

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

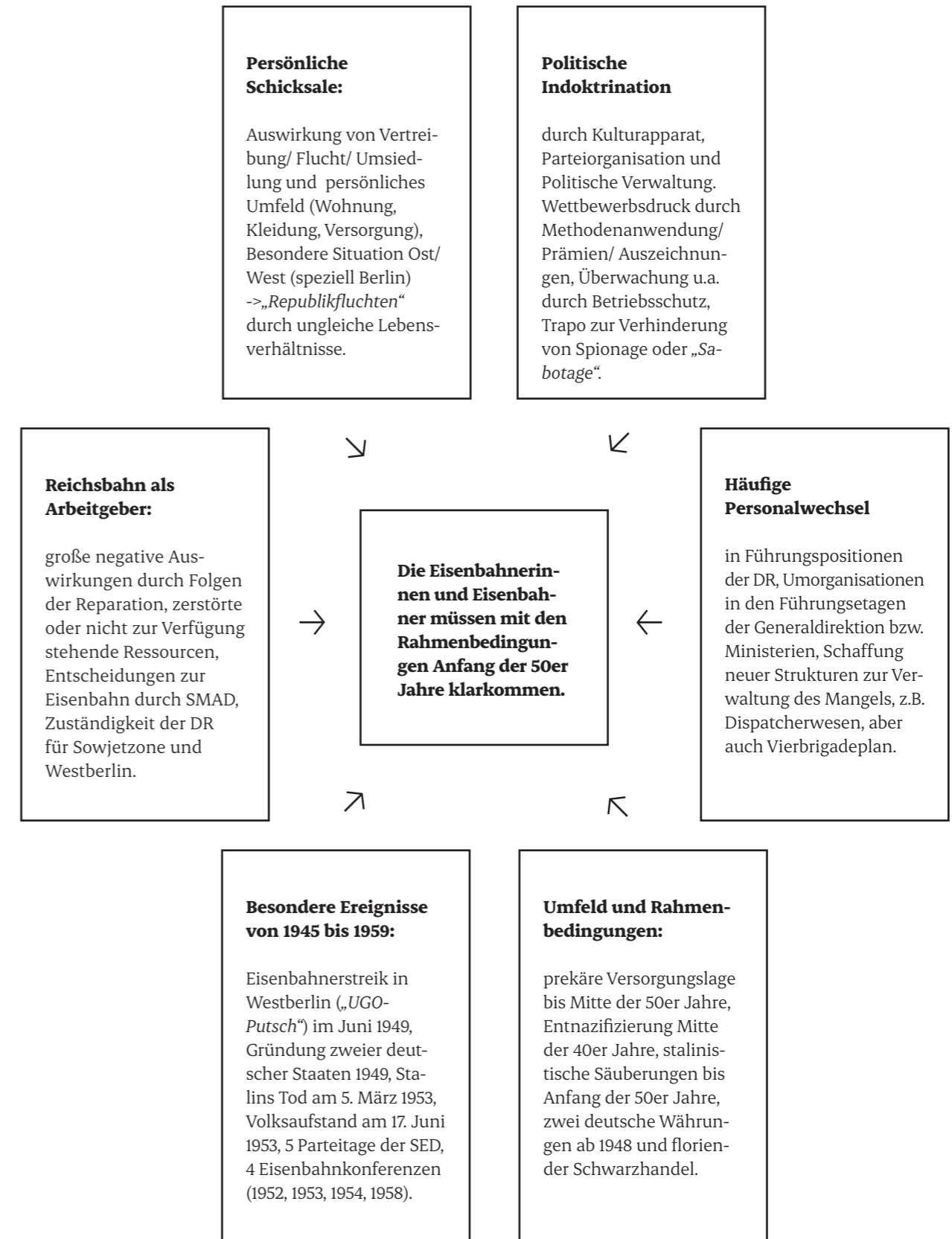
Während wir es aus den 70er und 80er Jahren gewöhnt waren, dass es in allen Dienstzweigen (z.B. Maschinenwirtschaft, Wagenwirtschaft oder Betrieb und Verkehr, etc.) der deutschen Reichsbahn dieselben Dienststränge (z.B. Reichsbahnobersekretär, Reichsbahninspektor oder auch Reichsbahnrat, etc.) gibt, 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 Werkstätigen 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 vorausseilenden 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 vorausseilenden 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



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.

→ Die Bilder zeigen Eisenbahnerinnen mit dem Berufsgrad nach § 4 Nr. 1 und einem Barett mit dem Winkel an der richtigen Stelle. Diese können Schrankenwärterinnen auf einfachen Dienstposten oder Pförtnerinnen bei einfachen Verhältnissen sein.



← Ein Rangierarbeiter in Uniform mit dem „R“ im Rad als Berufsabzeichen auf den Schulterstücken, hier mit seiner jungen Familie.



↑ Ein gutgelaunter Vorarbeiter des Rangierdienstes vom Bahnhof Gera 1954. Sein Berufsabzeichen ist gut zu erkennen.

↓ Bahnhofsschaffner, Bahnhofshelfer oder Schrankenwärter auf schwierigen Dienstposten.





Nr. 3 +



Facharbeiter, Zugschaffner, Triebwagenschaffner, Kraftwagenschaffner im Personen- und Güterverkehr, Fahrladeschaffner, Ortsladeschaffner, Haltepunktwärter auf einfachen Dienstposten, Weichenwärter, Lageraufseher, Botenmeister, Angestellte im einfachen unteren Betriebs-, Verkehrs-, Rechnungs- und Schreibdienst (C2)



Nr. 3 +



Rangieraufseher



Nr. 3 +



Matrosen auf Fährschiffen



Nr. 4 +



Stellwerksmeister, Lagermeister, Haltepunktwärter bei schwierigen Verhältnissen, Angestellte im schwierigen unteren Dienst einschließlich Stenotypistinnen (C1)



Nr. 4 +



Rangiermeister



Nr. 5 +



Zugführer, Stellwerksmeister und Lademeister je in schwierigem Dienst, nichttechnische Angestellte im einfachen mittleren Dienst (B3)



↑ Uniform eines Rangieraufsehers.



Nr. 5 +



Schiffsmaschinenisten und Steuermänner auf Fährschiffen



Nr. 5 +



Rangiermeister in schwierigem Dienst



Nr. 4aa +



B-Anwärter

→ Vorbildlicher Einsatz des Eisenbahners Gehmlich im Juli 1954. Der Eisenbahner Otto Gehmlich, der die vom reißenden Hochwasser umspülte Eisenbahnbrücke zwischen Karl-Marx-Stadt-Glösa und Karl-Marx-Stadt-Küchenwald beobachtete, lief einem sich nähernden vollbesetzten Personenzug entgegen und konnte ihn 20 m vor der Brücke zum Halten bringen. Die Brücke hatte sich vom Hochwasser unterspült, zu senken begonnen.



← Beispiele von Schulterstücken der Berufsgrade Nr. 4aa (B-Anwärter), 5, 7 und 9.

Klaus Hiltrop



Klaus Hiltrop ist am 2. Juli 1941 in Dessau geboren und begann nach Abschluss der 10. Klasse 1957 eine Lehre als Betriebsschlosser im Reichsbahnausbesserungswerk Dessau. Er arbeitete dann als Schlosser im selben Werk und absolvierte ein kombiniertes Studium der Eisenbahn-Maschinentechnik, in dem sich Direktstudien- und Fernstudienzeiten abwechselten. Er nutzte die Praxisphasen für seine Lokführerausbildung.

Er wurde nach erfolgreichem Studium noch durch die Fachschule zum Reichsbahn-Obersekretär ernannt und arbeitete von 1964 bis 1967 als Gruppenleiter „Triebfahrzeugunterhaltung“ im Bahnbetriebswerk Dessau. Danach wechselte er als Entwicklungsingenieur zur Versuchs- und Entwicklungsstelle der Maschinenwirtschaft (VES/M). Während dieser Zeit übernahm er viele zusätzliche Dienste in seinem ehemaligen Bahnbetriebswerk als Lokführer und bildete sich dort auch immer weiter. Er bekam Dankschreiben vom Dienststellenleiter für diese zusätzlichen Dienste aber auch eines vom Verwaltungsleiter. Hier hat er, eigentlich als Dienstreisender unterwegs, den liegegebliebenen Zug mit einer Ersatzlok kurzerhand selbst übernommen. 1976 wechselte er für zwei Jahre zur

Reichsbahndirektion Halle als Triebfahrzeugkontrolleur, um danach von 1977 bis 1981 als Hauptingenieur des Bahnbetriebswerkes Halle P zu arbeiten. 1981 ereilte ihn die Berufung zum Leiter des Reichsbahnkraftwerkes Muldenstein bis zur Außerdienststellung des Kraftwerkes 1994. Das Werk hat eine besondere Geschichte. In „Das war die DR“ schreibt der ehemalige Schweißingenieur des RKW, Siegfried Graßmann: „... Von Muldenstein aus wurde vom 18. Januar 1911 der elektrische Versuchsbetrieb auf der Strecke Bitterfeld-Dessau mit Einphasenwechselstrom gespeist. Der Aufbau wurde 1914 abgeschlossen. In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen wurde umgebaut und rekonstruiert, bis 1941 die installierte Höchstleistung von 75 MW erreicht war. Eine 110-kV-Fernleitung verband das Reichsbahnkraftwerk mit den Bahnstromerzeugern des süddeutschen Netzes und den Unterwerken der Strecke München- Nürnberg- Halle. Der Betrieb des Kraftwerkes musste auf Verlangen der sowjetischen Besatzungsmacht am 31. März 1946 eingestellt werden. Die Lokomotiven und die Ausrüstungen der auf dem Gebiet der ehemaligen Sowjetischen Besatzungszone gelegenen elektrifizierten Strecken wurden als Reparationen in die Sowjetunion verbracht, auch die Ausrüstung des Reichsbahnkraftwerkes Muldenstein. Die Demontage begann mit zeitweise bis zu 1000 Arbeitskräften am 1. April 1946 und war nach einem Jahr beendet. Die Anlagen waren dabei registriert, konserviert und sorgfältig in Kisten verpackt worden. ... Im Sommer 1952 kamen die Maschinen und Anlagen aus dem „Freundesland“ original verpackt zurück, so dass man vermuten kann, sie sind nicht verwendet worden. Die Anlagen wurden im Wesentlichen wieder so aufgebaut, wie sie vor der Demontage aufgestellt waren. ...“

Am 27. Juli 1955 fand unter Beteiligung von Erwin Kramer die offizielle Wiederinbetriebnahme des Reichsbahnkraftwerkes Muldenstein statt.

1981 übernahm Klaus Hiltrop die Werkleitung des RKW. Die 80er Jahre waren dadurch geprägt, dass die verschlissenen Anlagen mit hoher Verfügbarkeit weiter genutzt werden mussten. Materialmangel und begrenzte Kapazitäten der Industrie setzten dem Grenzen. Klaus Hiltrop legt aber Wert darauf zu erwähnen, dass trotz den Umständen eine technisch sichere Anlage ihren Dienst tat und viele Anlagenteile Ende der 80er und Anfang der 90er Jahre überarbeitet wurden. Aus wirtschaftlich-technischen Gründen (schlechter Wirkungsgrad, Überalterung der Anlagen, hohe Personalkosten) und auch aus Umweltschutzgründen war die Stilllegung des Werkes 1994 trotzdem unvermeidlich. Am 10. April 2011 wurden die drei imposanten Schornsteine des ehemaligen Reichsbahnkraftwerkes gesprengt.



← Klaus Hiltrop 1961 als junger Ingenieurschüler in Uniform der Uniformordnung ab November 1957. Er schloss sein kombiniertes (wechselnde Phasen zwischen Fern- und Direktstudium mit Praxisanteil) Eisenbahn-Maschinentechnik-Studium 1964 ab und vertiefte 1971 die Dieselfahrzeugtechnik in einem zweiten Ingenieurstudium mit Abschluss zum Ingenieur für Fahrzeugtechnik. Sein Studienabschluss wurde 1993 als Dipl.-Ing. (FH) anerkannt. 1965 erhielt er den Abschluss zum Schweißfachingenieur.

→ Klaus Hiltrop nutzte die Praxisphasen seines Studiums zum Einsatz als Heizer auf Dampflokomotiven und zur Lokführerausbildung, die er 1962 abschloss. Er ist Lokführer der Dampf-, V- und E-Traktion. Er übernahm viele Fahrdienste zusätzlich zu seinen Arbeitsaufgaben.

→ Kramer am 27. Juli 1955 im RKW Muldenstein.

Die Berufskleidungsordnung der Jahre 1951 bis 1957 ist ein Sonderfall der Uniformordnungen der Deutschen Reichsbahn von 1925 bis 1990. Sie hat militärischen Charakter und eine russische Anmutung. Auf den Schulterklappen werden keine Dienstgrade, sondern Berufsgrade dargestellt. Diese Ordnung ist höchst komplex und es lohnt sich, detaillierter einzusteigen.

Der Autor, Olaf Storeck, war von 1979 bis 2023 selbst Eisenbahner der Deutschen Reichsbahn und später der Deutschen Bahn. Er verfügt über eine hinreichend große Sammlung von Uniformeffekten der Jahre 1951 bis 1957 und versucht mit diesem Buch Licht in die Komplexität dieser Berufskleidungsordnung von 1951 zu bringen.



ISBN 978-3-9826451-0-0
€ 45,00 (D)

www.dr-db.de