



Olaf Storeck

Ehre, wem Ehre gebührt – Band II

**Die „Verdienten Eisenbahner der DDR“
von 1960-1969**

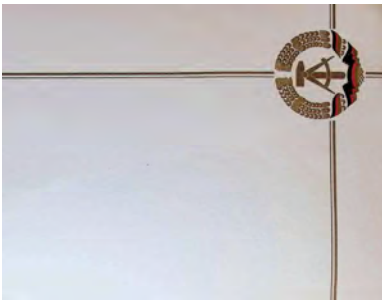
Ab 1961 wird auf dem Urkundendeckblatt das Wappen der DDR (Hammer und Zirkel im Ährenkranz), welches in der rechten unteren Ecke erhalten angebracht und in Gold mit farbigen Deutschlandbannern (Schwarz-Rot-Gold) gestaltet ist, verwendet. Es gibt zwei goldene Zierstreifen, die vertikal und horizontal aus dem Wappen „laufen“. Wie lange diese Form Verwendung findet, konnte ich nicht abschließend klären, da mir für die 70er Jahre kaum Urkunden vorlagen. Deshalb habe ich den Zeitraum von 1961 bis ca. 1979 angenommen.

Ähnlich sieht auch die Urkunde aus, die in den 80er Jahren für Verleihungen außerhalb des Tages des Eisenbahners für Jubiläen oder Geburtstage von Funktionären (z. B. Hoffmann, Mittelke) genutzt wurde. In dem Falle ist der Innenraum des Ährenkranzes rot ausgefüllt und das Wappen in seiner Gesamtheit etwas kleiner gestaltet.

In den 80er Jahren (vgl. ab 1980) wird das Deckblatt leer gelassen und auf der Seite 2, der linken Innenseite der Urkunde, befindet sich in der oberen Hälfte mittig die Vorderseite der Medaille der zweiten Form zum Ehrentitel in Golddruck. Ein goldener Kreis mit der zentralen Inschrift „VERDIENTER EISENBÄHNER“ die oben durch ein Flügelrad und unten durch einen Lorbeerkranz begrenzt wird.

Die jeweils rechte Innenseite enthält den Urkundentext, der im Laufe der Zeit variiert. Von 1951 bis 1954 mussten zwei Arten von Urkunden vorgehalten werden, um die geschlechtsspezifische Anrede sicherstellen zu können. Der Text lautete „Die Deutsche Demokratische Republik verleiht **Herrn/Frau** ... (mit Geburtsdatum) in Anerkennung **seiner/ihrer** hervorragenden Leistungen und erfolgreichen Arbeit für die Deutsche Reichsbahn den Ehrentitel Verdienter Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik.“ 1955 und 1956 wird schon geschlechtsneutraler formuliert: „In Anerkennung hervorragender Leistungen und erfolgreicher Arbeit für die Deutsche Reichsbahn wird **Herrn/Frau** ... (hier nun ohne Geburtsdatum) der Ehrentitel Verdienter Eisenbahner der DDR verliehen.“ Ab 1957 wird auf den Zusatz „... für die Deutsche Reichsbahn“ verzichtet. Ab 1961 wird der geschlechtsneutrale Dienststrang als Anrede eingeführt und weiterhin auf das Geburtsdatum verzichtet, so dass der Text von 1961 bis 1990 nun einheitlich für Eisenbahner und Eisenbahnerinnen lautet: „In Anerkennung hervorragender Leistungen und erfolgreicher Arbeit wird **Reichsbahn-Dienststrang**, (Titel), Name, der Ehrentitel Verdienter Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik verliehen.“ Auf der Urkunde sind in der Regel der Name, teilweise auch der dazugehörige Eisenbahn-Dienststrang, und die Bezeichnung des Ehrentitels in roter Schrift eingetragen. Das Schriftbild des Namens wechselt in den verschiedenen Zeiträumen mal in Druckschrift mit nur Großbuchstaben und auch der Kombination aus Groß- und Kleinbuchstaben. Ab 1976 erfolgt die Namensschreibung (und auch der Dienststrang) in einer „geschwungenen“ Schreibschrift.

← Urkundendeckblatt der 60er und 70er Jahre.



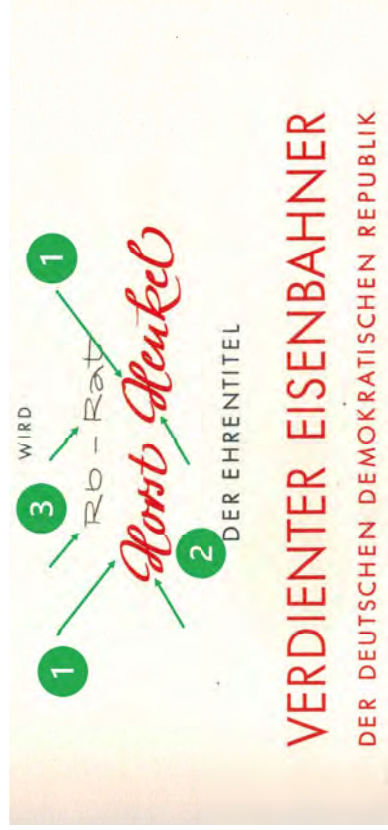
← Urkundendeckblatt für Sonderverleihungen, wie hier für Armee-general Heinz Hoffmann, Verdienter Eisenbahner“ ausgezeichnet wurde (siehe Band IV).



← Die linke Innenseite der Urkunde in den 80er Jahren.



Mit den heutigen Kenntnissen der IT kann man davon ausgehen, dass die verschiedenen Schriftbilder mit Hilfe eines Druckers in die Urkundenvordrucke eingefügt wurden. Dem ist hier aber nicht so. Die Namen und auch Dienststränge wurden bis 1990 handschriftlich eingetragen. Die „Schriftmaler“ haben sich große Mühe gegeben, aber am Beispiel der Urkunde von Horst Henkel erkennt man den handschriftlichen Ursprung. Im entsprechenden Bild sind die Abstände im ersten Bogen des „H“ unterschiedlich weit geöffnet (Punkt 2). Beim zweiten „H“ im oberen Bogen erkennt man, dass die Schreibfeder kurz abgesetzt wurde (Punkt 1). Die oberen Anstriche der zwei „R“ des Dienststranges „Reichsbahn-Rat“ sind unterschiedlich lang ausgeführt (Punkt 3).



diesen drei Jahren wurden 95 Eisenbahner ausgezeichnet. Nach dem Verbrauch dieser ersten Mappen-Variante wurden neue Mappen bestellt, die dann ebenfalls ein Flügelrad, analog dem Design der Trägerausweise, enthielten.

Ab 1954 gab es diese neue zweite Mappen-Variante. Diese enthielt, wie erwähnt, zusätzlich zum goldenen Rahmen und der Aufschrift „Verdienter Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik“ ein goldfarbenes, geprägtes Flügelrad im oberen Drittel der Mappe. Die Schwingen des Flügelrades sind „geschwungen“ dargestellt und ähneln dem Flügelrad der Trägerausweise.

Mir sind vier Arten von Urkundenmappen bekannt. Die erste Art wurde von 1951 bis 1953 verwendet und ist in roter Farbe mit einem goldenen Rahmen, keinem Emblem, aber der goldenen Aufschrift „Verdienter Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik“ gestaltet. Die Ausführung erfolgte in zwei Rottönen. Anscheinend wurden damals zwei Chargen von je 50 Stück bestellt. In

Die Urkunden wurden in spezielle rote Urkundenmappen eingelegt, die mindestens die in Gold geprägte Aufschrift „Verdienter Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik“ mit einem goldenen Rahmen enthielten. In den verschiedenen Epochen wurde diese Aufschrift entweder allein stehend oder in Ergänzung durch das Flügelrad in zwei verschiedenen Layouts bzw. durch das DDR-Wappen ergänzt. Die Urkunde wurde gegen Herausrutschen aus der Mappe mit einer schwarz-rot-goldenen Kordel, die im Knick sowohl Mappe als auch Urkunde zusammenhält, gesichert.

Trägerkarten und Trägerausweise

Für die Auszeichnung „Verdienter Eisenbahner“ existieren als Vorgängervariante eines Trägerausweises eine Trägerkarte (1951 und 1952) und ab 1953 direkte Trägerausweise. In Sammlerkreisen existieren verschiedene Sichtweisen zum Sinn von Trägerausweisen, denn eigentlich sollte die Ehrenurkunde reichen. Einige favorisieren die Sicht, dass dies eben vom „großen Bruder“ abgeschaut und das Auszeichnungswesen eher von der Sowjetunion kopiert würde, wie auch die in völliger Abkehr von deutschen Traditionen eingeführten Bezeichnungen, wie „Held der Arbeit“ usw.

Das erinnerte mich an die Biografie von Siegmund Jähn, dem ersten Deutschen im All und Helden der Sowjetunion, die ich vor langer Zeit gelesen hatte. Im Buch wurde beschrieben, dass man mit dem Winken dieses Trägerausweises Einiges bewirken kann, wobei er dies wohl sehr sparsam und meist zum Wohle Anderer eingesetzt hat. Nur ging es bei Jähn um den „Helden der Sowjetunion“, was wohl anders einzuschätzen wäre als der „Verdiente Eisenbahner“.

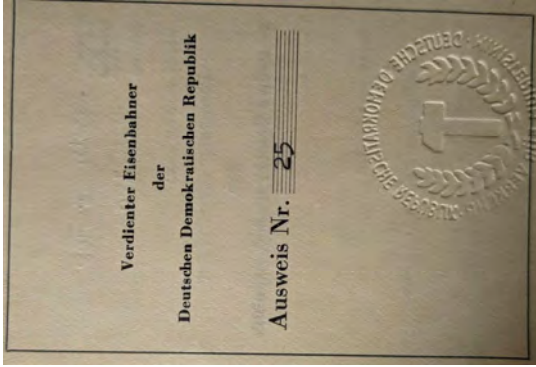
Vielleicht konnte der „Verdiente Eisenbahner“ damit im Zug „frei“ fahren. Geht aber auch nicht, weil die zusätzlichen Freifahrten aufgrund der Verleihung des Ehrentitels kontingentiert sind, und damit garantiert eines Vordruckes bedürfen. Oder geht es nur um die „Berechtigung zum Tragen“? Sollte wirklich der Grund die Verhinderung missbräuchlichen Tragens solcher Auszeichnungen gewesen sein? Es sind keine schriftlichen oder mündlichen Überlieferungen bekannt, dass es jemals Kontrollen zur Rechtmäßigkeit des Tragens von Auszeichnungen gegeben hat. Ich kann mir auch nicht vorstellen, dass ein Versammlungsleiter das berechnete Tragen des Ehrentitels eines Teilnehmers eben dieser Versammlung prüft.

Im schon erwähnten § 4 Absatz 2 der zweiten Durchführungsbestimmung (siehe gleiches Kapitel oben) wird der Erhalt der „Ehrenurkunde“ erwähnt und nochmals steht im Absatz 3 unter Buchstaben a. mit der Verleihung sind verbunden: ein Ehrenzeichen und eine Urkunde Sind Ehrenurkunde und Urkunde zwei

↗ Aus dem Protokoll vom Oktober 1950 ableitend, wurden zur erstmaligen Verleihung des Ehrentitels „Verdienter Eisenbahner“ im Jahr 1951 auch Trägerkarten als Vorgängervariante der Trägerausweise ausgestellt. Ein Beispiel einer solchen Variante ist bereits im ersten Band der Buchreihe bei der Vorstellung des Verdienten Eisenbahners von 1951, Helmut Kühn, mit der Nr. 13 zu sehen. Hier im Bild die Trägerkarte von Erwin Kramer, dem damaligen Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, der ebenfalls 1951 als einer der ersten Eisenbahner mit dem Ehrentitel ausgezeichnet wurde. Die Trägerkarte (auch schon als „Ausweis“ bezeichnet) trägt die Nummer 25 und ist vom Minister für Verkehr, Reingrubner, unterschrieben. Das damalige Emblem (noch kein Wappen) der jungen DDR (Hammer im Ahrenkranz) ist in die Trägerkarte eingeprägt.

verschieden Dinge? Ist mit Urkunde Trägerausweis gemeint? So wie ich die Bürokratie kenne, hätte man dann auch „Trägerausweis“ geschrieben. Also ist dies auch nicht der Grund zur Einführung von Trägerausweisen und als Urkunde ist gleichlautend auch die Ehrenurkunde zum Ehrentitel gemeint. Dies bestätigt mir Dirk Hübrich: „Die Urkunde“ und die „Ehrenurkunde“ sind das gleiche. Bei vielen Urkunden fehlt der Begriff „Urkunde“, so auch beim „Verdienten Eisenbahner“. Dagegen steht „Urkunde“ der Deutschen Reichsbahn“ dagegen steht „Urkunde“. Bis in die 60er Jahre findet man noch die Begriffe „Urkunde“ und „Ehrenurkunde“, danach dann eigentlich nur noch „Urkunde“. Er ergänzt: „Und ein Grund ist die Inanspruchnahme von Privilegien, die mit der Verleihung verbunden waren. Da jedes Mal die Urkunde vorzuweisen war doch sehr unpraktisch. Gerade die frühen Urkunden bei einigen Auszeichnungen waren doch recht groß und sehr unhandlich.“

Peter Weigelt, ein Sammler, wies mich auf ein Protokoll hin, welches die Einführung der Trägerkarten für staatliche Auszeichnungen im Jahr 1950 bestätigt. Im Protokoll Nr. 12 der Sitzung des Politbüros des Zentralkomitees der SED kann nachgelesen werden, dass am 10. Oktober 1950 durch die Genossen Pleck, Grote, wohl, Ulbricht, Dabheim, Rau, Ebert, Zeisser, Oelfsner und Matern Folgendes unter dem Punkt „4. Nachtrag zur Verleihung der Nationalpreise“ festgelegt wurde: „... Sämtliche Nationalpreisträger, Helden der Arbeit usw. sollen eine Ausweisurkunde ausgehändigt bekommen. Beim Ministerium des Inneren soll eine Stammliste der Auszeichnungen angelegt werden.“ Welchen Grund diese Festsatzung hatte, war für Weigelt nicht erkennbar. Anscheinend ging es aber um den „Nachweis für die ihnen aus der Kulturverordnung zustehenden Rechte und Ansprüche“. Dies wird in einem weiteren Beschluss der Regierung vom 11. Dezember 1952 für die Ausstellung von Trägerausweisen deutlich. Dort steht der Grund für die Einführung: Hauptgrund ist der Nachweis für die Berechtigung zum Tragen der Auszeichnung. Und ein zweiter Grund ist, wie schon erwähnt, die Inanspruchnahme von Privilegien, die mit der Verleihung verbunden waren (siehe weiter unten im Text).



→ Der neue Trägerausweis im aufgeklappten Zustand mit Vorder- und Rückseite für Erwin Kramer, rückdatiert auf den 8. Juni 1951 und unter der Firmierung des Ministeriums für Eisenbahnwesen, welches erst ab 1953 existierte. Die neuen und rückdatierten Ausweise für die Jahre 1951 und 1952 wurden vom nunmehr stellvertretenden Minister für Eisenbahnwesen, Erwin Kramer unterschrieben, während Chwalek sich persönlich um die Ausweise 1953 und 1954 kümmerte. Da Kramer seinen eigenen Ausweis nicht unterschreiben wollte oder konnte, unterschrieb Robert Menzel, ebenfalls stellvertretender Minister für Eisenbahnwesen in Vertretung. Jetzt gab es auch die Nr. 1 im Trägerausweis für den verdienten Eisenbahner Kramer und nicht mehr die Nummer 25 der alten Trägerkarte (siehe oben).



1961

2.2. Das Jahr 1961

Am Freitag, dem 9. Juni 1961, zeichnete der Minister für Verkehrswesen, Erwin Kramer, auf einer Festveranstaltung im Berliner Zentralen Klub der Jugend und der Sportler 32 Eisenbahner für hervorragende Leistungen beim Aufbau des sozialistischen Verkehrswesens mit dem staatlichen Ehrentitel „Verdienter Eisenbahner der DDR“ aus. Günther Mittag überbrachte den Eisenbahnern zu ihrem Ehrentag die herzlichsten Grüße des Zentralkomitees der SED. In seiner Festansprache dankte Minister Kramer im Namen der Regierung den 300.000 Eisenbahnern dafür, dass sie gegenwärtig die bisher höchsten Transportleistungen vollbracht haben. Allein im März 1961 wurden 19 Millionen Tonnen Güter auf der Bahn transportiert. Das ist bisher noch nicht einmal in den Spitzenmonaten des Herbstverkehrs erreicht worden, so Kramer. Er stellte den Eisenbahnern die „Kampfaufgabe“, diese Leistungen jetzt das ganze Jahr hindurch beizubehalten.

Auch in diesem Jahr feierten im Berliner Pionierpark „Ernst Thälmann“ am Sonntag, den 11. Juni 1961, Zehntausende Besucher zum 11. Male gemeinsam mit den

Männern und Frauen vom goldenen Flügelrad den „Tag des Eisenbahners“. Das „ND“ vom 12. Juni 1961 ergänzt: „Höhepunkt der Veranstaltungen war am Abend das für diesen Tag schon traditionelle Gastspiel des Ensembles der zeitweilig in der DDR stationierten sowjetischen Streitkräfte, das für seine Darbietungen reich mit Beifall bedacht wurde. Auf der Bühne am Badesee zeigten die Laienkünstler aus den Reihen der Eisenbahner ihr Können.“

1961 ist das erste Jahr, in dem die „Verdienten Eisenbahner der DDR“ mit ihren neuen Dienststrängen in den jeweiligen Presseerzeugnissen („Neues Deutschland“, „Fahrt Frei“) vorgestellt werden. Die Abkürzungen der Ränge werden den Namen vorangestellt (siehe auch Kapitel 2).

Unter den 32 Ausgezeichneten befinden sich 5 Eisenbahnerinnen und je ein Mitarbeiter der HFV, des Medizinischen Dienstes und der Politabteilung.



← Eisenbahner zum Tag der Festveranstaltung am 9. Juni 1961 vor dem Festgebäude.

↑ Einladung zur zentralen Festveranstaltung mit Verleihung der Ehrentitel.

→ Demonstration der Eisenbahner auf der Karl-Marx-Allee in Berlin am Tag des deutschen Eisenbahners am 9. Juni 1961.



Ehrentafel 1961

RUS Hildegard Bartsch
Stellwerksmeister, Bf Berlin-Rummelsburg

Olf Rudolf Burkhardt
Brigadeführer, Bw Dresden-Altstadt

Eb Martha Grill
Hilfsreiter, RAW Magdeburg-Salzte

RA Otto Hänsel
Vorsteher, Bw Görlitz

RHS Kurt Heidrich
Werkstattleiter, Bww Dresden

ROD Karl Hetz
Präsident, Rbd Halle

Eb Ruth Hoffmann
Brigadier Wagenreinigung, Bww Erfurt, Ast. Weimar

RD Martin Hummel
Leiter Poltabteilung, Rbd Schwerin

Dr. med. Werner John
Direktionsarzt, MDV Erfurt

Olf August Berndt
Brigadeführer, Bw Restock

RUS Richard Fritzsche
Stellwerksmeister, Bf Leipzig-Wahren Vbf

RI Fritz Handke
Bereichsleiter, RAW Karl-Marx-Stadt

Prof. Dr.-Ing. Gerhard Haupt
Professor mit Lehrauftrag, HTW Dresden

ROA Otto Hennicke
Komplexbauleiter, Komplexbaustelle Neustrelitz

RUS Friedrich Hobeck
Rangieraufsicht, Bf Karl-Marx-Stadt-Hillbersdorf

RR Gisela Hollatz
Abteilungsleiter, Rbd Greifswald

RUS Theodor Jende
Rangiermeister, Bf Frankfurt/Oder Vbf

RI Albert Kratzsch
Kabelmesstechniker, Fw Dresden

RI Horst Krupik
Produktionsbereichsleiter, RAW Halle

RA Robert Mieth
Vorsteher, Bw Nordhausen

RS Fritz Perkampus
Schlosserbrigadier, Bw Oebisfelde

RS Anne-Marie Radtke
Aufsicht, Bf Lübben Hbf

ROS Karl Rückmann
Werkmeister, Obw Eberswalde

RS Werner Schirrmeister
Rangiermeister, Bf Güsten

RASS Gustav Wanke
Brigadier, Bw Elsterwerda

RHR Manfred Mäder
Abteilungsleiter, MV Berlin

Olf Ernst Mildner
Brigadeführer, Bw Jüterbog

Olf Gerhard Rabe
Brigadeführer, Bw Halle G

RUASS Gerhard Riedl
Brigadier, Bww Zwickau

Olf Erhard Rühle
Brigadeführer, Bw Rößlingen am See

RS Gerhard Steglich
Rangiermeister, Bf Riesa-Hafen

RS Heinz Wiechert
Rangiermeister, Bf Elsterwerda

Professor mit Lehrauftrag für Statik der Baukonstruktion erfolgte erst zum 1. Januar 1956. Was war passiert?

Laut Unterlagen des Universitätsarchives der TU Dresden gab es mit der Berufung Prof. Bienerts einige Schwierigkeiten, die politisch determiniert waren. Im Zusammenhang mit den Ereignissen am 17. Juni 1953 hatte sich Prof. Bienert mit seinen Kollegen im Entwicklungsbüro Industriebau Dresden in einem kritischen Brief an Otto Grotewohl gewandt, was zu sehr negativer Beurteilung seiner Person führte, in der Bienerts Verbundenheit mit der katholischen Kirche kritisiert wurde. Die HFV sah sich deshalb gezwungen, den Berufungsantrag zurückzuziehen und bis auf weiteres ruhen zu lassen. Immerhin wurde er noch nicht aus der SED ausgeschlossen, wie es angestrebt war, sondern schließlich Anfang 1954 als Parteimitglied aufgenommen. Mindestens das dürfte eine wichtige Voraussetzung gewesen sein, um die für die HFV dringend notwendige Berufung realisieren zu können. Das „renkte“ sich später wieder ein, er war Prodekan und später Dekan der Fakultät für Verkehrsbauwesen und Professor mit vollem Lehrauftrag für Statik und Festigkeitslehre der Verkehrsbauwerke (1958-1963) und Direktor des Instituts für Ingenieurbau (1962-1968). Er wurde „Verdienter Eisenbahner“ (1965) und erhielt die Pestalozzi-Medaille in Bronze (1969). Zuletzt war er ordentlicher Professor für Stahlbeton- und Spannbetonbau (1969-1974). Die Emeritierung wegen Invalidisierung erfolgte am 1. Juli 1974. Er starb am 28. Mai 1982 im Alter von 88 Jahren an den Folgen eines Herzversagens in Dresden. Sein Grab befindet sich auf dem Waldfriedhof Dresden-Weißer Hirsich.

Ilse Breitgam

← Reichsbahn-Oberinspektor Ilse Breitgam ist Direktor der Betriebskademie Wittenberge.



Fritz Budick



← Reichsbahn-Sekretär Fritz Budick (Jahrgang 1908) ist Rangiermeister im Rangierbahnhof Seddin.

Zu den Menschen, die hervorragenden Anteil an der stolzen Entwicklung des Eisenbahnwesens in der DDR haben und die die zwanzigjährige Aufbauarbeit der Eisenbahner mitgestaltet, gehört der Rangiermeister Reichsbahnsekretär Fritz Budick, vom Rangierbahnhof Seddin. Seit vielen Jahren im Reichsbahndienst stehend, hat er sich zum besten Rangierleiter dieses Bahnhofs entwickelt. Er versteht es auf Grund seiner fachlichen Erfahrungen und seiner Fähigkeiten, seine Rangierbrigade zu einem festen Kollektiv zusammenzufügen. Seine unfallfreie Arbeit hat einen entscheidenden Anteil daran, dass der Rangierbahnhof Seddin mehrfach als Steger im Wettbewerb „Beste Dienststelle“ hervorging.

Das „ND“ interviewt Fritz Budick 1972 und veröffentlicht einen Artikel in der Ausgabe vom 18. Juni 1972. „Es ist Reichsbahngelände, das die Eisenbahner „Drehscheibe Europas“ nennen: der Rangierbahnhof Seddin. „Wir sind der für den Transitverkehr wichtigste Rangierbahnhof der DDR“, bemerkt Rangiermeister Budick, im Mund die unvermeidliche Zigarre. Er ist 64, fünfmal Aktivist, dazu „Verdienter Aktivist“ und „Verdienter Eisenbahner“. Wie viele Güterzüge mag er in seinem Leben schon aufgelöst und zusammengestellt haben? Und noch nie hat er einen Unfall verursacht. Reichte man alle Wagen aneinander, die in einem Monat über Seddiner Weichen gelenkt werden, so reichte die Wagenreihe etwa bis nach Minsk oder Belgrad oder Florenz. ... Als Budick in Gefangenschaft war, die Nazis hatten ihn mit dem „letzten Aufgebot“ in den Krieg gezwungen, zerstörten Bomben alles, was damals schon Rangierbahnhof Seddin war. Fritz Budick bewältigte mit seinen Kollegen den schweren Anfang. Sein Fleiß und sein Einsatz waren Beispiel für andere. Die Güter, die über Seddin auf die Strecke gehen, sollen pünktlich bei ihren Empfängern sein, in Halle oder Frankfurt, in Minsk, Belgrad oder Florenz. ... Rangiermeister Budick geht im nächsten Jahr in Rente. Doch der Bahnhof wird ihm nicht verfallen und er nicht den Bahnhof. „Jeder kennt mich hier und wird sich freuen, wenn ich mich sehen lasse. Auch zur Vertretung, wenn ein Kollege in Urlaub oder krank ist.“

Hermann Genschow



← Reichsbahn-Obersektär Hermann Genschow ist Fahrmeister im Bahnhof Neustrelitz.

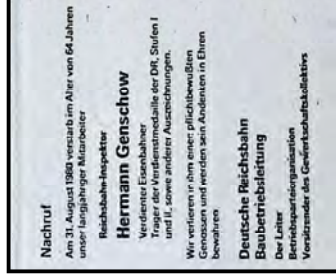
1965 wurde Genschow als „Verdienter Eisenbahner“ ausgezeichnet. Er war auch Träger der Verdienstmedaille der Deutschen Reichsbahn in den Stufen I und II sowie anderer Auszeichnungen. Zuletzt war er als Reichsbahn-Oberinspektor für die Baubetriebsleitung der Deutschen Reichsbahn tätig. Er verstarb am 31. August 1980 im Alter von 64 Jahren.

Richard Gerlich



← Reichsbahn-Inspektor Richard Gerlich ist Abnahmeleiter in der Bahnmeisterei Bautzen.

Richard Gerlich, geboren 1904, erhielt 1922 seinen Gesellenbrief als Bäcker und ging in die Arbeitslosigkeit. Die „FF“ vom 8. Februar 1966 informiert zum Grund dieser Entlassung: „Ja, so war das damals, da hatte ein junger Mensch einen Beruf erlernt und konnte ihn doch nicht ausüben. Lehrlingsarbeit war billiger, Richard wusste das aus eigener Erfahrung. Aber noch etwas anderes war der Grund. Richard war ein „Roter“, sein Name stand von nun an auf der schwarzen Liste der Handwerker-Innung. Vor ein Jahr später brachten ihn Freunde in einer mechanischen Weberei und Spinnerei unter. Es



↑ Nachruf für Hermann Genschow aus der „FF“ Nr. 2/1980.

war die Zeit, da in Deutschland die Preise wie die Fließerkerve eines Schweikranken in die Höhe stiegen. Die Streikbewegung erfasste auch seinen Betrieb. Die „FF“ weiter: „Du, Richard“, so sagten damals die Genossen zu ihm, „wirst den Beschäftigten unseren Standpunkt erläutern helfen.“ Er nahm diesen Auftrag sehr ernst, was für den Herrn Direktor Anlass war, ihn nach dem Ende des Streiks „wegen Arbeitsmangel“ fristlos zu entlassen.“ Wie Hunderttausende andere gehörte er wieder zum großen Heer der Arbeitslosen. Richard Gerlich, der inzwischen Eisenbahner geworden war, wenn auch vorerst auf der Grundlage einer Arbeitszuweisung, einer Kennzeichnung für sogenannte Zeitarbeiter, wurde 1928 Mitglied der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands. Es kam der 30. Januar 1933, dem nur Wochen später das Verbot der Kommunistischen Partei Deutschlands, das Verbot der SPD und schließlich auch der Gewerkschaften folgte. Im Artikel wird der weitere Weg von Gerlich beschrieben: „Eines Tages wurde im Betrieb ein Schreiben veröffentlicht, Richard erhielt eine Abschrift, ... und geben wir hiermit bekannt, dass die unverbesserlichen roten Betriebsräte der Bahnmeisterei Bautzen, die Bahnhüterhaltungsbetriebe Gerlich, Laser und Hofmann, ihrer Ämter entthoben und ihrer Eigenschaft als Stammarbeiter entkleidet werden. Die drei freiwertenden Stammarbeiterstellen

Werner Rahmfeld



→ Reichsbahn-Oberinspektor Werner Rahmfeld ist Gruppenleiter technische Anlagen (TA) im Bahnbetriebswerk Falkenberg.

Werner Rahmfeld wurde am 20. Juni 1925 in Falkenberg/Elster geboren, ging dort zur Grundschule und später auf das Elsterschlossgymnasium in Elsterwerda. Er hatte den Wunsch, zu studieren und begann am 1. April 1942 als Fachschulpraktikant im RAW Cortbus. Am 23. August 1943 erfolgte die Einberufung zur Wehrmacht und die Teilnahme am Zweiten Weltkrieg, in dessen Folge er in Kriegsgefangenschaft geriet und erst am 15. April 1947 zurückkehrte. Nach verlorenen vier Jahren setzte er sein Praktikum im RAW Halle fort und absolvierte in diesem Rahmen eine Maschinenschlosserausbildung. Sein Lehr- und Gesellenprüfungszeugnis zum Schlosser hat der ehemalige Werkdirektor des RAW Halle, Karl Hetz (VE* 1961, siehe auch Kapitel Hetz), am 8. Januar 1949 unterschrieben. Hetz fungierte auch als Prüfungs-kommissionsvorsitzender. Rahmfeld, der weiter vorhatte, zu studieren, bewarb sich an der Ingenieurschule in Mittweida, bestand die Aufnahmeprüfung und begann dort am 15. September 1949 sein dreijähriges Ingenieurstudium. Dies schloss er am 5. Juli 1952 als Ingenieur für Maschinenbau erfolgreich ab.

Nach dem Studium absolviert er den umfangreichen technischen A-Dienst, der ihn in die technischen und betrieblichen Dienststellen des Dienstortes Falkenberg, Bw und Bww Falkenberg, sowie Bf Falkenberg, das ehemalige Rba Torgau und in die Rbd Halle führte. Inbe-griffen war auch die Lokführerausbildung im Bw Falkenberg, die er am 12. Januar 1953 abschloss. Die Abschlussprüfung zum technischen A-Dienst bestand er am 30. April 1954. Er bildete sich weiter und wurde Kesselprüfer (1955), Schweißfachingenieur (1956) und Hebezeugsach-verständiger (1965). Am 1. Oktober 1956 erfolgte die Be-rufung zum Abteilungsleiter TA des Bw Falkenberg. An-fang der 60er Jahre war für die Deutsche Reichsbahn die Traktionsumstellung ein großer Schwerpunkt. Im Jahr 1966 begann auch im Bw Falkenberg der Wechsel von der

Dampftraktion zur Dieseltraktion. Am 31. Januar 1966 war Falkenberg noch ein reines Dampflok-Bw mit ca. 80 Maschinen in sechs verschiedenen Baureihen. Im Okto-ber trafen die ersten Dieselloks der BR V 75 ein, die im Rangierdienst eingesetzt wurden. Die ersten Strecken-dieselloks in Form der V 200 aus sowjetischer Produktion trafen 1967 fabrikneu im Dienstort ein. Im gleichen Jahr kamen auch die ersten Lokomotiven der BR V 60, Ran-gierlokomotiven, die die Dampflokbaureihen 55 und 94 ablösten. Werner Rahmfeld, der über profunde Kenntnis-se der internen Abläufe eines Bahnbetriebswerkes ver-fügte, beschäftigte sich mit der Umstellung der Dampftraktion auf die Dieseltraktion im Bw Falkenberg. Es entstand ein recht dicker A4-Ordner mit dem Titel „Die Technisch-ökonomische Zielstellung – Umstellung auf V-Betrieb Bw Falkenberg“, welche seit Mitte 1966 auch als Vorbild für andere Bahnbetriebswerke mit Begleit-schreiben der Verwaltung Maschinenwirtschaft für gül-tig erklärt und eingeführt wurde. Hier vermutete ich auch den Zusammenhang zur Ehrung mit dem Ehrenmittel „Ver-dienter Eisenbahner“, den Rahmfeld 1966 erhielt.

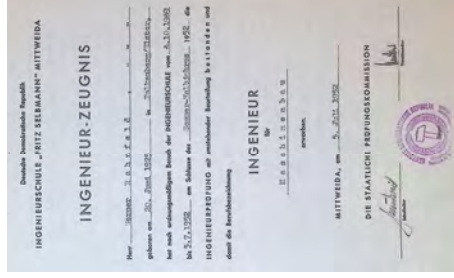
1970 bestand Rahmfeld die Prüfung zum Triebfahr-zeughführer der Dieselbaureihe V 200 und wurde am 15. Dezember 1970 Hauptingenieur des Bw. Bereits 1964 wur-de er für ein halbes Jahr als kommissarischer Leiter des Bw Falkenberg berufen, da der aktuelle Vorsteher Han-ke überraschend zum Ministerium für Verkehrswesen wechselte. So konnte Rahmfeld schonmal „üben“, bevor er 1975 offiziell Leiter des Bw Falkenberg wurde. Dies blieb er bis zu seinem Ausscheiden 1990 immerhin 15 Jahre lang.

Am 1. März 1982 wurde Werner Rahmfeld zum Reichsbahn-Haupttrat befördert. Er erhielt viele Aus-zeichnungen, u. a. die Verdienstmedaille der Deutschen Reichsbahn in allen Stufen (Stufe I 1977, Stufe II 1979 und

Stufe III 1982). Am 31. März 1990 stellte er den Antrag, mit 65 Jahren in den Ruhestand zu wechseln. Dr. Mecke, Prä-sident der Rbd Halle, dankt in einem Schreiben an Rahm-feld vom 22. Mai 1990: „Seit Ihrem Einsatz als Leiter des Bahnbetriebswerkes Falkenberg im Jahre 1975 haben Sie durch gute Arbeitsleistungen mit dazu beigetragen, dass das Bw Falkenberg die gestellten Aufgaben erfüllen konnte. ... Nach Erreichen des Rentenalters scheiden Sie auf eigenem Wunsch am 30. Juni 1990 aus dem aktiven Dienst der Deutschen Reichsbahn aus.“ Seine Kollegen reimten noch ein liebevolles Abschiedsgedicht.

Werner Rahmfeld starb hochbetagt mit 98 Jahren am 31. Januar 2024 in Falkenberg. Sein Sohn Rainer, eben-falls ehemaliger Eisenbahner und derzeit ehrenamtlich im Eisenbahnmuseum Falkenberg als Vorsitzender aktiv,

resümiert rückblickend über seinen Vater: „Seine Arbeit im Bw Falkenberg war Inhalt und sein Lebensmittelpunkt. Es war für ihn, und sicher auch viele andere Kollegen als Eisenbahner eine gelebte Selbstverständlichkeit für seinen Betrieb zu allen Zeiten erreichbar und verfügbar zu sein. Hierzu gehören sowohl die Abrufe und Alarmlösungen zu erforderlichen Hilfszeugsätzen als auch Arbeiten an un-gezählten Wochenenden im Bw. ... In seinem letzten Le-bensabschnitt war das Eisenbahnmuseum in Falkenberg der zentrale Anlaufpunkt. Hier wurde ihm die Möglichkeit gegeben mit ehemaligen Kollegen aus seinem vormaligen Arbeitsleben des Dienstortes Falkenberg aktiv im Museum mitzuarbeiten und mit ihnen im Kontakt zu bleiben.“ Rai-ner Rahmfeld stellte mir dankenswerterweise auch das Material über seinen Vater zur Verfügung.



- ← Abschlusszeugnis als Maschinenschlosser, unterschrieben vom Werkleiter Karl Hetz.
- ← Ingenieurzeugnis von Werner Rahmfeld.
- ✓ Urkunde zur Ver-leihung des Ehren-titels „Verdienter Eisenbahner“ 1966 an Werner Rahmfeld, unterschrieben von Erwin Kramer.
- ↓ Studentenausweis von Werner Rahmfeld.



Der Ehrentitel „Verdienter Eisenbahner der DDR“ ist ein Ehrentitel und eine staatliche Auszeichnung der DDR, verbunden mit Urkunde, Ehrenzeichen und Prämie, der von 1951 bis 1990 ca. 30-mal pro Jahr vom Minister für Verkehrswesen der DDR jeweils zum Tag des deutschen Eisenbahners verliehen wurde. Wer sind diese Eisenbahner, die diese Auszeichnung erhielten? Die Buchreihe „Ehre, wem Ehre gebührt ...“ versucht in vier Bänden Spuren zu finden und die Geehrten sowie die gesetzlichen Grundlagen und Begleitumstände dieses Ehrentitels vorzustellen, der bei den Eisenbahnern anerkannt und beliebt war. Der hier vorliegende zweite Band beschäftigt sich mit den „Verdienten Eisenbahnern“ der 60er Jahre und der Gestaltung der Urkunden, Urkundenmappen und Trägerscheine für den Ehrentitel.

Der Autor, Olaf Storeck, war von 1979 bis 2025 selbst Eisenbahner der Deutschen Reichsbahn und später der Deutschen Bahn. Er verfügt über eine hinreichend große Sammlung zum Thema des „Verdienten Eisenbahners“ und versucht die Geschichte des Ehrentitels und seine Träger im Kontext mit den damaligen Zielen und Rahmenbedingungen der Deutschen Reichsbahn zu beleuchten.



www.dr-db.media



ISBN 978-3-9826451-2-4
€ 45,00 (D)