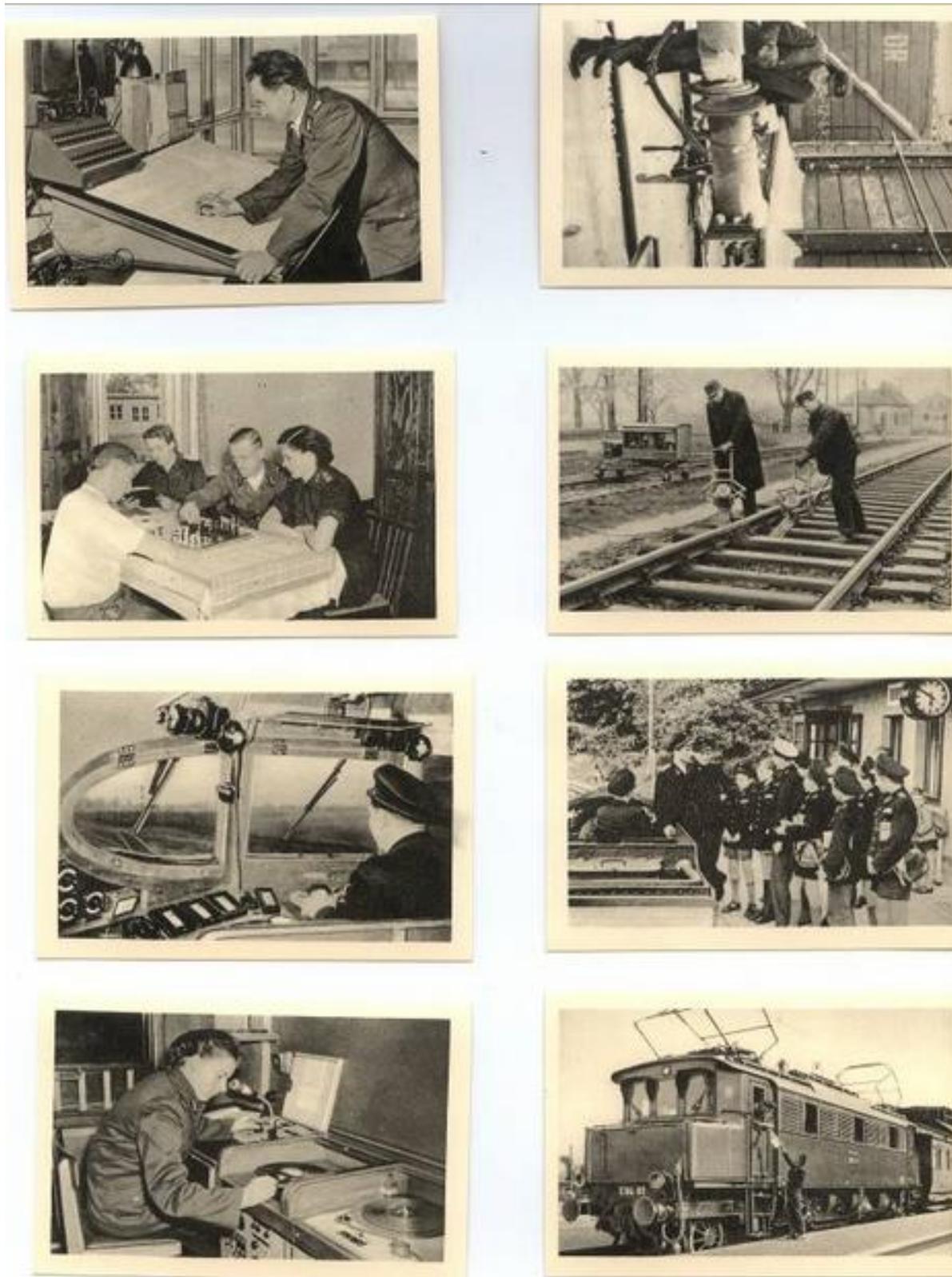


Es war einmal in der DDR

Zwei Mäppchen mit Bildern im Format 6x9 cm zeigen Szenen aus dem Betrieb bei der Deutschen Reichsbahn. Hier eine Übersicht:

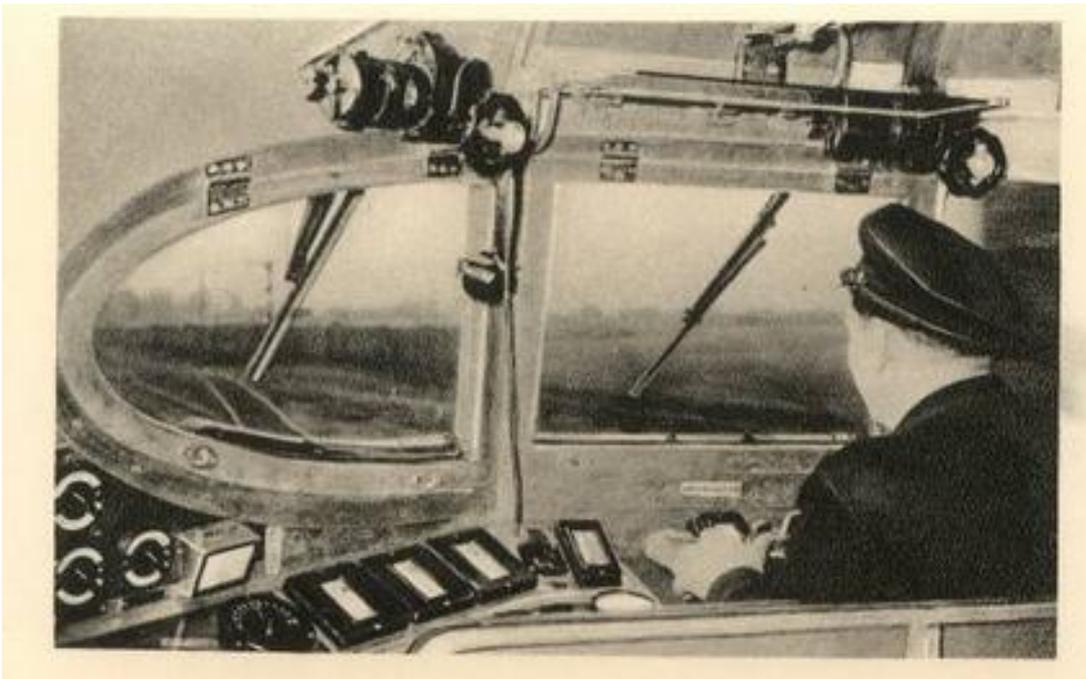


„Aus der verantwortungsvollen interessanten Arbeit der Eisenbahner“ lautet der Titel dieses Kartenmappchens. Gedruckt wurde es 1959 bei Gebr. Garloff in Magdeburg. Herausgeber war die Politische Verwaltung der Deutschen Reichsbahn. Die Bildchen geben Einblicke in das Leben und Arbeiten bei der Bahn im Osten Deutschlands, auch wenn sie gestellt sein mögen. Alles erscheint adrett, ordentlich und aufgehübscht. Die spießig-idyllischen Bahnhöfen fungierten als Visitenkarten der DDR.



Den Eisenbahnern, die ständig „auf Achse“ sind, stehen gut-eingerichtete Übernachtungsstätten zur Verfügung.

Im Freizeitraum wurden Schach- oder andere Brettspiele bzw. Unterhaltungslektüre zur Hand genommen.

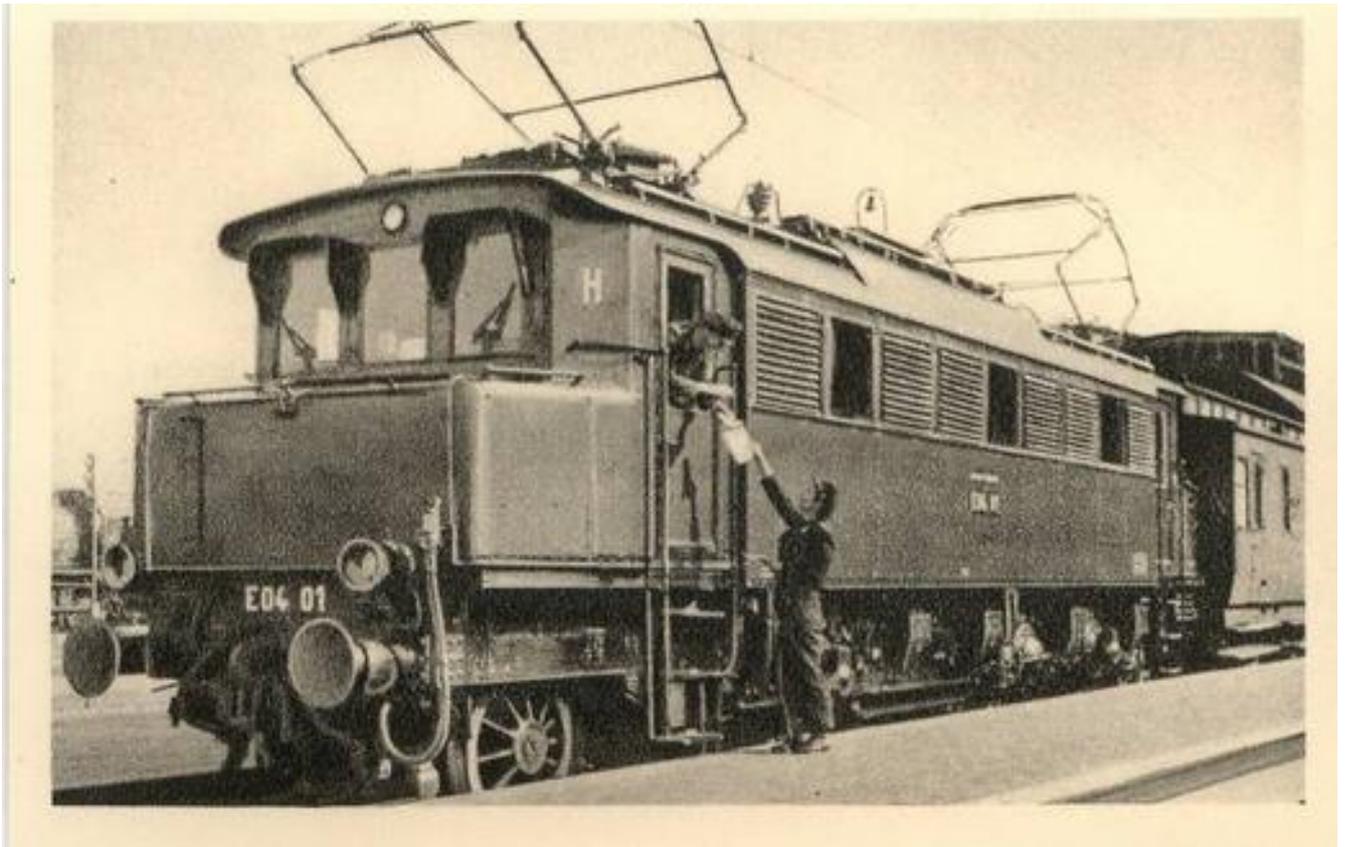


Äußerste Konzentration ist notwendig, um den Schnelltriebwagen mit einer Geschwindigkeit von 120 km/h sicher über die Gleise dem Ziel entgegenzuführen. Aufmerksam achtet der Triebwagenführer auf jedes Signal, auf Weichen und Kreuzungen.



D-Zug mit Musik! Ja, da wird das Reisen zu einer besonderen Freude. Mit viel Liebe ist die Zugfunksprecherin in ihrer Kabine bemüht, den Fahrgästen ein abwechslungsreiches Programm zu gestalten.

Bis in die sechziger Jahre leistete sich die DR in Schnellzügen eigene DJs und Touristenführer. Die sogenannten Zugfunksprecher sagten nicht nur Bahnhöfe an, sondern moderierten die Fahrt. Der Job forderte Kreativität und Einfühlungsvermögen - und ebnete vielen den Weg in den staatlichen Rundfunk. Auf welchen Strecken sie das "Radio"-Programm der Bahn erwartete, konnten die Reisenden dem Kursbuch entnehmen: Die Verbindungen waren mit einem Blitz gekennzeichnet, der besagte, daß ihre Reise mit großer Wahrscheinlichkeit vom Zugfunk begleitet wurde. Voraussetzung dafür war, daß einer der Erste-Klasse-Wagen eine eigens dafür entwickelte Zugfunkkabine besaß. 1950 war der Zugfunk erstmals unterwegs auf den Strecken Berlin-Dresden und Berlin-Halberstadt; von Jahr zu Jahr wurde das Netz erweitert. (Vgl. Spiegel-Online. Klaus Taubert: „Deutsche Reichsbahn. Nächster Halt: Rundfunkstar!“).



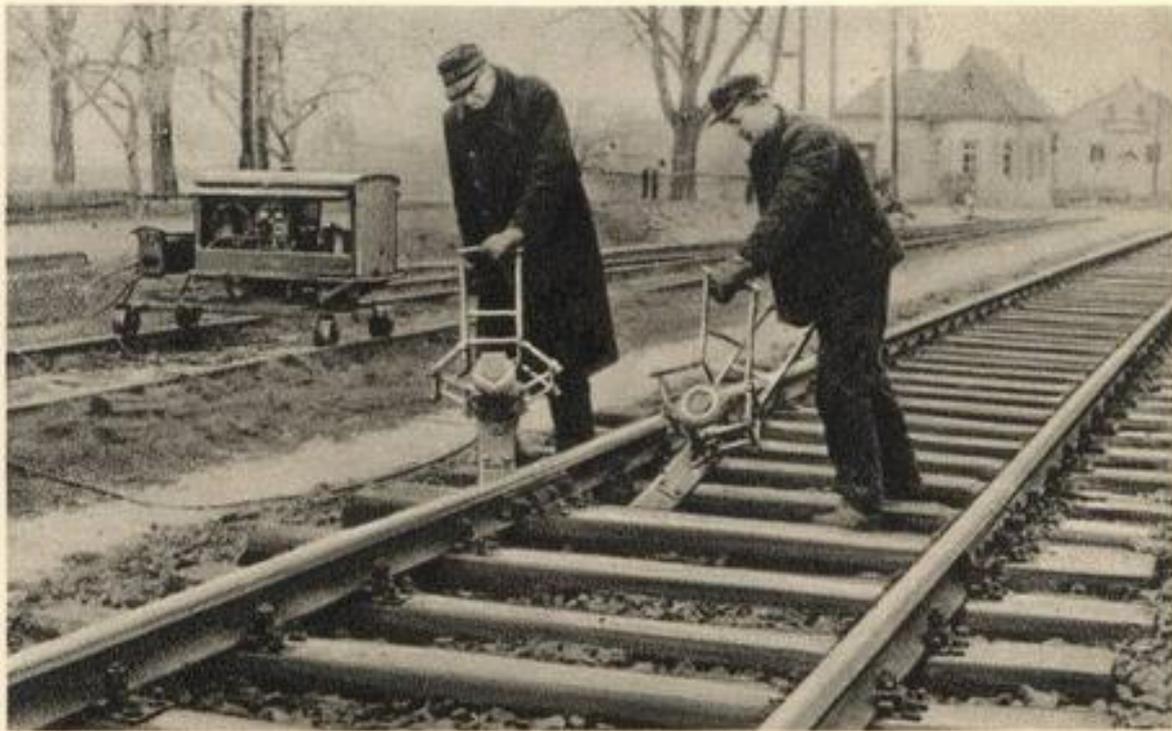
**Der Zug ist ordnungsgemäß zusammengestellt.
Dem Lokomotivführer werden die Fahrpapiere übergeben -
die Reise kann beginnen.**

Die Ellok E 04 01 bzw. 204 001-2 wurde unter Fabriknummer 4681/1932 bei der AEG gebaut und am 02.12.1932 in Dienst gestellt. Ihre Ausmusterung erfolgte am 28.04.1976. Das wechselvolle Schicksal der Maschine zeigen ihre unterschiedlichen Beheimatungen: Leipzig-Hbf-West, Magdeburg-Hbf, als Reparation in die UdSSR, Halle P, Leipzig-Hbf-West. Ihr heutiger Standort ist das DB Museum beim Leipziger Hbf.



Wer möchte nicht dabei sein, wenn es heißt, den Betrieb einer eigenen Eisenbahn, der Pioniereisenbahn, zu übernehmen. Unter der Anleitung und mit Hilfe erfahrener Eisenbahner lernen die Thälmann-Pioniere einige „Geheimnisse“ der Eisenbahn kennen. In manch einem wird dabei der Wunsch wach, später einmal bei der Eisenbahn zu arbeiten, die Kräfte der Lokomotiven zu bändigen, Pioniere in ihre Ferienlager zu befördern und neue Anlagen zu erbauen und zu erhalten.

Die ehemaligen Pioniereisenbahnen der DDR waren Bahnen, die von Pionieren der DDR und Angehörigen der FDJ unter Aufsicht von Mitarbeitern der Deutschen Reichsbahn betrieben wurden. Pioniereisenbahnen sind Schmalspurbahnen, die so groß sind, dass Fahrgäste im Fahrzeug mitfahren können. Die ehemaligen Pioniereisenbahnen der DDR heißen aufgrund ihrer Lage heute alle Parkeisenbahn, in anderen Ländern oft Kindereisenbahn. Pioniereisenbahnen dienten auch der Heranführung der Kinder und Jugendlichen an den Eisenbahnbetrieb und sollten für eine spätere Berufswahl zugunsten der Bahn vorbereiten. Nicht wenige Pioniereisenbahner wählten einen Beruf bei der Eisenbahn oder anderen Verkehrsbetrieben. In den Wintermonaten stand die Aus- und Weiterbildung im Vordergrund.



Tausende von Arbeitern halten ständig die Gleisanlagen in-
stand. Um die schwere Arbeit erleichtern zu helfen, wurden
die hier gezeigten Gleisstopfer entwickelt.

Zur Instandhaltung des Oberbaus beim Gleis bzw. des Schotterbetts werden folgende Maßnahmen ergriffen:

Das Ausbringen von Herbiziden durch Unkrautzüge, um das Hochkommen von Pflanzenbewuchs zu unterbinden.

Das Ergänzen von ausgewandertem Schotter durch neuen Schotter, der bei einem Stopfdurchgang mit Stopfmaschinen eingebracht wird. Dabei wird der Schotter sozusagen unter die Schwellen „gestopft“; tatsächlich ist der Vorgang ein Einrütteln oder im Fachjargon „Grampen“.



Einen wesentlichen Anteil an der Erfüllung der Transportpläne haben die Rangierer. Bei jedem Wetter versehen sie ihren Dienst.

Rangierer müssen bei jedem Wetter, auch bei Schnee und Eis, Fahrzeuge kuppeln oder entkuppeln, abgestellte Fahrzeuge mit Radvorleger sichern, ortsgestellte Weichen bedienen, abgestoßene oder ablaufende Eisenbahnwagen mit Hemmschuhen aufhalten, bei geschobener Fahrt den Fahrweg beobachten. Ein Rangierbegleiter verständigt sich dabei mit dem Triebfahrzeugführer über Rangierfunk und/oder mithilfe der Rangiersignale.



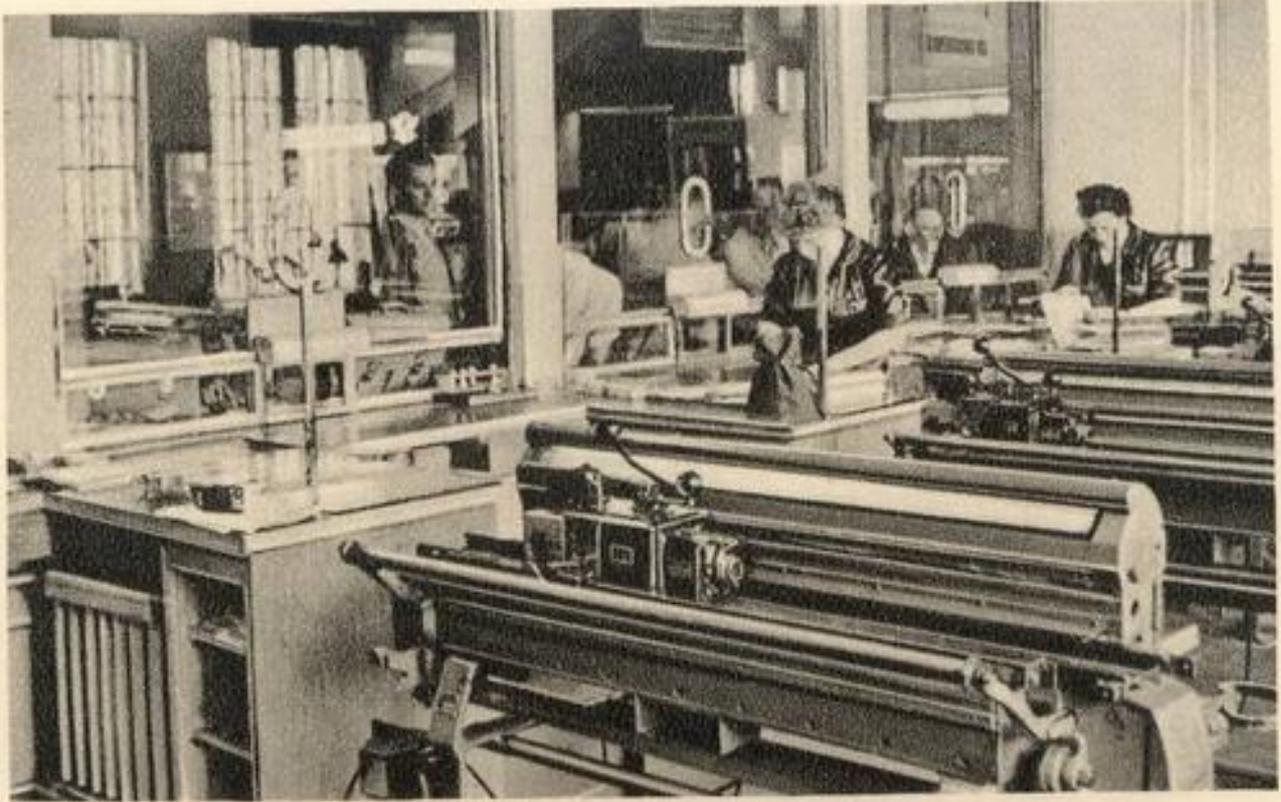
**Die gewissenhafte Arbeit der Dispatcher, der „Kommandeure“
des Zugverkehrs, sichert einen pünktlichen und wirtschaftlichen
Betriebsablauf bei der Eisenbahn.**

Infolge der sowjetischen Besetzung Ostdeutschlands nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Wort *Dispatcher* (Диспетчер) in der DDR aus dem Russischen (dort als englisches Fremdwort verwendet) übernommen. Der Dispatcher ist bei der Eisenbahn von einem einfachen Disponenten (Dienststellen-, Einsatz- oder Fahrdienstleiter) zu unterscheiden, da er zur operativen Betriebsleitung des Transporteurs gehört und berechtigt ist, meist übergreifende Anweisungen zu treffen.



Sicherheit ist oberstes Gebot im Eisenbahnverkehr. Bei Sturm und Regen, bei Schneetreiben und eisiger Kälte sind die Eisenbahner unterwegs, um das einwandfreie Arbeiten der Signalanlagen zu gewährleisten.

Ein Gleisperrsignal (Sh0/1) gehört zu den Schutzsignalen, die dazu dienen, ein Gleis abzuriegeln, den Auftrag zum Halten zu erteilen oder die Aufhebung eines Fahrverbots anzuzeigen. Die Masten zu erklimmen, ist gerade unter winterlichen Bedingungen eine Herausforderung und nicht ungefährliche Aktion.

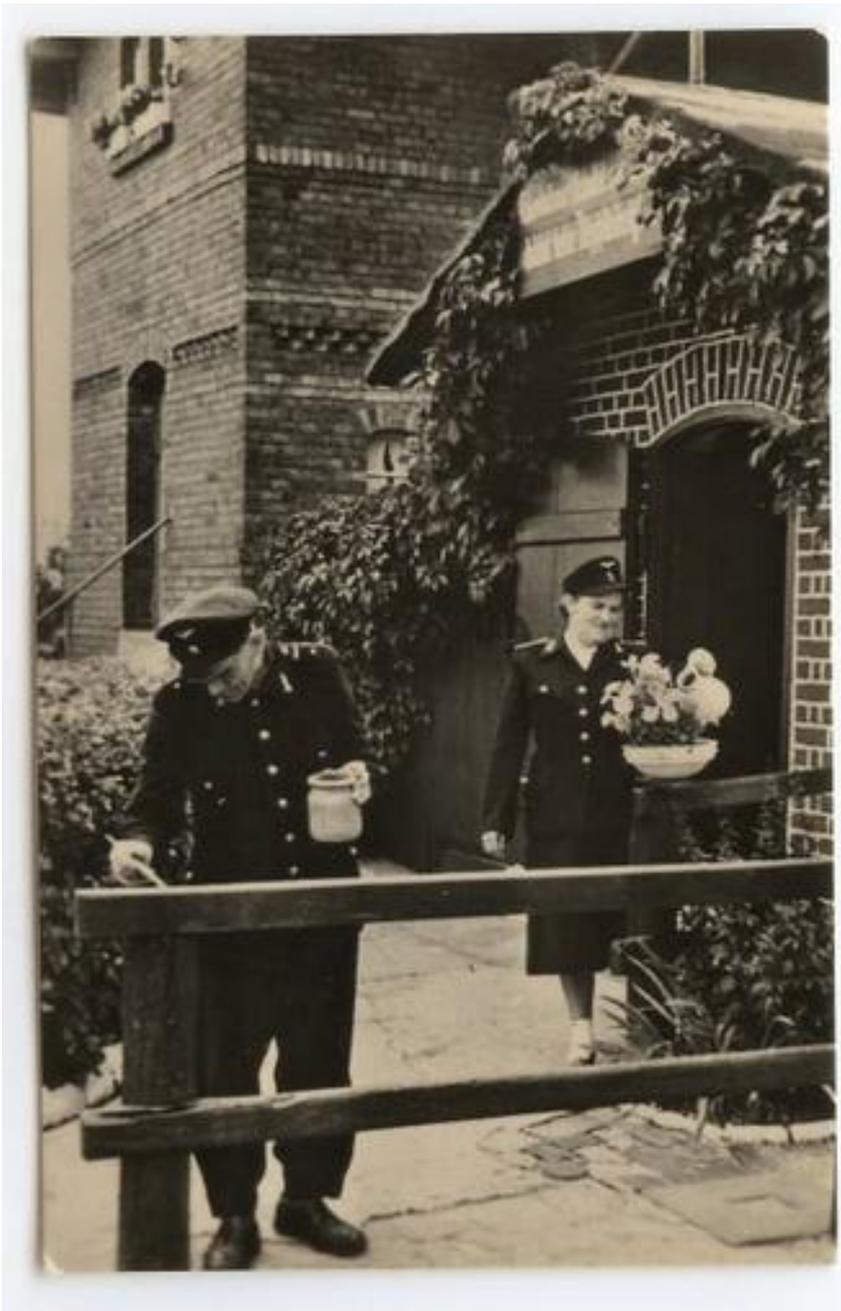


Schnell einen Blick in den Fahrkartenschalter des Bahnhofs Friedrichstraße in Berlin. Im Vordergrund sind zwei moderne Fahrkartendruckmaschinen zu sehen, die in kürzester Zeit die verschiedenen Fahrbelege drucken.

Die großen Fahrkartendruckmaschinen ermöglichten den Verzicht auf das Vorhalten vorgedruckter Fahrkarten an alle möglichen Ziele bzw. das handschriftliche Ausfüllen von Fahrkarten und Fahrscheinen.



Bei den Bildchen in dieser kleinen Mappe geht es keineswegs nur um Sauberkeit und Schönheit. Alle irgendwie freien Flächen wurden zu Propagandazwecken genutzt.



Schrankenwärterbude mit Parole „...duldet keine Disziplinlosigkeit“

Bild 1

4872

Zehntausende Eisenbahnerinnen und Eisenbahner .
wetteifern jedes Jahr um das sauberste und vor-
bildlichste Aussehen ihrer Bahnhöfe, Blockstellen,
Haltepunkte und Schrankenposten.



Bahnsteig

Bild 2

Das ist der Bahnhof Waren (Müritz).
Entlang der Bahnsteigüberdachung haben die
Kollegen Blumenampeln angebracht.



Die preußische Güterzugtenderlok 93 1261, hergestellt bei der BMAG unter Fabriknummer 8423 wurde 1924 in Dienst gestellt und als 93 1261-2 erst am 12.04.1971 ausgemustert.

Bild 3

Blumen schaffen immer ein freundliches Bild.
Auf solchen Bahnhöfen — und es gibt sie zu
Hundertern in unserer Deutschen Demokratischen
Republik — fühlen sich die Fahrgäste wohl.

Als selbst kleinste Dienststellen noch kostenintensiv mit Personal besetzt waren, konnte Sorge getragen werden für Sauberkeit und Schönheit der Bahn. Von Graffiti oder Vandalismus keine Spur! War es eine „Gute alte Zeit“? Historiker kennzeichnen die DDR als totalitären Überwachungs- und Versorgungsstaat, als Unrechtsstaat oder als Fürsorgediktatur, die mit dem Mauerfall am 9. November 1989 an ihr Ende kam.



Bahnübergang

Selbst an der Schrankenwärterbude kleben Parolen, daneben das Wohnhaus

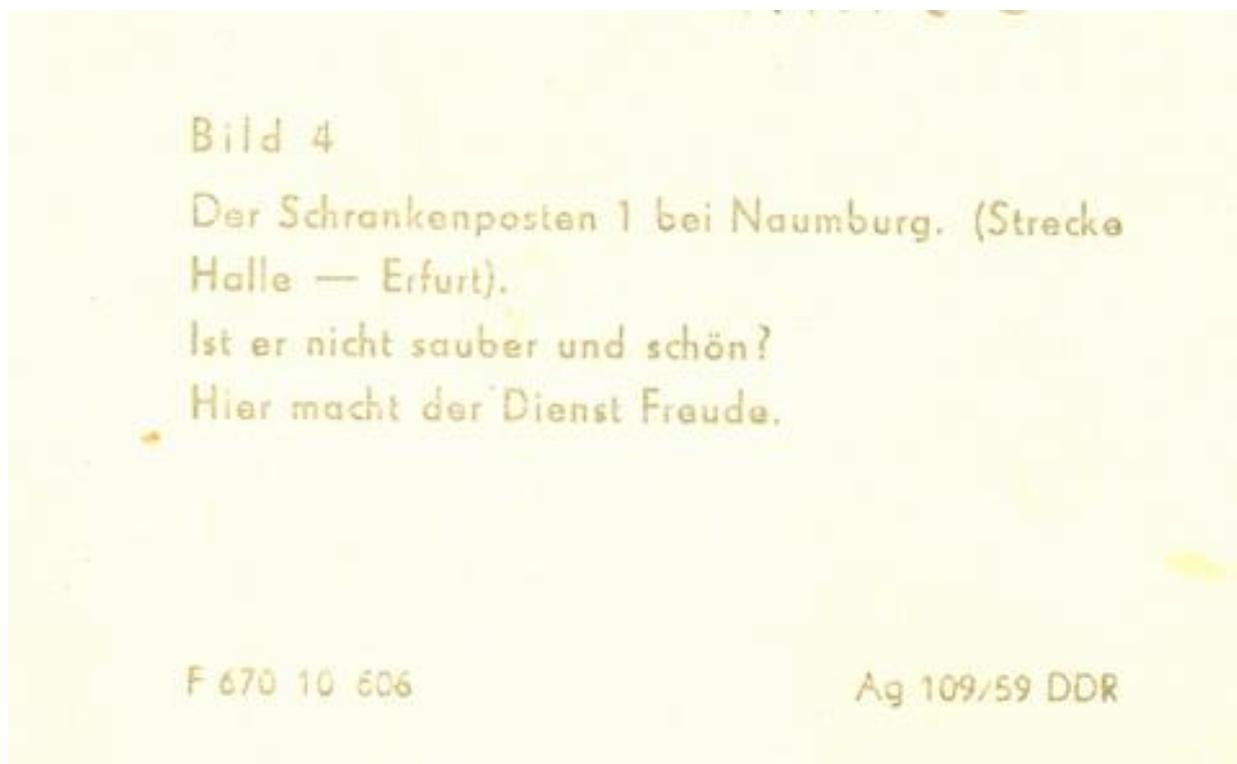


Bild 4

Der Schrankenposten 1 bei Naumburg. (Strecke
Halle — Erfurt).

Ist er nicht sauber und schön?

Hier macht der Dienst Freude.

F 670 10 606

Ag 109/59 DDR



Auch am Kurort Oybin-Niederdorf gilt die Devise „Stärkt die DDR und Ihr sichert den Frieden!“ und vor den Birkenstämmen mit Flügelrad „Fahrt frei dem Sozialismus entgegen“

Bild 5

Kurort Oybin-Niederdorf, an der Schmalspurstrecke ins Zittauer Gebirge gelegen.

„Fahrt frei dem Sozialismus entgegen“, haben die Eisenbahner hier ausgelegt. Ein Beweis ihrer Verbundenheit mit unserer Arbeiter- und Bauern-Macht.



Bad Blankenburg (Thür. W.) Stellwerk Bw mit Güterzugtenderlok 93 1261

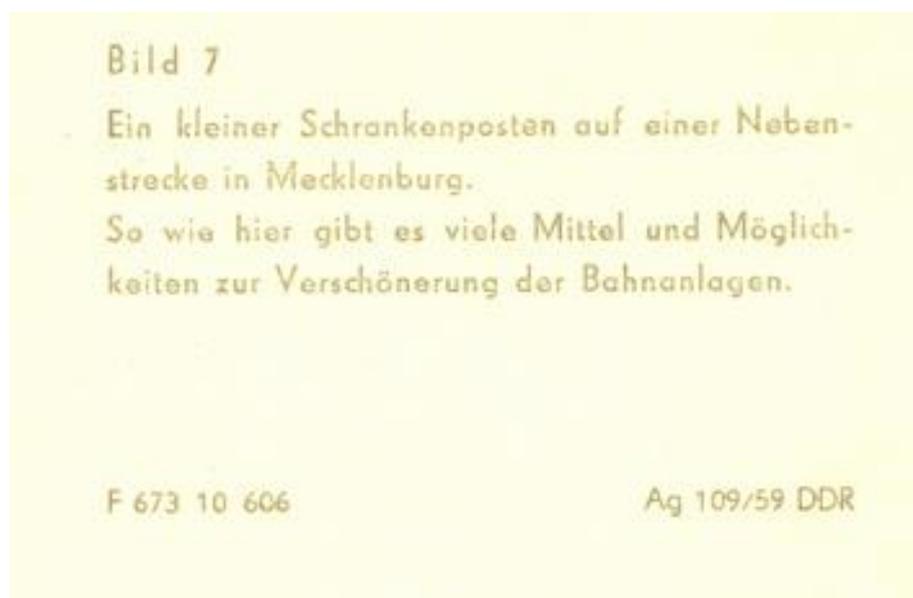
Bild 6

Besonders wichtig ist, vor allem für den pünktlichen und sicheren Verkehr, die Sauberkeit und ständige Pflege der Signale, Weichen und Gleise.

Der Bahnhof Bad Blankenburg (Thüringerw) liegt an der seit 1895 bestehenden Bahnstrecke Arnstadt-Saalfeld. Außerdem verläuft die Bundesstraße 88 (Ilmenau-Naumburg) durch den Ort. Von 1874 bis 2000 wurde zudem noch die Bahnstrecke Rudolstadt-Schwarza-Bad Blankenburg betrieben.



„Hammer und Sichel“ haben nicht so lange die Zeiten überdauert: Gepflegter Backsteinbau von Posten 63 – bis zum Ende der DDR gab es vielerorts noch den Charme von Gebäuden aus Länderbahnzeiten zu bewundern. Statt sie zu modernisieren, mußte die Reichsbahn sich vor allem um den Austausch maroder Betonschwellen kümmern.



Hammer und Sichel bilden das bekannteste und verbreitetste Symbol des Kommunismus. Es wurde nach der russischen Oktoberrevolution entwickelt und steht für die Einheit von Arbeiter- (Hammer) und Bauernklasse (Sichel).



Bild 8

Bahnhof Sitzendorf-Unterweißbach im Thüringer-
Wald.

Um den Fahrgast mit solchen schönen Anlagen
zu erfreuen, leisten die Eisenbahner oftmals
viele freiwillige Arbeitsstunden.

Danken wir es ihnen, indem wir mit dazu bei-
tragen, diese Anlagen zu erhalten.

Sitzendorf-Unterweißbach liegt an der Bahnstrecke Rottenbach-Katzhütte, einer Nebenbahn in Thüringen. Die 25 Kilometer lange Strecke führt im Thüringer Wald von Rottenbach nach Katzhütte. Sie wird nach dem Fluß Schwarza, einem linken Nebenfluß der Saale, dem sie im mittleren Abschnitt von Schwarzburg bis Katzhütte folgt, auch *Schwarzatalbahn* genannt. Nach zwischenzeitlicher Streckenschließung wegen unterlassener Unterhaltungsarbeiten wurde sie im Dezember 2002 wieder in Betrieb genommen.



Bild 9

Bahnhof Groß-Neuendorf.
(Strecke Eberswalde — Frankfurt/Oder).
Überall herrscht peinlichste Sauberkeit.

F 675 10 606

Ag 109/59 DDR

Groß Neuendorf ist ein Ortsteil der Gemeinde Letschin im Landkreis Märkisch-Oderland in Brandenburg. Er liegt am östlichsten Rand des Oderbruchs an der Grenze zu Polen. Die Bahnstrecke Fürstenwalde-Wriezen, die längste Strecke der Oderbruchbahn, erschloß große Teile des Oderbruchs und der Lebuser Hochfläche. Die Bahn wurde von den Landkreisen Oberbarnim und Lebus gegründet und gebaut. Am 1. April 1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn die Oderbruchbahn. Abschnittsweise wurde der Personenverkehr auf der Strecke ab 1966 stillgelegt.



Bild 10

In den kleineren und mittleren Bahnhöfen (wie hier in Schwarzburg) werden immer mehr Arbeiten, so z. B. das Streichen der Zäune und Bahnsteigsperrn, von den Kollegen selbst ausgeführt.

Auch das sind gute Taten für unsere gemeinsame sozialistische Sache.

F 676 10 606

Ag 109/59 DDR

Der Bahnhof Schwarzburg liegt an der Schwarzatalbahn Rottenbach-Katzhütte. Im März 1987 wurde er zum Haltepunkt zurückgebaut.

©P. Dr. Daniel Hörnemann