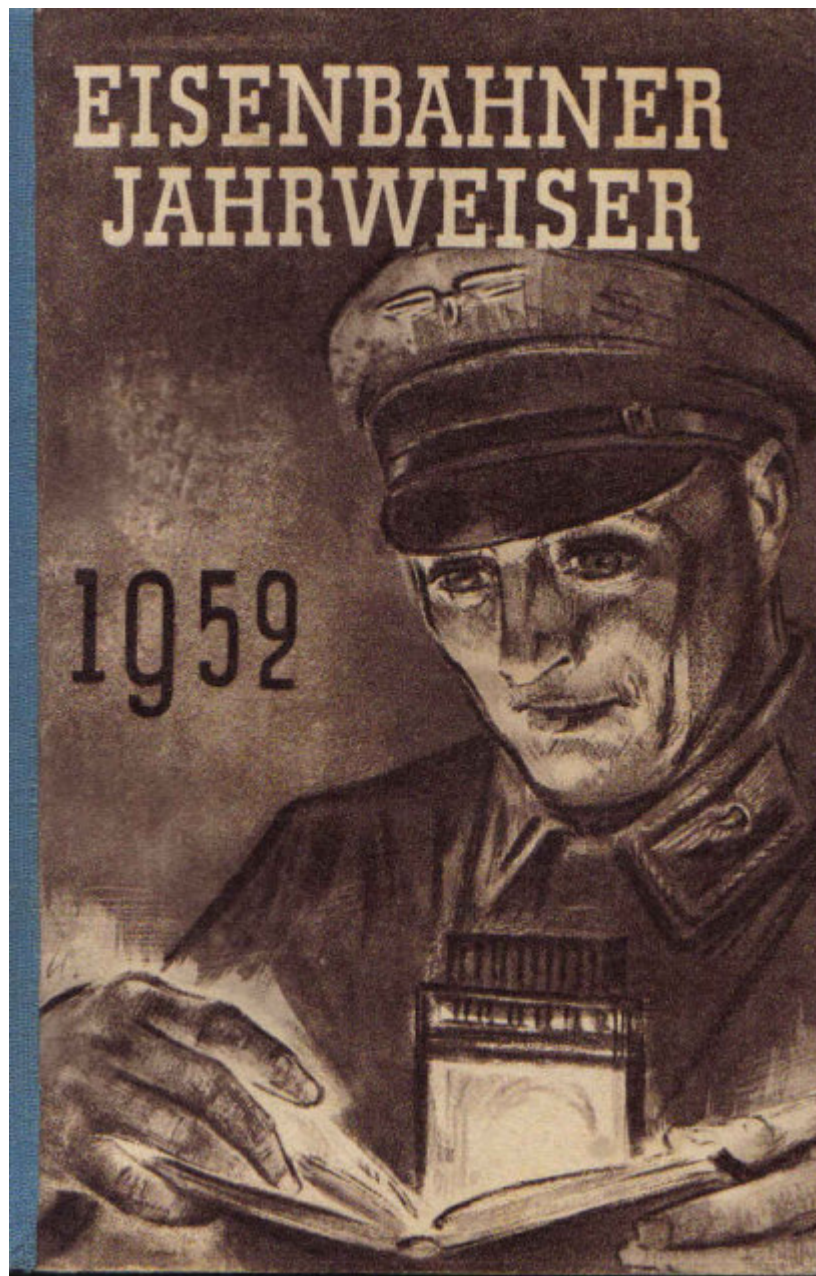


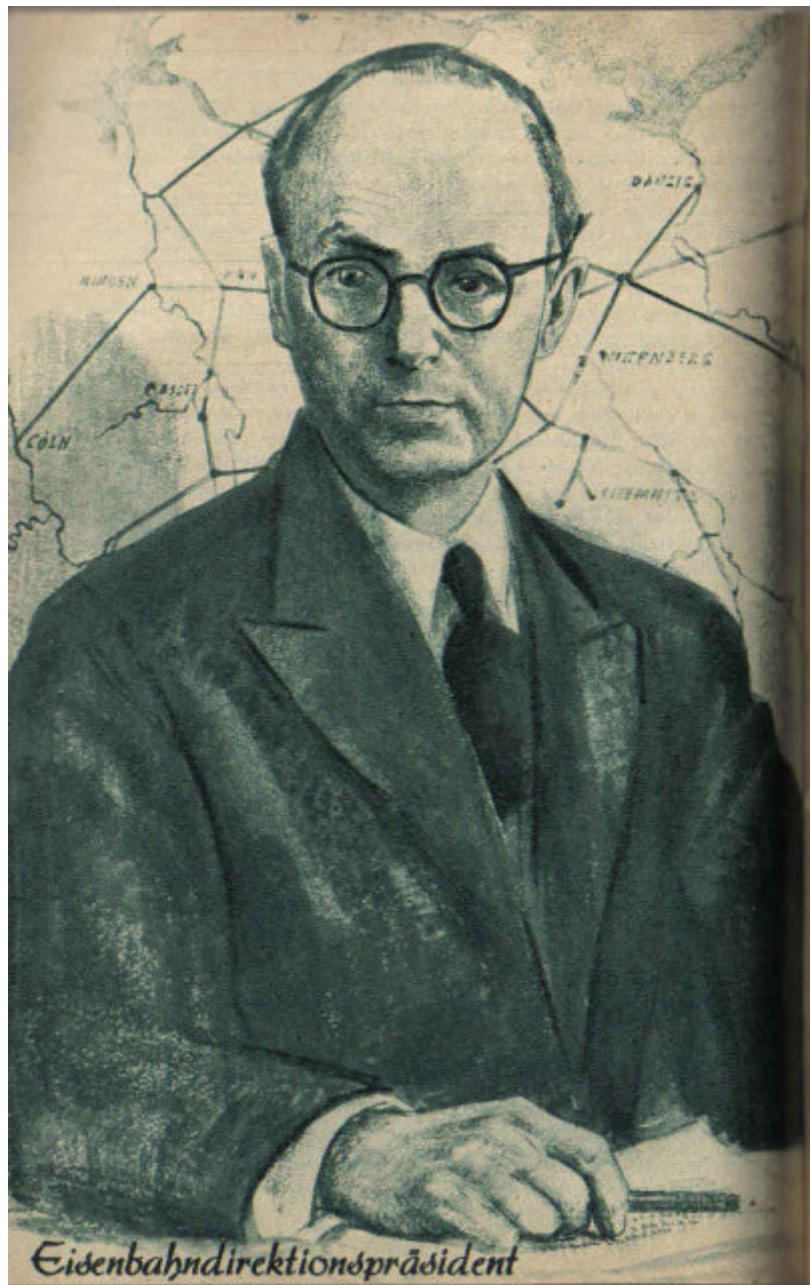
Eisenbahner Jahrbuch

Die Eisenbahn-Jahrbücher wurden von der Werbeabteilung der Deutschen Eisenbahn-Versicherungskasse jährlich ab 1950 herausgegeben. Sie enthielten wie Taschenkalender ein Kalendarium, dazu wichtige Daten etwa zur Organisation der Deutschen Bundesbahn als dem größten Unternehmen der Bundesrepublik, zu den Beamtenlaufbahnen, zur Rechtsstellung der Eisenbahnbeamten, zum Versorgungsrecht der DB, zur Lohnpolitik und dem Lohnvertrag für die Arbeiter der DB, zu Gesundheitsfürsorge, Krankenversicherung und Krankenversorgung für die Bediensteten der DB, zu Urlaub, Nebentätigkeit, Besoldung der Beamten der DB, Tariflohnlisten und Vergütungslisten, Ergänzungen und Erläuterungen zu Dienstvorschriften. Das Büchlein von 1952 umfaßte 216 Seiten mit vielen Auflistungen. Die DEVK wollte den Interessenten des Jahrbuchs eine möglichst geschlossene Darstellung über alle Personalfragen vermitteln und den Beamten wie den Arbeitern der Bundesbahn die Fragen beantworten, auf die sie im täglichen Leben besonderen Wert legten.

Die Bebilderung von 1952 zeigt von den harten Kriegs- und Nachkriegsjahren gezeichnete, hagere Eisenbahner aus verschiedenen Sparten und Zuständigkeitsgebieten des Bahnbetriebs. Unter den unterschiedlichen Werbeanzeigen für Schlafzimmer oder Musikinstrumente, für Mittel gegen Magenbeschwerden oder Sodbrennen findet sich skurrilerweise auch eine gegen Magerkeit. Ob die Apothekenpräparate damals geholfen haben?



Schaffner und Zugführer führten Fahrpläne, Vorschriften und dienstliche Papiere bei sich. Als es noch keine „Lichtverschmutzung“ gab, warfen Karbidlaternen im Brustlatz bei Dämmerung und bei Nacht ihr Licht auf deren Seiten. Mittels der grünen bzw. roten Seitenscheibe wurden Signale gegeben. Rangierer, Zugführer und Wagenmeister verwendeten die Laternen. Sie waren aus Messing- oder Eisenblech gefertigt und besaßen einen Metallreflektor, eine Brennerdüse aus Speckstein, sowie einen Wassertank und den Behälter darunter, der mit Karbid befüllt wurde. Wenn nun das Wasser auf das Karbid tröpfelte, entstand Acetylgas, das mit heller Flamme an der Brennerdüse verbrannte. Ab den 1970er Jahren wurden sie durch Akkulampen ersetzt.



Der federführende Mann im Anzug: Der Eisenbahndirektionspräsident. Die Streckenkarte im Hintergrund ist noch nicht auf den neuen Stand gebracht. Bis Danzig reichte 1952 das deutsche Schienennetz nicht mehr und Köln oder Cassel wurden nicht mehr mit „C“ geschrieben. Als Eisenbahndirektion (ED), Bundesbahndirektion (BD) bzw. Reichsbahndirektion (RBD/Rbd) wurde in Deutschland und Österreich die betriebsführende Leitung einer Eisenbahn oder eines Streckengebiets einer größeren Eisenbahngesellschaft bezeichnet. Mit der Gründung der Deutschen Bahn AG 1994 wurde das System der deutschen Eisenbahndirektionen abgeschafft. Deren Aufgaben wurden neuen „Geschäftsbereichen“ übertragen.

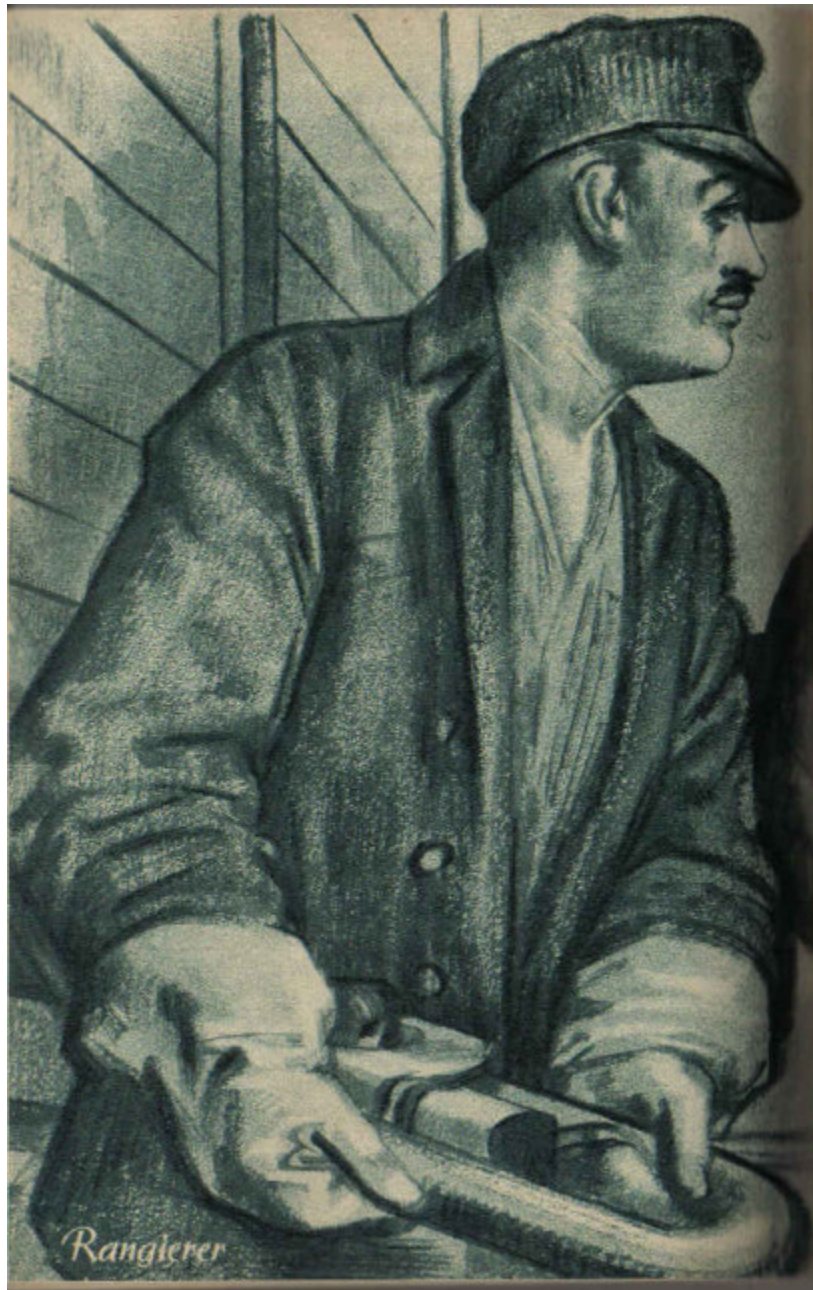


Der Aufsichtsbeamte mit der Abfahrtskelle wurde wegen der Farbe seiner Mütze gerne auch „Rotkäppchen“ genannt. Auf großen Personenbahnhöfen wird die Zugaufsicht von einer örtlichen Aufsicht wahrgenommen, der an der roten Mütze zu erkennen ist. Die rote Mütze der örtlichen Zugaufsicht – die „Webermütze“ – ist auf Max Maria von Weber zurückzuführen. Sie zeigt Beteiligten deutlich an, wer hier das Sagen hat und den Abfahrauftrag erteilen darf, und beugt demnach Irrtümern in der Kommunikation vor.



Als Bahnsteigschaffner, die die Fahrkarten oder Bahnsteigkarten zu kontrollieren hatten, bevor die Reisenden auf den Bahnsteig durften, fungierten häufig Kriegsversehrte. Die letzten Bahnsteigsperrn entfielen bei der DB im Sommer 1974. Weil Zu- und Abgang der Reisenden auf den meisten Bahnhöfen getrennt waren, standen am Ausgang neben den nicht mehr besetzten Bahnsteigsperrn Kisten mit Einwurfschlitz, in die die abgefahrenen Fahrkarten vom Fahrgast hineingeworfen wurden. Bei der KPEV (Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung) gab es bis Anfang der 90er Jahre des 19. Jahrhunderts nur die Fahrausweiskontrolle im Zuge. Um die Kontrolle der Fahrausweise durchzuführen, mußten die "Kondukteure" außen am Wagen auf Laufbrettern entlangklettern, wobei

es zu schwerwiegenden Unfällen kam. Ab 1. Oktober 1893 wurden die Bahnsteige umzäunt und konnten nur durch Bahnsteigsperrern betreten werden. Die neu eingeführte Bahnsteigkarte kostete 10 Pfennig, zuletzt 20 Pfennig. Mit der Bahnsteigkarte durfte man die Bahnsteige betreten ohne zu verreisen. Sie waren für diejenigen gedacht, die Angehörige zum Zug begleiteten oder abholten. Eisenbahnfreunde, die den Bahnbetrieb auf dem Bahnhof beobachten wollten, mußten eine Bahnsteigkarte lösen. Die Bahnsteigschaffnerhäuschen waren 2 m lang und 85 cm breit (für 2 Beamte). Der Durchgang für Reisende war 60 bis 65 cm breit. Eisenbahner, die für andere Dienste wegen Krankheit oder Verletzungen nicht mehr verwendbar waren, konnten im Bahnsteigschaffnerdienst weiterbeschäftigt werden. Die Bahnsteigsperrern waren zu den Verkehrszeiten der Züge besetzt. Die Reisenden schätzten die Bahnsteigsperrern nicht, weil sie zur Vorlage der Fahrkarte ihr Handgepäck absetzen mußten. Deshalb kam es leicht zu Stockungen vor den Sperrern, was insbesondere diejenigen nervös machte, die erst kurz vor Abfahrt ihres Zuges den Bahnhof erreicht hatten. Der Bahnsteigschaffner „lochte“ in die Fahrkarte bei der Hinfahrt ein Loch links in die Fahrkarte und bei der Rückfahrt rechts. Damit wurde der jeweilige Antritt der Reise nachgewiesen. Bei Fahrtunterbrechungen mit Verlassen des abgesperrten Teils folgten weitere „Lochungen“. Den Bahnsteigkarten waren seitlich Stundenzahlen eingedruckt. Der Bahnsteigschaffner lochte an der Stelle, wo die Stundenzahl bei Betreten des Bahnsteigs vorgedruckt war. Außerdem gab der Bahnsteigschaffner Auskünfte zur Bahnsteigbelegung oder Fahrplänen. Er achtete darauf, daß nur Personen mit gültigem Fahrausweis oder Bahnsteigkarte und nicht zuviel Handgepäck mitgeführt wurde. Größeres Gepäck mußte als Reisegepäck bei der Gepäckabfertigung aufgeliefert werden. Beim Verlassen des Bahnhofs war es genauso. Die abgefahrenen Fahrausweise wurden eingesammelt und zur Verkehrskontrolle geschickt, die nachträglich die richtige Tarifierung stichprobenweise prüfte und mögliche Betrügereien verfolgte.



Zum gefährlichen Beruf der Rangierer gehörte das richtige Kuppeln, selbst die schweren Handschuhe schützten sonst nicht vor Quetschungen. Dem Rangierbegleiter, früher: Rangierleiter oder Rangierer, kann ein Teil der Aufgaben übertragen sein, die beim Rangieren grundsätzlich dem Triebfahrzeugführer obliegen. Dazu gehören Aufgaben wie z.B. 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. Der Rangierbegleiter verständigt sich mit dem Triebfahrzeugführer über Rangierfunk bzw. Rangiersignale.



An einem Tragejoch trägt der Lampenwarter schwere Petroleumlaternen für Vor- und Hauptsignale. Nach der Reinigung und dem Befüllen der Tanks mit Petroleum in der Lampenbude werden die Laternen zu den Signalen getragen und daran aufgezogen.



Zu jedem Dampflok-Ausbesserungswerk gehört eine Kesselschmiede zur Reparatur der Dampfkessel. Aus der Rauchkammer einer Dampflok schaut der Kesselschmied mit dem Hammer in der Hand, allerdings ohne Helm und Ohrenschützer trotz seiner gefährlichen und lärmträchtigen Arbeit. Von Arbeitsschutz und Unfallverhütung ist hier nicht viel zu sehen. Er lehnt auf dem Rauchkammerverschlußbalken, hinter den mittig der Zentralverschluß der Rauchkammer greift.



Heute fast ausgestorben: Schrankenwärter an der Kurbel auf idyllischem Posten mit riesigen Sonnenblumen. "De Isenbahn-Boom-harup-unharunner-Draier" ist eine plattdeutsche Übertragung der Berufsbezeichnung. Ein Schrankenwärter hat die Aufgabe, die Schranken an einem Bahnübergang vor der Annäherung eines Zuges zu schließen und nach erfolgter Vorbeifahrt des Zuges wieder zu öffnen. Über Jahrzehnte waren wärterbediente Schranken das einzige Mittel, um einen Bahnübergang technisch zu sichern. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg setzten sich automatische und ferngesteuerte Anlagen durch, die den Beruf des Schrankenwärters weitgehend haben aussterben lassen. Heutzutage werden die meisten Bahnübergangssicherungsanlagen

entweder direkt durch den Zug oder von einem Stellwerk aus gesteuert. Das Gebäude, in dem der Schrankenwärter seinen Dienst verrichtet, nennt man Schrankenposten. Im engeren Sinne kann dieser als eine Bahnanlage verstanden werden, an der ein Schrankenwärter betrieblich einzig und allein die Aufgabe hat, Bahnübergänge zu sichern und zu überwachen.

Der **Eisenbahner-Jahrweiser**, vereinigt mit Kellers Eisenbahner-Jahrbuch wurde von der Werbeabteilung der Deutschen Eisenbahn-Versicherungskasse herausgegeben und erschien 1951-1953. Seine Fortsetzung war „Kellers Eisenbahner-Jahrbuch“ (Ausgabe B, Bundesbahnbeamten-Kalender) bzw. „Kellers Eisenbahner-Jahrbuch“ (Ausgabe L, Ausg. für Lohnbedienstete und Beamten-Anwärter), mit Erscheinungsverlauf 1954-1963 (Zählung [5.]1954 - [7.]1956; 8.1957 - 14.1963). Von 1964-1992 erschien das „Eisenbahner-Jahrbuch“ (Ausgabe B, Für Mitarbeiter im Beamtenverhältnis) (Zählung 15.1964 - 43.1992), bis 30.1979 als „Bundesbahnbeamten-Kalender“ oder teils „EJB“ benannt. Von 1992-1998 erschien das „Eisenbahner-Jahrbuch“ als Gemeinsame Ausgabe für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB und DR mit Zählung 44.1993(1992) - 49.1998; damit wurde das Erscheinen eingestellt.

©P. Dr. Daniel Hörnemann