

1 Milliarde Mark Strafe für Schaffner – Im Bremshäuschen geschlafen - Tod durch Grippe

Was alte Eisenbahner-Personalienbögen erzählen

Personalienbögen werden normalerweise vernichtet. Ein durch Zufall erhaltener verstaubter Päckchen von 67 alten Personalienbögen Düsseldorfer Dienststellen erlaubt einen Einblick in eine längst vergangene Eisenbahnzeit. Die Papiere besagen viel über das Eisenbahn-Personalwesen des 19. und 20. Jahrhunderts. Sie zeigen Facetten eines durchaus entbehrungsreichen und anstrengenden Berufslebens und bestätigen den Grundsatz „Was menschlich ist, kommt vor“.

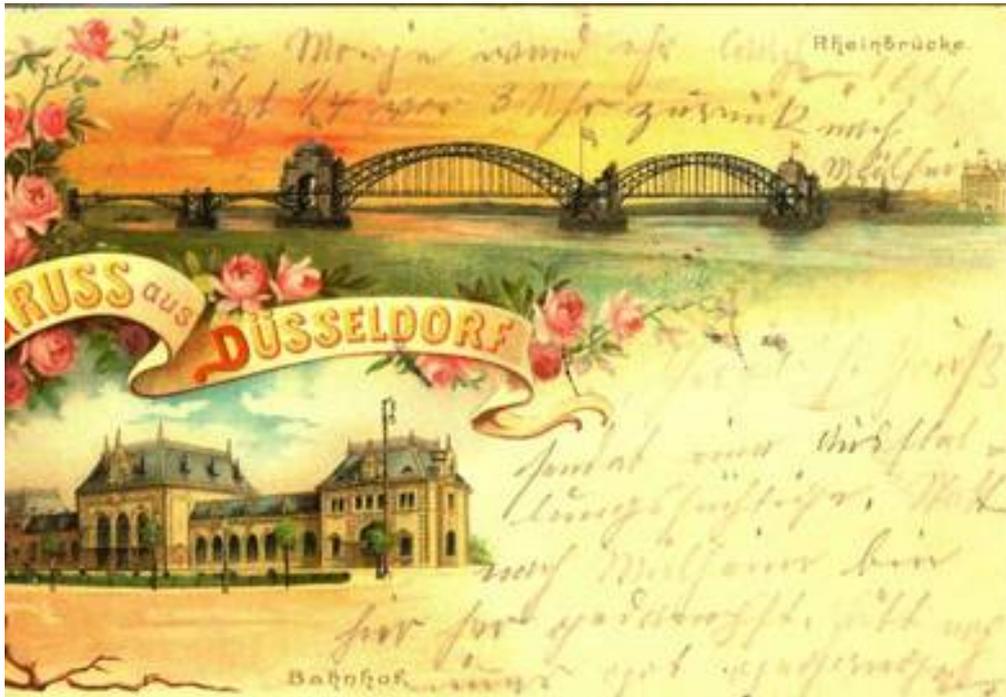


Düsseldorf Hbf 1960

Vereidigung der Eisenbahner

Als Staatsdiener mußten sich die Eisenbahner um 1892 durch Handschlag dem preußischen Staat verpflichten, um 1920 den Eid auf die Reichsverfassung, ab 1934 auf Adolf Hitler persönlich und ab 1949 durch Handschlag auf die neu entstandene Bundesrepublik Deutschland ablegen. Vereidigte Bundesbahnbeamte mußten

zudem eine Erklärung über Reisen in den sowjetischen Machtbereich unterschreiben (1953).



Düsseldorf Hbf 1902

Dienstliche Laufbahn

Einer der Eisenbahner begann seine Laufbahn noch bei der Köln-Mindener Eisenbahn als Provisorischer Bremser (10.02.1876), dann als Bremser (01.10.1876), nach seiner Übernahme durch die Staatseisenbahnverwaltung (Düsseldorf Hbf) war er Bremser (01.04.1886) und später Schaffner (01.08.1888). Schaffner Christian K. erreichte am 20.12.1915 seine 40jährige Dienstzeit. Bei der Prüfung am 04.10.1893 zum Packmeister erhielt er das Prädikat „ungenügend“. Später bestand er am 23.05.1898 die formlose Zugführerprüfung. Am 04.12.1906 wurde er in der Bedienung des Fernsprechers geprüft, vom 01. bis 14.11.1908 beim Bww Düsseldorf Hbf als Wagenwärter ausgebildet.

Die noch bei der Rechtsrheinischen Eisenbahn begonnene Laufbahn des Franz Theodor Z. vom Rottenarbeiter über Hilfsbahnwärter, Bahnwärter, Weichensteller und Weichensteller I. Classe endete mit dem Rang Stellwerksmeister.

Zugführer Johann K. legte folgende Prüfungen ab: 1887 zum Bremser „gut“; 1892 zum Schaffner „genügend“; 1893 zum Packmeister „genügend“; 1903 zum
©P. Dr. D. Hörnemann, Eisenbahnmuseum Alter Bahnhof Lette, www.bahnhof-lette.de, Seite 2 von 25

Zugführer „genügend“. Er trat in den Eisenbahndienst am 05.07.1886 als Hilfsheizer ein, wurde am 01.04.1891 zum Bremser, am 01.04.1894 zum Schaffner, am 01.04.1898 zum Packmeister, am 27.06.1899 zum Königl. Packmeister, schließlich am 01.04.1906 zum Königl. Zugführer befördert.

Eisenbahn-Inspektor Reinhold K. wurde vom Hauptbahnhof Düsseldorf am 09.07.1900 in Ermangelung von Militäranwärtern für den Telegraphendienst angenommen. Er legte folgende Prüfungen ab: 1898 zum Telegraphisten mit „genügend“; 1907 als Fahrdienstleiter „gut“ und Assistenten-Prüfung „genügend“; 1912 Prüfung I nicht bestanden; dann (Wiederholungs-)Prüfung I „genügend“ bestanden. Am 21.12.1907 bestand er die Prüfung der Dienstfähigkeit auf Stellwerk Stm. K. war tätig von 1889 bis 1893 als Wagennotierer; ab 1893 als Stationsgehülfe; diente vom 15.10.1895 bis 24.09.1897 als Soldat; trat dann wieder als Hülfs Telegraphist an; ab 1900 als Telegraphdiätar; ab 1905 als Telegraphist; ab 1912 als Königl. Eisenbahn-Assistent; wurde schließlich am 01.04.1918 zum Bahnhofsvorsteher und am 01.02.1922 zum Eisenbahn-Inspektor befördert.

Andere Eisenbahner erreichten keine hohe Position: Weichensteller Theodor Bernhard B. z.B. bestand zwar 1907 die formlose Prüfung zum Weichensteller und die förmliche zum Weichensteller mit „gut“, ferner die formlose zum Fahrkartenausgeber; 1908 die Telegraphen-Prüfung; 1909 die Prüfung im Zugmeldedienst; 1908 die formlose Prüfung zum Bahnhofsaufseher. Damit war die Karriere aber beendet, denn die Prüfung am 14.11.1910 zum Unter-Assistenten hat er nicht bestanden, die Prüfungen am 06.06.1911 zum Stations-Assistenten mündlich mit „genügend“, schriftlich mit „ungenügend“ und die letzte (Wiederholungs-)Prüfung am 27.04.1912 zum Unter-Assistenten „nicht bestanden“.

Auch Thomas T. brachte es nur bis zum „Oberschaffner“ (ab 01.04.1920). Er wurde als „nichtanstellungsberechtigt“ eingestellt, fungierte von 1888 bis 1891 als Materialien-Ausgeber, ab 1891 als Hilfsbremser und legte folgende Prüfungen ab: 1898 zum Bremser; 1902 im Telegraphieren für Schaffner und die formlose Prüfung für Schaffner; 1903 förmliche Prüfung für Schaffner „genügend“; 1904 formlos zum Zugführer geprüft; 1906 Fernsprechdienst geprüft; 1908 Zugführerprüfung

„nicht bestanden“. Er wurde 1909 beim Bwv Düsseldorf Hbf als Wagenwärter ausgebildet.

Hubert St. schaffte es ebenfalls nicht zum Zugführer. Er bestand am 1889 die Prüfung zum Bremser; 1892 zum Schaffner; 1906 formlos zum Zugführer; hat jedoch 1908 die förmliche Prüfung zum Zugführer „nicht bestanden“. Er wies als „besondere Befähigung“ die Prüfung am 27.11.1906 in der Bedienung des Fernsprechers und am 29.09.1908 die Ausbildung zum Samariterdienst nach. Sein letzter Dienstgrad blieb „Oberschaffner“ (ab 01.04.1920).



Düsseldorf Hbf 1919

Militärzugehörigkeit

Militäranwärter für den Eisenbahndienst war jeder Inhaber des „Civilversorgungsscheins“. Den gedienten Soldaten wurde damit ihre Zukunft im Zivilleben gesichert. Die normale Dienstzeit der eingezogenen Männer betrug zwei Jahre. Nur wenige Eisenbahner figurieren als „Nicht gedient“.

Als Militär-Dienstgrade werden genannt: Gemeiner, Gefreiter, Hornist-Gefreiter, Unteroffizier, Vicefeldwebel, Vizewachtmeister, Schutzmann. Auch der Eisenbahndienst bewahrte niemanden vor dem Militär, Eisenbahner mußten zum Teil als Soldaten an die Front.

Etliche Eisenbahner erhielten sowohl beim Militär wie bei der Eisenbahn Auszeichnungen.

Gehalt

Um 1903 erhielten die Eisenbahner durchschnittlich folgende Jahresgehälter: Bahnsteigschaffner 900-1.200 Mark; Bahnwärter 700-1.000 Mark; Bureaudiener 1.000 bis 1.500 Mark; Bureau-Assistenten 1.500-2.700 Mark; Eisenbahnsekretäre 1.800 bis 4.200 Mark; Fahrkartenausgeber 1.200 bis 1.600 Mark; Eisenbahn-Inspektoren 3.600 bis 5.700 Mark; Rangiermeister 1.200 bis 1.800 Mark; Schaffner/Bremser 900 bis 1.200 Mark; Weichensteller 1. Kl. 1.200 bis 1.600 Mark; Weichensteller 900 bis 1.400 Mark; Zugführer 1.500 bis 2.200 Mark.

Aufgetretene Krankheiten und Unfallfolgeerscheinungen

Der praktische Arzt Carl Grünbaum konstatierte 1903: „Der Beruf des Eisenbahnfahrbeamten gehört zu denjenigen, welche infolge wechselnder Witterungseinflüsse viel unter Erkältungskrankheiten (Gelenkrheumatismus, Muskelrheumatismus, Hexenschuß, Kehlkopf-, Luftröhren-, Lungenkatarrhe etc.) und ihren nicht selten eintretenden langwierigen Folgen zu leiden haben. Dazu kommt noch als weitere Schädlichkeit, daß der Eisenbahnfahrbeamte nicht regelmäßig leben kann, sondern gezwungen ist, mitunter mehrere Tage und Nächte von seiner Behausung fernzubleiben, während dieser Zeit sich selbst zu beköstigen, unter den primitivsten Verhältnissen zu schlafen, kurz seinem Körper alle möglichen Strapazen zuzumuten.“ Die Eisenbahn forderte den ganzen Menschen – und zog ihn in Mitleidenschaft.

Die „Ärztliche Bescheinigung“ von Reichsbahnarzt Dr. med. E. Mergelsberg notierte in der schweren Nachkriegszeit am 02.12.1947: „Der Ladeschaffner L. bedarf wegen körperlicher Erschöpfung 3 bis 4 Wochen Erholung auf dem Lande.“ Auch Zugschaffner Paul Kl. befand „sich lt. beigefügter Bescheinigung des behandelnden Arztes Dr. Domdey zur Wiederherstellung seiner Gesundheit auf dem Lande“ (16.05.1946). Der Landaufenthalt brachte wohl keine Besserung, denn Reichsbahnarzt Dr. Mergelsberg schrieb am 19.06.1946 an Bf Düsseldorf Hbf folgendes Gutachten: Oberzugschaffner Kl. „ist heute von mir untersucht worden, er leidet an Bluthochdruck und Verhärtung der Herzkranzgefäße. Es treten oft

©P. Dr. D. Hörnemann, Eisenbahnmuseum Alter Bahnhof Lette, www.bahnhof-lette.de, Seite 5 von 25

Schwindelanfälle auf, die Füße sind bisweilen abends geschwollen. Am rechten Auge ist eine Staroperation vorgenommen worden. Auf dem linken Auge ist der graue Star noch in der Entwicklung begriffen. Kl. wird 65 Jahre alt, mit einer weiteren Dienstfähigkeit ist nicht mehr zu rechnen. Ich empfehle daher die Zurruesetzung.“

Kurz vor dem Ende des Ersten Weltkriegs vermerkte Sanitäts-Rat Dr. C. Bewerunge, Bahnarzt, Düsseldorf, Friedrichstr.50, am 18.09.1918: „Die Gehilfin E. N. ist infolge nervöser Erschöpfung einstweilen nicht im Stande Telephon-Dienst zu thun.“

Schaffner Wilhelm K. wurde aus dem Zugdienst zum Dienst an der Bahnsteigsperrung versetzt „wegen Hodenbruch vom 05.09.1911 an“; ab 05.03.1912 als Portier nach Bilk, am 19.09.1912 sah man ihn als „geeignet für Triebwagenschaffnerdienst“ an.

Von Dr med. J. Lampenscherf, erging am 12.07.1932 eine gegenteilige Weisung bezüglich des Sperrendienstes: „Zugoberschaffner August H. kann einstweilen den Dienst an der Sperre im Tunnel noch nicht verrichten, da er noch an Bronchialkatarrh leidet und deshalb feuchte und zugige Luft meiden muß.“

Die Bahnärzte entschieden über die Zurruesetzung der Eisenbahner, wie etwa im Gutachten des Reichsbahnarztes Dr. Seiler vom 19.08.1940: Rangiermeister Theodor K. „hat seit zwei Monaten Schmerzen an den Armen und Beinen. Außerdem leidet er an körperlicher Allgemeinschwäche. Wegen dieses Müdigkeitsgefühls könne er zur Zeit noch nicht arbeiten. Ausweislich der Krankheitskarte hat K. seit 1937 häufig krank gefeiert“. Gutachten vom 06.09.1940: „Nach dem ärztlichen Bericht ist der Rangiermeister K. wegen Schwindelanfällen weiter dienstunfähig. Unter diesen Umständen kann die weitere Verwendung des K. im Rangierdienst von hier aus nicht mehr verantwortet werden. Reichsbahnärztlicherseits wird deshalb vorgeschlagen, K. in den Ruhestand zu überführen“.



Düsseldorf Hbf Bahnhofsvorplatz

Woran Eisenbahner litten, zeigt ein Katalog der aufgetretenen Erkrankungen von A(bszeß) bis Z(ungenneuralgie). Die Auswertung der 67 Personalienbögen ergibt folgendes Bild:

Die Eisenbahner der damaligen Zeit hatten - die Einzelerkrankungen unter übergreifenden Phänomenen zusammengefaßt - zu leiden unter:

Schwäche, Erkältungskrankheiten, Infektionskrankheiten, Lungenerkrankungen, Gefäßerkrankungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Eiterungen, Verletzungen, Verstauchungen, Verbrennungen, Unfall, neurologischen / psychischen Erkrankungen, Magen-Darm-Erkrankungen, Erkrankungen des Bewegungsapparates, rheumatischen Erkrankungen, Nieren-Blasen-Erkrankungen, Augenerkrankungen, Hauterkrankungen, Erkrankungen der Zähne bzw. des Gesichts, Erkrankungen der Schilddrüse, urologischen Erkrankungen. Bei den Eisenbahnern der Dampfbahnzeit traten die Infektionen der oberen Luftwege besonders häufig auf. Zugluft und Ruß hatten wohl alle Angriffs- und Schwächungsmöglichkeiten.

Die Hitliste wird angeführt von Grippe (49x) und Influenza (24x), sowie Erkältung (30x). Die Magen-Darminfekte sind wohl so häufig wie bei anderen Zeitgenossen. Vielleicht haben die Eisenbahner unterwegs „schlechter“ gegessen. Auffällig häufig sind natürlich die Verletzungen, sicher sind einige „eisenbahntypisch“.

Rückenschmerzen und Co. erklären sich von selbst, ebenso die streßbedingten Geschichten.

Nur bei wenigen Eisenbahnern ist der Gesundheitszustand über die Jahre einigermaßen gut geblieben, die meisten litten wiederholt an Krankheiten und Unfallfolgen. Bei einigen läßt sich eine lange Liste von Krankheiten verfolgen.

Streß und Erkrankungen haben wohl dazu geführt, daß einige Eisenbahner kein hohes Lebensalter erreichten, der jüngste starb mit 49 Jahren.

Ein Oberzugschaffner verunglückte tödlich im Dienst in Belgien.

Bei 26 Eisenbahnern läßt sich die Gesamtdienstzeit errechnen: Lediglich ein Eisenbahner erreichte 50 Dienstjahre, einer 47, vier 46, drei 44, sieben 43, einer 41, vier 39, vier 38, einer 31 Dienstjahre.

Strafen

Bezüglich der „Disciplinarverhältnisse“ galt 1903: Der Vorstand der Verkehrsinspektion ist befugt, Dienstwidrigkeiten der Bediensteten zu rügen und zu dem Zwecke mündliche Warnungen und Verweise zu den Dienstakten, sowie die Verhängung von Geldbußen bis zum Betrage von neun Mark steht dem Vorstande der Verkehrsinspektion allein zu. Von jeder Ordnungsstrafe ist im Personalbogen des Beamten ein Vermerk zu machen. Schwerere Dienstvergehen können mit Entfernung aus dem Amte bestraft werden, die in Strafversetzung oder Dienstentlassung besteht. Wenn der Beamte absichtlich oder vorsätzlich jemandem durch seine Amtstätigkeit Schaden zufügt, so ist er auf jeden Fall haftbar.

Die Eisenbahnbediensteten waren (1907) vermöge ihrer Stellung einer durch die Rücksicht auf Ordnung, Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebes gebotenen strengen Disziplin unterworfen und der Bestrafung ausgesetzt, wenn sie ihre Dienstpflichten verletzen bzw. ein Dienstvergehen sich zuschulden kommen ließen.

1931 galt bezüglich Dienstvergehen und Dienststrafen:

A. Dienstvergehen. Verletzt ein Beamter schuldhaft die ihm obliegenden Pflichten, so verwirkt er wegen Dienstvergehens die Dienstbestrafung.

B. Dienststrafen. 1. Dienststrafen sind: a) Warnung, b) Verweis, c) Geldstrafe, d) Strafversetzung, e) Dienstentlassung.

Schaffner Christian K. erhielt zwischen 1878 und 1886 drei Verweise und mehrere Geldstrafen. Am 20.09.1892 „1 Thaler, weil er die Beschädigung einer Thüre verschuldete“; am 17.12.1898 einen Verweis, weil er die „Unwahrheit gesagt“; am 29.05.1899 0,70 Mark „wegen ungenügender Nachprüfung von Fahrkarte bei Pz 473 am 9. des Monats“; schließlich am 11.12.1901 eine „Verwarnung wegen Genuß geistiger Getränke“. Den Beamten und Arbeitern der preußischen Staatseisenbahnen war es nämlich strengstens verboten, während des Dienstes oder der Arbeit Branntwein zu genießen, während Bier (noch) nicht auf der Verbotsliste stand.

Schaffner Hubert St. wurde am 21.10.1897 mit 1 Mark bestraft, „weil er sich ungebührlich gegen den Stationsvorsteher benommen hat“; am 29.06.1918 erhielt er einen Verweis, „weil er am 01.06.1918 den Pers. Zug 407 verlassen hat, ohne die Gepäckstücke zu übergeben“.



Düsseldorf Hbf um 1920

Der Schirrmann und spätere Rangiermeister Peter K. wies ein langes Verwarnungs-, Verweis- und Strafregister auf: weil der Prellbock am Gleis 14 beschädigt wurde und weil seine Angaben über die Ursache der Beschädigung als glaubhaft nicht angesehen werden können; weil er nicht dafür gesorgt hat, daß die Tür eines Wagens vor dem Vorziehen der Wagenabteilung geschlossen worden ist; Verweis,

weil er die Anweisung der GA für das Freiladegleis nur 5 G zu stellen nicht ausgeführt hat; weil er die Zustellung von Wagen in Gleis 25 nicht mit der nötigen Vorsicht versehen hat; weil er wiederholt die Fahrdienstvorschrift beim Rangierdienst nicht beachtet hat; Verweis, weil er sich von der richtigen Wiederholung des Hornsignals nicht überzeugt hat; weil er es unterlassen hat, die Weiche No.55 wieder auf den graden Strang zu verschließen. Es ist ihm zu eröffnen, daß unnachsichtlich in der schärfsten Weise gegen ihn vorgegangen wird, wenn er sich noch einmal eine solche vorschriftswidrige und fahrlässige Handlungsweise zu Schulden kommen läßt; wiederholt weil er beim Rangieren die Fahrdienstvorschrift nicht beachtet hat; weil er nicht dafür gesorgt hat, daß das Aufschneiden der Weiche 21 im Störungsbuch vermerkt wurde; weil er seinen Dienst vorzeitig und ohne Erlaubnis verlassen hat; Verweis, weil er in Folge Nichtbeachtung der Fahrdienstvorschrift die Entgleisung eines Wagens und Beschädigung der Dampflok verursacht hat; weil er durch vorschriftswidriges Abstoßen eines Wagens die Verletzung eines Postbeamten verursacht hat, Verstoß gegen §81.8 der FV; weil durch seine Schuld ein Unternehmerarbeiter verletzt wurde; Verweis, weil er nach Drehen einer Lok die Drehscheibe nicht ordnungsmäßig verriegelt hat; weil er den Gz 41 nicht rechtzeitig fertiggestellt hat, wodurch die Z.5233 und 2309 aufgehalten wurden.

Bremser Johann K. wurde u.a. wegen Unvorsichtigkeit und Schlafens im Dienst bestraft, ferner weil er während der Fahrt auf das Trittbrett gesprungen ist (wiederholt), unvorsichtige Ausführung des Rangierdienstes, Fehlen zum Dienst; bei der Durchfahrt des Zuges durch die Station im Bremshäuschen gelegen; Schlafen auf der Bremse während der Fahrt; Verstoß gegen §14 (2) der Fahrdienstvorschriften für den Rangierdienst; Verweis wegen unrichtiger Führung des Fahrberichts bei Pz 210; als Packmeister mußte er gar am 14.06.1902 1 Mark Strafe zahlen wegen Mißhandlung eines Gepäckträgers in Oberhausen; als Königlicher Zugführer erhielt er Verweise am 25.06.1915, da er den Fahrbericht von Z. 56 und 523 nicht ordnungsmäßig führte und am 05.10.1916, da er bei Z. 376 in Bönen sich zur Empfangnahme des Befehls A nicht sofort gemeldet hat.



Düsseldorf Hbf um 1910

Strafgründe bei Bremser Hermann Wilhelm H. waren vor allem Trunkenheit im Dienst und unerlaubtes Fernbleiben vom Dienst. Am Neujahrstag 1897 mußte er sogar auf der Station Köln-Deutz bei Güterzug 1554 wegen Trunkenheit vom Dienste entfernt werden, obendrein hatte er sich gegen die diensttuenden Stationsbeamten unbotmäßig benommen.

Weitere Strafgründe: weil er bei Begleitung des Ausladezuges 3609 auf der Bremse geschlafen hat; weil er sich in der Nacht 6. zum 7. Juli 1899 auf dem Bf Heimbach in Streitigkeiten und eine Schlägerei mit einem Mitbeamten eingelassen hat; weil er vom Dienste ferngeblieben ist, ohne durch stichhaltige Gründe entschuldigt zu sein sowie Schlägerei mit einem Mitbeamten auf öffentlicher Straße. Wegen seiner Fehlzeiten wurde er abgemahnt: „Mit Rücksicht darauf, daß er dieserhalb sich wiederholt verfehlt hat, wird ihm eröffnet, daß bei weiteren Wiederholungen ganz besonders hohe Ordnungsstrafen eintreten und seine Entlassung in Erwägung gezogen wird.“ Es ist verwunderlich, daß er als Unverbesserlicher überhaupt im Dienst bleiben konnte. Die Strafenliste verlängerte sich jedoch weiter: bei Gz 6846

die Bremse nicht bedient; zu spät zum Dienst gekommen; im angetrunkenen Zustand zum Unterricht erschienen; ohne Entschuldigung vom Dienst ferngeblieben; ohne Entschuldigung zur Begleitung des Z.7625 gefehlt; sein Fernbleiben vom Dienst am 31.07.1910 seinen Dienstvorgesetzten nicht rechtzeitig gemeldet in angetrunkenem Zustande am 26.06.1910 des Jahres im Zuge 59, den er von Elberfeld-Hagen als Fahrgast (ohne Dienst) benutzte, ein Betragen an den Tag legte, welches sich für einen Königlichen Beamten nicht geziemt; am 01./02.01.1911 beim Z.7002 zum Dienst gefehlt; bei den Z.9054/7235 ohne Entschuldigung zum Dienst und wiederholt ohne Entschuldigung zum Dienst gefehlt. Ihm wurde angedroht: „Im Wiederholungsfalle muß eine Dienstentlassung in Erwägung gezogen werden“; doch der Wiederholungsfall trat rasch ein: ohne Erlaubnis seines Dienststellenvorstehers den Dienstort verlassen; ohne Entschuldigung zum Dienst gefehlt; beim Rangierdienst die Fahrdienst-Vorschrift nicht beachtet; seine Bremse mangelhaft bedient; bei der Begleitung des Pz 203 in Gelsenkirchen 5 Kisten Schmalz überzählig ausgeladen und keinen Meldezettel über überzähliges Expreßgut ausgefertigt. Noch als Oberschaffner erhielt er die beträchtliche Strafe von 9 Mark, „weil er sich am 25.09.1922 durch Trunkenheit außerstande gesetzt hat, seinen Dienst zu versehen“.

Schaffner Martin Kl. erhielt wiederholt Geldstrafen wegen Fehlens zum Dienst und die Entlassungsandrohung im Wiederholungsfalle, hinzu kamen weitere Bestrafungen wegen zahlreicher Heißläufer, Unbotmäßigkeit und ungehörigen Benehmens: Auftrag eines Rangiermeisters, Wagen festzuhalten, nicht nachgekommen; in Eller mangelhaft seinen Dienst versehen; den Wagen Esn 98815 aus Z.8003 mangelhaft geschmiert; sich ungehörig gegen den Oberbahnhofsvorsteher in Düsseldorf Reisholz benommen hat; das Heißlaufen des Wagens Cassel 31075 in Z.6965; das Heißlaufen einer Achse verschuldet; das Heißlaufen des Wagens 1688 bei Z.8105 verschuldet; wiederholt seinen Verpflichtungen als Schmierschaffner nicht nachgekommen; sich weigerte, den Gz 6943 zu begleiten.

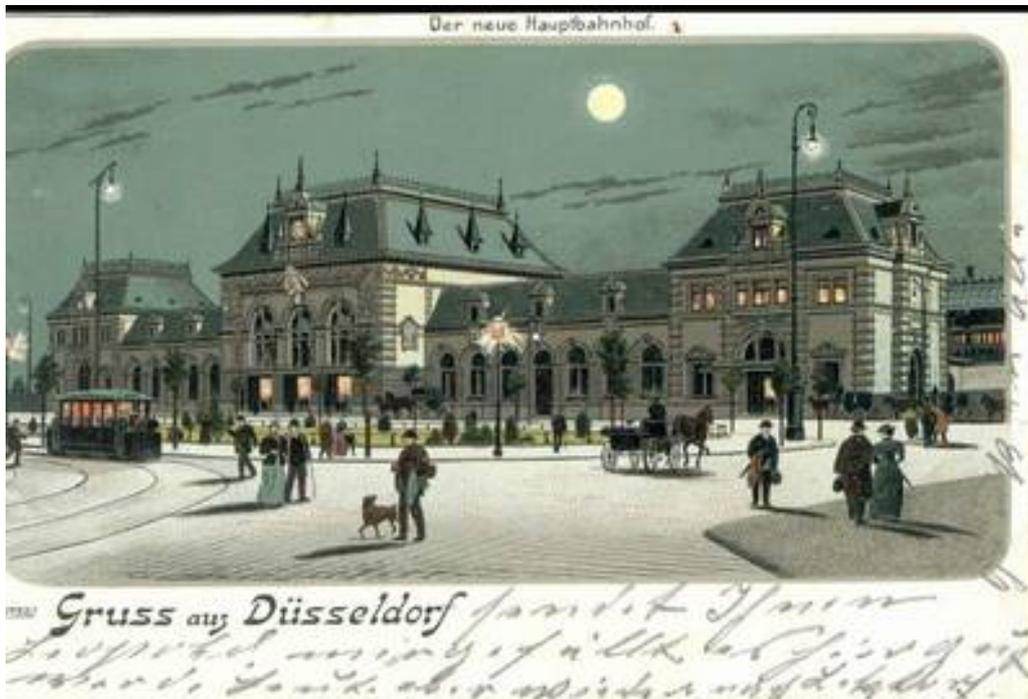


Düsseldorf Hbf 1909

Zugführer Walter August Sch. bekam folgende Verweise und Geldstrafen: am 18.01.1908 Strenger Verweis, weil er mit anderen vereideten Arbeitern trotz gegebenen Befehls nicht zum Dienste erschienen ist; 1 Mark, weil er am 01.10.1908 in Gemeinschaft mit anderen Arbeitskollegen den ganzen Tag während der Arbeitszeit in der Nähe der Arbeitsstelle ohne Entschuldigung sich in einer Wirtschaft aufgehalten hat; am 31.10.1910 1 Mark, weil er sich beim Rangieren nicht von der richtigen Lage der Weichen überzeugte, wodurch ein Wagen entgleiste; am 06.05.1911 3 Mark, weil er wiederholt ohne Erlaubnis den Dienst verlassen hat; 14.01.1913 3 Mark, weil er ohne Entschuldigung vom Dienst ferngeblieben ist; schließlich am 20.02.1942 Verweis, weil er vor der Einfahrt des Bw Hagen Hbf sich nicht sofort am Signalfernsprecher gemeldet hat; wodurch P 391 30 Minuten Verspätung erhielt.

Oberzugführer August G. hatte offensichtlich Schwierigkeiten bei der Weichenbedienung, beim Wagenschmieren und wiederholt beim Ausfüllen der Zugkarte. Er wurde mehrmals mit Geldstrafen belegt: weil er am 26.06.1917 bei Bedienung der Weiche für den Anschluß Zugankunft nicht mit der nötigen Vorsicht vorgegangen ist; weil er am 10.07.1917 den Wagen Breslau 34472 bei Zug 6907 mangelhaft geschmiert hat; weil er am 28.09.1918 bei Zug 6495 die nötige Aufmerksamkeit beim Nachschmieren der Wagen unterließ, wodurch ein Heißläufer

entstand; am 13.08.1921 Heißlauf eines Wagens verschuldet; Verwarnungen und Verweise, weil er wiederholt die Zugkarte mangelhaft, nachlässig oder unrichtig ausgefüllt hat.



Düsseldorf Hbf bei Mondschein 1899

In der Inflationszeit wurde Schaffner Eberhard M. am 24.10.1923 zu 1 Milliarde Mark Strafe (!) verdonnert, weil er sich am 02.10. in Hamm ohne Grund weigerte, den Gz 8750 zu begleiten. Sein Fehlen als Zugbegleiter wurde ebenfalls in den Personalienbogen eingetragen: „Bei Leerzug 645 am Montag, den 14.10.1935 hat der Zugbegleiter gefehlt.“ Zugschaffner M. gab an: „Am Montag, den 14.10.1935 hatte ich den Leerzug 645 planmäßig zum Abstellbahnhof zu bringen, was ich in der neuen Dienstenteilung, gültig ab 06.10., übersehen habe. Ich bemerke hier, daß ich diesen Dienst an dem genannten Tage erstmalig versehen habe. Nur dadurch ist mir der Fehler unterlaufen, was ich zu entschuldigen bitte.“

Wegen Schwarzmarktgeschäften mußte Oberschaffner Franz Josef C. 9 Mark Strafe zahlen, weil er als Pförtner in der Nacht vom 04./05.11.1922 im Warteraum III./IV. Cl. Hamstergeschäfte mit Reisenden abgeschlossen hat. „Oberschaffner C. ist in seinem jetzigen Dienst dauernd scharf zu überwachen und jede Unregelmäßigkeit, die er sich im Dienste zuschulden kommen läßt, sofort nach hier zu melden.“ Er war „aus dem Pförtnerdienst zurückzuziehen“.

Schon vor dem Ersten Weltkrieg erhielt er verschiedene Strafen: Verweis, weil er auf dem Hauptbahnhof Düsseldorf 3 mit Schutt beladene Wagen abstoßen ließ, ohne dafür zu sorgen, daß dieselben rechtzeitig zum Halten kamen; 25 Pfg., weil er das Anlegen der Weiche 64 vom Stellwerk Stn verlangt hat, trotzdem die Weiche noch besetzt war; 0,50 Mark, weil er die FV nicht beachtet hat; 75 Pfg., weil er die Weiche 64 unzeitig umstellen ließ, wodurch der Wagen Essen 15076 entlaufen; 1 Mark, weil er die Bahnhofsdiensordnung für den Bf Düsseldorf Hbf nicht beachtet hat; 1 Mark, weil er seinen Dienst mangelhaft versehen hat; Verweis: Fehlen zum Dienst.

Weichensteller Matthias K. erhielt einen Verweis, „weil er am 08.11.1949 durch unzeitige Bedienung der Weiche 82a/b im Stw Dm die Entgleisung der Lok 38 1847 verschuldet hat“.

Bei nur sehr wenigen Eisenbahnern wurden keine oder geringe Verstöße vermerkt, manche weisen ein ganzes Strafregister auf. Die Gründe für Verweise, Geldstrafen und negative Einträge in den Personalienbogen waren vielfältig und spiegeln Aspekte des Eisenbahndienstes wider, die die Bediensteten laut Vorschrift hätten beachten müssen:

Fahrberichte, Lochkarten, Zugdienstzettel unrichtig ausgefertigt

Bahnhofsdiensordnung, Amtsblattverfügung nicht beachtet

Lochkarten, Fahrkarten ungenügend geprüft

Ablehnung der Mitnahme von Briefen, mangelhafte Übernahme von Gepäck,

Keinen Meldezettel über überzähliges Expreßgut ausgefertigt

Mangelhafte Untersuchung von Wagen

Heißlaufen einer Achse verschuldet, mangelhaftes Schmieren, Heißläufer nicht gemeldet

Zugverspätung verschuldet

Vorspannlok nicht rechtzeitig angefordert

Unaufmerksames Rangieren, Verschulden von Aufstoß und Wagen- bzw. Ladungsbeschädigung, Verschulden der Beschädigung von Loks und Wagen, Beschädigung von Prellbock

Liegen oder Schlafen auf der Bremse, Verlassen der Bremse und Schlafen im Wagenabteil, Bremse nicht bedient, Bremse nicht rechtzeitig bedient

Unzeitige oder mangelhafte Weichenbedienung, falsche Signalstellung
Überfahren des Ausfahrsignals nicht verhindert durch rechtzeitiges Ziehen der Notbremse
Überfahren des Einfahrsignals im Fahrbericht nicht vermerkt
Abfahrtsauftrag erteilt ohne Gewißheit der richtigen Fahrstrecke
Aufschneiden einer Weiche nicht im Störungsbuch vermerkt
Verstöße gegen die Fahrdienstvorschriften
Verschulden von Entgleisung, Zusammenstoß
Verschulden von Zugverspätungen,
Verschulden der Verletzung Dritter
Fehlen zum Dienst, Unachtsamkeit im Dienst,
Verspätung, vorzeitiges Verlassen des Dienstes, unerlaubtes Fernbleiben,
Verspätete Krankmeldung
Unerlaubter Aufenthalt im Wirtshaus
Trunkenheit im Dienst
Offenstehen einer Abteiltür nicht rechtzeitig beobachtet
Beschädigung einer Tür
Ablaßhähne der Heizkörper nicht geöffnet
Löschen der Gaslampen nicht veranlaßt
Fehlen der Zugschlüssel nicht festgestellt und nicht gemeldet
Zugschilder zu spät verstellt, Zugbeschilderung unterlassen
Hornsignal nicht beachtet
Falsche Auskunft einem Reisenden gegeben
Betrunkenen Reisenden nicht angezeigt wegen Ungebührlichkeit
Zugführer keine Meldung über verschmutzten Packwagen und fehlendes Inventarverzeichnis gemacht
Unwahrheit gesagt
Während der Fahrt aufs Trittbrett gesprungen
Reisenden nicht angezeigt bei Mißbrauch von Notbremse
Höhersetzen einer Reisenden in einem D-Zug ohne Veranlassung
Unvorsichtiges Schließen einer Abteiltür und Verletzen einer Reisenden
Weigerung, einen Zug zu begleiten
Weigerung, Rangierdienst zu leisten
Auftrag eines Bahnhofsvorstehers nicht sofort ausgeführt

Nachlösebetrag nicht verbucht

Gut nicht ausgeladen, Gepäckstücke nicht übergeben

Wagenpapiere vergessen

Um Erlangung eines Zugfahrplans nicht genügend bemüht

Grobheit gegen Zugführer, ungehöriges Benehmen gegen Oberbahnhofsvorsteher, unhöfliches Benehmen Reisenden gegenüber, Einlassen in Streitigkeiten und Schlägereien

Abfertigungsdienst nicht verrichtet, Wagenmeister gegenüber im Beisein von Reisenden ungebührlich benommen, unbotmäßiges Benehmen gegen diensttuende Stationsbeamte, Beschimpfung des Wagenmeisters, ungeziemendes Benehmen gegen den Zugführer,

Aufforderung zum Türschließen, zum Festhalten von Wagen durch Rangiermeister mißachtet

Trotz Verbots in das besetzte Gebiet gefahren zu Einkäufen (1918)

Als Pförtner im Warteraum mit Reisenden Hamstergeschäfte abgeschlossen (1922)

Benutzung eines Zuges als Fahrgast in trunkenem Zustand, Betragen, welches sich für einen königlichen Beamten nicht geziemt.

Ein Strafmittel war die (einstweilige) Dienstenthebung, so am 13.12.1902: Der Schaffner Ki. ist von dem Dienst bei dem Dz 93/94 zurückzuziehen und an dessen Stelle ein geeigneter Schaffner, welcher hierher namhaft zu machen ist, einzustellen. Ferner durch Bahnhof Düsseldorf Hbf am 19.07.1933: „Betr. Unregelmäßigkeit des Oberschaffners K. bei D189 Soest-Leipzig am 04./05.06.1933. Gemäß Verfügung des R.B.A. Düsseldorf vom 13.07.1933 ist der Oberschaffner K. auf 6 Monate aus dem D-Zugdienst zurückzuziehen. Mit Rücksicht auf seine bisherige Führung wird von einer vollständigen Zurückziehung aus dem Personenzugdienst abgesehen.“



Düsseldorf Hbf 1940

Im Amtsdeutsch der Deutschen Bundesbahn wurde vom Bahnhof Düsseldorf Hbf 1957 folgende Dienstliche Beurteilung erstellt:

1) Dienstliche Beurteilung des Zugführers Karl J.:

- a) Allgemeine Veranlagung: Geistig gut veranlagt und begabt. Ist als Beamter nur im Zugbegleitdienst beschäftigt gewesen und für diesen geeignet.
- b) Charakter: Im allgemeinen guter und verträglicher Charakter, etwas leicht. Zeigt sachliches Denken und Handeln, kameradschaftliches Verhalten und Einfügung in die Betriebsgemeinschaft.
- c) Bildungsstand: Entspricht seiner Schul- und Ausbildung. Ist in der Lage, sich schriftlich und mündlich klar und verständlich auszudrücken und ist bestrebt, sich beruflich weiterzubilden.
- d) Arbeitsweise: Fleißig und zuverlässig, zeigt Hingabe an den Beruf und hat keine körperlichen und geistigen Mängel. Genügend schnelle Arbeitsweise.
- e) Soziales Verhalten: An seinem Verhalten gegenüber Vorgesetzten, Gleichgestellten und Untergebenen, zu Kunden und Ratsuchenden ist nichts zu beanstanden.
- f) Gesundheitszustand: Gut, keine Neigung zu Krankmeldungen.

Diese Beurteilung wurde dem Beamten mündlich eröffnet und dem Betriebsamt Düsseldorf vorgelegt.



Düsseldorf Hbf um 1950

Belohnungen und Unterstützungen

Auf keinem der Personalienbögen findet sich eine Belohnung eines Eisenbahners etwa für besondere Leistungen oder lebensrettende Maßnahmen vermerkt.

Viele Eisenbahner und ihre Familien waren häufig angewiesen auf Unterstützungsgelder und Beihilfen in Notlagen und zum Härteausgleich.

Am 12.02.1916 bat Schaffner Robert K. um „gütige Gewährung einer Beihilfe“ über seine Dienststelle, die Königliche Eisenbahnstation Düsseldorf Hbf [Rechtschreibung nicht korrigiert!]: An die Königliche Eisenbahn-Direktion Elberfeld durch die Hand Herrn Oberbahnhofsvorsteher T. „Meine augenblicklichen Familienverhältnisse geben mir Anlaß die Königliche Eisenbahn-Direktion um gütige Gewährung einer Beihülfe zu bitten. Ich bin schon über 40 Jahre im Eisenbahndienst und habe dank meiner sparsamen Frau verstanden meine Familie ohne Beihilfe durchzubringen. Von meinen Kindern sind jetzt noch 3 unverheiratet, 1 Sohn 24 Jahr, und 2 Töchter 23 und 19 Jahr. Mein Sohn der während der Mobilmachung seiner Militärpflicht genügt jetzt im 4ten Jahre dient ist bereits schon zweimal verwundet in Rußland bei einem Sturmangriff und ligt jetzt in Kolberg und ist augenblicklich noch dienstunfähig. Dieser Sohn wahr meine Hauptstütze. Ich habe jetz schon bereit 4 Jahre große Mehrausgaben durch ihn gehabt. Diese Ausgaben bedeuten für meine Familie bei der augenblicklichen großen Teuerung wo

@P. Dr. D. Hörnemann, Eisenbahnmuseum Alter Bahnhof Lette, www.bahnhof-lette.de, Seite 19 von 25

man mit jeden Pfennig umdrehen muß einen großen Nachteil haben. Von meinem Gehalt muß ich vierteljährlich für Nachzahlung der Pensionskasse der ehemaligen Köln-Mindener Beamten 20 Mark abziehen an Miete zahle ich monatlich 75 Mark der Verdienst meiner beiden Töchter ist nach Abzug für Beschaffung von Kleidern nur noch gering. Ich befinde mich augenblicklich in einer unverschuldeten Notlage und bitte daher der Königlichen Eisenbahn-Direktion durch Gewährung nur einer einmaligen Beihilfe in meiner drückenden Lage zu helfen. In Hoffnung keine Fehlritte gedahn zu haben zeichnet ganz gehorsamst“ Robert K., Schaffner.

Dieser Bitte wurde keineswegs rasch und einfach entsprochen. Zunächst verlangte am 16.02.1916 der Vorstand des Kgl. Eis. Betriebsamts I. Düsseldorf Angaben, „wo die beiden Töchter beschäftigt sind. Suchen Sie in vertraulicher Weise festzustellen, was dieselben verdienen“. Die Ergebnisse der geradezu detektivischen Nachforschungen hielt der Bahnhof Düsseldorf Hbf am 24.02.1916 fest: „Die 23jährige Tochter ist in einem als Verkäuferin tätig. Nach Mitteilung des Geschäftsinhabers erhält dieselbe seit dem 01.02.1916 50 M Lohn. Einen höheren Lohn will er ihr, bei der augenblicklich schlechten Geschäftslage und ihrer noch mangelhaften Geschäftskennntnisse, nicht zahlen können. Diese Tochter soll nach Ansicht des Odenkirchen sehr putzsüchtig sein. Die andere, 19jährige Tochter soll in Hamburg beschäftigt sein und keinen Lohn erhalten.“ Danach beschied der Vorstand des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts I. Düsseldorf: „Dem K. steht für den Haushalt von 3 Personen ein Einkommen von 3.000 M zur Verfügung. Bei den hohen Anforderungen, die heute von weit geringer besoldeten Beamten an den Unterstützungsfond gestellt werden, muß die Frage der Bedürftigkeit bei K. verneint werden. Veranlassen Sie ihn, das Gesuch zurückzuziehen.“



Düsseldorf Hbf 1950

Auf die Notzeit des Kriegswinters 1941 im Osten weist folgender Vermerk hin: Personalbüro der RBD Wuppertal (P36), 23.10.1941: Beiliegender Vorgang über die Zahlung einer Bekleidungsbeihilfe an den Reichsbahn-Assistenten Rudolf K. wurde uns Anfang Oktober d.J. von der RBD Königsberg zugesandt, 13.02.1940: Ich bitte dem Rbass K., der als Fdl auf dem Bf Grabowo beschäftigt wird, eine Bekleidungsbeihilfe von RM 30,- zu gewähren. Der Betrag wäre durch die Bahnhofskasse Ortelsburg auszubezahlen. Der Reichsbahn-Assistent R.K. hatte am 23.12.1939 um Genehmigung einer Bekleidungsbeihilfe gebeten: „Da mir aus der Heimat Winterunterwäsche, Strümpfe und Stiefel nicht beschafft werden konnten, bittet Unterzeichneter um Gewährung einer Beihilfe von 50 M. Nachweis: 3 Hemden 9 RM, 3 Unterhosen 10 RM, 1 Unterjacke 13 RM, 1 Paar Handschuhe 3,50 RM, 1 Paar Stiefel 30 RM, insgesamt 65,50 RM. Gekauft im Okt. 1939 in Ortelsburg gegen Namensunterschrift auf dem Verkaufszettel. Es handelt sich um eine zusätzliche Neubeschaffung, um für den örtlichen Winter gerüstet zu sein.“ Diesem Gesuch wurde entsprochen.



Düsseldorf Hbf 1960

Glaubensbekenntnis der Eisenbahner

Die Mehrzahl der Eisenbahner bekannte sich zum katholischen Glauben (45), zum evangelischen Glauben 18 (davon lutherisch 2x und reformiert 1x). Bei vier Bögen fehlen die Angaben.



Düsseldorf Hbf 1960er Jahre

Die Eisenbahner-Ehefrauen

Jeder Eisenbahnbeamte hatte „von seiner erfolgten Eheschließung unter Beifügung der standesamtlichen Urkunde der Inspektion Anzeige zu erstatten, die nach einem Vermerk zum Personalienbogen der Direktion Kenntnis davon zu geben hat“, immerhin galt schon 1903 „Die vorherige Einholung der Erlaubnis zur Verheiratung ist nicht nötig.“

Die Eisenbahner waren im Normalfall verheiratet. In zehn Fällen verstarb die Ehefrau, acht Eisenbahner heirateten danach erneut - oft nach sehr kurzer Zeit, wohl zur Versorgung der Familien. Drei Eisenbahner heirateten eine Witwe. Nur von einer einzigen Scheidung ist die Rede (1946, wiederverheiratet 1949).

Auch die Frauen trugen zum Lebensunterhalt der Eisenbahnerfamilien bei. So wurde am 10.02.1908 der Frau des Portiers Josef K. die Führung eines Colonial- & Papiergeschäftes in Unterrath gestattet.

Die Direktion Elberfeld erlaubte am 05.10.1912 den Wohnort in Ratingen, was als „auswärtiges Wohnen“ genehmigungspflichtig war.

Die Eisenbahner-Kinder

Von den 67 Personalienbögen vermerken nur zwei ausdrücklich Kinderlosigkeit. Aus 50 Eisenbahner-Ehen entsprossen 190 Kinder, das sind durchschnittlich 3,8 Kinder pro Familie. Lediglich einmal wird ein uneheliches Kind erwähnt.

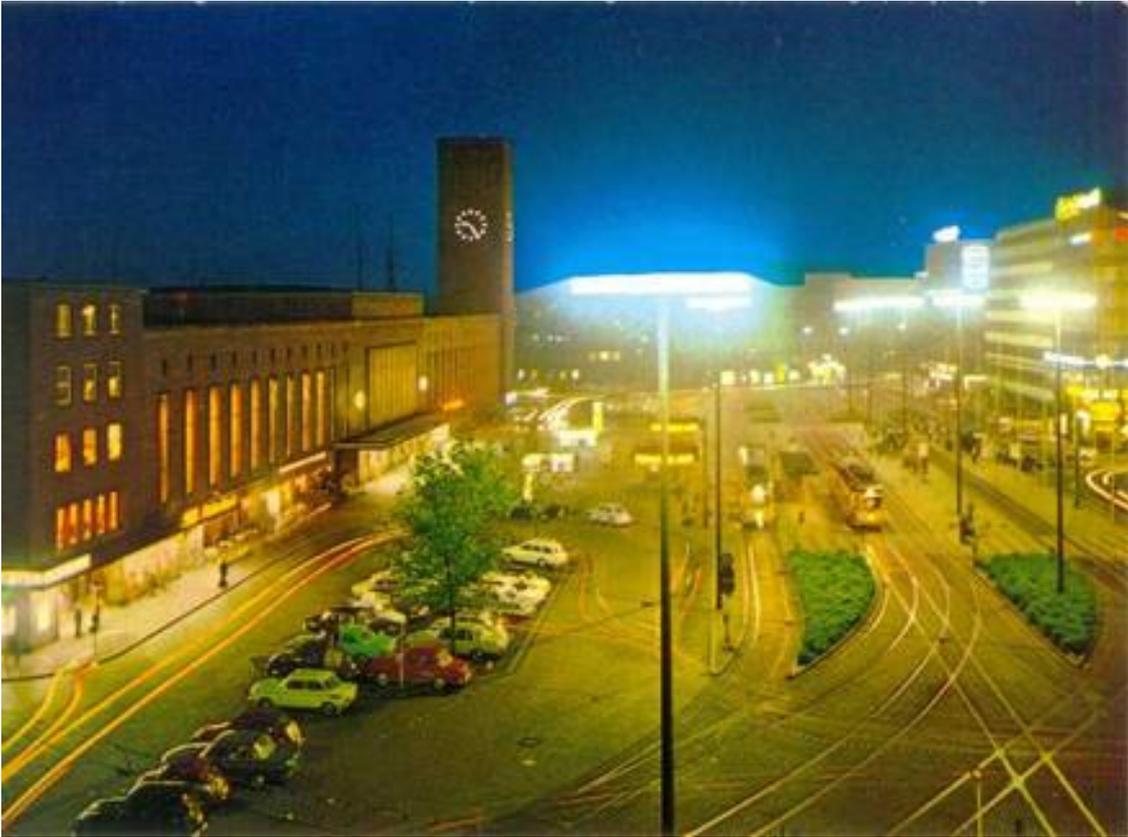
Urlaubsgründe

Damals fuhr man nicht einfach in Erholungsurlaub oder Sommerfrische, die Begründungen der Urlaubsgesuche offenbaren fast immer einen ernsten Hintergrund: Abholen von Lebensmitteln (1917); Hochzeiten, Taufen, Kommunionen, Konfirmationen, Beerdigungen in der Familie; Besuch des im Kriege verwundeten Schwagers; Kuren; Niederkunft der Frau; Pflege der kranken Frau; Umzug.

Nur Altpapier?

Einige Personalienbögen, die eigentlich hätten vernichtet werden sollen, gewähren nach Jahrzehnten einen Einblick in vergangene Zeiten bei der Eisenbahn unter verschiedenen politischen Bedingungen, von der Kaiserzeit über das „Tausendjährige Reich“ bis in die Wirtschaftswunder- und Bundesbahnzeit. Sie zeigen ein wenig von den privaten und beruflichen Lebensumständen, von Gefahren für Leib und Leben im Eisenbahndienst, von Erkrankungen und wirtschaftlichen Nöten, wie auch von Unachtsamkeit, Fahrlässigkeit und Disziplinlosigkeit.

Von verklärender Eisenbahn-Romantik ist hier keineswegs die Rede, vielmehr enthält das graue, abgegriffene „Altpapier“ Spuren gelebten Eisenbahner-Lebens in guten und schlechten Zeiten.



Düsseldorf Hbf bei Nacht 1960er Jahre

© P. Dr. Daniel Hörnemann