

Ehrenzeichen, Medaillen und Plaketten für Eisenbahner

Aus Erbschaften und Schenkungen finden sich eine ganze Menge historischer Eisenbahner-Abzeichen in unserer Sammlung. Manche ließen sich mittlerweile näher identifizieren. Einige geben noch Rätsel auf, vor allem, wofür die jeweiligen aufgedruckten Abkürzungen stehen mögen. Für weiterführende Hinweise wären wir sehr dankbar!



Der „**Deutsche Eisenbahn-Beamtenverein zu Hannover**“ baute noch darauf: „Gott mit uns“.

Die Flagge mit drei waagerechten, gleich breiten Streifen in den Farben Schwarz-Weiß-Rot war von 1867 bis 1871 Kennzeichen für Handels- und Kriegsschiffe des Norddeutschen Bundes, von 1871 bis 1919 die Nationalflagge (offiziell festgelegt 1892) des Deutschen Reichs in der Kaiserzeit und von 1933 bis 1935 übergangsweise zusätzlich die Flagge des „Dritten Reichs“, ehe die Hakenkreuzflagge als alleinige Nationalflagge eingeführt wurde. Im Kaiserreich wurden die Farben Schwarz-Weiß-Rot zu weithin akzeptierten Landesfarben.



Grün-weiß sind hingegen die Farben des Farbenbandes für „**Sp. V. St. Ch.**“ (Abkürzung über dem dominierenden Flügelrad, deren Auflösung noch aussteht).



Nur noch die Hälfte des Farbenschmuckes eines Ehrenzeichens des **„Staatseisenbahner-Verbandes“** blieb erhalten. Der Staatseisenbahner-Verband gründete sich 1904 als Dachverband vieler lokaler Eisenbahner-Vereine. Der volle Name war „Allgemeiner Verband der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahn“. Die vielfach lokal und auf Staatsgebiete begrenzten Vereine der nach und nach eingegliederten kleinen Eisenbahngesellschaften bildeten den Verein als ihren zentralen Dachverband. Das gezeigte Mitgliedsabzeichen wurde nach der Gründung eingeführt. Im Jahr 1905 umfasste der Verband 463 Vereine mit 285.000 Mitglieder. Bis 1914 stieg die Zahl auf 837 Vereine mit 547.000 Mitgliedern. Zur damaligen Zeit waren im gesamten Reichsgebiet ca. 700.000 Beschäftigte bei der Bahn tätig. Bei der relativen Seltenheit des Abzeichens ist davon auszugehen, daß nicht alle Mitglieder dieses Abzeichen besaßen und es wohl auch privat beschafft und bezahlt werden mußte. Als einziger bekannter Hersteller ist die Firma Moritz Stumpf & Sohn aus Danzig bekannt. Die

1804 durch Carl Stumpf gegründete Firma war für hochwertige Gold-, Silber- und Bernsteinarbeiten europaweit bekannt. Sie wurde u.a. durch den Zaren zur Arbeit am Bernsteinzimmer in St. Petersburg beauftragt. Erich Albert Moritz Stumpf führte ab 1898 die Firma unter dem Namen Moritz Stumpf & Sohn. Im Jahre 1917 wurde der Staatseisenbahner-Verband in den „Bund der Beamten der preußisch-hessischen Staats- und Reichseisenbahner“ übergeleitet. Die Organisation der Beschäftigten im Bahnwesen wurde früh verboten um gewerkschaftliche oder politische Ziele auszuschließen. Es existierten seit 1865 von den Eigentümern organisierte Eisenbahner-Verbände als Zwangsmitgliedschaft. Als erste große freigewerkschaftliche Vereinigung wurde am 13. Januar 1897 der Verband der Eisenbahner Deutschlands (VdED) gegründet. Zweck war die Organisation von Spar- und Darlehenskassen, eine Verbandskrankenkasse als Zuschußkrankengeld usw. Nach dem Ersten Weltkrieg zerfielen die großen staatlichen Verbände. In der Weimarer Republik gründeten sich wieder unzählige Kleinvereine der Weichensteller, Lademeister, Wagenmeister usw. auf lokaler Ebene. Schätzungen gehen von über 100 Vereinen aus. Quelle: Einigkeit, Von der Zersplitterung der Eisenbahner zur vereinten Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), 2012.

Es handelt sich um ein Abzeichen in Form eines geschweiften Schildes aus vergoldeter Kupferlegierung. Die Vorderseite ist emailliert. Auf der Rückseite finden sich eine waagerechte Broschierung und unten ein aufgelöteter Steg zum Durchzug des Bandes, erhöht dazwischen die Herstellerbezeichnung.

Vorderseite:

Der Hintergrund ist diagonal ca. zu je 1/3 schwarz, weiß, rot emailliert.

Die Ränder und die Inschrift darauf sind vergoldet.

Im oberen Teil ein geflügeltes Rad überhöht von einer 5-bügligen Königskrone.

Darunter die zweizeilige Schrift – Staatseisenbahner -/- Verband.

Rückseite:

Im oberen Teil aufgelötet eine Sicherheitsnadel. Durch den unten aufgelöteten Steg ist ein schwarz/weiß längst gestreiftes Band gezogen. Unten wird das Band durch ein vergoldetes Blech in Fransenform zusammengehalten. Mittig erhöht 3-zeilig der Hersteller MORITZ STUMPF / & SOHN / DANZIG. Band: 18 mm breit je 9 mm schwarz und weiß.

Gestiftet: 1904 durch den Staatseisenbahner-Verband; verliehen: 1904 – 1917

Material: Kupferlegierung vergoldet, Emaille

Größe: 29,1 mm x 23,9 mm; Gewicht: 8,39 g mit Band ¹.

¹ Angaben nach <https://www.ehrenzeichen-orden.de/kaiserreich/staatseisenbahner-verband-mitgliedsabzeichen.html>



Die Datierung ist keine Schwierigkeit bei diesem Leichtmetallabzeichen, Hakenkreuze auf Hammer und Zahnrad verweisen darauf: **„Dank der Eisenbahner an den Führer, Essen, 15.04.1934“**. Das detaillierte und typisch schildförmige Blechabzeichen der Nationalsozialistischen Betriebszellenorganisation (NSBO), (d.h. D.A.F. = Deutsche Arbeits-Front, Tagesabzeichen bzw. Treffen- und Veranstaltungsabzeichen) ist in grau-silberfarbenem, zinnbasiertem Metall (d.h. Eisenblech) ausgeführt und war als solches für eine bestimmte eisenbahnbezogene Veranstaltung in der Stadt Essen bestimmt.



Das „**Eisenbahn-Verkehrsamt Leipzig**“ gab (um 1920) für die Teilnehmer einer Reise zum Ostseebad in Mecklenburg-Vorpommern mit dem „Verwaltungs-sonderzug Wustrow“ dieses schlichte Blechabzeichen mit Flügelrad heraus.



„RAW Berlin-Wrs“ mit großem Adler und im Ehrenkranz gehaltenen Hakenkreuz zeigt eine Plakette des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Berlin-Warschauer Straße. Dieses RAW hatte eine dunkle Geschichte: Hier waren ab Frühjahr 1942 bis zur Einnahme des Werks durch die Rote Armee am 24. April 1945 insgesamt etwa 2.500 Zwangsarbeiter beschäftigt. Während in Verwaltungsunterlagen für Mai 1942 eine Zahl von 286 Zwangsarbeitern aus acht Ländern angegeben wird, wurden am Anfang des Jahres 1943 vor allem sogenannte „Ostarbeiter“ aus den besetzten sowjetischen Gebieten Russlands und der Ukraine nach Berlin zum Zwangsarbeitseinsatz auf dem RAW-Gelände verschleppt. Im Juni 1944 bestand die Belegschaft des RAW (exklusive Beamten und Lehrlinge) zu 64% aus Zwangsarbeitern. Sie wurden gezwungen, Schichten von zwölf Stunden absolvieren, in denen schwere körperliche Arbeit zu leisten war, etwa in der Radsatzdreherei des Werkes. Als das RAW im Februar 1944 bei alliierten Luftangriffen bombardiert wurde, war den Zwangsarbeitern der Zugang zum heute noch stehenden Bunkerturm verwehrt. Die Zwangsarbeiter aus Russland und der Ukraine wurden genötigt, am sogenannten „Ostarbeitersparen“ teilzunehmen. Dabei sollten sie für einen Teil ihres spärlichen Lohns Spar-Marken erwerben, in dem Glauben, daß deren Gegenwert an ihre Angehörigen ausgezahlt werden würde. Dies war vom NS-Regime jedoch nie intendiert gewesen. Untergebracht waren die auf dem RAW tätigen Zwangsarbeiter in Barackenlagern in Groß-Ziethen, Grunewald und Kaulsdorf. Der Großteil der männlichen Insassen des Lagers in der Kaulsdorfer Straße 90 arbeitete wohl für das RAW. Tagtäglich wurden

die Zwangsarbeiter auf direktem Wege in Sonderzügen vom Lager zum Arbeitseinsatz auf das RAW und wieder zurückgebracht.

Die Zwangsarbeiter waren für den Arbeitsalltag in keiner Weise ausreichend versorgt und ausgestattet. Oftmals verfügten sie nur über die Kleidung, die sie zum Zeitpunkt ihrer Verschleppung am Leib trugen und bekamen eine Garnitur Arbeitskleidung samt Holzpantinen gestellt, die sie zudem jeden Abend wieder abgeben mußten. Trotz kaum vorstellbarer Wohn- und Arbeitsbedingungen unter ständiger Strafandrohung gelang es den Zwangsarbeitern, durch Ungehorsam eine Form des Widerstands zu leisten. Immer wieder verließen sie ihren Arbeitsplatz oder das Lager und fuhren heimlich ins Stadttinnere. Daneben wurden großangelegte Fluchtversuche unternommen. Im August 1942 gelang es 96, im Oktober 1942 weiteren 42 Zwangsarbeitern vom Gelände des RAW zu fliehen. Wie viele von diesen Menschen den Zwangsarbeitseinsatz überlebten und nach Hause zurückkehren konnten, ist nicht bekannt.

Das heute unter dem Namen RAW-Friedrichshain bekannte Gelände ist in seinen Anfangszeiten eine der wichtigsten Eisenbahnwerkstätten Berlins. Mit der Fertigstellung der Ostbahn in Berlin entsteht ab 1867 die Eisenbahn-Hauptwerkstatt Berlin II. Das Gelände zwischen Ostbahn, Warschauer Straße und Revaler Straße wird stetig durch neue Bauten für die Werkstätten, Verwaltung und auch soziale Einrichtungen ergänzt.

Das 1918 in Reichsbahnausbesserungswerk II (RAW II) umbenannte Areal fällt im Zweiten Weltkrieg teilweise den Bomben zum Opfer. Ab 1991 folgt die schrittweise Stilllegung des Werks. Bereits wenige Jahre später treibt der Kulturverein RAW-tempel e. V. die Umnutzung des Geländes voran. 2015 muß er jedoch Insolvenz anmelden. Heute befinden sich auf dem RAW-Friedrichshain neben Sportstätten auch Kultureinrichtungen, Gastronomie und Clubs. Der Verein RAW//cc e.V. bietet Rundgänge über das vielfältige Areal an.



„Glück auf!“ galt der **Ersten Deutschen Staatsbahn Braunschweig-Wolfenbüttel**. Die Barytbergwerke in Bad Lauterberg, ehemalige Bergstadt, wurden 1900 durch Kommerzienrat Dr. Rudolf Alberti gegründet und liefern besonders hochwertige, reine und helle Schwerspat-Produkte. 08.11.1843, 1. Dampflokomotive „Krodo“ in Harzburg. Die Gedenkmedaille (wohl zum Jubiläum 1988) stiftete der MTK Bad Harzburg = MTK Männer-Turn-Klub Bad Harzburg 1886 e.V.



Die Vorderseite der Medaille zur „**Harzüberquerung Bad Lauterberg nach Bad Harzburg**“ zeigt ein Porträt von Philipp August von Amsberg (*17.07.1788 in Kavelstorf; †09.07.1871 in Harzburg), einem braunschweigischen Staatsmann und Begründer der ersten deutschen Staatsbahn, der Herzoglich Braunschweigischen Staatseisenbahn.



Kennmarke eines Angehörigen (Nr.14) der Eisenbahn-**Betriebswerkstätte Busenbach**. Die Bahnstrecke Busenbach-Ittersbach (teilweise auch als Albgaubahn oder Albtalbahn-Bergstrecke bezeichnet) führt durch den Nordschwarzwald und den Kraichgau. Nachdem Busenbach bereits am 14.05.1898 durch die anfangs meterspurige Albtalbahn Anschluß nach Karlsruhe erhielt, ging am 10.04.1899 der ursprünglich 12,6 Kilometer lange Abschnitt zwischen Busenbach und Ittersbach in Betrieb.



Blechmarke für Betriebsangehörige des **RAW „Einheit“** mit der Nummer 1166. „RAW“ bezeichnet ein Reichsbahnausbesserungswerk der ehemaligen Deutschen Reichsbahn in **Leipzig-Engelsdorf**. Hier wurden die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen, größere Reparaturen, Hauptuntersuchungen daran und die Aufarbeitung von Ersatzteilen bewerkstelligt. Ferner erfolgten Umbauten und Modernisierungen von Fahrzeugen sowie in Spezialfällen der Neubau von Eisenbahnwagen. Das 1905 in Betrieb genommene Reichsbahnausbesserungswerk in Engelsdorf, das 1989 mit dem DDR-Namen „Einheit“ noch 2.300 Menschen beschäftigte, verlor nach und nach seine Rolle als Ausbesserungswerk. Nur auf einem kleinen Teil des Geländes werden noch Schienenfahrzeuge gewartet. Ansonsten finden dort Kunstaktionen statt.



Messing-Marke für Bedienstete vom **Bahnbetriebswerk Hamburg-Altona** der Deutschen Bundesbahn. Dieses Bw war vor allem bekannt durch seine Beheimatung der Schnellzug-Dampflok-Baureihe 012 (01.10 Öl). Das Bahnbetriebswerk Hamburg-Altona (abgekürzt: Bw Hmb-Altona) bestand von 1895 bis 1982 und befand sich im Stadtteil Hamburg-Altona-Nord. Es lag westlich der Harkortstraße (früher Rainweg) und direkt anschließend am südlich gelegenen Kopfbahnhof Hamburg-Altona. Das Bahnbetriebswerk wurde ab 1890 von den Preußischen Staatseisenbahnen bzw. deren Königlich Preussischer Eisenbahndirektion Altona (ab 1922 RBD Altona - Reichsbahndirektion) beim Umbau der Bahnhofsanlagen in der damals selbstständigen Stadt Altona/Elbe erstellt. Nachdem die Stadt Altona 1937 durch das Groß-Hamburg-Gesetz Teil des Landes Hamburg wurde, änderte sich der Name in RBD Hamburg. Diese ging 1949 in der Bundesbahndirektion Hamburg auf. Für Dampflokomotiven sahen die Umlaufpläne des Bahnbetriebswerks Hamburg-Altona hochwertige Zugbespannungen vor, so fuhren die ab 1962 hier beheimateten

39 Maschinen der Baureihe 03 anfangs noch Bebra und Göttingen an. Mit der 1965 durchgeführten Elektrifizierung der Bahnstrecke Hannover–Hamburg und der Strecke nach Osnabrück kurz darauf verlor der Dampflokeinsatz des Betriebswerks Altona die beiden wichtigsten Strecken nach Süden bzw. Südwesten. Bis 1972 erfolgte noch ein Dampflokeinsatz mit der DR-Baureihe 01.10 vor Schnell- und Eilzügen auf der Marschbahn nach Westerland.

Nach der Auflösung des Bahnbetriebswerks Hamburg-Altona am 31. Dezember 1982 übernahm das Bahnbetriebswerk Hamburg-Eidelstedt seine Funktion. Bis 1991 dienten die Anlagen noch zum Abstellen von Lokomotiven.

Bereits im Jahr 1982 wurde der Doppelringlokschuppen, 90 Jahre nach seinem Bau, für die Neutrassierung der S-Bahngleise abgerissen. Die leerstehenden Triebwagenhallen am südwestlichen Rand des Bahnbetriebswerkes wurden 2015 abgetragen. Der 1954/55 errichtete Bahnwasserturm ist als Industriedenkmal geschützt und bleibt auch nach Abriss der Bahnanlagen erhalten. 15 weitere Gebäude und Anlagen des ehemaligen Bahnbetriebswerkes und der östlich benachbarten ehemaligen Ortsgüteranlage vor allem an der parallel verlaufenden Harkortstraße sind denkmalgeschützt. Bis 1991 wurden die Abstellgleise der abgerissenen Ringlokschuppen zum Abstellen von Lokomotiven genutzt; danach wurde die Doppeldrehscheibe außer Betrieb genommen. Die Dreh-Bühnen wurden um das Jahr 2000 entfernt, die zugehörigen Dreh-Gruben Anfang 2016 eingeebnet. Die Dieseltankstelle nördlich des Wasserturms ist bis heute (2020) in Betrieb und versorgt die hier auf einer Ausweiche abgestellten Nahverkehrszüge der Marschbahn zur Nordseeküste. Das Gelände ist im Rahmen des Projektes Neue Mitte Altona zur Bebauung mit Wohn- und Kleingewerbebauten vorgesehen, wie sie auf dem Gelände des vormaligen Güterbahnhofs Altona bereits betrieben wurden.



Papp-Abzeichen für die Teilnehmer beim **„50jährigen Stiftungsfest des Eisenbahn-Vereins Gelsenkirchen Hbf 1936“**.

Beinahe die gesamte Bevölkerung Gelsenkirchens hatte sich versammelt, als unter tosendem Applaus das fauchende Dampffross in den Bahnhof stampfte. Man schrieb das Jahr 1847 als die Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft die erste Bahnlinie durch das Ruhrgebiet eröffnete. Gelsenkirchen hatte nun ein Tor zur weiten Welt. Zu der Zeit zählte das vollkommen unbedeutende Dorf Gelsenkirchen kaum mehr als 500 Seelen und gehörte noch zu Wattenscheid. Da die Eisenbahngesellschaft sich weigerte, einen Bahnhof an einem so unbekanntem Ort zu errichten, mußte der

Gemeinderat die Baukosten aufbringen. Die (damals wie heute!) klamme Kasse reichte nicht für eine Güterabfertigung, so diente der kleine Holzschuppen ausschließlich dem Personenverkehr. Es war jedoch der Startschuß eines rasanten Wachstums. In den darauffolgenden Jahren entstanden in direkter Nähe die Zechen Hibernia und Alma sowie die Hochöfen des Schalker Vereins und das Gusstahlwerk. Gelsenkirchens Zukunft als Bergbau- und Industriestadt war besiegelt.

Sollte Gelsenkirchen ein wichtiger Knotenpunkt für Fernzüge nach Hamburg und Berlin? „Nää, wi wöllt den groten Bahnoff nich hebbeln!“ war die unmißverständliche Antwort des ersten Bürgermeisters, F. W. Vattmann. „Dann kumm all die siechten Lüe“, protestierte er. „Die wöllt wi nich.“ Doch im Gründungsjahr des FC Schalke 04 erhielt die Großstadt Gelsenkirchen einen der schönsten Bahnhöfe von ganz Deutschland, ein majestätischer Bau mit Portal im Cathedral-Stil. Das Wirtschaftswunder ließ den Bahnhof wie ein Phönix aus den Kriegszerstörungen in neuer Pracht erscheinen. Sogar mit einem luxuriösen Kino konnte er protzen. Das „Bali“ war ein Tempel behaglicher Unterhaltung mit noblen Logen und rotlivrierten Pagen. Der alte Bahnhof fiel 1982 der modernen Stadtplanung zum Opfer. Das vor dem Abrißhammer gerettete Buntglasfenster mit Gelsenkirchener Wirtschaftszweigen schmückt bis heute noch das ehem. Boeckerhaus als Erinnerung an den Glanz vergangener Tage.

Der Bahnhof Gelsenkirchen wurde 1847 zusammen mit der Cöln-Mindener Eisenbahn eröffnet. Der Hauptbahnhof wurde seither zwei Mal grundlegend neu gebaut. Erstmals geschah dies 1904, weil die Kapazitäten des alten Bahnhofes nicht mehr ausreichten. Er ist seitdem ein Hauptbahnhof. Im Zuge dieser Baumaßnahme wurden die bis dato ebenerdig liegenden Gleise angehoben, damit der zunehmende Straßenverkehr von Gelsenkirchen nach Bochum ungehindert den Hauptbahnhof passieren konnte. Der zweite Neubau wurde von 1982 bis 1983 durchgeführt. Dieser war und ist noch immer stark umstritten. Ein beim Abriß des Bahnhofsgebäudes von 1904 sichergestelltes Bauteil sowie eine Darstellung seines Umrisses wurde allerdings am Südausgang eingebaut.



„Eisenbahnverein Seelze“

Der Eisenbahnverein Seelze war für alle Bahnbediensteten offen. Der Verein sollte der Pflege der Kameradschaft und des freundschaftlich-geselligen Beisammenseins dienen. Seelze Rbf ist ein Rangierbahnhof bei Hannover. Er ist als Drehkreuz im Schienengüterverkehr eine wichtige Zugbildungsanlage mit täglich rund 3.000 rangierten Güterwagen. Der Bahnhof wurde im Zuge des Baus der Güterumgehungsbahn Hannover angelegt, um den Rangierbahnhof Hannover-Hainholz zu entlasten. Er wurde von 1906 bis 1909 gebaut und am 1. April 1909 in Betrieb genommen. Er verfügte über zwei unabhängige Systeme mit jeweils Einfahrgruppe, Ablaufberg, Richtungsgruppe und Ausfahrgruppe: Ost-West und West-Ost. Der Bahnhof war für täglich 6.000 Güterwagen ausgelegt. Er verfügte einst über 400 Weichen und zwölf Stellwerke bei 90 km Gleisen. Durch die Konzentration in der Zugbildung und die Stilllegung anderer Rangierbahnhöfe wie Lehrte und Hannover-Hainholz wurde er zum einzigen Rangierbahnhof in der Region Hannover. Die Anlagen wurden ständig modernisiert, Ende der 1960er Jahre hielt mit der kybernetischen Insel die Prozeßrechnersteuerung in Seelze als erstem Rangierbahnhof der Deutschen Bundesbahn Einzug in den Rangierdienst.

Der Rangierbahnhof Seelze trägt die bahnbetriebliche Abkürzung HSR und fungiert heute als Bahnhofsteil Seelze Mitte. Dem Bahnhof ist das Betriebswerk Seelze angegliedert. Der Rangierbahnhof gehört mit den Rangierbahnhöfen Maschen, Gremberg, Mannheim und Nürnberg zu den fünf größten Zugbildungsbahnhöfen für Güterzüge der DB AG. Der gesamte Rangierbahnhof erstreckt sich über eine Länge von 5,5 Kilometern und einer Breite von 350 Metern. Insgesamt gibt es 135 Kilometer Gleise und 510 Weichen, welche von sieben Stellwerken aus bedient werden, darunter elektromechanische.

Das West-Ost-System hat 34, das Ost-West-System 18 Richtungsgleise. Die Leistungsfähigkeit des West-Ost-Systems liegt bei rund 200 Wagen pro Stunde. Das Ost-West System wurde zuletzt im Jahre 2004, das West-Ost-System zwei Jahre darauf erneuert und technisch auf den neuesten Stand gebracht. Seither kann das Rangieren weitgehend computergesteuert erfolgen. Gleisbremsen im Gefälle bremsen die Wagen oder Wagengruppen individuell ab. In den Richtungsgleisen werden die Wagen durch seilbetriebene Beidrückförderanlagen zusammengeschoben, so dass sie miteinander gekuppelt werden können. Hatte die Leistung in Spitzenzeiten 8.000 Wagen pro Tag betragen, ist es heute noch die Hälfte. Dafür hat das Transportvolumen der Wagen beträchtlich zugenommen, so dass die tägliche Tonnage gestiegen ist. Inzwischen hat Seelze auch alle örtlichen Funktionen der anderen hannoverschen Rangierbahnhöfe, außer Hannover-Linden, übernommen.



FJI = Kaiser Franz Josef I.: Weltkrieg. **KuK Feld Transport-Leitung v. 1914-16.**
Kappenabzeichen der Technischen Truppen: Kaiserlich u. Königliche Feldtransport-
Leitung v. 1914-16, 27.5 x 37 mm, mattiertes Weißmetall.

Die k. u .k Armee war die wichtigste gemeinsame Institution der Doppel-Monarchie. An technischen Truppen verfügte die k.u.k. Armee 1914 über Pioniere (für den Brücken- und „Wasserdienst“) und Sappeure (Straßenbau, Sprengdienst). Die technische Ausrüstung mit Brückenmaterial galt in europäischer Hinsicht als mustergültig, war jedoch hinsichtlich seiner quantitativen Vorsorgen lediglich begrenzt verfügbar. Den Sappeuren als Spezialisten für das Sprengwesen sollte nach Ausbruch des Krieges die Verantwortung für das Minenwerferwesen sowie die Flammenwerfer übertragen werden.



„Erste Eisenbahnfahrt über den Rügendamm“ am 05.10.1936

Blechabzeichen für Teilnehmer an der ersten Überquerung des Rügendamms mit der Eisenbahn. Der Rügendamm ist die erste feste Strelasundquerung; über ihn führen sowohl die alte Bundesstraße 96, die Bahnstrecke Stralsund-Sassnitz als auch ein kombinierter Fuß- und Radweg. Er wurde 1936/1937 fertiggestellt. Zu ihm gehört eine relativ kurze Brücke zwischen Stralsund und der ihm vorgelagerten kleinen Insel Dänholm.



„Eisenbahn-Fahrbeamten-Verein Osnabrück“

Abzeichen des Eisenbahn-Fahrbeamten-Vereins Osnabrück, Hersteller Paul Küst Berlin, Buntmetall mit Flügelrad, Krone, ineinander gelegten Händen und schwarz-weiß-rotem Band, um 1910. Im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen verfolgten die Eisenbahnbeamten- und Arbeiter-Fachvereine die Förderung von Standesinteressen. Hierher gehörte zunächst die Vereinigung von höheren technischen Beamten der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung, die im Januar 1909 gegründet wurde. Für die mittleren und unteren Beamten sowie für Arbeiter bestanden am 1. Oktober 1910 53 derartige Vereine, von denen auf erstere 25, auf Unterbeamte 22 und auf Arbeiter 6 entfielen. Die bedeutendsten dieser Vereine sind der Verband der mittleren Staatseisenbahnbeamten des Verwaltungsdienstes (6.000 Mitglieder), der Verband der Eisenbahn-Supernumerar-Vereine (5.000 Mitglieder), der Verein der mittleren Staatseisenbahnbeamten (9.800 Mitglieder), der Eisenbahnassistentenverband der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft u.s.w. (10.000 Mitglieder), der Verband der königlich preußischen und großherzoglich hessischen Lokomotivführer (10.000 Mitglieder), der Verband der Eisenbahnfahrbeamten Deutschlands (20.200 Mitglieder), der Verein der Schaffner und Schaffneranwärter der deutschen Staatseisenbahnen (4.000 Mitglieder) u.a.



„Eisenbahn-Verein 12 Berlin“ zum 25jährigen Dienstjubiläum von Paul Walter am 15.10.1938. Eisenbahnvereine waren freie Vereinigungen von Eisenbahnverwaltungen zur Erreichung eines bestimmten Zwecks innerhalb einer besonderen Organisation. Ziele und Umfang der Eisenbahnvereine waren außerordentlich verschieden. Ihr Zweck ging im allgemeinen dahin, die Interessen gewisser Gruppe von Eisenbahnern zu fördern.



Schild der Bahnpolizei „**RBD Essen 432**“ **Reichsbahn-Direktion Essen**

Polizeiliche Aufgaben auf dem Betriebsgelände der zunächst hauptsächlich privaten deutschen Bahnen und ab 1871 bis 1920 der Länderbahnen waren seit der ersten Anordnung des Nürnberger Magistrats vom November 1835 regelmäßig dem Bahnaufsichtspersonal übertragen. 1836 erließ Bayern das erste Bahnpolizeireglement, 1870 entstand mit dem Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde das erste überstaatliche Bahnpolizeireglement, welches 1872 praktisch unverändert zum reichseinheitlichen Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands wurde. Die dortigen Regelungen gingen im Kern unverändert in die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) von 1904 ein. Erst mit der abgeschlossenen Verstaatlichung und dem Übergang der Bahnen von allen Bundesstaaten bzw. Ländern auf das Reich (Deutsche Reichsbahn) schuf 1921 das Reichsverkehrsministerium einen hauptamtlichen „Eisenbahnüberwachungsdiens“, der sich in „Streif-“, „Wächter-“ und „Fahndungsdienst“ gliederte. Die Stellung der nebenamtlichen Bahnpolizeibeamten blieb parallel erhalten. Beamte mit Aufgaben der Strafverfolgung wurden zu

Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft bestellt. Rechtsgrundlage waren die EBO und die Strafprozessordnung. Für Objektschutzaufgaben wurde ein militärisch organisierter „Bahnschutz“ aufgestellt, dessen rechtliche Einordnung unklar blieb. Unter dem nationalsozialistischen Regime blieb die Bahnpolizei weiter Teil der Reichsbahn und damit letztlich dem Reichsverkehrsministerium unterstellt, jedoch war sie ab 1936 außerdem Weisungen des Reichsführers SS und Chefs der Deutschen Polizei im Reichsministerium des Inneren unterworfen. Ab 1938 konnte die Bahnpolizei als Sonderpolizei bedarfsweise Dienststellen der Ordnungspolizei bzw. der Wehrmacht unterstellt werden; der Streifdienst wurde in „Bahnschutzpolizei“ umbenannt.

Die Bahnpolizei wurde bei Kriegsende von den Alliierten zunächst aufgelöst. Zur Sicherung des militärischen Nachschubs und der Versorgung der Bevölkerung beschloss jedoch der Alliierte Kontrollrat am 10. Mai 1946 die Wiederaufstellung einer ordnungsgemäßen Bahnpolizeiorganisation in allen Besatzungszonen.

In Westdeutschland blieb die Bahnpolizei Teil der Deutschen Bundesbahn. Das Recht der Bahnpolizei ergab sich unverändert aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und aus der Strafprozessordnung. Sie war nur auf Bahngelände zuständig, außer bei Gefahr im Verzug oder bei der Verfolgung einer Person, die auf dem Bahngelände auf frischer Tat angetroffen wurde. In diesen Fällen musste die Landespolizei sofort verständigt werden. Verwaltungsakte der Bahnpolizei wurden bahnpolizeiliche Verfügung genannt. Bahnpolizeibeamte waren neben den hauptamtlichen Beamten der Bahnpolizei auch die Betriebsbeamten und die entsprechenden Personen nach Landesrecht, die im Dienst nicht-bundeseigener Bahnen standen.

Bahnpolizeibehörden waren die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, die Bundesbahndirektionen, die Ämter des Betriebsdienstes der Bundesbahn und nicht bundeseigene Eisenbahndienststellen, die von den Ländern hierzu bestimmt wurden. Die Bahnpolizei der Bundesbahn untergliederte sich weiter in Bahnpolizeiwachen und -posten. Außerdem war der Fahndungsdienst der Deutschen Bundesbahn als Kriminalpolizei bei der Hauptverwaltung eingerichtet.

1991 hatte die Bahnpolizei eine Sollstärke von 2.770 Mann. Am 1. April 1992 wurde die Bahnpolizei aufgelöst und in den Bundesgrenzschutz überführt, welcher am 1. Juli 2005 in Bundespolizei umbenannt worden ist. Die Beamten der Bahnpolizei wechselten 1992 größtenteils zum Bundesgrenzschutz.



V.B.L.

Vereinsabzeichen mit schwarz-weißem Band und goldfarbener Blechlokomotive, vom „Verein Bayerischer Lokomotivführer“(??).



Glückwunschbild zum 40jährigen Dienstjubiläum beim Bahnbetriebswerk Mainz-Bischofsheim **Lokomotivführer Jakob Lenz** 11.10.1896-1936.

Mainz-Bischofsheim ist der Bahnhof der hessischen Gemeinde Bischofsheim. Er wurde von der Hessischen Ludwigsbahn für die Rhein-Main-Bahn (Mainz–Darmstadt–Aschaffenburg) eingerichtet, die hier 1858 in Betrieb ging. Bischofsheim war zwischen 1930 und 1945 ein Stadtteil von Mainz und der Bahnhof danach nicht rückbenannt wurde, hat sich der Zusatz „Mainz-“ erhalten. Im Personenverkehr wird Bischofsheim von S-Bahnen und Regionalzügen bedient, deutlich größer ist seine Bedeutung für den Güterverkehr: Mainz-Bischofsheim ist der größte Rangierbahnhof in der Region Frankfurt Rhein-Main. Das ehemalige Reichsbahnbetriebswerk wurde 1945 in ein Bahnbetriebswerk Mainz-Bischofsheim für die Wartung von Lokomotiven und ein Bahnbetriebswagenwerk Mainz-Bischofsheim für den technischen Wagendienst aufgespalten. Heute sind von dem ehemaligen Bahnbetriebswerk nur noch Reste vorhanden, unter anderem die Ruine eines Ringlokschuppens für 23 Dampflokomotiven.



Eisenbahn-Regiment II.

„Treu dem Regiment“ mit Kreuz, Stahlhelm, Krone, Adler und gekreuzten Schwertern. Stiftungstag: 20.02.1890. Garnison: Hanau. Das Regiment gehörte zu den Verkehrstruppen und war 1914 (vor der Mobilmachung) unterstellt dem Armeekorps: XVIII. Armee-Korps / Frankfurt a. M.

Formationsgeschichte: Durch AKO 20.02.1890 aus dem III. und IV. Bataillon des bisherigen Eisenbahn-Regiments (jetzige Nr.1); unter den 8 Kompanien eine Königl. Sächsische (die 15.) und eine Königl. Württembergische (die 16.) Kompanie. 01.04. bis 02.10.1893: Vereinigung in Berlin. Die Btl. erhalten die Nummer I und II, die Komp. die Nummern 1 bis 8, darunter zwei Königl. Sächsische (die 7. und 8.) und eine Königl. Württembergische. 01.10.1899: Die Königlich Württembergische Kompanie wird eine Königlich Preußische.

Bunterrock (um 1900): blaues Tuch mit schwarzen Kragen und (schwedische) Ärmelaufschläge (roter Vorstoß) mit weißen Litzen. Hellgraue Schulterklappen mit einem roten großen "E" und darunter kleinere Einheitsnummer. Silberne Knöpfe und Helmbeschläge, silberner Garde-Adler mit schwarzen Haarbüsch.



Maschinisten- und Heizerverein Freiberg

Papp-Plakette für Teilnehmer an Eisenbahner-Festveranstaltungen um 1920.

Die Universitätsstadt Freiberg ist eine Große Kreisstadt und Bergstadt etwa in der Mitte des Freistaates Sachsen zwischen Dresden und Chemnitz. Die Mittelstadt ist Verwaltungssitz des Landkreises Mittelsachsen und mit der 1765 gegründeten Bergakademie Freiberg Sitz der ältesten bestehenden technisch-montanwissenschaftlichen Universität der Welt. Freiberg liegt mit seinen beiden, in Betrieb befindlichen Bahnhöfen Bahnhof Freiberg (Sachs) und dem Haltepunkt Muldenhütten an der Sachsen-Franken-Magistrale auf deren Teilabschnitt Bahnstrecke Dresden-Werdau. Von Freiberg führt die Eisenbahnstrecke Nossen-Moldau ins Erzgebirge auf dem noch in Betrieb befindlichen Teilabschnitt bis nach Holzhau. In Richtung Nossen, nach Norden, liegt der stillgelegte Haltepunkt Kleinwaltersdorf. Die Bahnstrecke Freiberg-Halsbrücke mit dem Bahnhof Freiberg (Sachs) Ost ist stillgelegt.



Christianenheim Eisenbahn-Töchterhort 1914

Mattierte Eisen-Medaille im Original-Pappetui, 1914 gestiftet von Paul Justin Breitenbach, seit 1909 von **Breitenbach** (*16. April 1850 in Danzig; †10. März 1930 in Bückeberg) war ein deutscher Verwaltungsjurist. Breitenbach war seit 1878 an verschiedenen Orten für das Eisenbahnwesen tätig. Von 1906 bis 1918 Minister der öffentlichen Arbeiten, Vorsitzender des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und Leiter des Reichseisenbahnamts, zuständig für die Preußischen Staatseisenbahnen sowie maßgeblich an der Entstehung der Berliner U-Bahn beteiligt.

Die Eisen-Medaille schuf Arthur (Wilhelm Otto) Lewin-Funcke (1866-1937): Vorderseite mit Kopf des Ministers nach links, dazu Umschrift: PAUL v. BREITENBACH, Rückseite mit nacktem Mann nach rechts mit Fackel und Schwert, darunter geflügeltes Rad auf Schiene im Hintergrund aufgehende Sonne und 1914. 33 mm; 21,12 g.

Der Eisenbahn-Töchterhort **Christianenheim** der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen war eine im Jahre 1902 errichtete Stiftung mit dem Sitz in Berlin mit dem Zweck der Unterstützung von unverheirateten Töchtern verstorbener Eisenbahner und Beamten der Eisenbahndirektion. Sie sollte im Fall der Hilfsbedürftigkeit und Würdigkeit, insbesondere zur Ausbildung und Förderung ihrer Erwerbsfähigkeit Beihilfen gewähren und den gesetzlichen Fürsorgeeinrichtungen des Staates und den Hilfsfonds der Eisenbahnverwaltung helfend zur Seite zu treten. Vorübergehende Notlagen suchte sie durch einmalige Geldunterstützungen zu beseitigen, bei dauernder Bedürftigkeit durch fortlaufende Zuwendungen zu helfen. Kränkliche

Kinder sandte sie in Bäder und Ferienkolonien. Waisen verhalf sie zur nötigen Erziehung und zur Ausbildung für einen Beruf. Die Organe der Stiftung waren ein Hauptausschuß in Berlin und 23 Bezirksausschüsse, je einer für die Direktionsbezirke und das Zentralamt der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und für die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Zur Unterstützung der Bezirksausschüsse waren Vertrauensmänner an allen Orten, wo Eisenbahner Dienst tun, und nach Bedarf Ortsausschüsse eingerichtet. An der Spitze stand ein Aufsichtsrat. Sämtliche Verwaltungsämter, in denen höhere, mittlere und untere Beamte, Hilfsbeamte, Handwerker und Arbeiter vertreten sind, wurden unentgeltlich wahrgenommen. Die Verwaltungskosten wurden auf das geringste Maß herabgemindert.

Das Christianenheim in Erfurt konnte in 112 Wohn- und Schlafräumen 239 Waisen aufnehmen. Es war in 3 Abteilungen, das Kinderheim, das Zöglingenheim und das Pflingenheim eingeteilt. Zur allgemeinen Benutzung dienten Speisezimmer, Badeeinrichtung, Bücherei und Musikzimmer sowie Turn- und Spielräume. Zwecks Erziehung von Waisentöchtern zur praktischen Arbeit in der Haus-, Feld- und Gartenwirtschaft, zur Ausbildung geeigneter Bewerberinnen zu ländlichen Dienstboten sowie zur Versorgung des Christianenheims mit Lebensmitteln besaß die Stiftung eine eigene Meierei, den »Aschenhof«, unweit von Erfurt inmitten des Thüringer Waldes. Die bedeutendste Einnahmsquelle war die regelmäßige Sammlung unter den Beamten und Arbeitern der Staats- und Reichseisenbahnverwaltung. Wertvolle Unterstützung leisteten die bei den Staats- und Reichseisenbahnen bestehenden allgemeinen Eisenbahnvereine sowie die Fachvereine der Beamten. Der Verkauf der Medaillen generierte ebenfalls ein gewisses Einkommen für die Stiftung.

² Hausmann, in: Röhl, Freiherr von: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Band 9. Berlin, Wien 1921, S. 331f.



„Fahnenweihe Eisenbahn-Verein Gerstungen“, 15.03.1933

Auf dem Gebiet der Gemeinde Gerstungen liegen drei Bahnstationen: Gerstungen, Marksuhl und Förtha (Kr Eisenach). Der Bahnhof Gerstungen war früher innerdeutscher Grenzbahnhof an der Bahnstrecke Halle–Bebra. Bis der Grenzbahnhof 1990 seine Funktion verlor, verfügte dieser über mehr als 25 Gleise, mehrere überdachte Bahnsteige sowie ein Bahnbetriebswerk mit drei Lokschuppen und Wasserturm. Seit Dezember 2006 befährt die Cantus Verkehrsgesellschaft die Regionallinie RB 6 (Eisenach–Gerstungen–Bebra). In den Ortsteilen Förtha und Marksuhl befinden sich Bahnhöfe an der Strecke Bahnstrecke Eisenach–Lichtenfels. Der Regionalverkehr zu diesen Stationen wird von der Süd-Thüringen-Bahn bedient. Im September 1849 erhielt Gerstungen Eisenbahnanschluss: Am 22. September 1849 nahm die private kurhessische Friedrich-Wilhelms-Nordbahn ihre Strecke von Bebra nach Gerstungen in Betrieb; am 25. September 1849 eröffnete die Thüringer Bahn das letzte Teilstück ihrer „Stammbahn“ von Eisenach nach Gerstungen.



25 Jahre **Eisenbahn-Verein Weinheim** in Original-Schatulle

Hersteller des Abzeichens: Uhrmacher Ph. Kraut, Weinheim a.B. Philipp Kraut, Uhrmachermeister, war Kommandant der Freiwilligen Feuerwehr Weinheim an der Bergstraße, 1919-1938.

Seit 1846 hat Weinheim durch den Bahnhof Weinheim – heute mit ICE/IC/EC-Halt – Anschluß an die Bahnstrecke Frankfurt am Main–Heidelberg. Die Linie 5 der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (ehemals Oberrheinische Eisenbahn Gesellschaft AG), eine als moderne Stadtbahn ausgebaute Schmalspurbahn, verbindet Weinheim auch mit den kleineren Orten entlang der Bergstraße bis Heidelberg, sowie mit Viernheim und Mannheim. Weiterhin ist Weinheim Ausgangspunkt der Weschnitztalbahn nach Fürth im Odenwald, von der die Überwaldbahn nach Wald-Michelbach abzweigte, sowie der ehemals bis Worms führenden Bahnstrecke Weinheim–Viernheim (derzeit ohne Verkehr). Weinheim gehört zum Tarifgebiet des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN). Für Fahrten Richtung Darmstadt und Frankfurt gelten zudem die Tarife des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV). Das Hessenticket gilt auch in Weinheim, da Teile Hessens wie Viernheim und das Weschnitztal nur über Weinheim per Bahn mit dem Rest Hessens verbunden sind.



„Verein der Weichensteller und Bahnwärter 1893“

Material/Technik: Leichtmetall, Textilfaser (Gewebe), Broschiernadel

Maße: Höhe x Breite: 3,5 x 5,7 cm

Sachbegriff: Vereinsabzeichen zum Anstecken

Gattung: Angewandte Kunst

Beschreibung: Silberfarbenes Abzeichen auf einer schwarz-weiß-blauen Ripsbandschleife. Flügelrad mit Krone, darunter Spruchband. Rückseitige Broschiernadel.

Inschriften, Marken, Wappen: Inschrift: VER. d. WEICHENST. u. BAHNW. 1893,

Themen: Rad (eines Fahrzeugs), Tiere, Krone (als Symbol der obersten Gewalt), Band, Schriftrolle, Banderole (Ornament).

Bezugskörperschaft: Bestellung: Verein der Weichensteller und Bahnwärter



Bediensteten-Marke der **HANOMAG** W.M. Nr. 479

Die Hannoversche Maschinenbau AG, bekannt unter dem Drahtwort Hanomag, war ein 1871 gegründetes Unternehmen der Maschinenbau-Branche in Hannover, das neben Nutzfahrzeugen wie Baumaschinen, Lkw, Ackerschleppern und Zugmaschinen auch Pkw herstellte. Bis zu Beginn der 1930er Jahre war die Hanomag auch ein bedeutender Lieferant von Dampflokomotiven und zählte neben der Continental AG zu den größten hannoverschen Industriebetrieben.

Rechtsform: Aktiengesellschaft; Gründung: 10. März 1871; Auflösung: Februar 1984 (Auflösungsgrund Konkurs); Sitz: Hannover, Deutschland; Branche Maschinenbau.



Locomotivfabrik Krauss & Co. Akt. Ges. München, 06./07.07.1894

12 Jahre nach Fertigstellung der 1000. Lokomotive wird die 3000. Lok, eine dreifach gekuppelte Verbund-Güterzuglokomotive mit Tender, für die Kgl. Bayr. Staatsbahn fertiggestellt. (Type C IV, Nr. 1477). Zu diesem Anlaß wird eine Medaille geprägt, die allerdings eine B2t-Tenderlok zeigt. Die Belegschaft schenkte Krauss einen verzierten Pokal aus einem Straußenei, ferner erschien ein Gedicht „Wo Gott und Kräfte willig sich verbinden, wird manches große Werk vollbracht“, mit Abbildung der bekränzten und mit Fahnen versehenen Lokomotive.

Die C IV war eine Güterzugdampflokomotive, die zwischen 1884 und 1897 für die Königlich Bayerische Staatsbahn gebaut wurde.

Loknummer: 53 8105 (Bayern C IV 1477)

Hersteller: Krauss; Fabriknummer 3.000; Baujahr und Indienststellung: 1894.

©P. Dr. Daniel Hörnemann