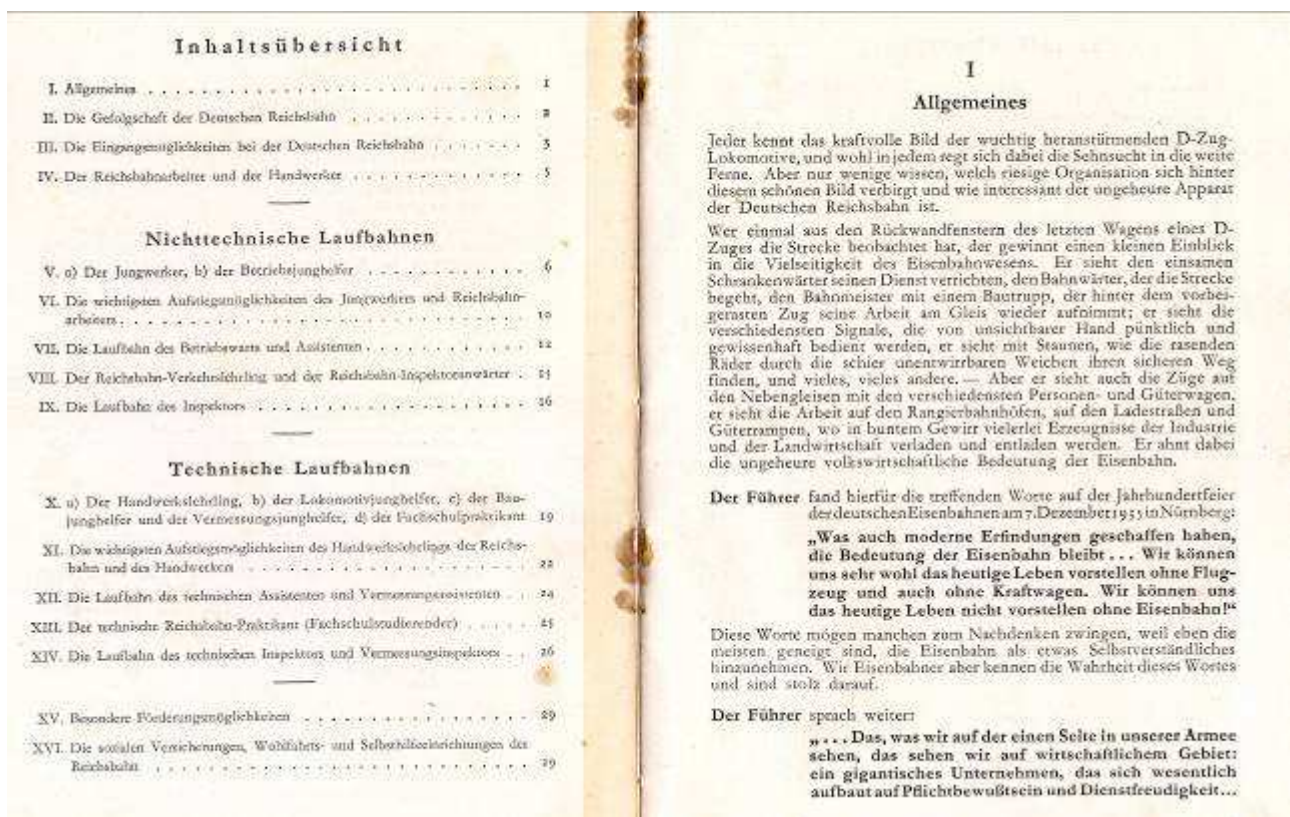




Im Dienst der Deutschen Reichsbahn – Eine Berufsaufklärung

Der Zweite Weltkrieg war für Deutschland längst verloren, dennoch wurde – trotz Papierknappheit – in markiger Sprache Reklame gemacht für den Dienst bei der Eisenbahn, die vom „größten Führer aller Zeiten“ wie eine zweite Armee angesehen wurde. Hitler bevorzugte eindeutig das Automobil, mußte aber wohl anlässlich des Jubiläums „100 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ die Bedeutung der Schienenverkehrsmittel würdigen. Das Reichsverkehrsministerium in Berlin gab die schwarz-weiße Broschüre 1943/44 als informative Werbung für Berufsanfänger heraus. Pressedienst und Filmstelle des Reichsverkehrsministeriums sorgten für die Bebilderung.



Hitler nannte die Reichsbahn „das erste ganz große sozialistische Unternehmen“. Die Reichsbahn sei der lebendige Beweis, daß man sehr wohl ein Gemeinschaftsunternehmen führen könne ohne privatkapitalistische Tendenz und Führung. Entsprechend baue sich ihr Personalwesen auf, in dem der Aufstiegsgedanke vorherrsche. 1943 beschäftigte die DR rund 1.400.000 „deutsche Gefolgschaftsmitglieder“, davon 35% Beamten und 65% Arbeiter. Die Reichsbahn betreute mit Angehörigen, Ruhestandsbeamten, Witwen, Rentempfängern usw. über 5 Millionen Menschen, eine größere Zahl als die

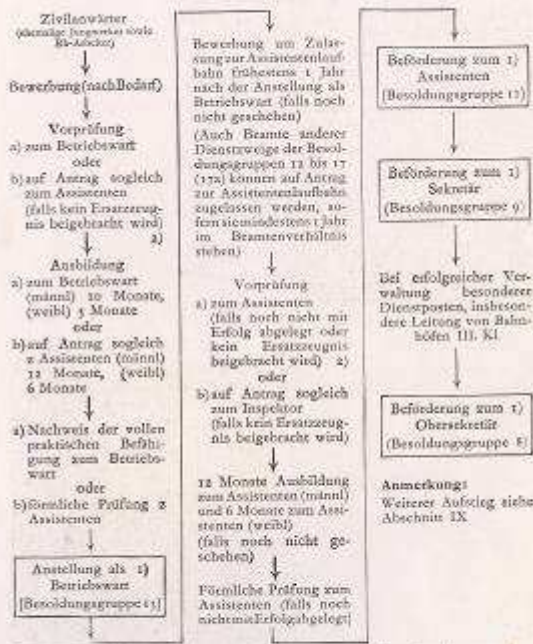
damalige Einwohnerschaft Berlins. In Friedenszeiten beförderte die Reichsbahn ca. 2 Milliarden Reisende, d.h. 5,5 Millionen Reisende täglich.

Interessenten für den Dienst bei der Reichsbahn fordert die Broschüre auf, sich entweder beim Arbeitsamt zur Berufsberatung einzufinden oder bei der nächsten Reichsbahndienststelle. Die beiden großen Hauptzweige sind der technische und der nichttechnische Dienst.

Die DR stellte Bewerber als „Jungwerker“ ein, die bei der Einstellung mindestens 14, höchstens 17 Jahre alt und körperlich voll geeignet waren. Sie sollten die verschiedenen Dienstzweige durch überwiegend praktische Dienstausbildung kennenlernen. Die Vergütung betrug im ersten Beschäftigungsjahr 25-30 Reichsmark, im dritten Jahr 75 RM monatlich.



VII Betriebswart- und Assistenten-Laufbahn



1) Änderungen und Beförderungen je nach Dienstorden, oder entsprechende Dienstverordnungen.
 2) Von der Vorprüfung zum Betriebswart und Assistenten ist abzurufen bei Bewerbern.
 3) Die die von der Verwaltung bestimmten Zeitspannen der Berufsaufstiegsbahn über die geltenden Verhältnisse sind.
 4) Die Klassen der Zeitspannen über die erfolgreichen Dienst mit 1. Klasse ohne anschließendem vollqualifizierendem Hochschulstudium oder von 2. Klasse ohne vollständiger zeitweiser anschließender Aufstiegsbahn zu einer Vollzeit- oder von 1. Klasse ohne anschließender oder nachfolgend anschließender höherer Lehrverhältnis oder von 2. Klasse ohne solchen in Aufstiegsbahn ist.



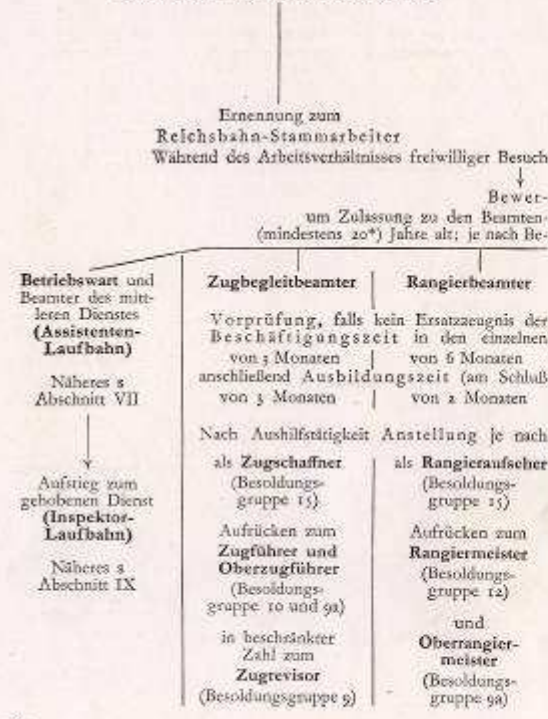
Der Aufsichtsbau



Der Fahrdisenleiter

VI Die wichtigsten Aufstiegsmöglichkeiten

Eintritt als Jungwerker
 Nicht jünger als 14, nicht älter als 17 Jahre; körperlich voll tauglich;
 2 Jahre Jungwerkerzeit nach Arbeitsplan. Dienstverhältnis auf der Grundlage der Jungwerker-Dienstordnung



des Jungwerkers und des Reichsbahnarbeiters

Eintritt als Reichsbahnarbeiter
 über 17 Jahre; körperlich geeignet. Im Innendienst „Reichsbahngehilfe“, im übrigen Bahnhofsarbeiter, Bahnunterhaltungsarbeiter, Güterbodenarbeiter, Rangierarbeiter, Arbeiter im Weichenwärterdienst, im Zuschaffnerdienst usw.
 Arbeitsverhältnis auf der Grundlage der „Dienst- und Lohnordnung“
 Nach spätestens 9-monatiger Beschäftigung Übernahme ins



* Überwiegend Jungwerker Klassen sind die Reichsbahn-Stammarbeiter sehr nach Vollendung des 18. Lebensjahres von Reichsbahnarbeitern (werden).



Inneren eines neuzeitlichen elektrischen Stellwerkes



Der Signalwerkführer

VIII

Der Reichsbahn-Verkehrslehrling und der Reichsbahn-Inspektoranwärter

Die Deutsche Reichsbahn stellt jährlich im Anschluß an die Beendigung des Schuljahres Dienstanfänger für den gehobenen nichttechnischen Dienst ein. Sie führen die Dienstbezeichnung „Reichsbahn-Verkehrslehrling“ und bilden den Regelmehrwuchs für die Inspektorlaufbahn. Es werden Bewerber mit folgenden Zeugnissen berücksichtigt:

- a) Abschlusszeugnis einer anerkannten, vollausgestatteten Mittelschule oder
- b) Abschlusszeugnis eines als vollausgestaltet anerkannten Aufbaugesanges an einer Volksschule oder
- c) Zeugnis über den erfolgreichen Besuch von mindestens 6 Klassen einer öffentlichen oder staatlich anerkannten höheren Lehranstalt oder 4 Klassen einer solchen in Aufbauform oder
- d) gutes Zeugnis über den erfolgreichen Besuch einer öffentlichen oder staatlich anerkannten Handelsschule mit zweijährigem Lehrgang oder höherer Handelsschule.

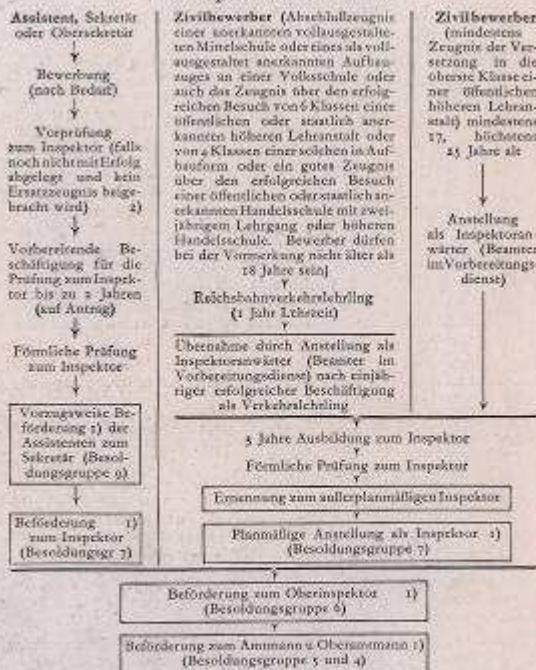
Der Bewerber darf das 18. Lebensjahr nicht überschritten haben. Er soll möglichst im unmittelbaren Anschluß an die Schulentlassung eingestellt werden.

Die Ausbildung dauert 4 Jahre. Davon ist 1 Jahr Lehrzeit als Reichsbahn-Verkehrslehrling und 3 Jahre Vorbereitungszeit als Reichsbahn-Inspektoranwärter.

Das erste Vierteljahr der Lehrzeit gilt als Probezeit. Der Reichsbahn-Verkehrslehrling erhält eine Ausbildungsbeihilfe von monatlich 55 bis 90 RM. Nach erfolgreichem Abschluß der einjährigen Lehrzeit wird der Reichsbahn-Verkehrslehrling unter Berufung in das Beamtenverhältnis zum Reichsbahn-Inspektoranwärter ernannt. Als solcher erhält er einen Unterhaltszuschuß von 140,— RM monatlich, der sich für Verbeiratete auf 200 RM erhöht. Nach Abschluß des Vorbereitungsdienstes und Bestehen der Inspektorprüfung wird die Ernennung zum außerplanmäßigen Reichsbahninspektor ausgesprochen.

Neben den Reichsbahn-Verkehrslehrlingen und Militäranwärtern werden auch Bewerber mit höherer Schulbildung als Dienstanfänger für den gehobenen nichttechnischen Dienst eingestellt. Diese müssen das Zeugnis über die Versetzung in die 8. Klasse oder das Abschlusszeugnis einer öffentlichen oder staatlich anerkannten höheren Lehranstalt besitzen. Die Bewerber werden unmittelbar als Reichsbahn-Inspektoranwärter mit einer dreijährigen Ausbildungszeit angestellt. Sie erhalten ebenfalls einen Unterhaltszuschuß von 140,— RM monatlich, der sich für Verbeiratete auf 200,— RM monatlich erhöht.

IX Inspektoren-Laufbahn



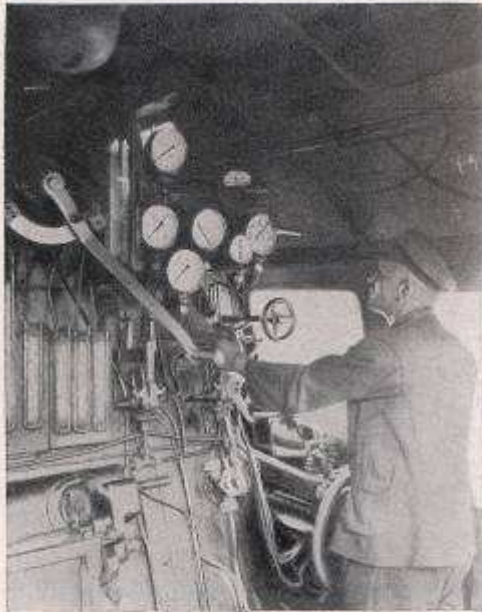
1) Anstellungen und Beförderungen in nach Dienststellen eines entsprechenden Beamtenverhältnisses
 2) Zum Nachweis der allgemeinen Vorbildung für die Leistung zum gehobenen nichttechnischen Dienst wird an Stelle der Vorprüfung mindestens verlangt:
 a) Abschlußzeugnis einer anerkannten, vollausgestatteten Mittelschule oder eines als vollausgestaltet anerkannten Aufbaugesanges an einer Volksschule;
 b) Zeugnis über den erfolgreichen Besuch von 6 Klassen einer öffentlichen oder staatlich anerkannten höheren Lehranstalt oder 4 Klassen einer solchen in Aufbauform;
 c) gutes Zeugnis über den erfolgreichen Besuch einer öffentlichen oder staatlich anerkannten Handelsschule mit zweijährigem Lehrgang oder höherer Handelsschule;
 d) ein von der Deutschen Reichsbahn anerkanntes entsprechendes Zeugnis einer Handelshochschule.



Lokomotivwerkstatt

Technische Laufbahnen

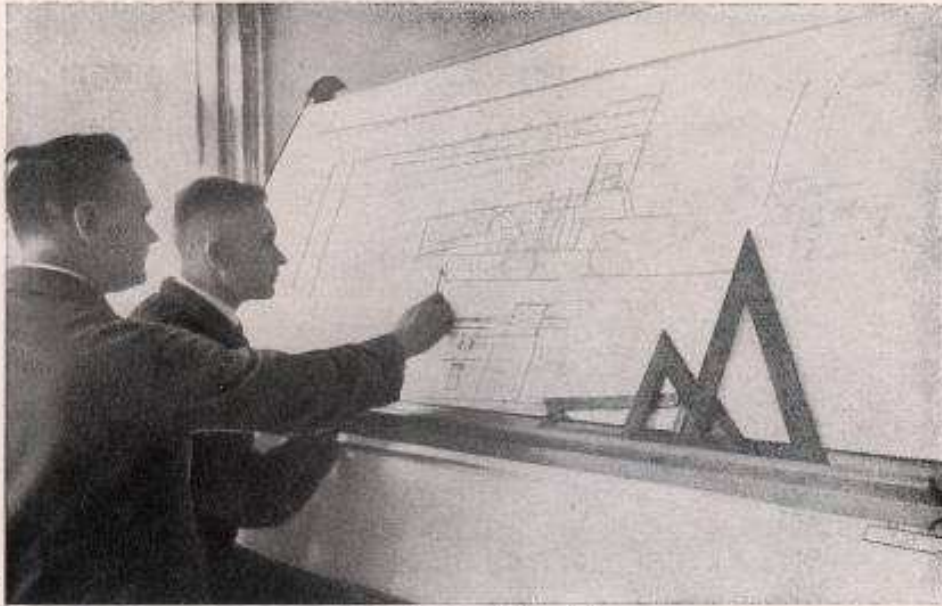
In etwa 80 Lehrlingswerkstätten der Ausbesserungswerke bildete die DR Handwerkslehrlinge aus. Hinzu kamen Lehrwerkstätten für Signalmechaniker und Fernmeldemechaniker. Als Nachwuchs für die Laufbahn der Lokomotivführer bzw. der technischen Assistenten wurden Lokomotivjunghelfer bzw. Bau- und Vermessungsjunghelfer ausgebildet.



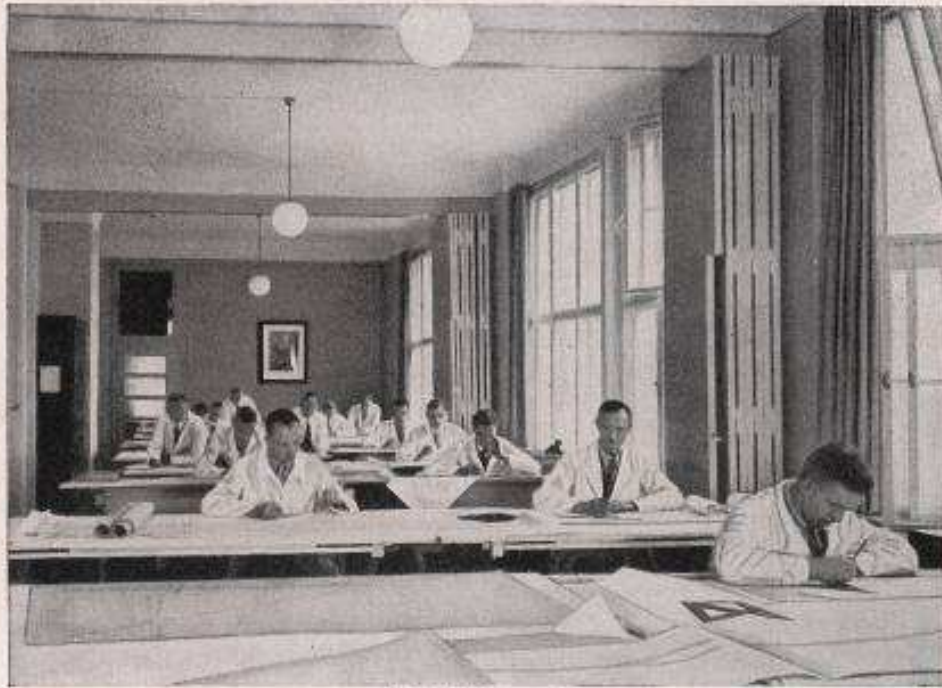
Im Führerstand
einer Dampflokomotive



Im Führerstand einer elektrischen Lokomotive



Im Konstruktionsbüro

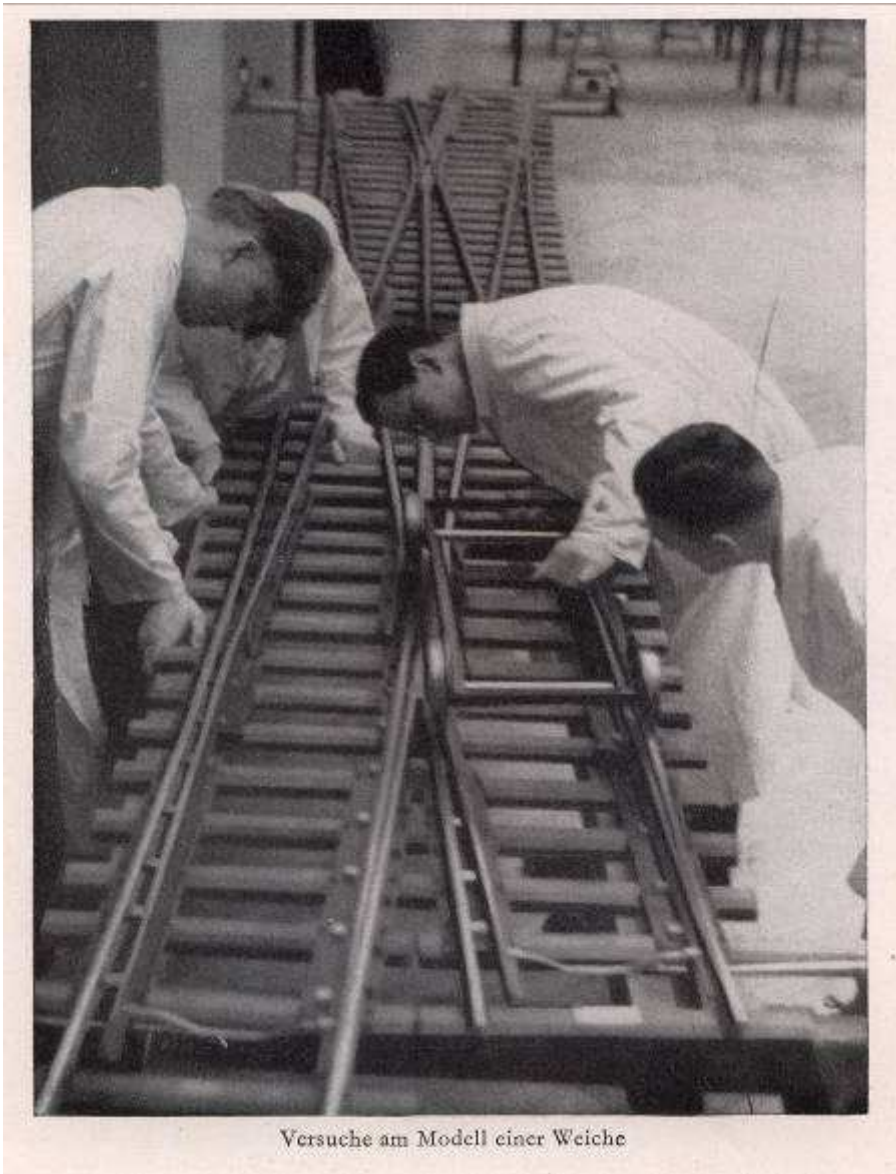


Im Zeichensaal



Der Reichsberufswettkampf für die „Auslese der Tüchtigen und Begabten“ konnte während des Krieges nicht stattfinden.



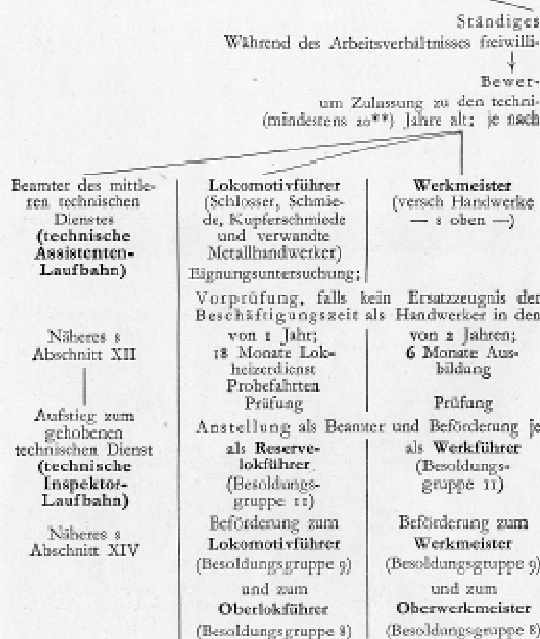


Versuche am Modell einer Weiche

XI Die wichtigsten Aufstiegsmöglichkeiten des Hand-

Eintritt als **Handwerkslehrling**

Nicht jünger als 14, nicht älter als 17 Jahre; körperlich voll tauglich; Volksschulbildung. Lehrzeit 3 Jahre. Hauptsächlich Lehrlinge für die Metallhandwerke, aber auch Mechaniker-, Elektriker-, Tischler-, Stellmacher-, Lackierer- und Sattlerlehrlinge. Übernahme als Handwerker ins ständige Arbeitsverhältnis.

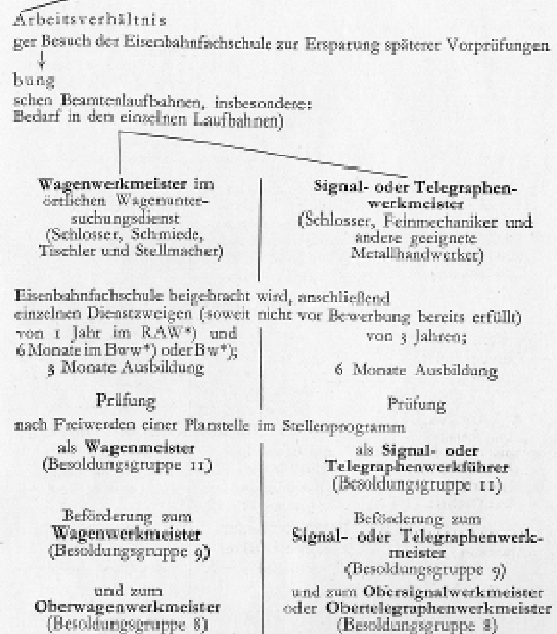


**) Abkürzungen: R.A.W. = Reichsbahn-Arbeitsverhältnis, B.S. = Betriebskrankenkasse, D.V. = Betriebsversicherung

werkslehrlings der Reichsbahn und des Handwerkers

Eintritt als **Handwerker**

Vorzulegen ist ein Lehrzeugnis oder ein sonstiger Nachweis über eine ordnungsmäßige Lehrzeit in einem Handwerk oder als gewerblicher Lehrling (Industrielehrling). Nach spätestens 6monatiger Beschäftigung Übernahme ins ständige Arbeitsverhältnis.



***) Einzelne Handwerkslehrlinge der Reichsbahn können sich schon nach Vollendung des 18. Lebensjahres zum Beamtenverhältnis bewerben.



Segelflugsport der Lehrlinge am selbstgefertigten Segelflugzeug

Die Reichsbahn offerierte neben einem festen Arbeitsplatz weitere Anreize. Sie bot für ihre Beamten die Reichsbahnbeamten-Krankenversicherung, für die „nichtbeamteten Gefolgschaftsmitglieder“ die Reichsbahn-Betriebskrankenkasse, die Reichsbahn-Versicherungsanstalt, die

Eigenunfallversicherung und die reichsbahneigene Zusatzversicherung. Für die Gesundheitsfürsorge stellte die Reichsbahn Lungenheilstätten, Sanatorien, Genesungsheime, Leichtkrankenhäuser, Kinderheime, Erholungsheime, Invalidenheime. Die größte Wohlfahrtseinrichtung war das Reichsbahn-Kameradschaftswerk. Zu den Selbsthilfeeinrichtungen zählten die Reichsbahn-Spar- und Darlehenskassen, die Reichsbahn-Hausbrandversorgung, die Deutsche-Reichsbahn-Sterbekasse, der Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbediensteter. In sechs großen Heimen sorgte der Reichsbahn-Waisenhort für Eisenbahnwaisen. Rund 400 Bahnärzte überwachten die Gesundheit des Personals. Durch die Wohnungsfürsorge wurden 310.000 Wohnungen zur Verfügung gestellt, für ca. 25% aller Reichsbahner. Die Verwaltung trug im Dienstkleidungswesen die Hälfte der Anschaffungskosten für Uniformen. Der Reichsbahnsport sollte vor allem zur „Erhaltung der Wehrtüchtigkeit“ und Leistungsfähigkeit der Eisenbahner dienen sowie zur Kameradschaftspflege, dazu zählte auch das beliebte Segelflugzeugbauen und -fliegen.



Wie Schattenrisse wirken die Arbeiter mit ihren schweren Werkzeugen vor der mächtigen Dampflok mit ihren Wagner-Windleitblechen, Pufferteller-Warnanstrich und kriegsbedingt abgeblendeten Laternen. Die Maschine zeigt sich gut gepflegt – kein Wunder, hat sie ja gerade erst ihren Dienst bei der Reichsbahn begonnen. Die Güterzuglok 50 1889 wurde unter der Fabriknummer 11787 im Jahre 1941 von der Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals L. Schwartzkopff, Berlin, hergestellt. Am 08.09.1960 wurde ihr der Kessel aus 52 1121, Hersteller: DWM, Fabr.-Nr. 2540, eingebaut. Als 051 889-4 wurde sie schließlich am 18.09.1974 beim Bw Hof ausgemustert.

Mit dieser Broschüre wurden mitten im Krieg potentielle Kandidaten für die Laufbahnen bei der Deutschen Reichsbahn angeworben.

© P. Dr. Daniel Hörnemann