

**Die Museums-Eisenbahn**

ist das offizielle Organ von:

**GES** Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen Stuttgart e.V.**Herausgeber und Verlag**

Deutscher Eisenbahn-Verein e. V.  
DEV-Kleinbahn-Verlag  
Postfach 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen  
Bahnhof, 27305 Bruchhausen-Vilsen  
Telefon ++49 (42 52) 93 00-0, Telefax -12  
www.museumseisenbahn.de  
info@museumseisenbahn.de

**DEV-Geschäftskonten**

Kreissparkasse Syke, Ktonr. 1550006553, BLZ 291 517 00  
Volksbank Bruchhausen-Vilsen, 422 5400 000, BLZ 256 916 33  
Postbank Hamburg, Ktonr. 1617-208, BLZ 200 100 20

**Spendenkonto**

Kreissparkasse Syke, Ktonr. 1550008559, BLZ 291 517 00

**ISSN 0936-4609****Kaufmännischer Mitarbeiter und Vertrieb**

Dr. Ulrich Holtin  
Hollenmoor 9, 21406 Melbeck  
Telefax ++ 49 (41 31) 705-189  
email: vertrieb-dme@museumseisenbahn.de

**Redaktion Die Museums-Eisenbahn**

Wolfram Bäumer  
Bahnhof, 27305 Bruchhausen-Vilsen  
Telefon ++ 49 (42 52) 93 00-24  
email: redaktion-dme@museumseisenbahn.de

**Redaktion GES**

Armin Herdecker  
Lindenberg 2, 71229 Leonberg  
Telefon ++49 (7152) 33 15 68  
email: redaktion-ges@museumseisenbahn.de, www.ges-ev.de

**Anzeigenredaktion**

Petra Heindorf  
Postfach 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen  
Telefon ++49 (42 52) 93 00-21, Telefax -12  
email: anzeigen-dme@museumseisenbahn.de

**Druck und Versand**

Spektrum Mediengesellschaft mbH  
Sulinger Str. 24, 27305 Bruchhausen-Vilsen  
Telefon ++ 49 (42 52) 93 25-0, Fax 93 25 55  
email: info@spektrum-medien.de

**Vertretung für die Schweiz**

Hornstein, Benkenstraße 36, CH-4054 Basel,  
Telefon. ++ 41 (61) 281 46 00

Die Museums-Eisenbahn erscheint viermal im Jahr zur Quartalsmitte. Sie kann entweder durch den Fachhandel oder direkt beim Verlag bezogen werden. Preis des Einzelheftes 4,70 E zzgl. 1,00 E (Ausland 1,80 E) Versandkosten. Preis des Jahresabonnements einschl. Versandkosten 17 E (Ausland 18,00 E). Bestellung erfolgt durch Vorauszahlung auf eines der Geschäftskonten. Das Jahresabonnement verlängert sich stillschweigend um ein weiteres Jahr, wenn es nicht bis zum 15. Dezember des laufenden Jahres schriftlich gekündigt wird. Für DEV- und GES-Mitglieder ist der Bezugspreis mit dem Mitgliedbeitrag abgegolten.

Die DME und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ohne Zustimmung des Verlages ist unzulässig. Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion oder des Herausgebers dar.

Die Mitarbeit an der DME ist ehrenamtlich. Mit der Einsendung eines Beitrages stellt der Autor seine Arbeit für eine Veröffentlichung auch zu einem späteren Zeitpunkt zur Verfügung. Der Verlag setzt dabei voraus, daß der Einsender im Besitz der Veröffentlichungsrechte ist. Die Redaktion setzt das Einverständnis zu etwaigen Kürzungen voraus. Für unverlangt eingesandtes Material übernimmt die Redaktion keine Haftung. Eine Haftung der Redaktion, des Herausgebers oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

Redaktionsschluß ist am 31. 12. (Heft 1), 31. 3. (Heft 2), 30. 6. (Heft 3), 30. 9. (Heft 4).

Zur Zeit ist Anzeigenpreisliste Nr. 9 vom 1. 1. 2002 gültig.

**Liebe Leserin, lieber Leser,**

eine Warnung vorweg: Auch diese DME könnte manchen Leser „Verrät“ rufen lassen. Falls ja, bitte ich Sie um zweierlei: Erstens gründliches Lesen der Aussagen zur Vermeidung von Mißinterpretationen und zweitens Kritisieren des Autors in persona und nicht der DME oder der sie tragenden Museumsbahn-Vereinigungen. Aus bitterer Erfahrung erscheint die Warnung sinnvoll, um niemanden unnötig vor den Kopf zu stoßen.

Uniformen sind ein Thema, das in der Hand fleißiger Sammler liegt. Jene tragen Uniformstücke, Ausstattungsuntersilien oder Informationen über die Einführung bzw Ablösung von Uniformen und Trageanweisungen (z. B. einschlägige Reglements) zusammen und eignen sich zugleich ein beachtenswertes Wissen an, das sich zur zeitlichen und ggf. örtlichen Eingrenzung unbekannter Motive eignet und auch in der DME schon des öfteren genutzt wurde und das sogar zur Veröffentlichung eines fachlich außerordentlich hochqualifizierten Buches geführt hat (s. S. 41).

Wünschenswert wäre die Ergänzung um volkscundliche und psychologische Aspekte, doch solche Themen sind Fachleuten vorbehalten. Z. B. wäre es interessant zu untersuchen, wie Kleinbahn- und Eisenbahnuniformen im Wandel der Zeit auf Fahrgäste, Nachbarn und Kollegen gewirkt haben, ob und wie sich Trageverhalten verändert hat, wie sich Machtverhältnisse auf das Tragen von Uniformen und Hoheitszeichen ausgewirkt haben, welche Parallelen bzw. Unterschiede es zu anderen Berufs-

gruppen gab (von der Zunftkleidung bis zum Bergmannskittel) und vieles mehr. Unter den DME-Lesern ist vermutlich niemand, der solche Themen untersucht oder derartige Untersuchungen kennt, oder? Möglicherweise gibt es aber Leser, die sich von dem Themenfeld begeistern lassen.

Ein DME-Leser warf mir Beharrlichkeit bei der redaktionellen Tätigkeit vor, was wohl richtig ist. Doch wird die Auflagenhöhe der DME keineswegs „beharrlich verschwiegen“, wie er meint, sondern lediglich aus Unkenntnis des Leserinteresses dafür nicht angegeben. Aber wenn das besteht: In den letzten 15 Jahren wurden stets 2.000 bis 2.400 Stück jeder DME gedruckt. Wir steuern das nach unserer Einschätzung des Breiteninteresses der jeweiligen Hauptartikel, um noch einige Zeit nach dem Erscheinen Hefte anbieten zu können, aber andererseits auch nicht auf großen Lagerbeständen zu sitzen. Weitere Einflußgröße ist die Produktionsstreckbreite der Druckerei, die auch Ursache dafür sein kann, daß einige Ausgaben schnell vergriffen sind, andere noch nachbestellt werden können.

Übrigens wurde die Auflagenhöhe schon vor 35 Jahren mit 2.000 Stück angegeben. In Anbetracht der wenigen Titel damals und der heutige konkurrierenden – nein: verwirrenden – Angebotsbreite können wir vielleicht schon zufrieden sein, unsere Leser trotz s/w-Druck, laienhafter Gestaltung und Freizeitredaktion gehalten zu haben.

Viel Spaß beim Lesen dieser DME

Ihr Wolfram Bäumer

**In diesem Heft****Rubriken**

Am Bahndamm – Interessantes und Neues aus der Welt der Eisenbahnen Seite 4  
Buchkurs – Neue Bahnbücher Seite 40

**Berichte aus Kleinbahn-Geschichte und musealem Bewahren**

99 7201 – 7204, vier Dampflok begehnen ihren Hundertsten Seite 10  
Zum Uniform-Tragen von Kleinbahnern Seite 24  
Uniform-Reglement für die Beamten der Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft Seite 26  
Reichsbahntage bei der Selkantbahn Seite 28  
Uniformen als Inszenierungsbestandteil Seite 30

**Unsere Museums-Eisenbahnen**

Niedersächsisches Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen Seite 32  
Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen e. V. Seite 38

**Beilagenhinweis: Prospekt des Archiv-Verlages**

*Titel: Bei heißem Sommerwetter fehlt die beliebte Dampfsäule der bergauf hart arbeitenden Lok 99 7203, Eröffnung der Touristikbahn Amstetten – Oppingen, Mai 1990, Foto: Wolfram Bäumer*

*S. 2 oben: „Und wenn der Schaffner gibt den Wink, so steigen ein die Leute flink. Die letzten kommen noch in Trab, bis daß die Eisenbahn fährt ab.“ lautet der Reim zu dem Bild aus einem 1926 gedruckten Kinderbuch namens „Die liebe Eisenbahn“. Und tatsächlich zeigen die Bilder die Eisenbahn und die meisten Beteiligten als liebe und besorgte Institution. Nur der Schaffner in seiner Uniform bleibt Respektsperson, und das bei einer von der Rauchkammer lächelnden Dampflok – ein Indiz für die gesellschaftliche Stellung der Uniformierung. Archiv: Gerd Schrammen*

*S. 2 unten: Die 1926 von Meter- auf Regelspur umgebauten Strecken der Salzweder Kleinbahn wurden von 1949 bis 1993 von der mitteldeutschen Reichsbahn (DR) betrieben. So kamen nicht nur DR-Fahrzeuge zum Einsatz (z. B. LVT und V 60), sondern auch Reichsbahn-Uniformen. Der Zugführer des gerade aus Diesdorf eingetroffenen Güterzuges gibt eine Zuglaufmeldung per Streckenpfersprecher an den Zugleiter, Dähre, 10. 5. 1991, Foto: Wolfram Bäumer*

*Hefmitte: Die Breslauer Linke-Hofmann-Lauchhammer AG stellte auf der Seddiner Verkehrs Ausstellung 1924 zwei zusammen mit der AEG gebaute Benzoltriebwagen vor. Der Triebwagen mit der Fabrik-Nr. 8643 gelangte anschließend zur Südostmännchen Kreisbahn, wo er bis 1952 als M.T. 1 im Einsatz war. Das Bild entstand bei der feierlichen Übergabe des Triebwagens mit den Personalen. S. a. DME 1/04, S. 26-27, Foto: Slg. Reinhard Richter*

Harald O. Kindermann

## Zum Uniform-Tragen von Kleinbahnern

**Wichtigste Ausstellungseinheit des Niedersächsischen Kleinbahn-Museums ist seit fast 40 Jahren der Kleinbahnbetrieb zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf. Häufig wird das Augenmerk auf die Dampflok vor dem Zug gelegt, aber wir wissen längst, daß auch die historischen Dieselloks, Triebwagen, Reisezug- und Güterwagen, die Gleise und Bahnsteige und die Bahnhofsgebäude unverzichtbare Ausstattungsmerkmale für unsere Ausstellung darstellen. Doch auch die genannten „Hardwarekomponenten“ können noch keine historische Kleinbahn vermitteln; dazu bedarf es eines „Betriebsprogramms“, d. h. der passenden „Software“. Ein Bestandteil dessen sei nachfolgend ausgeführt.**

Zum Kleinbahnbetrieb gehören z. B. das Fahren nach Fahrplan, das Rangieren ohne die heutigen Hilfsmittel, die Sicherung der Zugfolge ohne ortsfeste bewegliche Signale und – und das sei besonders hervorgehoben – das Auftreten und das Aussehen der diesen Kleinbahnbetrieb ausübenden Kleinbahner.

Gelegentlich hören wir von Besuchern unserer Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, die Kleinbahner hätten früher keine so eleganten Uniformen getragen wie sie sie bei unserer Museums-Eisenbahn zu sehen bekommen. Das bei uns vermittelte Bild stimme also nicht. Wir zeigten angeblich eine saubere und schöne Kleinbahn, wie es sie einstmalig gar nicht gegeben habe. Derartige Uniformen hätten Kleinbahner höchstens für gestellte Portraitfotos angezogen, ihren Dienst jedoch in einer Art Arbeitsjacke, -hose und -mütze verrichtet.

Diese Leute haben ganz zweifellos mit der Wiedergabe ihrer eigenen Erinnerungen Recht; denn so haben sie Kleinbahnen gegen Ende der 1950er und Anfang der 60er Jahre erlebt: Als technisch überholtes Verkehrsmittel im aussichtslosen Überlebens-Kampf gegen den subventionierten Straßenverkehr und das dadurch bedingte ständige Defizit.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden kaum die Betriebskosten erwirtschaftet, und für die notwendigen Instandsetzungen und Erneuerungen fehlte das Geld. Hinzu kam ein ständiger Personalmangel

aufgrund der mit dem Wirtschaftswunder verbundenen Vollbeschäftigung. Wer wollte denn für einen Hungerlohn bei einer Kleinbahn arbeiten, wenn er in der Industrie gutes Geld verdienen konnte? Die Kleinbahn-Gesellschaften hatten zu der Zeit ernstere Sorgen, als sich um Uniformen zu kümmern!

Aber wollen wir unseren Besuchern wirklich das Ende der Kleinbahnzeit zeigen? Die Kleinbahn in den letzten Atemzügen mit notdürftig instandgehaltenen Fahrzeugen und Gleisanlagen, deren Stilllegung unmittelbar bevorstand? Sicher nicht!

Die Blütezeit der Kleinbahnen liegt weiter zurück als das Erinnerungsvermögen unserer heutigen Besucher. Die Zeit, als die Kleinbahnen als modernes Verkehrsmittel den wirtschaftlichen Aufschwung in dünn besiedelte und wirtschaftlich schwache Landstriche brachten und Pferdefuhrwerke und Postkutschen für immer aufs „Abstellgleis“ verbannten, war die Kaiserzeit und liegt heute 90 bis 110 Jahre zurück.

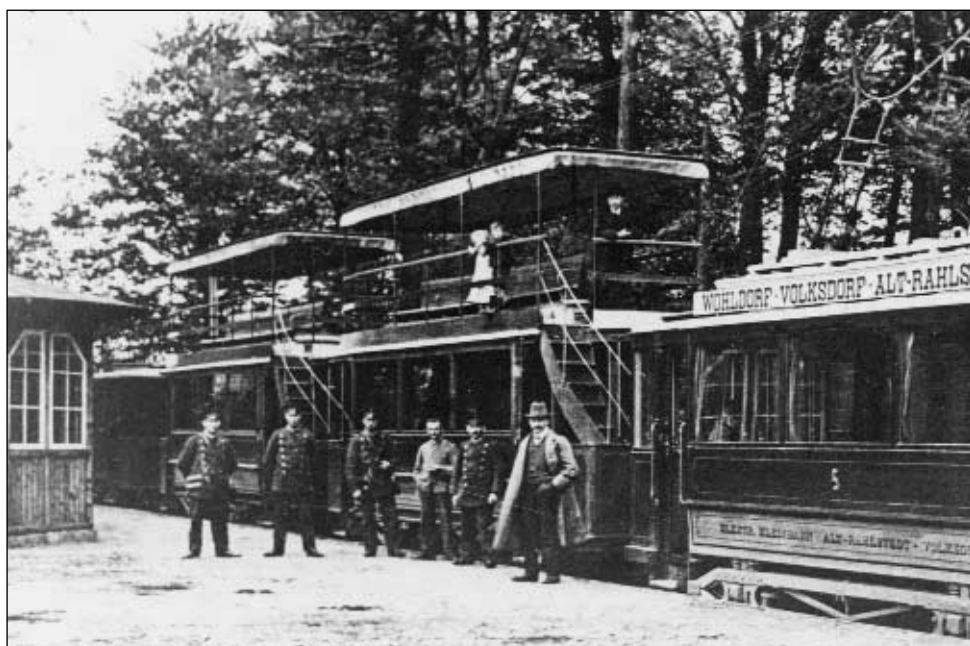
Wenn wir keine Zeitzeugen zu dieser Epoche mehr befragen können, müssen wir für das Aussehen und den Betrieb von Kleinbahnen auf schriftliche und

bildliche Quellen zurückgreifen. Diese liegen jedoch in so großer Anzahl vor, daß wir uns daraus auch ein Bild machen können.

Zu dieser Kleinbahnzeit aber gehören gepflegte Fahrzeuge und Anlagen und adrett uniformiertes Personal, wie „Uniform-Reglements“ und Betriebs-Fotos von Kleinbahnen aus der Zeit bis 1914 beweisen. Auch nach dem Ersten Weltkrieg ist der Hinweis auf die Uniform-Tragepflicht, den die Brohltal-Eisenbahn 1925 für das Triebwagenpersonal gab, eine verbindliche Vorgabe. Da Privat- und Kleinbahnen der „großen“ Staatsbahn nicht nachstehen wollten, lehnten sich ihre Uniformen stark an die der staatlichen „Eisenbahn-Beamten“ an.

Da unsere Fahrzeuge größtenteils aus eben dieser Blütezeit der Kleinbahnen stammen, passen zu unserer Museums-Vorführung „Dampfzug“ auch das korrekte Tragen von Kleinbahn-Uniformen im damaligen Schnitt und mit dem möglicherweise damals zu Recht stolzen Auftreten der Kleinbahner als „Respektpersonen“. Somit kann man unsere „historischen“, d. h. die nach historischem Vorbild der Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft nachgeschneiderten, Uniformen als passend zum Dampfzug betrachten.

Die Uniformen nach dem für unsere Region gültigen Vorbild der Preußischen Staatsbahn wurden bei den Kleinbahnen von ca. 1895 bis z. T. in die 1930er Jahre und damit mehr als ein Vierteljahrhundert lang getragen. Dies ist ebenfalls durch Fotos belegt. So lange war keine andere Kleinbahner-Dienstkleidung in Gebrauch, was ein zweiter wichtiger Grund ist, daß wir für unsere museale Vermittlung diese Uniformen tragen und zeigen.



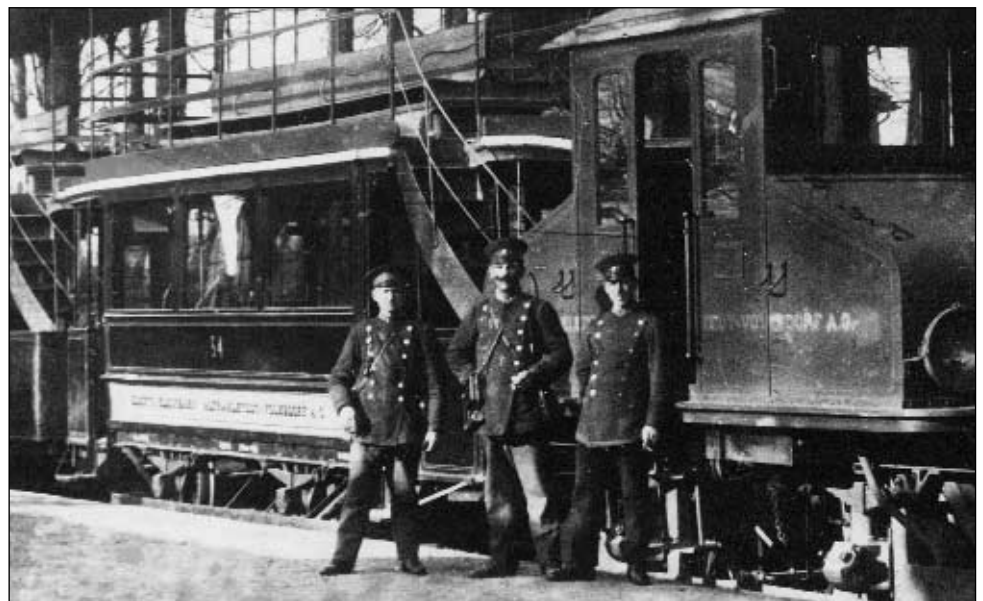
Links: Um 1910 stellen sich die Mitarbeiter der Elektrischen Kleinbahn Alt-Rahlstedt - Wohldorf - Volksdorf in ihren Uniformen.

Alle Fotos: Slg. Harald O. Kindermann

Bleibt noch das Argument, die Fotos aus der Kaiserzeit zeigten zwar Kleinbahner in ihren korrekten Uniformen, doch handele es sich dabei nicht um Fotos aus dem tatsächlichen Betriebsgeschehen, sondern um gestellte, mit großem Aufwand extra angefertigte Bilder. Sicher, alle Fotos aus der frühen Zeit der Kleinbahnen wirken wie „gestellt“. Doch dürfte das auf die damals noch notwendigen langen Belichtungszeiten während der Aufnahmen zurückzuführen sein und darauf, daß man sekundenlang bewegungslos stillhalten mußte. Das führt selbstverständlich dazu, daß die abgebildeten Kleinbahner wie angewurzelt in eine verkrampfte Pose verfielen.

Bei aufmerksamen Betrachten der abgebildeten Uniformteile fallen durchaus unterschiedliche Abnutzungs- und Tragezustände auf, die als Indiz für ein tatsächliches Tragen eben dieser Uniformen im Betrieb gewertet werden können.

Die aktiven Museums-Eisenbahner in Bruchhausen-Vilsen haben somit gute Gründe, den Besuchern eine gut restaurierte, sauber gereinigte betriebsfähige Zugarnitur zu präsentieren zusammen mit der hochgeschlossenen Uniform, dennso vermitteln sie das Bild der Kleinbahn vor 100 Jahren.



*Oben: Im Ersten Weltkrieg ersetzen Frauen die zum Militär eingezogenen Männer auf ihren zivilen Arbeitsplätzen, so auch als Schaffnerinnen auf Kleinbahnen. 1915*

*Rechts: Nach dem Ersten Weltkrieg wurden die Uniformen weitergetragen, 1922*

*Unten links: Ein Schaffner mit voller Ausrüstung und durchaus abgetragener Uniform, 1922*

*Unten Mitte und rechts: Zum Vergleich zwei Bilder von posierenden Kleinbahnern beim Fotografieren.*



Anlage A.

Zug Nr.	Charge	Bezeichnung der Uniformstücke	Stückzahl	Beschaffungskosten		Monatlicher Betrag	
				fl.	sch.	fl.	sch.
1.	Stations-Vorsteher	a. Ueberrock Nr. I.	1 1/2	42	—	2	36
		b. Beinkleid	1	15	50	1	30
		c. Mütze	1	3	50	—	30
		d. Paletot	3	45	—	1	25
				106	—	3	20
2.	Stations-Assistent	a. Ueberrock Nr. I.	1 1/2	42	—	2	36
		b. Beinkleid	1	15	50	1	30
		c. Mütze	1	3	50	—	30
		d. Paletot	3	45	—	1	25
				106	—	5	20
3.	Locomotivführer u. Schaffner	a. Ueberrock Nr. II.	1 1/2	30	—	1	67
		b. Beinkleid	1	11	—	—	92
		c. Mütze	1	3	—	—	25
		d. Paletot	3	29	—	—	61
				72	50	3	66
4.	Weichensteller und Vorarbeiter	a. Mütze	1	3	—	—	25

# Uniform-Reglement

## für die Beamten der Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft.

für die

### § 1.

Sämmtliche bei der Hoyaer Eisenbahn angestellten Betriebsbeamten, mit Ausnahme des mit dem Publikum nicht in unmittelbare dienstliche Berührung kommenden Bureau-Personals, haben während ihrer öffentlichen Dienstverrichtungen die für ihre Charge vorgeschriebene Uniform zu tragen.

### § 2.

Es ist den Beamten verboten, andere Uniformen oder Uniformstücke als die durch das angehängte Reglement für die Uniformirung der Hoyaer Eisenbahn-Beamten vorgeschriebenen, zu tragen, oder ohne Genehmigung des Vorstandes Veränderungen an den Uniformstücken vornehmen zu lassen.

### § 3.

Vollständige Uniformen erhalten Stationsvorsteher, Stationsassistenten, Schaffner und Locomotivführer.

Weichensteller und Vorarbeiter auf der Strecke erhalten nur Dienstmägen.

Die Beschaffungskosten der Uniformen haben die Beamten selbst zu tragen, und zwar dergestalt, daß die bereits im Dienste der Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft stehenden Beamten von dem Tage an, an welchem das Reglement in Kraft tritt, die später eintretenden vom Tage ihres Eintritts an, die auf Anlage A. bezeichneten monatlichen Lohnabzüge in die zu errichtende Kleiderkasse einzuschließen haben. Die Kleiderkasse verwaltet der Gesellschaftsvorstand. Für jeden Beamten ist ein besonderes Konto anzulegen.

### § 4.

Die in vorstehenden § 3 benannten Beamten erhalten an Uniformstücken jeder einen Rock, ein Beinkleid, eine Mütze, einen Paletot,

und zwar Stationsvorsteher und Stationsassistenten von Zug I. Qualität, die übrigen Beamten aber von Zug II. Qualität.

Weichensteller und Vorarbeiter erhalten Dienstmägen geliefert.

### § 5.

Der Termin, bis zu welchem für die Beamten regelmäßig ihre Dienstkleidung zu beschaffen ist, wird auf den 1. April jeden Jahres festgestellt. Nur dann, wenn ein Beamter im Besitze zweier völlig brauchbarer Uniformstücke, zweier Diensthosen, zweier Dienstmägen und eines Paletots sich befindet, kann er für das laufende Kalenderjahr von dem Bezuge neuer Dienstkleider an jenem Termine durch den Vorstand der Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft entbunden werden.

Wird ein Beamter durch den Vorstand vom Bezuge eines oder mehrerer Uniformstücke für ein Kalenderjahr entbunden, so erhält er, vorausgesetzt, daß sämmtliche bereits empfangene Uniformstücke durch die geleisteten Beiträge bezahlt sind, und außer dem Betrage für eine complete Uniform noch ein Ueberschuß zu seinem Gunsten sich am Schlusse des Rechnungsjahrs in der Kleiderkasse befindet, den für das oder die Uniformstücke gesparten Betrag, bezw. den vorhandenen Ueberschuß, nur aus der Kleiderkasse ausgezahlt.

### § 6.

Den uniformirten Beamten ist es zur Erleichterung bei den Dienstverrichtungen gestattet, in der warmen Jahreszeit im Dienste statt des reglementsmäßigen Beinkleides ein solches von weißem Drell oder weißem Seinen zu tragen. Ferner ist denselben die Anlegung von Sommermägen gestattet, welche jedoch in Farbe und Schnitt der Dienst-Uniform entsprechen, auch mit denselben Abzeichen wie diese versehen sein müssen. Die Beschaffung derartiger Bekleidungsstücke für den Sommer bleibt den Beamten selbst überlassen.

### § 7.

Jeder Beamte ist verpflichtet, die ihm gelieferten Uniformstücke in ordnungsmäßigem Zustande zu erhalten; vernachlässigt ein Beamter seine Uniformstücke, so wird die Vermaltung die vernachlässigten Uniformstücke auf seine Kosten wieder repariren lassen.

### § 8.

Sobald die Uniformstücke von dem Beamten durch die monatlichen Einzahlungen in die Kleiderkasse voll bezahlt sind, gehen sie in das Eigenthum des betreffenden Beamten über. Scheidet ein Beamter aus dem Dienste der Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft aus, so wird ihm, falls

er noch ein Defect in der Kleiderkaffe hat, von seinem letzten Gehalte so viel gekürzt, bis seine Uniformstücke bezahlt sind, wofür ihm dieselben auch als Eigenthum verbleiben. Ebenso wird aber auch jedem ausstehenden Beamten sein gesamtes etwaiges Guthaben in der Kleiderkaffe baar ausgezahlt.

§ 9.

Das Tragen von normalmäßigen Dienstmänteln mit besonderen Abzeichen soll den nicht mit Uniform versehenen Beamten, Diakonen und Hilfsarbeitern gestattet sein; dieselben sind aber von diesen selbst zu beschaffen.

§ 10.

Gelieferte Inventariestücke, wie Couptriagen, Wagenpfeifen, Schaffner Taschen u. s. w. werden von der Verwaltung bezahlet und sind beim Auscheiden aus dem Dienste der Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft an den nächsten Vorgesetzten abzuliefern.

§ 11.

Dieses Reglement tritt mit dem 1. April 1883 in Kraft. — Abänderungen des Reglements werden vorbehalten.

Hoya, den 1. März 1883.

Der Vorstand der Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft.

Regold. Carl Meyer. E. D. Gerzell.

**Verzeichniß und Beschreibung der Uniformstücke.**

Die Beamten und Angestellten der Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft erhalten nach Maßgabe ihrer Dienstcharge, Stellung und Beschäftigung folgende Dienstbekleidung:

**I. Stations-Vorsteher zu Hoya:**

1 Ueberrock von dunkelblauem Tuch Nr. I. nach preussischem Militärschnitt angefertigt, mit schwarzem Sammetragen, orangefarbener Paspelirung an dem Kragen, Aufschlägen und Rockklappen, zwei Reihen platten, vergoldeten Metallknöpfen, zwei vergoldeten Sternen an jeder Seite des Kragens und zwei Contre Epaulettes mit orangefarbenem Felde. — 1 1/2-jährige Tragezeit.

1 schwarze Bucklinhose Nr. I. mit orangefarbener Paspelirung. — 1-jährige Tragezeit.

1 dunkelblaue Tuchmütze Nr. I. mit schwarzem Sammetstreifen und orangefarbener Paspelirung, sowie mit National-Soarbe und dem geflügelten Hade versehen. — 1-jährige Tragezeit.

1 gleiche Mütze Nr. I., jedoch statt des blauen Tuches von rothem Tuch. — 1-jährige Tragezeit.

1 Paletot von grauem Buckta Nr. I., durchweg mit grauwollenem Futter, sowie mit 2 Reihen platter, vergoldeter Metallknöpfe und stehendem schwarzem Sammetragen mit orangefarbener Paspelirung versehen. — 1-jährige Tragezeit.

**II. Der Stations-Kassier zu Hoya als gleichzeitiger Stellvertreter des Stations-Vorstehers erhält:**

1 Ueberrock von dunkelblauem Tuch Nr. I. mit schwarzem Sammetragen, orangefarbiger Paspelirung an dem Kragen, Aufschlägen und Rockklappen, zwei Reihen platten, vergoldeten Metallknöpfen und vergoldetem Stern an jeder Seite des Kragens. — 1 1/2-jährige Tragezeit.

1 schwarze Tuchhose Nr. I. mit orangefarbener Paspelirung. — 1-jährige Tragezeit.

1 dunkelblaue Tuchmütze Nr. I. mit schwarzem Sammetstreifen und orangefarbener Paspelirung, sowie mit National-Soarbe und dem geflügelten Hade versehen. 1-jährige Tragezeit.

1 rothe Mütze. — 1-jährige Tragezeit.

1 Paletot von grauem Tuch Nr. I., durchweg mit grauwollenem Futter, sowie mit 2 Reihen platter, vergoldeter Metallknöpfe und stehendem schwarzem Sammetragen mit orangefarbener Paspelirung versehen. — 1-jährige Tragezeit.

**III. Locomotivführer und Schaffner.**

1 Ueberrock von dunkelblauem Tuch Nr. II. mit orangefarbener Paspelirung, schwarzem Tuchtragen und 2 Reihen platter, vergoldeter Knöpfe, sowie einfach geflügeltes Had vorn an jeder Seite des Kragens. — 1 1/2-jährige Tragezeit.

1 dunkelblaue Tuchmütze Nr. II. mit schwarzem Tuchstreifen und orangefarbener Paspelirung, sowie mit National-Soarbe und dem geflügelten Hade versehen. — 1-jährige Tragezeit.

1 schwarze Tuchhose Nr. II. (Comiftuch) mit orangefarbener Paspelirung. — 1-jährige Tragezeit.

1 Paletot von grauem Tuch Nr. II. (Comiftuch) durchweg mit braunem Wachs gefüttert, sowie mit 2 Reihen platter, vergoldeter Metallknöpfe und stehendem Kragen von schwarzem Tuch mit orangefarbener Paspelirung. — 1-jährige Tragezeit.

**IV. Die Weichensteller und Vorarbeiter**

erhalten jeder eine Mütze von dunkelblauem Tuch Nr. II. mit schwarzem Tuchstreifen und orangefarbiger Paspelirung, sowie mit National-Soarbe und dem geflügelten Hade versehen. — 1-jährige Tragezeit.

Günther Steinhauer, Martin Kilb

# Reichsbahntage bei der Selfkantbahn

Bereits zum dritten Mal stellte die Selfkantbahn ein Betriebswochenende unter das Motto „Reichsbahntage bei der Selfkantbahn“. Genutzt wurde hierzu der Tag der Arbeit am 1. Mai sowie der in 2004 direkt darauffolgende Sonntag. Wie schon bei anderen Gelegenheiten zu anderen Themen, wurden dabei auch Aspekte des Themas beleuchtet, die nicht unmittelbar mit der Eisenbahngeschichte zu tun haben (s. DME 2/03 „Inselbahnen“). Passend zum Thema war selbstverständlich das Zug- und Lokpersonal in Uniformen der Deutschen Reichsbahn der DDR gekleidet.

Als 1946 unter Federführung der Sowjetischen Militär-Administratur Deutschland (SMAD) die im sowjetisch besetzten Teil Deutschlands befindlichen Kleinbahnen – zumeist im Besitz der Gebietskörperschaften oder in Privathand – in Volkseigentum überführt wurden, erhielt die Deutsche Reichsbahn eine Vielzahl Bahnstrecken und Fahrzeuge hinzu, die nun gar nicht dem Vereinheitlichungsbestreben eines großen Bahnbetriebes in Staatshand entsprachen, sondern auf die örtlichen Verhältnisse zugeschnitten waren. Die Integration der Kleinbahnen in das Personalwesen der DR ging vergleichsweise zügig vonstatten; die neuen Uniformen der Staatsbahn als äußeres Zeichen der neuen Organisation und die den Kollegen von der „großen“ Eisenbahn angeglichenen Bezüge sahen die meisten von ihnen sicher nicht als Rückschritt an.

In der Folgezeit entstand mit der mitteldeutschen Reichsbahn in der DDR ein Verkehrsbetrieb, der bis heute eine ungebrochene Faszination auf Eisenbahnfreunde im In- und Ausland ausübt. Für Muse-

umsbahner bot eine gewisse Rückständigkeit in den Jahren nach der politischen Wende eine wohl einmalige Gelegenheit, Versäumnisse der zurückliegenden Jahrzehnte auszubügeln. Waren insbesondere Schmalspurbahnen in den westlichen Bundesländern seit den 1950er Jahren einem schnellen Schwund unterlegen, wurde hingegen in etliche der Strecken der DR bis zum Ende der DDR investiert. Zwar überlebten die heute existenten Strecken in Sachsen, im Harz und an der Ostsee nach offizieller Lesart seit den 1970er Jahren als betriebenes Kulturdenkmal, die Notwendigkeit der Strecken als Infrastrukturmaßnahme ist aber ebenso unübersehbar, wenn man den bis 1990 hohen Anteil des Güterverkehrs betrachtet.

Die Bedingungen der Mangelwirtschaft der DDR führten auch dazu, daß eine gewaltige Zahl insbesondere schmalspuriger Wagenkästen eine Nachnutzung als Lagerraum oder als gut ausgebauter Datsche erfuhren, deren Zahl die 500 weit übersteigen dürfte. Etliche davon haben inzwischen wieder eine Bleibe bei Museumsbahnen gefunden.

Was konnte die Selfkantbahn am 1. Mai 2004 zeigen? Drei erhalten gebliebene Fahrzeuge aus der Zeit vor 1945 sind vorhanden, dies sind:

1. Kasten mit Rahmen eines kombinierten Post-/Pack-/Sitzwagens der Franzburger Kreisbahn in Vorpommern, gebaut von der Waggonfabrik Beuchelt 1894, seit 1968 als Gartenlaube in Barth genutzt. In diesem letzten Zustand zeigt sich der Wagen noch heute.
2. Rollbock DR-Nummer 99-80-09 der Halle-Hettstedter Eisenbahn (Industriebahn Halle), gebaut 1895 von der Waggonfabrik Görlitz.

3. Rollbock DR 99-80-11 (wie vor).

Ferner sind drei Fahrzeuge vorhanden, die nach 1945 für DDR-Schmalspurbahnen hergestellt wurden, und zwar:

1. Rollwagen DR 99-20-53, Raw Jena 1964 (Eisfeld – Schönbrunn),
2. Rollwagen 99-20-90, Waggonbau Niesky, 1959 (Spreewaldbahn),
3. Diesellokomotive V 8 der August-Bebel-Hütte Helbra, 1973.

Das Personal war angehalten, neben dem Tragen der DR-Uniform auch ein entsprechendes Verhalten an den Tag zu legen. So wurde das Tageszeichen der Signale Zp 9 („Abfahren“ – gegeben durch Hochhalten einer Hand) und Zp 8 („Bremsen in Ordnung“ – ebenfalls Hochhalten einer

Hand) durch die entsprechenden Signale Zp 9b (gegeben mit einer weiß-grün karierten Signalflagge) und Zp 14 (Hochhalten beider Arme) ersetzt.

Ferner zeigte eine kleine Ausstellung in der Museumshalle Gegenstände, Bilder und Dokumente von Kleinbahnen in der DDR sowie Gegenstände der Alltagskultur. Einige Straßenfahrzeuge, der Luninwimpel „in persönlicher Pflege“ auf der Lokomotive, ein angepaßtes gastronomisches Angebot im Buffetwagen (pardon: in der MITROPA) und nicht zuletzt die Parole auf der Rauchkammer der Lok 101 „1. Mai – Kampftag der Arbeiterklasse“ rundeten das Bild ab.

Nun, das hier abgegebene Bild war sicher als Ganzes nicht stimmig. Die Lokomotiven trugen keine DR-Beschilderungen, kaum eines der Fahrzeuge paßte seitens seiner Beschriftung in diese Zeit. Als entscheidend dürfte aber auch das passende Auftreten der Betriebsbediensteten gewertet werden, die es geschafft haben, dem Besucher die Intention zu vermitteln. Und: im äußersten Westen der Republik hatte das ganze Unterfangen auch einen etwas provozierenden Charakter, was einem Museum zuweilen gut ansteht.



Links unten: Genosse Rolf Mennicken war am 1. Mai als Zugführer im Dienst.

5. 29 obere Reihe: Keine Reichsbahnlok? Immerhin wurde der neue Kessel der IHS 101 im Jahr 1993 im Raw Meiningen nach dort entwickelten Prinzipien neu gebaut.

2. Reihe links: Zwei Reichsbahner (Willi Hilkes und Günther Steinhauer) begutachten ein Versehrtenfahrzeug des Typs Simson Duo 4/2.

2. Reihe rechts: Genossen Wolfgang Dieckmann und Thomas Kühnel tun Dienst auf Lok 101

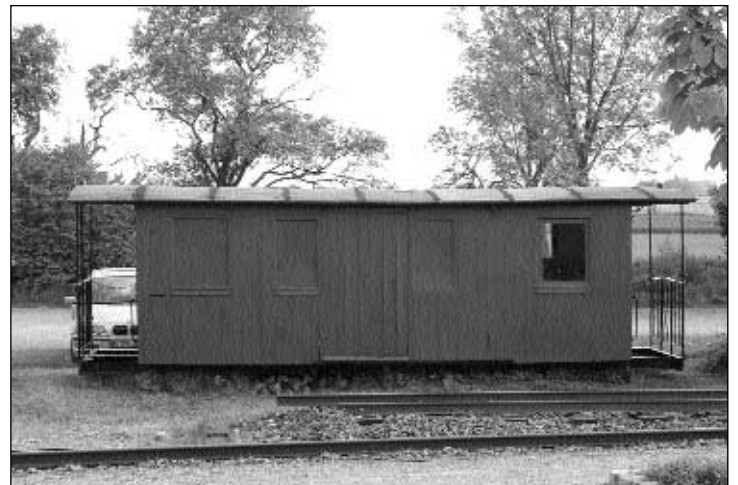
3. Reihe links: Die Genossen vor Lok Schwarzach im Haltepunkt Stahe.

3. Reihe rechts: Auch Genosse Walter Ulbricht betrachtete die Szenerie in der Museumshalle, lächelnd vor hellblauem Hintergrund

Unten links: In Vitrinen wurde auch der Alltagskultur der DDR erinnert. Plaste und Elaste in vielerlei Form.

Unten rechts: DR 907-003 an seinem derzeitigen Standplatz in Schierwaldenrath, ein Schwesterfahrzeug des DEV 31.

Alle Fotos: Markus Kaiser





## Wolfram Bäumer

# Uniformen als Inszenierungsbestandteil

Die beiden vorstehenden Beiträge widmen sich einem Thema, das viel zu häufig hinter der Begeisterung für die Dampflok oder den Dampfzug zurücktritt: dem äußeren Erscheinungsbild der Eisenbahner im Dienst. Das Thema war schon immer wichtig und ist auch im heutigen Bahnbetrieb nicht ohne. Denn Dienstkleidung war zu allen Zeiten auch ein Spiegelbild der dahinterstehenden Machtsysteme – politischer und/oder unternehmerischer Art: Im 19. Jahrhundert erinnerten Eisenbahnkleidungen zeitweise an die wamsartigen, von den Freiheitskämpfern um 1848 getragenen Moden. Die heutige Dienstkleidung im DB-Personenverkehr nehmen die Witzfigur vorweg, in deren Rolle die „ABC-Waffen“ (ADAC, BILD, CDU) der mächtigen Autoindustrie die Staatsbahn gerne sähen.

Die längste Zeit waren nicht nur das Tragen der Dienstkleidung und das Auftreten der Eisenbahner im Dienst strikt geregelt, sondern auch die Abbildung der zahlreichen Dienststränge und Dienstverwendungen durch Farben, Streifen, Mützenformen und Schulterklappen. Die detaillierten Uniformreglements und die hoheitlich autoritäre Anmutung der Uniformschnitte waren wiederum Spiegelbild des hierarchisch unerbittlichen Betriebsreglements, das öffentlich zu zeigen für die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb jahrzehntlang erforderlich war. (Anm.: Die streng hierarchische Struktur der Betriebsabläufe ist noch genauso erforderlich, nur ist das meiste davon heute in Stellwerks- und Fahrzeug-Rechnern und damit aus dem Blickfeld der Fahrgäste verschwunden.)

Daher gehört das Wissen um Aussehen und Funktion von Uniformen zum Themenvorrat ernsthafter Eisenbahnmuseen und Museums-Eisenbahnen. Und durch Sammeln, Bewahren, Vermitteln, Erforschen und Dokumentieren historischer Objekte zum Zwecke der Volksbildung widmen sich Museen ihren Themen. Wenn also eine Museums-Eisenbahn den historischen Kleinbahnverkehr durch Inbetriebsetzung historischer Fahrzeuge auf einer (bestenfalls ebenfalls) historischen Gleisanlage lebendig vermitteln möchte, dann gehört das Tragen der historisch passenden Uniformen für die Museums-Eisenbahner ohne Zweifel dazu.

Das Kleinbahn-Museum Bruchhausen-Vilsen setzt seit einigen Jahren Uniformen ein, die nach dem Reglement der HEG geschneidert werden und zum Dampfzugbetrieb der ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts passen. Ergänzend dazu schneidert der Blankenburger „Brücke e. V.“ neue Uniformen, wie sie nach dem Zweiten Weltkrieg bei Kleinbahnen ausgegeben wurden, um auch die Diesellok- und Triebwagenzüge Bruchhausen-Vilsen – Asendorf mit historisch stimmigem Erscheinungsbild führen bzw. begleiten zu können. Auch die Uniformpaarung ist stimmig, trug damals der eine Kleinbahner seine alte Uniform auf, während ein anderer schon eine neue Uniform hatte. Im musealen Zusammenhang weniger sinnvoll erscheint das Tragen „echter“, die wären dafür viel zu schade, oder „exterritorialer“ Uniformteile, die einen Bruch zum Erscheinungsbild der Anlagen, Fahrzeuge und Betriebsweise darstellten.

Die Vorliebe für Verkleidungen scheint angeboren zu sein. Schon im Vorschulalter liebt man den zeitweisen Identitätswechsel zum Piraten, Prinzessin,

Indianer oder Cowboy, also in Lebensentwürfe, die innerhalb unserer Zivilisation kaum zu realisieren sind. Bei Erwachsenen verschiebt sich lediglich das Zielbild: weg vom Outlaw bzw. Einzelindividuum hin zum Besserverdienenden (z. B. Ölscheich) und zur Gruppendynamik. Letzteres äußert sich in einer hohen Affinität zu gleicher Kleidung, vom lustig bedruckten T-Shirt des Kegelervereins bis zum ernstgemeinten Uniformauftritt bei Feuerwehr- bzw. Schützenfesten oder (nicht weniger ernst) mit barocken Phantasieuniformen im Karneval. Diese Vorlieben und ihre Auslebungen haben aber nichts mit der Vermittlung historischer Themen in musealem Zusammenhang zu tun (außer bei volkskundlichen Museen zu den Themen: Geschichte des Karnevals oder der Realitätsflucht).

Museums-Eisenbahnen sollen daher genau aufpassen, wie weit das Tragen von Uniformen oder auch sonstiger „passender Kleidung“ der Vermittlung musealer Inhalte dient. Die Grenze zur schlichten Folklore ist schnell überschritten, und die „Reise in die Vergangenheit“ keine von Museen ernsthaft anzustrebende Illusion.

### Tragen von Reichsbahn-Uniformen

„Auf getrennten Gleisen“ betitelt das DB-Museum das dem Zeitraum von der Nachkriegszeit bis nach der Wiedervereinigung gewidmeten Kapitel zur deutsch-deutschen Eisenbahngeschichte in seiner Dauerausstellung. Reichsbahn und Bundesbahn sind seit 10 Jahren abgeschlossene Kapitel und damit reif für's Museum. Auch ehrenamtlich getragene Museen und Museumsbahnen können die Chance nutzen, die vielen jetzt noch erhaltenen historischen Zeugen samt der Überlieferungen der noch frischen Eindrücke der Zeitzeugen aufzunehmen und eine Auswahl davon dauerhaft zu bewahren.

In der sowjetischen Besatzungszone wurden mit Befehl der Militärregierung vom 30. 10. 1945 die privaten Bahnunternehmen (also die der einschlägigen Klb-Konzerne) enteignet und überwiegend zusammen mit den bereits in öffentlichen Händen befindlichen Bahnen in „landeseigene Betriebsführungsgesellschaften“ überführt. 1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn (DR) den Betrieb. Die DR selbst war von der Militärregierung am 11. 8. 1945 mit der Betriebsführung der in der sowjetischen Besatzungszone gelegenen Strecken beauftragt worden. In der DDR wurde dieser Akt zur Abgrenzung der Reichsbahn „in Volkes Hand“ von der davorliegenden, „faschistischen“ Reichsbahn genutzt. Denn umbenennen wollte man die Staatsbahn aus übergeordneten Gründen nicht, es blieb bis 1993 beim Namen Deutsche Reichsbahn. Im Westen unterschied man die „mitteldeutsche Reichsbahn“ von der alten, gesamtdeutschen und der neuen (west-, nord- und süddeutschen) Bundesbahn (DB).

Es gibt demnach eine Schnittmenge von Kleinbahn- und DR-Geschichte im Zusammenhang von Verkehrsgeschichte in der DDR. Somit sind lebendige Inszenierungen unter dem Stichwort „Reichsbahn-Tag“ in Kleinbahn-Museen grundsätzlich denkbar. Naheliegender wären solche Inszenierungen bei der Preßnitzalbahn, in Oberittersgrün oder



beim Pollo, d. h. dort, wo Lage in der ehemaligen sowjetischen Besatzungszone und museales Arbeiten zusammenfallen. Schon beim Molli, der RüKB, HSB, Fichtelbergbahn oder Löbnitzdackel mit ihrem Gewicht auf Touristikverkehr könnten DR-Tage sehr leicht als Folklore mißverstanden werden. Bei dem Versuch einer Translozierung in den Westen kommt das Problem des übergroßen Erläuterungsbedarfs hinzu, muß man doch mit einem anderen Kenntnishorizont der Museumsbesu-

Oben und S. 31 oben links: Zwei Bilder zu den Uniformen des Fährbetriebes der Düsseldorfer Rheinbahn, die Uniform ist ohne Kragenspiegel typisch für Schiffsbetriebe, das Mützenabzeichen enthält das Zeichen der DAF (Deutsche Arbeitsfront), was ab November 1936 Pflicht war. Der Bildautor würde sich über weitere Informationen dazu freuen.  
Fotos: Slg. Wilhelm P.B.R. Saris, Helmond, NL

Oben rechts: Passend zur politischen Losung aus der DDR-Zeit auf der Selkantbahnlok hier das Pendant zum selben Feiertag aus den 1930er Jahren. Straßenbahn Pirmasens.  
Foto: Slg. Wolfram Bäumer

2. Reihe: Kleinbahner mit ihren Dienstkleidungen in den 1950er Jahren, links die Binger Straßenbahn im „Auslaufbetrieb“, rechts die Drachenfelsbahn, deren Kleinbahner nagelneue Uniformen bekommen haben.  
Foto li: verm. Peter Boehm (?), re: Festschrift 1955

3. Reihe: Dem vormalig stilechten Kleinbahnhof Schönberger Strand hat der Trägerverein ein Hebelstellwerk hinzugefügt, das stimmig eingerichtet wurde und von einem Museumsbahner mit viel Sachverstand und Bereitschaft erläutert wird. Auch jener trägt eine DR-Uniform, eine für das Museumsthema „Nahverkehr in Hamburg“ wenig typische Dienstkleidung, auch wenn sie gut zum Stellwerk passen mag.  
20. 7. 2004, Fotos: Wolfram Bäumer



cher rechnen. Die Ausstellung einiger mehr oder weniger typischer DDR-Produkte bzw. Verpackungen erscheint auf jeden Fall als zu wenig, um Inhalte zu „Reichsbahntagen“ im erforderlichen Umfang zu vermitteln.

Einen Aspekt muß man nämlich vermitteln: Die mitteldeutsche DR war nicht irgendeine liebenswerte Eisenbahnverwaltung, sondern die Staatsbahn in einem Unrechtsstaat mit einem ausgedehnten Spitzel- und Terrorapparat. Die Menschen waren diesem System 45 Jahre lang ausgeliefert und erlitten neben vielen anderen Mißständen auch das weitgehende Verkehrsmonopol der DR. Die DR war im System voll eingebunden und übte faktisch Macht über die Menschen aus. Diese Einbindung gehört zum Thema DR dazu.

Wem das zu puristisch erscheint, möge folgendes Gedankenmodell anstellen: Wollen Sie in einem Eisenbahn-Museum mit Flaggenschmuck, politischen Losungen an den Fahrzeugen, Grußformeln, Portrait des Regierungschefs, Uniformen und Emblemen „Reichsbahntage“ aus den 1930er Jahren feiern? Das würde man sicher nicht einmal dann akzeptieren, wenn es eine optimal gemachte begleitende Ausstellung dazu gäbe.

Es geht nicht darum, DDR und Drittes Reich zu vergleichen, aufzurechnen oder obzustufen. Denn jedes menschenverachtende Unrechtsregime ist schon für sich genommen zu verabscheuen. Trauen wir Eisenbahnfreunde uns zu, mit so einem Thema hinreichend sachgerecht, sorgfältig und sensibel umzugehen?

## Fazit

Uniformen und das Tragen von Uniformen sind ein wichtiges Thema für Eisenbahnmuseen, und den Selfkantbahnern ist zu danken, daß sie mit Thementagen abwechselnde Inszenierungen erarbeiten und ausprobieren. Doch sind DR-Uniformen nun einmal durch die Begleitumstände des DDR-Systems belastet. Diese Belastung darf nicht ausgeblendet sein, und damit umzugehen, erfordert viel Sachverstand. Daher müssen wir das Thema zunächst professionellen Historikern überlassen. Jedenfalls sollten wir nicht Uniformen, Symbole, Ausdrucksweisen und Gesten von Unrechtsregimen mit den positiven und angenehmen Ausstattungsselementen unseres Dampfzuges verknüpfen und auf diese Weise nostalgisch verklären.