

Wie ich zur Bundesbahn kam

Der Neid kannte keine Grenzen

Ein altes, aber sehr weises und belegbares Wort besagt: „Kollege sin Lompe“ und das bedeutet, dass man den Arbeitskollegen in aller Regel „mit Vorsicht genießen“ sollte. Einer, der es wissen musste und das auch entsprechend häufig kundgetan hat, war unser verstorbener Gastwirt Peter Schmitz („Krämesch Pitter“), der ob seiner Sprüche und seines individuellen Humors unvergessen bleibt. Kollegenneid und Missgunst haben mich vom ersten Tag bei der Bundesbahn an „begleitet“, jahrelang haben liebe Kollegen versucht, mir Knüppel in den Weg zu schmeißen, obwohl sie selber keinerlei Profit davon hatten. Es war der blanke Neid, effektiv hat ihnen die ganze Hintertreibung nicht das Geringste eingebracht. Es fing schon bei meiner Bewerbung bei der Bundesbahn an.

Mit Erreichen der Mittleren Reife (Obersekundareife, auch „das Einjährige“) musste ich nach den Osterferien 1953 das Gymnasium Steinfeld verlassen, weil die Schule noch nicht bis zum Abitur führte. Ich war zu keiner Zeit ein besonders begeisterter Gymnasiast gewesen, bewegte mich leistungsmäßig auch nur „auf Durchschnittsebene“ und hatte keinerlei Lust mehr zum weiteren Besuch einer anderen Schule. Einer von Vaters „Werkstattrunde“ war unser Nachbar „Keschesch Lud“ (Ludwig Rosen), pensionierter Eisenbahner. Von ihm erfuhren wir, dass die Bahn erstmals Absolventen der Mittleren Reife in den Beamtendienst einstellte, und nachdem das auch von Onkel Jakob aus Köln bestätigt worden war (er war Oberzugführer bei der DB), beschloss unser Familienrat, mit mir einen entsprechenden Versuch zu starten. Fairerweise muss ich erwähnen, dass meine Eltern nie versucht haben, mich für Vaters Schreinerberuf zu interessieren, die Berufswahl haben sie völlig mir überlassen.

Der „Einjährige“ wurde bei der Bundesbahn zunächst als „BAssAnw“ (Bundesbahn-Assistenten-Anwärter) eingestellt und war damit Beamter im Vorbereitungsdienst. Nach zweijähriger Ausbildung im Betriebs-, Verkehrs- und Verwaltungsdienst, war die Assistentenprüfung abzulegen. Nach deren Erfolg war man als „BAssZA“ (Bundesbahn-Assistent zur Anstellung) Beamter auf Probe und konnte sich danach dienstmäßig für den Mittleren Beamtendienst qualifizieren.

Genau hier setzte der Kollegenneid ein. Insbesondere die älteren Jahrgänge zerrissen sich die Mäuler. Sie alle nämlich hatten, wie damals nicht anders zu handhaben, ihren Bahndienst als „Jungwerker“ in der Rotte begonnen, waren an Stopfhacke und Schottergabel „ausgebildet“ worden und hatten im Sinne des Wortes „Knochenarbeit verrichten“ müssen. Und ausgerechnet mir blieb das alles erspart! Für die Altgedienten war das ein Unding, die Entrüstung war nicht zu übertönen: „Der Lällbeck kommt direkt in die Beamtenlaufbahn, das kann doch nicht wahr sein, wir mussten uns die Knochen krumm schinden!“ Der Neid artete gelegentlich geradezu in Hass aus.

Versteckter Hass war mein ständiger Begleiter. Das ging schon bei meiner Bewerbung los. In Unkenntnis des bahnüblichen „Dienstweges“ (Kontaktieren der nächstgelegenen Bahndienststelle) schrieb ich am 15. März 1953 meine Bewerbung direkt an die Bundesbahndirektion Köln und erhielt auch umgehend Bescheid. Gegen Vorlage dieses Schreibens würde ich beim nächstgelegenen Bahnhof einen Freifahrschein zur Teilnahme an einer Eignungsuntersuchung in Köln bekommen.

Der damalige Bahnhofsvorsteher in Blankenheim (Wald) – den Dienstrang weiß ich nicht mehr – zeigte sich höchst befremdet ob meines Anliegens und fühlte sich übergangen: „Warum haben Sie sich nicht bei mir angemeldet?“ Woher hätte ich wissen sollen, dass es diese Möglichkeit überhaupt gab? Für uns allgemein war für Bahnfragen einzig deren Direktion zuständig. Offensichtlich widerstrebend, aber notgedrungen und weisungsgemäß, erhielt

ich schließlich den Freifahrschein nach Köln. Die Eignungsprüfung fand am 16. April 1953 statt, im damals noch im Aufbau befindlichen „Hochhaus am Hansaring,“ dem späteren Saturn-Gebäude, Zimmer 126. Die Flure waren noch unverputzt, der „Paternoster-Aufzug“ war aber schon in Betrieb.

Nach erfolgreich absolvierter Prüfung musste ich noch vom Bahnarzt untersucht werden, für die Einstellung war die „Tauglichkeitsgruppe A“ erforderlich, wie mir die Bahndirektion am 13. Mai 1953 mitteilte. Ich hatte mich wiederum beim nächsten Bahnhof zu melden, der gegen Vorlage des BD-Schreibens alles Weitere hinsichtlich der ärztlichen Untersuchung in die Wege leiten würde. Der Bahnhof würde auch den ärztlichen Bericht „sofort als Dienstbrief an die BD Köln weiterleiten.“ Erfreulicher Schlußsatz: „Sofern Sie als tauglich befunden werden, erfolgt Ihre Einstellung voraussichtlich zum 01.07.1953.“

Den Tag des Arzttermins weiß ich nicht mehr, jedenfalls war es in der hinter dem Kölner Hauptbahnhof gelegenen „Kostgasse,“ es ging alles sehr schnell und glatt über die Bühne, ich kam in die Tauglichkeitsgruppe A. Den Freifahrschein hatte mir der nun schon bekannte Herr Bahnhofsvorster diesmal deutlich widerstrebender als beim ersten Mal ausgestellt. Das BD-Schreiben enthielt den besonderen Hinweis darauf nicht, der Herr rückversicherte sich durch einen Telefonanruf bei einer mir unbekanntem Stelle. Den Arztbericht lieferte ich bei meiner Rückkehr weisungsgemäß bei ihm in Blankenheim (Wald) ab und harrete der Dinge, die da kommen würden.

Die Dinge ließen aber auf sich warten, sie kamen gar nicht. Am 08. Juli 1953 erhielt ich überraschend meine Bewerbungsunterlagen zurück mit der Bemerkung, dass ich nicht eingestellt werden könne und auf Wunsch fürs nächste Jahr vorgemerkt werde. Ich wiederum schrieb an die BD, dass mir die Absage unverständlich sei, weil doch sowohl die Physio-technische als auch die Bahnarztuntersuchung erfolgreich verlaufen sei. Daraufhin kam am 28. Juli 1953 eine kurze BD-Mitteilung: „Wegen Ihrer späteren Einstellung in den Eisenbahndienst bitten wir Sie, bis zum 01.08.1953 in der Zeit von 8 bis 12 Uhr möglichst in Begleitung eines Erziehungsberechtigten, beim Personalbüro der Bundesbahndirektion Köln, Kostgasse 2 Zimmer 767 vorzusprechen.“

Ich war damals noch nicht „großjährig“ (21), also fuhr Vater mit mir nach Köln. Auch diesmal enthielt das Schreiben den besonderen Hinweis auf einen Freifahrschein nicht und ich geriet beinahe mit meinem „Freund“ dem Bahnhofschef aneinander. Er verweigerte zunächst konstant die Ausstellung eines Freifahscheins und ließ auch mein Argument nicht gelten: „Wenn mich die Bahndirektion irgendwo hin bestellt, wird sie mir ja auch die Fahrt bezahlen.“ Erst als ich darauf bestand, mit dem Aussteller meines BD-Schreibens zu telefonieren, erhielt ich für Vater und mich den Freifahrschein. Heute bin ich überzeugt: Mein Herr Kollege ahnte damals schon erhebliches Unheil. Das ließ auch nicht lange auf sich warten.

Beim Personalbüro ließ sich Oberinspektor Schnitzler (seinen Vornamen weiß ich leider nicht) die ganze Geschichte einmal erzählen. Es stellte sich heraus: Bei der Direktion hatte man vergeblich auf meinen ärztlichen Untersuchungsbericht gewartet und daraus geschlossen, dass ich einen „Rückzieher“ gemacht hätte. Daher die Absage. Herr Schnitzler war übrigens zwei Jahre später Aufsichtsführender bei meiner schriftlichen Assistentenprüfung in der Bundesbahnschule Groß Königsdorf.

„Das haben wir schnell.“ Herr Schnitzler klemmte sich ans Diensttelefon und schickte ein mittleres Direktionsgewitter durch den Draht in Richtung Eifel, nachdem sich herausgestellt hatte: Meine Arztpapiere lagen noch dort, wo ich sie seinerzeit abgeliefert hatte, nämlich auf dem Schreibtisch des Dienststellenleiters in Blankenheim (Wald). Einzelheiten über das „Dienstgewitter“ erspare ich mir, es hat unterdessen eine Weile lang ganz kräftig „gedonnert“ und in der Eifel schlugen einige „Blitze“ ein.

Ab da ging alles sehr schnell. Ich schickte meine Unterlagen wieder nach Köln, am 28. August erhielt ich die Bestätigung, dass meine Einstellung überprüft werde, und am 24. Sep-

tember 1953 kam der Bescheid: „Wir berufen Sie zum 01.10.1953 als Anwärter für die Laufbahn eines Bundesbahn-Assistenten (mittlerer nichttechnischer Eisenbahndienst) ein.“

Ein junger Kollege aus Eitorf (Sieg) und ich, wir waren vermutlich die ersten „Aspiranten“ dieser Art bei der BD Köln, sozusagen deren „Paradepferde“ oder auch, wenn man so will, die „Versuchskaninchen.“ Wir hatten uns beide am 01. Oktober 1953 beim Leiter des damaligen Bundesbahn-Verkehrsamtes Bonn vorzustellen und einer Vielzahl von Fragen zu unterziehen. Dann wurden wir unseren künftigen Dienststellen zugewiesen, für mich war das der Bahnhof Kall. Das war mir sehr lieb, denn in Blankenheim (Wald) wäre ich vermutlich an die falsche Adresse geraten.

Ab diesem Tag wurde ich daheim von sämtlichen Eisenbahnkollegen schief angesehen, und auch im Dienst ließ man mich spüren: Du gehörst nicht zu uns, du bist ein Außenseiter. Kollegen können gehässig sein, es war der blanke Neid, Schaden oder auch nur Nachteile hatte niemand durch mich.

Nicht alle Kollegen waren vom Neid geplagt, die meisten aber doch, und die haben mich das bei jeder Gelegenheit spüren lassen. Ich kam beispielsweise während meiner „Ablöserjahre“ auch zu der Dienststelle Blankenheim (Wald), mein „Freund“ war aber zu diesem Zeitpunkt nicht mehr Bahnhofschef. Sein Nachfolger konnte mich allerdings genau so wenig leiden: Er neidete mir meine jahrelange journalistische Nebentätigkeit bei hiesigen Lokalzeitungen und hatte dabei einen tatkräftigen Helfer in seinem Bahnmitarbeiterkreis: Einen Kollegen aus meiner unmittelbaren Nachbarschaft daheim in Blankenheimerdorf. Der war Fahrdienstleiter in Blankenheim (Wald) und verfasste gelegentlich selber Zeitungsbeiträge. Ich tat Abfertigungs- und Ablöserdienst.

Als Fahrdienstleiter in Nettersheim schrieb ich später einmal in unserer Tageszeitung über eine Neuregelung des Busverkehrs auf der Strecke Blankenheim (Wald) – Ahrdorf: Die bis dahin verkehrenden Bahnbusse wurden durch die Post übernommen und damit mussten die bisher freifahrenden Eisenbahner künftig auch ihre Monatskarte bezahlen. Das gefiel natürlich dem neuen Streckenbetreiber nicht, es gab einiges Geschrei und die Forderung nach Namensnennung des Artikelschreibers. Mein Redakteur Werner Hiller vom Kölner Stadt-Anzeiger lachte die Schreier nur aus.

Zu diesem Zeitpunkt war ich, wie gesagt, bereits Fahrdienstleiter in Nettersheim und hatte mit Blankenheim (Wald) als Dienststelle nichts mehr „am Hut.“ Da rief mich der Kollege Dienststellenleiter von „BlaWa“ an: „Du gehörst nicht mehr zu meiner Dienststelle, es interessiert mich also nur rein persönlich: hast du den Artikel geschrieben?“ Ich sah keinen Grund, das abzustreiten. Drei Tage später wurde ich zum Betriebsamt Euskirchen befohlen, dort las ich seine schriftliche Anzeige gegen mich: „Nach unseren Ermittlungen handelt es sich bei dem Urheber besagten Artikels um den Bass Johann Vossen vom Bahnhof Nettersheim, gezeichnet (Name). Diese Einsichtnahme wurde mir „unter der Hand“ durch einen anteilnehmenden Kollegen ermöglicht, offiziell hätte ich sie nicht sehen dürfen. Warum eigentlich nicht?

Ich musste mich von einem „Giftzwerg“ im Sinne des Wortes „belehren“ lassen. Der Betriebsamtsleiter als Dienstvorgesetzter zog sich während dieses Auftritts ins Nebenzimmer zurück. Der Kleine reichte mir gerade bis zur Nasenspitze, führte aber das Prädikat „von“ in seinem Familiennamen und fühlte sich ob seines „Adels“ offensichtlich als Riese. „Sie haben das Freifahrgeheimnis verraten,“ donnerte er mich an und wurde drei Zentimeter größer, „sind Sie sich der Tragweite dieses Vergehens bewusst!“

Nach Ansicht dieses Giftlings wusste offensichtlich damals, außer den Eisenbahnern selber, kein Mensch, dass es für die Bahnmitarbeiter Freifahrtscheine in ihren betriebseigenen Verkehrsmitteln gab. Das war in seinen Verwaltungsaugen ein „Betriebsgeheimnis,“ und dieses Geheimnis hatte ich verraten! Heute wirbt die Bahn im Internet mit Freifahrten und Fahrvergünstigungen um Mitarbeiter. Das Beispiel des Giftzwergs soll zeigen, dass damals Neid und Missgunst bis in die vorgesetzten Dienststellen reichten. Ich wurde übrigens mit einem Jahr „Freifahrtzug“ bestraft, wenigstens das hatte der liebe „Kollege“ von „Wald“ erreicht.

Liebigend gern hätten die Neidhammel mir meine Zeitungstätigkeit verboten. Das ging aber nicht, sie war ordnungsgemäß angemeldet, und ausgerechnet die schriftstellerische Nebentätigkeit des Beamten war nicht genehmigungspflichtig. Sogar beim Finanzamt war nichts zu machen, dort hatten sie mich ganze dreimal denunziert. Nach fast einem Jahr „schwarzer“ Zeitungsarbeit war mir aber die Sache zu brenzlich geworden und ich meldete mich beim Finanzamt an. Genau zur richtigen Zeit, denn „Wir hätten uns über kurz oder lang ohnehin für Sie interessiert“ besagte alles. Auch hier erhielt ich einen raschen Einblick in Papiere, die ich eigentlich nicht hätte sehen dürfen, ich weiß also, wer mich angezeigt hatte. Ich habe mehr als 30 Jahre lang ziemlich erfolgreich für hiesige Tageszeitungen gearbeitet, und das hat einigen Kollegen schlaflose Nächte bereitet. Sie haben mir manchen Knüppel in den Weg geschmissen, allerdings erfolglos, zu meinem Wohl und ihrem Ärger.

Noch ein Beispiel von Kollegenneid: Als Neuling kannte ich mich naturgemäß noch nicht so genau mit den einschlägigen Vorschriften aus und wusste beispielsweise nicht, dass es bei Abordnungen zu anderen Dienststellen gegen Vorlage eines monatlichen Nachweises „Verpflegungszuschuß“ und Kilometergeld gab. Das war, wenn ich mich recht erinnere, pro Tag 1,75 DM, kein Riesengeld also, aber als Junggeselle war man für jeden zusätzlichen Pfennig dankbar und auch der verheiratete Kollege verzichtete nicht darauf. Da sah ich nämlich zufällig bei meinem zwischenzeitlichen „Chef“ in Bla-Wald den Monatsnachweis des bereits erwähnten Fahrdienstleiter-Kollegen auf dem Schreibtisch liegen und fragte unverzüglich, ob das denn nicht auch für mich in Frage käme. Meine Dienststelle war zurzeit Blankenheim (Wald), ich war sehr häufig als Ablöser nach Dahlem, Schmidheim und auf die Ahrstrecke abgeordnet. Die sehr freundliche Antwort: „Selbstverständlich kommt das für dich in Frage, du hast mir aber bis heute keinen Antrag vorgelegt.“ Dem ist wohl nichts hinzuzufügen, das dürfte für sich selber sprechen.

Nach zweijähriger Ausbildung absolvierte ich erfolgreich die Assistentenprüfung, zunächst die Schriftliche in der Bundesbahnschule Großkönigsdorf, später den mündlichen Teil im Haus der BD Köln. Als ich abends von dort heim kam, traf ich in Blankenheim (Wald) einen älteren Mitarbeiter, mit dem ich später lange Zeit nachbarlichen Fahrdienstleiterdienst verrichtet habe. Stolz berichtete ich ihm von meinem Erfolg. Sein Kommentar: „Hou hou.“ Gratuliert hat er mir zeitlebens nie, kein Kollege von Blankenheim (Wald) hat mir je gratuliert. Ich habe nach erfolgreicher Assistentenprüfung auch in Blankenheim (Wald) längere Zeit Dienst tun „dürfen,“ – darauf hätte ich liebend gerne verzichtet, es ging aber nicht, und ich habe es durchgestanden.

Ähnliche Geschichten könnte ich seitenweise aufzählen, es soll aber genug davon sein. Es gab auch gegenteilige Erfahrungen. Zum Beispiel Theo Brüllingen, Chef des Bahnhofs Kall, mein langjähriger Dienstvorgesetzter, bei dem ich auch die zwei Jahre Ausbildung absolvierte. Als Eisenbahner von altem Format war auch er mir anfangs nicht so ganz wohlgesonnen und schickte mich mit den Jungwerkern zum Papiersammeln durch die Gleise. Als Beamtenanwärter hätte ich das verweigern können, es hat mir aber nicht geschadet und später haben wir

uns ganz gut vertragen. Als ich beispielsweise in 1978 mein 25-Jähriges feierte, war mein alter Chef bereits im Ruhestand. Ich lud ihn trotzdem ein, - und Theo war da.

Ein weiser Mann hat einmal gesagt, der Neid sei die Wurzel allen Übels. Den Wahrheitsgehalt dieser Worte kann ich bestätigen. Ich hab's indessen überlebt nach dem Motto: „Beneiden heißt Unterlegenheit bekennen“ oder auch „Die Anzahl der Neider bestätigt unsere Fähigkeiten.“