

**50 Jahre Studienabschluss Be**

**Hat uns das Studium in der Fachrichtung „Eisenbahnbetrieb“  
genügend für das Berufsleben gerüstet?**

- Eine kritische Retrospektive aus Rentnersicht -

„Jedem ist eine Kritik erlaubt, der sich mit einer wissenschaftlichen Arbeit gründlich befasst und dabei die guten und weniger guten Seiten der Arbeit abgewogen hat und willens ist, seine Gedanken in einer für die Allgemeinheit förderlichen Weise auszusprechen oder niederzuschreiben.

Die beabsichtigte Kritik muß selbstverständlich mit einer Selbstkritik verbunden sein. Ausbrüche des Ärgers oder der Meckerei gehören nicht in eine Wissenschaftskritik.“

(Auszug aus: Potthoff, G.: Gedanken zur Wissenschaftskritik. Unveröffentlichtes Manuskript Nov. 1984).

Der **Beruf** ist eine durch Erfahrung und/oder Ausbildung erlernte Tätigkeit, die zu anderen Tätigkeiten wirtschaftlich und gesellschaftlich in engster Beziehung steht, sie in der Regel ergänzt und deren Ziel es ist, in der arbeitsteiligen Wirtschaft nützliche Dinge (Güter) und Dienste für die Gesellschaft gegen Entgelt zu schaffen bzw. bereitzustellen.

## Bedingungen Anfang der fünfziger Jahre des 20.Jh.:

Unsere Ausbildung fiel in die ersten beiden Etappen des Bestehens der Hochschule für Verkehrswesen, die bekanntlich am 08.09.1952 eröffnet worden war. Grundlagen für die Schaffung des verkehrswissenschaftlichen Gebäudes waren zunächst

- Die bürgerlich deutsche Verkehrswissenschaft, die noch keine eisenbahnspezifischen Studienrichtungen kannte,
- das traditionelle Laufbahndenken bei den deutschen Bahnen (Behördenbahn) mit Beamten,
- Erfahrungen bei der Ausbildung von Eisenbahnern in der damaligen Sowjetunion.

## Berufsbild/Laufbahn

Das **Berufsbild** ist die Beschreibung eines Berufs mit Darstellung des Arbeitsgebietes, des Ausbildungsganges, der Aufstiegsmöglichkeiten sowie der wirtschaftlich-sozialen Verhältnisse.

Das Laufbahndenken war in Deutschland ausgeprägt, hatte seine Wurzeln schon bei den Länderbahnen und fand seine Ausprägung bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft bzw. bei der Deutschen Reichsbahn.

Die **Laufbahn** ist die Zusammenfassung von Dienstgraden oder Ämtern, die einen im wesentlichen gleiche Vorbildung und Ausbildung voraussetzen. Im Beamtenrecht wurde unterschieden:

- ❖ Höherer Dienst,
- ❖ gehobener Dienst,
- ❖ mittlerer Dienst und
- ❖ einfacher Dienst.

# Berufsbild für Diplom-Ingenieure des Eisenbahnbetriebs



**Arbeitsgebiet:** Eisenbahnbetriebstechnik und –organisation

**Anforderungen:** Planung, Vorbereitung, Durchführung und Leitung des Fahr- und Rangierdienstes auf Bahnhöfen, Strecken und in Zügen

durch **Einzelkenntnisse** in: allgemeiner Betriebs- und Arbeitsorganisation, Betriebsabwicklung der Zugfahrten, Bereitstellen der Wagen an den Ladestellen, Zugbildung und Zugauflösung, Fahrplanwesen, Aufsicht und operative Lenkung des Betriebsdienstes, Betriebssicherheit, Betriebsstörungen und –unfälle, Betriebsstatistik, technischer Arbeitsnormung

durch **Grundkenntnisse auf technischen Gebieten:** Entwurf von Bahnanlagen, Bahnhofsbau, Linienführung, Sicherungs- und Fernmeldewesen, maschinentechnischer Dienst, Zusammenarbeit mit den übrigen Verkehrsmitteln

durch **Grundkenntnisse auf ökonomischen Gebieten:** Eisenbahnverkehr (Abfertigungsdienst, Tarifwesen, Verkehrsrecht), Transportplanung, wirtschaftliche Rechnungsführung

**Fremdsprachen:** Russisch, Französisch



## Unsere Alma Mater

### Immatrikulation

Wir wurden für die **Fachrichtung Betrieb und Verkehr** immatrikuliert. Diese Fachrichtung konzentrierte sich, da die **Hochschule für Verkehrswesen** dem Ministerium für Verkehrswesen unterstand, fast ausschließlich auf den Eisenbahnbetrieb, um den hohen Kaderbedarf der Deutschen Reichsbahn für den operativen Betriebs- und Verkehrsdienst zu erfüllen. Zur Erhöhung der Ausbildungskapazität wollte das MfV (bzw. zeitweise Ministerium für Eisenbahnwesen) 1953 sogar eine Hochschule für Eisenbahnwesen in Erfurt gründen. Glücklicherweise wurde dieser Vorschlag zugunsten einer 1955 geschaffenen Fachschule in Erfurt nicht realisiert.

An der HfV bestanden zu dieser Zeit folgende Fakultäten:

- Fakultät für Verkehrstechnik,
- Fakultät für Verkehrsbauwesen und
- Fakultät für Ökonomik des Transport- und Nachrichtenwesens.



## Probleme der Studienplangestaltung

- ❖ Keine gefestigten Verkehrswissenschaft(en)
- ❖ Wissenschaft versus Praxis
- ❖ Breite versus Tiefe
- ❖ Befähigung der Hochschullehrer versus Aufnahmevermögen, Vorbildung, praktische Erfahrung der Studenten
- ❖ Präsentation versus Rezeption
- ❖ Reproduktionsfähigkeit bzw. Wissensanwendung versus Wissensstand, schöpferische Fähigkeiten



## Probleme des Studienplans

- ❖ **Wissenschaftlichkeit der Fächer**
- ❖ **Redundanzen in der Stoffvermittlung**
- ❖ **Leerlaufächer**
- ❖ **Anteil der Informationsfächer**

# Was zeichnete die Technolוגenausbildung an der HfV aus ?

Im Kapitalismus „...führen die egoistischen Motive notwendigerweise zu einem Abschließen des wissenschaftlichen Arbeiters von der Umwelt. Er darf nichts preisgeben von dem, was ihm nützlich ist, und muß in jedem auf dem gleichen Gebiet Tätigen einen Konkurrenten sehen...“

Es sind also weniger die äußeren Formen der Arbeit als ihr Inhalt und Ziel, die ein kapitalistisches Team Work von der sozialistischen Gemeinschaftsarbeit unterscheiden.

***Gaudeamus igitur, juvenes dum sumus***

*(Wir wollen uns freuen, weil und solange wir jung sind)*

„Studieren Sie als junge, aufnahmebereite Menschen, Studieren Sie für eine junge, der Zukunft zugewandten Bewegung, damit Sie das werden, was wir Ihnen heute als Ziel setzen: Ingenieure einer neuen sozialistischen Gesellschaft.“



Quelle: Potthoff, G.

*Das Berufsethos des sozialistischen Ingenieurs,  
Vortrag zur Immatrikulationsfeier 10.09.1962*

# Was zeichnete die Technolוגenausbildung an der HfV aus ?

Wissenschaftliche Zeitschrift der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ in Dresden · 10 (1962/63) H. 1  
Herausgeber : Der Rektor

Als Manuskript gedruckt! DK 174 : 335 : 62  
Eingang: 17. 9. 1962

## Das Berufsethos des sozialistischen Ingenieurs<sup>1)</sup>

Prof. Dr.-Ing. habil. Gerhart Potthoff  
Verdienter Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik



Die Technologen müssen neben einem guten Verständnis für die technisch beste Konstruktion ein besonders ausgeprägtes zeitliches Vorstellungsvermögen mitbringen oder erwerben, sie müssen in noch höherem Maße als die Konstrukteure die Aufgaben der Menschenführung beherrschen, d. h. durch Vorbild und Anleitung für einen straff geregelten Betriebsablauf sorgen. Im Rahmen des Eisenbahnbetriebes ist eine derartige Ordnung und Disziplin besonders ausgeprägt zu finden, aber auch nötig.