

## Von der Anziehungskraft der Bahn

### Helmut Schemmel vom Eisenbahn-Sozialwerk und Pressedienst der Eisenbahndirektion Hannover schreibt für die Jugend

Bibliotheken listen einige wenige Kleinschriften und Büchlein des Autors Helmut Schemmel auf. Folgende Titel sind im Bestand:

1. .... mit Eggers, Herbert (Hg.): Stilblüten von der Eisenbahn. Zeichn. von Bruno Hildebrand. Abb. 24 S. Hannover: Schäfer, 1949.
2. .... Die Reimers. Roman. Aus dem Leben einer Lokomotivführer-Familie. Ill. von Adolf Reiss. Abb. 160 S. Hamburg: William Wilkens, 1950.
3. .... Eisenbahner fallen nicht vom Himmel. Abb. 82 S. Hannover-Kirchrode: Oppermann, 1955.
4. .... Eisenbahn-Sozialwerk. Bezirksleitung Hannover Doppelnummer Dez. 1951. Abb. 103 S. Hannover: Bezirksleitung des ESW Hannover (Hg.), 1951.
5. .... Sein Ziel: Die rote Mütze. 56 S. Hannover: Pressedienst der Eisenbahndirektion Hannover, 1952.
6. .... Vom Jungwerker Broich und von der Eisenbahn erzählt. Abb. 56 S. Hannover: Eisenbahndirektion Hannover, 1951.  
[Auch unter dem Titel: Jungwerker Broich ist bei der Bundesbahn. Hier hören wir vieles von der Schiene. Abb. 56 S. Hannover: Pressedienst der Eisenbahndirektion Hannover (Hg.), 1951].
7. .... Der Bub des Vorstehers. Erzählung. Ill. von Adolf Reiss. Abb. 70 S. Hannover: Adolf Sponholtz, ca. 1951.  
[Abschiedsgeschenk für Heimaufenthalte der Bezirksleitung des Eisenbahn-Sozialwerks Hannover. Vorheriger Titel: Der Bub des Vorstehers Börke. Erzählung von Helmut Schemmel. Abb. 44 S. Hannover: Sponholtz, ca. 1947].

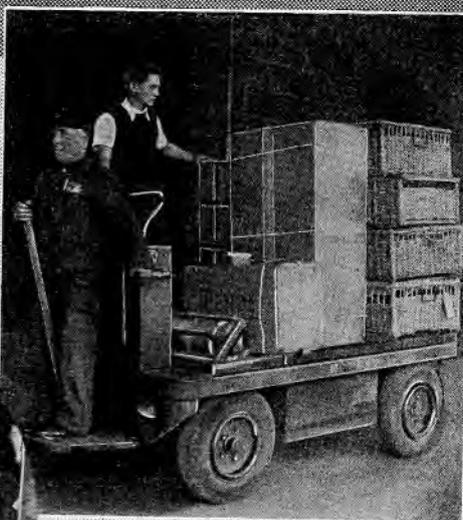
Vom Autoren Helmut Schemmel ließen sich leider keinerlei biographische Notizen finden. Er schrieb unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg für das Eisenbahn-Sozialwerk Hannover und für den Pressedienst der Eisenbahndirektion Hannover. Deren erklärtes Ziel war es, für die Eisenbahn und ihre vielen Berufszweige sowie deren Sozialsystem zu werben und bewusst junge Menschen anzusprechen. Umworben wurden auch die Kinder von Eisenbahnern, z.B. durch Buch-Abschiedsgeschenke nach deren Erholungszeiten in Heimen des Eisenbahn-Sozialwerkes.



„Lehrjahre sind keine Herrenjahre“, hieß es früher. Nach der 9. oder 10. Schulklasse traten in den 1950er Jahren die Lehrlinge bei der Bundesbahn ihre Ausbildung zum Eisenbahner an. Sie wurden Jungwerker oder Junggehilfen genannt. Das Büchlein über Jungwerker Broich zeigt Einblicke in die große weite Welt am Schienenstrang, wie sie der angehende Eisenbahner bei seiner Einführung in den Dienst gewinnen konnte. Von der Gepäckbeförderung über die Fahrkartenausgabe, von der Güterabfertigung über die Berufsschule, von der Bahnmeisterei über die Telegraphie, vom Rangierbahnhof bis zur Rotte. Nach Verlauf von drei Jahren Lehrzeit stand die Jungwerkerprüfung an. Es folgte ein Jahr harter Arbeit bei der Rotte, wie man die Teams von Gleisbauern früher nannte. Sie arbeiteten zumeist draußen bei Wind und Wetter und sollten über eine robuste Gesundheit verfügen. Mangels großer Gleisbaumaschinen und mechanischen Werkzeugen war Muskelkraft gefragt genauso wie Genauigkeit, schließlich sollten die Züge leise und ohne Ruckeln auf den Gleisen fahren können. Unabdingbar war ein starkes Verantwortungs- und Sicherheitsbewusstsein im Hinblick auf die

Bahnreisenden wie auf die Arbeitskollegen. Nach dieser fordernden Zeit stand dem Jungwerker je nach Eignung die untere bzw. mittlere Laufbahn offen. Manche der gezeigten Berufsrichtungen sind längst Vergangenheit.

*Bei der Beförderung  
des Gepäcks vom Pack-  
wagen des Züges hilft  
er.*



*Wie schwer ist der Koffer, den er  
vom Reisenden angenommen hat  
und von Minden bis Köln abfer-  
tigen soll?*

*Ein Jungwerker muß vie-  
les können.  
Hier darfer die erste  
Fahrkarte am Schalter-  
drücker drücken.*

FOTOS: H. PLASSMEIER





Das Karren der Güter in den Güterwagen will gelernt sein.



Jeder Frachtbrief im Empfang und Versand einer Güterabfertigung muß eingetragen werden.



Ein Jungwerker muß viel lernen. In der Berufsschule und in der Fachschule erhält er laufend Unterricht.

FOTOS: H. PLASSMEIER



"Bitte, was wünschen Sie?"  
- "Die Bahnmeisterei? Ich verbinde."  
Auch in der Fernsprechkentrale ist Jungwerker Broich unentbehrlich



Nach bestandener Telegraphenprüfung darf er schon selbständige Meldungen auf dem Morseapparat abgeben

Den Hemmschuh zum Aufhalten der vom Ablaufberg abrollenden Güterwagen legt man so auf, wie es der Rangieraufseher dem Jungwerker hier erklärt. Die Spitze vom Hemmschuh muß vorn anliegen.

FOTOS: H. PLASSMEIER





*Hier wird ein Güterwagen  
an eine Lokomotive  
gekuppelt.  
"So müßt Du das  
machen, Jungwerker  
Broich!"*



*"Beim Entkuppeln der Wagen im-  
mer schön die Luftschläuche ein-  
hängen," meint der Rangierer.*



FOTOS: H. PLASSMEIER

*Nach Abschluß der Jung-  
werkerprüfung - drei Jahre  
Lehrzeit - geht es auf ein  
Jahr in die Rote, und  
dann steht dem Jung-  
werker Broich die Lauf-  
bahn, je nach Eignung,  
für die untere bzw. mitt-  
lere oder mittlere geh-  
obene Laufbahn offen.*

Es folgen bildhafte Schilderungen aus dem Arbeitsleben der Eisenbahner: Heizer, Streckenläufer, Wagenmeister, Lampenwärter, Reinigungskraft, Zugführer, Sicherheitsposten, Bremser, Rangierer, Weichenreiniger, Stellwerker, Lokpersonal. Die Überwachung der Betriebssicherheit geschieht nicht nur vom Messwagen aus, der Präsident der Eisenbahndirektion nimmt sie auch als persönliches Anliegen wahr. Mit Humor werden Phänomene am Rande des Schienenstranges gezeichnet, z.B. von der Begegnung des Wasserkrans mit „seiner“ Lok.



### Glück — wünscht Heizer Starke

aus Hannover allen Schülern und Schülerinnen.  
Warum muß das auch immer nur der Schornsteinfeger sein, der — wenn wir ihm zufällig begegnen — Glücksbotschaften erwarten läßt? Und warum sollte nicht zur Abwechslung Heizer Starke dieses „schornsteinerfegte“ Glück bringen? Ich bin seit heute, als ich ihn zufällig auf meiner Heimreise zu meinen Angehörigen traf, von seiner glückbringenden Macht überzeugt. Doch, er bringt dieses Glück täglich, stündlich allen Reisenden, die mit ihm fahren. Und ganz besonders denen, die zum Jahreswechsel — in den warmen

Abteilen sitzend — zu ihren lieben Verwandten oder Bekannten in der großen Stadt oder in einem kleinen verschneiten Dorf, weit ab von der großen Welt, fahren. —

Heizer Starke füttert das große „Dampfroß“, und mit jeder Schaufel schwarzen Goldes, die er in seinen großen Feuerschlund wirft, rückt der Zug seinem Ziele, das vielen seiner Insassen Tage des Glücks und der Freude bedeutet, immer näher. Und unser gemeinsamer Glücksbote Starke gibt uns sogar noch ein paar glückbringende Winke: „Sehr früh morgens stehe ich auf und gehe zu meiner Dienststelle. Dort wird die Lok zur Fahrt vorbereitet. Tagsüber bin ich dann auf der Reise. Manchmal auch Tage. Immer Sorge ich für den großen Hunger meiner Lok. Und dieses Heizen will gelernt sein. Wetten, Sie können es nicht! — Sehen Sie, das ist mein Lebenslauf, der sich Tag für Tag, Jahr für Jahr, ob Werk- oder Feiertag, wiederholt. Und“, meint er schließlich, „ich bin glücklich bei meiner schweren Arbeit, ich schaffe mir dieses Glück mit meinen eigenen Händen.“ —

Ja, so sieht und empfängt Heizer Starke täglich sein Glück durch die Kraft seiner eigenen Hände, das Glück, nach dem wir suchen. Und können wir nicht von dem Glücksboten Starke lernen? „Nur regen müssen wir uns“, meint er, „und dann ist es da!“

14



### „Spechte“ des Zugbetriebs

Wagenmeister  
beider Arbeit

Es war von dem großen Mann mit dem hageren Gesicht vielleicht nur ein Versehen, als er frühmorgens 20 Minuten vor der Zeit auf dem Bahnhof ankam. Gewöhnlich kam so etwas gar nicht vor, da er sonst gerade zur Abfahrtszeit des Zuges sein Abteil erreichte. Er gehörte, wie die vielen anderen Frühaufsteher, zu den Berufsreisenden, die tagaus, tagein mit dem Zuge in den Vorort zur Arbeitsstätte

führen. Doch auch so ein Frühaufstehen bringt einmal Vorteile; denn so lernte dieser Mann den Wagenmeister Ebrecht kennen, dem er noch nie in seinem Leben begegnet war. Und heute weiß er nun, was diese Männer alles zu tun haben, und wieviel Schläge mit dem langen Hammer sie an einem kurz vor der Abfahrt bereitgestellten Zuge tun müssen.

Die Arbeit beginnt bei der Bereitstellung oder Einfahrt der Züge und endet nach Untersuchung von etwa fünfzig Zügen in einer Dienstschicht. Die Züge werden nicht nur von den Spezialisten gemustert, sondern es wird bei ihnen die volle (bei beginnenden Zügen) bzw. die vereinfachte (bei durchfahrenden Zügen) Probe der Bremsen durchgeführt. Kleinere Reparaturen an den Fensterrahmen, Türdrückern, an der Heizung, Beleuchtung oder Wasserversorgung werden von den Wagenmeistern gleich erledigt.

Wie Spechte klopfen sie mit einem langen Hammer, der so lang sein muß, um die Bremsklötze unter dem Fahrgestell zu berühren, am Zuge. Hier wird eine Schraube nachgezogen und dort ein Ventil geöffnet. Ihr Handwerkszeug sind Hammer, Blitzrohrzange, Schraubenschlüssel, Schraubenzieher, Meißel und Dorn.

Und der Frühaufsteher erfährt nicht nur das, sondern weiß nun auch, daß dieser Wagenmeister Ebrecht eine recht verantwortungsvolle Aufgabe hat und für jeden übersehenen Schaden haftet. So ist auch der Posten dieses Mannes nicht unwichtig im großen Zugbetrieb und seine Arbeit dient der Sicherheit im Zugverkehr.

16

### Heimberg läuft jährlich 6420 km

Der Streckenläufer der Eisenbahn hat eine verantwortungsvolle Aufgabe.

Gestern bin ich mit ihm eine weite Strecke westwärts gewandert. Es war ein mühsamer Weg für mich: 20 km über unzählige

Eisenbahnschwellen. Die Schienen lagen in der Morgensonne und waren so blank, als hätte sie die Nacht für den Tag geputzt. Während der Alte mir vorausging, humpelte ich ihm nach, denn es war wirklich nicht einfach, so von Schwelle zu Schwelle! Bis zum späten Nachmittag dauerte unser gemeinsamer Weg. Die Steine polterten unaufhörlich unter unseren Schritten: Klick-klack! Klick-klack! Und dann wieder laut oder leise: Klack. Der Telefondraht rechts vom Bahndamm gab dazu seine summende Begleitmusik. „Das ist die Musik der Schiene“, sagte der Streckenläufer Heimberg, „ich höre sie täglich fünf bis sechs Stunden lang. Und eigentlich ist sie immer wieder anders.“

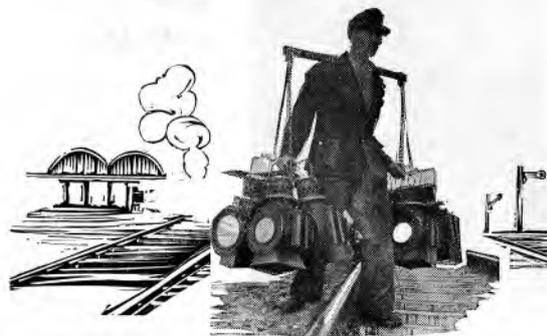
Ein wirklich langer und beschwerlicher Weg. Und das Tag für Tag, bei strengster Kälte und größter Hitze. Unaufhörlich gehen beim Erzählen seine Blicke von Bolzen zu Bolzen, die die Schienen auf den Schwellen halten. Das notwendigste Handwerkszeug trägt er immer bei sich, um geringe Schäden sofort zu beseitigen. Im Falle einer Gefahr kann er mit seinem Signalhorn, mit der Flagge oder den Knallkapseln den Lokführer rechtzeitig warnen und den Zug zum Halten bringen. So ist der ständige Wächter der Strecke in der Zunft der Eisenbahner ein wichtiger Mann.

Mir fiel nicht gleich ein, warum wir eigentlich entgegen der Fahrtrichtung des Zuges liefen. Durch den Streckenwächter erfuh ich es; man kann sich nur so selbst sichern, da man die Annäherung eines Zuges so besser bemerkt. Er erzählte dann von seinen vielen Erlebnissen auf der Strecke, die ein ganzes Buch füllen würden. — Gute acht Stunden waren wir so unterwegs, und viele kleine Mängel sah ich ihn beseitigen. Schnell habe ich einmal überschlagen: 20 Kilometer täglich, das sind im Jahr 6240 Kilometer. Eine wirklich beachtliche Leistung. Viele Züge brausen täglich an dem Streckenläufer Heimberg vorbei. Aber wer von den Reisenden, die in den Abteilen sitzen, bemerkt ihn schon? Wer von ihnen weiß, daß täglich außer ihm noch viele andere Streckenläufer die Fahrt der Züge sichern? Und doch hat dieser Mann im Eisenbahnbetrieb eine verantwortungsvolle Aufgabe. Das weiß ich seit gestern.

15



### Wenn die Lampen glühen ...



Vom vielen Lampentragen und Bücken ist der fünfzigjährige Karl Günther schon etwas krumm geworden. Mit einem Kollegen zusammen betreut er fast 90 Weichen- und Signallampen eines Bahnhofs. Nach einem ganz genauen Plan prüft er die einzelnen Lampen, damit sie nachts dem Lokomotivpersonal die Weichen- und Signalstellung anzeigen können.

Seine vom Öl förmlich getränkten Hände tasten bei einer Überprüfung sorgsam die Scheiben ab, damit kein Rußteilchen vor der Blende hängen bleibt. Die Zylinder reinigt er täglich, füllt Petroleum nach und trägt rechtzeitig vor der Dämmerung die Lampen aus. Er und seine Kollegen sind sehr gewissenhaft und schon viele Jahre in diesem Dienstzweig tätig. Die Männer vom Stellwerk erkennen ihn selbst bei Nacht am Gang, wenn er mit schweren Schritten über den Steinschlag geht, um nachzusehen, ob die Signallampen voll brennen.

Wie oft er diese Runde schon gegangen ist, um für die Zug- und Rangierfahrten die Schienenstraße zu erhellen, weiß er selbst nicht. Wenn diese Tätigkeit auch scheinbar nebensächlich ist, so trägt auch sie dazu bei, die Sicherheit des Reisens mit der Bundesbahn zu gewährleisten.

17



**Immer  
auf der Achse.**

Karoline Neulinger, die mir vorgestern im D-Zug 40 begegnete, ist zwar kein Mädchen mehr, aber doch ein „Mädchen für alles“. Sie ist die Putzfrau des Zuges und hat daneben noch viele Aufgaben zu erledigen. Die 58jährige Kriegerwitwe ist so etwas wie der „mütterliche Hausgeist“ des Zuges. 20 Dienstjahre hat sie bereits hinter sich. Seit einiger Zeit begleitet sie wieder wie früher die Reisenden und sorgt für deren Behaglichkeit. Wenn der Reisende aus dem Speisewagen zurückkommt und sein Abteil fein säuberlich aufgeräumt vorfindet, dann ist gerade die gute Karoline dagewesen. Still und bescheiden huscht sie durch die Gänge, hilft älteren Personen und Kindern beim Ein- und Aussteigen, schafft das Reisegepäck in die Netze und entpuppt sich bei Unfällen als gute Helferin und ausgebildete Schwester des Roten Kreuzes.

„Da muß man oft zugreifen“, meint Frau Neulinger, „wenn man sieht, wie eine junge Mutter mit einem Kleinkind unbeholfen im Gewirr des Reisebetriebs steht. Dann läuft man eben mal zum Packwagen und wärmt eine Flasche Milch auf, damit das Kindchen sein Recht bekommt.“

Zweihundert Stunden im Monat ist so ein „Mädchen für alles“ auf der Achse, das entspricht etwa fünfzehnmal einer Fahrt Hamburg—München; eine wirklich beachtliche Leistung von einer Frau, die sich schon im Großmutteralter befindet.



**Hüter  
der Schienen**

Wenn im Gleis  
gearbeitet wird . . . .

**Achtung!  
Gefahr!**

Ein dumpfes Rollen kommt von weither. In wenigen Sekunden wird der Schnellzug über die Gleise donnern, in denen eben eine Schar von Männern mit

Schaufeln, Hacken und Bohrern den Oberbau erneuert. Da hebt Peter Volkman, der hier als Sicherheitsposten steht, sein Horn. Achtung! Ein Zug kommt! Und rechtzeitig gehen die Männer in Sicherheit, lassen den Zug vorbeirasen und greifen wieder zu ihren Werkzeugen . . . .

Über 21 Jahre muß ein Eisenbahner schon sein, wenn er den Sicherheitsposten bei einer Bahnmeisterei übernehmen will. Mit diesem Alter wird er mündig und damit für seine Handlungen voll verantwortlich. — Peter kennt seine Pflicht, die so einfach aussieht und doch so verantwortungsvoll ist. Damit seine Kollegen an den Streckengleisen bei vollem Betriebsablauf ungestört arbeiten können, beobachtet er vom übersichtlichen Standpunkt aus die Strecke und meldet durch Hornruf rechtzeitig alle Züge, die sich der Baustelle nähern.

So läßt der Hüter der Schienen beispielsweise bei Annäherung eines Zuges im Nachbargleis einmal den Hornruf (das Achtungssignal) ertönen. Dagegen bedeuten zwei Töne, daß das Gleis geräumt werden muß, weil ein Zug das Baugleis durchfährt. Für die Sicherheit seiner Berufskameraden trägt er die Verantwortung. Das weiß Peter Volkman, der mit allen notwendigen Betriebsvorschriften vertraut ist.

Vor Übernahme seiner Tätigkeit hat er eine besondere Eignungsprüfung ablegen müssen. Erst gestern wurde er — wie in jedem Jahr — auf seine körperliche Tauglichkeit durch den zuständigen Bahnarzt untersucht.

So ist der Hüter am Schienenstrang kein unwichtiger Mann, und seine Kameraden, die sich ganz seiner Obhut anvertrauen, wenn sie ihre schwere Arbeit tun, schätzen ihn, den Sicherheitsposten.

**Der Mann  
mit dem  
roten Band**



Die „Mutter“ im Zug ist der Zugführer. Der 45jährige Heinrich Sackmann vom Hauptbahnhof Hannover, dem wir uns auf der Reise nach München anvertrauen, ist der richtige Mann für diese nicht leichte Aufgabe. 1920 begann er seine Laufbahn bei der Eisenbahn als Streckenarbeiter. Wenige Jahre später war er Rangierer, dann Wagenschreiber und zuletzt Schaffner im Güterzugdienst. Heute ist er Zugführer in vielen Reisezügen, die er bis München, Basel, Hamburg, Hamm und Vorsfelde betreut.

Woran man solch einen Zugführer erkennt? Ja, nicht nur an seiner schwarzen Zugmappe, die er unter dem Arm trägt, oder gar an seinem freundlichen Lächeln, das er stets recht „mütterlich“ allen Reisenden bei seinen Auskünften spendet. Vor allen Dingen erkennt man einen Zugführer an dem roten Band, das er über seiner rechten Schulter trägt. Bei seiner Arbeit im Zuge unterstützen ihn die Schaffner, die ebenfalls nach ihrer besonderen Eignung für diesen Dienst ausgesucht werden. Denn neben dem Zugführer sind sie es ja, die die Reisenden betreuen müssen. Die Bundesbahn sieht sich deshalb ihre Schaffner an, ob sie wirklich für den „Dienst am Kunden“ geeignet sind. (Daß es ab und zu einmal „Fannen“ gibt, bedauert die DB sicherlich am meisten. Aber unentwegt ist sie dabei, ihr Personal entsprechend zu „erziehen“!)

Bis ein Eisenbahner das rote Band als Beweis seiner bestandenen Prüfungen tragen darf, ist es ein mühevoller Weg, und nur wenige erreichen dieses Ziel. Zugführer Sackmann ist nicht nur für die betriebliche Durchführung der Zugfahrt verantwortlich, sondern nimmt sich auch der älteren Fahrgäste und alleinreisenden Kinder an und erteilt Auskunft über Zuganschlüsse. Das alles ist im Trubel des Reiseverkehrs und bei der Vielzahl der Wünsche gar nicht so leicht. Aber er steht wie ein Fels in der Brandung des Verkehrs — erfahren und ruhig und meistens mit einem heiteren, überlegenen Lächeln — der Zugführer Sackmann.

**Bremsen  
nach „Noten“**

Das „Notenblatt“  
ist der Laufzettel  
des Bremsers



Ernst Krohne thront auf einem größeren Stellwerk am Hauptablaufberg eines wichtigen Verschiebebahnhofs und bedient dort die Gleisbremse. Um die Geschwindigkeit der vom Ablaufberg rollenden Güterwagen, die in die einzelnen Richtungsgleise laufen, und ihre Abstände zu regulieren, ist dort an Gleisen eine gewichtsautomatische Balkenbremse eingebaut. Diese Bremse wird vom Gleisbremser Krohne bedient.

Zu dieser Arbeit gehört viel Fingerspitzengefühl. Wetterverhältnisse, vor allem Wind, Regen und Schnee beeinflussen den Ablauf der Wagen, so daß der Bremsler die Hebel, die er sitzend bedient, einmal fester anziehen und dann wieder locker lassen muß.

Dabei greifen die Balken der gewichtsautomatischen Bremsen die durch das Gleis vom Ablaufberg rollenden Wagenräder fester bzw. nur lose an. Hemmschuhleger in den Richtungsgleisen beobachten weiter den Ablauf nach dieser Vorbremmung und legen, wenn nötig, noch Hemmschuhe auf die Schienen, um die Wagen nicht auflaufen zu lassen. Denn Rangierschäden müssen vermieden werden.

Eine Gleisbremse läßt einen schnelleren Ablauf der Wagen zu. Vorher erhält der Gleisbremser einen Laufzettel, aus dem er die Wagenart ersieht, ob der Wagen beladen oder leer ist, zu welcher Wagengruppe er gehört, ob es sich um einen „Vorsichtswagen“ usw. handelt.

Herr Krohne „spielt“ sozusagen mit den beiden Handbremsen nach diesem „Notenblatt“.



### Hemmschuhe ohne Krepptsohlen

„Die Schusterei brachte nicht mehr so viel ein, um meine Familie zu erhalten. Sie wissen doch: Krepptsohlen — die große Mode! Da dachte ich: „Arbeiten kannst du, also gehst du zur Bahn!“ Und so ist Eduard Braun eben zur Bundesbahn gekommen. Das Wort: „Schuster, bleib bei Deinen Leisten“, trifft auf ihn nur sehr bedingt zu. Denn er ist seinem „Schuhgeschäft“ selbst bei der DB treu geblieben. Er ist Hemmschuhleger geworden. Und fühlt sich jetzt dabei recht wohl.

„Zuerst kam ich in einen Bauzug — harte Arbeit!“ sagte er. „Und heute bin ich Hemmschuhleger im Hauptgüterbahnhof Hannover. Mit meiner Arbeit bin ich zufrieden, das Geld reicht. Ich erhalte zusätzlich Rangierzulagen und Gefahrenprämien. Aber nun müssen Sie mich entschuldigen, da kommen schon die nächsten Wagen, die ich aufhalten muß!“ Und mit großer Sicherheit hält er die Wagen auf, der Mann, der einmal Schuhe besohlte und heute mit Hemmschuhen, dem kleinsten Rangiergerät der Bundesbahn, arbeitet. Diese Wagen laufen von einem künstlichen Berg des Bahnhofs, dem „Ablaufberg“ ab und in die verschiedenen Richtungsgleise ein, aus denen dann wiederum die Wagen zu Gruppen und Zügen für die einzelnen Stationen zusammengestellt werden.

So ein Mann wie Eduard Braun muß äußerst gewandt und aufmerksam sein. Mit seinen Hemmschuhen arbeitet er bald in diesem und wenige Sekunden später in jenem Gleis, um die anrollenden Wagen zum Stehen zu bringen. Sein Arbeitsfeld erstreckt sich über eine bestimmte Gleisgruppe. Er bremst die Wagen und kuppelt sie zu Gruppen. Die Hauptarbeit des Ablaufgeschäfts liegt in der Nacht, da die Wagen am Tage durch die Empfänger entladen und durch die Versender beladen werden. Der Dienst ist daher besonders gefährlich und in der Nacht bei Nebel und Regen noch besonders erschwert.

So arbeiten die „Akrobaten des Betriebes“ mit ihrem Rangiergerät — vom Reisenden und Verfrachter ungesehen — auf den Rangierbahnhöfen bei Tag und Nacht nach einem genauen Minutenplan. Von ihrer guten Arbeitsleistung hängt sehr viel ab. Die genaue Durchführung ihrer Aufgaben sichert die pünktliche Betriebsführung im Güterzugdienst.

22



### Pfingstfahrt mit Peter!

Es war wirklich nicht so einfach, sich durch den Pfingstverkehr des Hauptbahnhofs zu arbeiten. Vor den Fahrkartenschaltern standen im Morgenlicht der Maisonette, das durch die großen Bahnhofsfenster fiel, lange Reihen ferienfroher Menschen. Gepäckträger eilten dienstbeflissen hin und her. Man schob und drängte vor den Sperren. Aber war das alles wirklich wichtig?

Wie schön — so dachten die meisten, die hier verreisen wollten, einmal wieder ein paar Tage nach all dem Alltagsstaub draußen im Grünen zu sein. Man wollte mit der Bundesbahn hinaus; irgendwohin, wo viel Sonne und wenig Menschen waren.

Peter Velten, ein junger Eisenbahner, und Inge, seine Braut, saßen stillvergnügt in einer Abteilecke und sahen sich ihre Mitreisenden an. Neben ihnen nahm ein älteres Ehepaar Platz, das so viel Gepäck hatte, als wollte es bis zum nächsten Pfingstfest fortbleiben. Und dabei hatte es, wie sich später herausstellte, ganze 130 km Pfingstreise vor sich. Eine nervöse Dame gab ihrem zurückbleibenden Mann noch tausend gute Ratschläge für zwei „Strohwitwertage“ mit auf den Weg . . . .

„Einsteigen, bitte!“ — Der Zug ruckte an. Die Stadt mit ihrem Häusermeer blieb zurück, und hinaus ging es in Licht, Luft und Sonne. Die aufgeregte Dame drückte sich mit einem durch nichts begründeten Seufzer

24



### Die Weichen sind seine Welt . . .

Man muß den Männern der Schiene nur einmal genau „auf die Finger“ sehen, um die Schwere ihres Berufes, den sie übrigens alle ernst und wichtig nehmen, zu verstehen. Die Hände dieser Männer sind voll Schwielen und Narben.

Dem Weichenreiner Manfred Winckler vom Verschiebebahnhof haben wir in diesen Tagen einmal „auf die Finger“ geguckt. An seiner Wiege hat es ihm keiner gesungen, daß er einmal Weichenreiner sein würde; aber heute hat er sich wirklich gut in seinen neuen Beruf eingelebt.

Seit drei Jahren ist er nun bei der Bundesbahn und reinigt die Weichen. Tagaus, tagein geht er die weite Runde seines Bezirks, unzählige Weichen überprüft er sorgfältig, reinigt und ölt sie. Denn die Weichen, die für den Eisenbahnbetrieb von lebenswichtiger Bedeutung sind, können nur dann reibungslos funktionieren, wenn sie sich in tadellosem Zustand befinden.

Der Rücken dieses Mannes, der mit Weichenbesen, Reinigungsstock und Ölkanne bei jedem Wetter über die Gleise geht, ist vom Bücken krumm geworden. Seine Arbeit beginnt morgens und endet oft erst, wenn abends die unzähligen Weichenlampen des großen Bahnhofs aufleuchten. Dann überprüft er ihre Vollzähligkeit und freut sich über das Lichtermeer.

So ist auch der Weichenreiner Winckler aus dem Betrieb der Eisenbahn nicht mehr fortzudenken. Treu erfüllt er seine Pflicht, damit Du sicher reisen kannst . . . . .

23

in die Ecke. Der Eisenbahner zündete sich eine Zigarette an. Im Gespräch mit seiner Braut wurde er von der nervösen Dame unterbrochen: „tschuldigen Sie, dieser Zug fährt doch nach Lüneburg?“ Peter Velten bejahte. „Schrecklich, diese vielen Menschen“, fuhr sie fort, „eigentlich sollte man an Feiertagen gar nicht verreisen. Hoffentlich passiert bei diesem Betrieb kein Unglück!“ Der ältere Herr in der anderen Ecke schaute lächelnd über den Rand seiner Zeitung. Peter gab den Blick zurück. Sie waren schon eine ganze Weile gefahren, da verlangsamte der Zug seine Geschwindigkeit und hielt auf freier Strecke. Die nervöse Dame stürzte ans Fenster: „Ach, da ist doch sicher etwas passiert!“

„Nichts weiter, als daß von der Blockstelle das Signal noch nicht gezogen ist“, sprang der junge Eisenbahner fachmännisch ein.

„Ja, aber um Himmels willen, warum nicht?“ „Wahrscheinlich, weil der Vorzug die vor uns liegende Blockstelle noch nicht durchfahren hat.“

„Wie leicht kann nun ein hinter uns liegender Zug auf uns auffahren!“ — meinte die ängstliche Dame.

„Nein, das ist nicht möglich, weil der nicht abgelassen wird, ehe nicht die Blockstelle, an der wir gerade halten, den Streckenabschnitt freigegeben hat.“

„Ja, aber woher wissen Sie denn das alles?“

„Ich bin Eisenbahner, fahre sonst vorne auf der Lokomotive.“ —

„Ach, das ist ja riesig interessant!“

Peter Velten fand seinen Beruf weniger romantisch als verantwortungsvoll und arbeitsreich. Aber nun wollten die Mitreisenden natürlich mehr wissen, und man ermunterte ihn allgemein, in seinem Vortrag fortzufahren. Lieber hätte er sich freilich mit seiner Inge unterhalten, aber er wollte nun auch nicht unzufällig sein. Und Inge war nicht wenig stolz auf ihren Peter.

„Wenn der Zug das Signal passiert hat“, so sagte er dann, „wird an einer bestimmten Stelle des Gleises hinter dem Signal durch das Gewicht der Lokomotive oder des letzten Wagens ein Schienenkontakt befahren und hierdurch eine elektrische Sperre ausgelöst, damit der Wärter nicht vorzeitig blockieren kann. Hier sehen Sie ein Lätewerk. Es setzt alle Schrankenwärter an den Wegübergängen, die Blockwärter und die Stellwerkswärter davon in Kenntnis, wenn ein Zug einen Bahnhof verläßt. — Sehen Sie, vor uns das Gebäude mit den vielen Fenstern, das ist ein Stellwerk.“

Auf einer darin aufgestellten Stellwerksbank in dem obersten Stock befindet sich eine Anzahl Signal-, Riegel-, Weichen- und andere Hebel. Darin sind alle Signalhebel in der Haltstellung verschlossen. Sie können erst in die Fahrstellung umgelegt werden, wenn alle zu einem Fahrweg gehörenden Weichen richtig gestellt sind. Man sagt dazu eisenbahntechnisch: die Fahrstraße ist hergestellt. Dies setzt wieder voraus,

25