

riesigen Werkkomplex vorhanden. Das Alter der hier schaffenden Eisenbahner liegt zwischen 14 und 64 Jahren. Viele Arbeiter sind hier ihr ganzes Leben hindurch tätig. Das klingt recht erfreulich für die dort Beschäftigten und läßt auf eine gute Zusammenarbeit zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber schließen.

Hinter dem Vorhang der Nacht

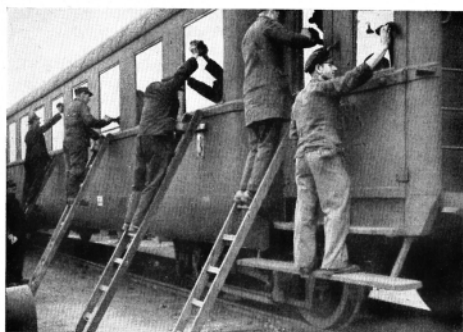
Ein Personenbahnhof schläft nie

Von Ost und West, Süd und Nord brausen sie heran, die Giganten der Schiene, und geben sich im weiten Bahnhof der großen Stadt ein nächtliches Stelldichein. Ein letzter Ruck, ein leises Zittern geht durch ihren Wagenleib. Nun stehen die Räder für wenige Augenblicke still, um dann ihre Last weiter in die Ferne zu tragen.

Die Schienenmusik lullt die vielen Reisenden, die sorglos in den Abteilen sitzen, in den Schlaf. Sie alle schenken der Bundesbahn ihr Vertrauen, denn sie wissen die Sicherheit der Eisenbahnfahrt zu schätzen. Für sie wachen die Männer der Schiene. Im großen Betrieb der Bundesbahn gibt es keine Pause, auch ein Personenbahnhof schläft nie. In der Nacht schaffen hier unzählige Hände auf, zwischen und an den Schienen,



30



Ein „Erholungsbahnhof“ für Personenwagen, die von langer Reise kommen. Wie zu einem großen Stelldichein sind hier die langen Ketten der Züge und Wagengattungen, wie Kurs-, Post- und Schlafwagen, aufgefahren, um nach ein paar Stunden der vollständigen Überholung wieder auf die weite Reise zu gehen. Viele sind schon gründlich gereinigt, haben wieder spiegelblanke Türgriffe und Fensterscheiben; gebohrt und abgesaugt warten sie auf ihren neuen Einsatz.

Für die blitzblanke Sauberkeit sorgen zahlreiche Stammarbeiter und Beamte. Viele hundert Wagen werden am laufenden Band hier von ihrem Reisedaub befreit. Auf sorgfältigste werden die Innenabteile zum Teil durch Preßluft gründlich gereinigt. Selbst eine sich zufällig dorthin verirrt Motte wird bei dieser gründlichen Säuberungsaktion das Weite suchen müssen. Ungeziefer gibt es nicht in den Abteilen der Bundesbahn.

Inzwischen werden die Fenster so blank, daß man sich in ihnen spiegeln kann. Andere Arbeiter ölen die Fußböden, wienern die Türklinken, schmieren die Federn und füllen die Wasserbehälter. Wenn es notwendig wird, kann ein D-Zug in wenigen Stunden wieder „marschbereit“ sein. Täglich gibt es viele große und kleine Reinigungen; zu den letzteren zählen hauptsächlich die der Kurswagen, die bei ihren Reisen nur kurze Ruhepausen haben und in zwei bis drei Stunden überholt werden müssen.

So ist auf dem Abstellbahnhof für leere Personenwagen immer Hochbetrieb. Alles muß genau eingeteilt und organisiert sein. Im schnellen Zusammenstellen von plötzlich angeforderten Zügen muß der Leiter des Abstellbahnhofs gerade während des Spitzenverkehrs — besonders an Festtagen — ein Meister sein. Aber bisher hat alles immer vorzüglich geklappt.

32

in den Büroräumen, Stellwerken, Wärterbuden, in und an den Zügen. Der Betrieb auf unserem großen Hauptbahnhof läuft auch in dieser Zeit nach einem bestimmten Minutenprogramm ab.

Der Reisende spürt nur die Bewegung seines Zuges und weiß nicht, wieviel Eisenbahner hinter dem Vorhang der Nacht an einer solchen Zugfahrt mitwirken, wieviel Männer auf den Stellwerken sind, die die Weichen und Signale bedienen. Und dort am Bahnsteigkopf, von wo aus man gerade einen guten Überblick über den Hauptbahnhof hat, steht solch ein Stellwerk. Von hier kann man bis in die Abteile der Wagen sehen, die hier, wie auf eine Kette gereiht, an den Bahnsteigen stehen, eine zischende Lokomotive an der Spitze, die auf das Startzeichen des Aufsichtsbeamten wartet. Der nächtliche Bahnhof wirkt irgendwie verträumt, aber auch in der scheinbaren Ruhe pulsiert unentwegt das Leben.

Eine Treppe führt hinauf zum Stellwerk. Unaufföhrlich wandern die Augen des Stellwerkwärters, der das komplizierte Schaltwerk bedient, über die roten, grünen und weißen Lämpchen, die die Signalstellung oder auch die Gleisbesetzung anzeigen. Zwischendurch werden die Blocktasten bedient, kleine Weichen- und Signalhebel umgelegt. Ein weiterer Wärter beobachtet laufend die Betriebsvorgänge auf dem Gleisgewirr, das vor ihm liegt. Dazwischen surren die vielen Telefone. Auch dieses auf den ersten Blick wirr erscheinende Hin und Her hat eine Ordnung. Und der Dienst dieser Männer, die nachts die Züge bedienen, erfordert äußerste Konzentration und starke Nerven. Denn der Leitsatz für den Tagbetrieb gilt auch für diese nächtlichen Stunden: Sicherheit der Reisenden und Pünktlichkeit im Zugverkehr!

Ein Bahnhof ohne Bahnsteige

Züge werden „frisch gemacht“ —

Mit Preßluft dem Schmutz zu Leibe

Man könnte ihn auch Bahnhof ohne Publikum nennen; denn das Nichtvorhandensein von Bahnsteigen setzt an und für sich schon keinen Reisebetrieb voraus.

„14.01 Uhr ab Hauptbahnhof Hannover.“ Dieser Zug steht zwar nicht im öffentlichen Fahrplan, aber doch in der Bahnhofsfahrordnung, der Zugfibel des Bahnhofspersonals, und verkehrt auch täglich mit fahrplanmäßiger Pünktlichkeit. Es ist nämlich der Leerzug, der soeben von Bremen einlief. Steigen wir gemeinsam ein, denn die Fahrt kostet nichts. Nach acht Minuten Fahrzeit ein Knirschen der Bremsen, und wir stehen mit unserem Zug eingeklinkt zwischen endlosen Wagenreihen, die hier von fleißigen Händen in Tag- und Nachtschichten gesäubert werden.

31

19 000 mal zum Ausbesserungswerk

Ein Zug steht nicht im Fahrplan
Kleine besinnliche Fahrt vor die Tore der Stadt



Eigentlich wollte ich „Sie“ vom Zuge abholen, und nun hat ihn ein „Er“ bekommen. Wie das kam? — So: Natürlich war ich — wie immer — viel zu früh auf dem Bahnsteig. Schemenhaft strahlt es im Morgennebel von den vielen Signal- und Weichenlampen. Die gesamte Anlage des Hauptbahnhofes Hannover kann ich übersehen. Fleißig und eilig fahren kleine Lokomotiven hin und her. Alle tun sie sehr wichtig und müssen irgend etwas Dringendes zu erledigen haben. Am Nebenbahnsteig fährt ein Zug ein. Ich nicke dem Lokführer zu, und er grüßt wieder und sieht auf meine Blumen. Ja, die Blumen? Die Bahnsteige beleben sich. Züge treffen ein, fahren wieder hinaus. Droben auf der Befehlsstelle ticken die Telegrafensysteme. Am Ost- und Westkopf stehen die Stellwerke. Zwischen ihnen pulsiert jetzt unauföhrlich das Leben. Viele tausend Arbeiter, die den ein-fahrenden Zügen entteilen und den abfahrenden wieder zuströmen. Ich lasse mich schieben und sitze wenig später zwischen ihnen und fahre in Richtung Westen. Man sieht mich an: ein Fremdling, Kramphhaft halte ich noch meinen Blumenstrauß und meine Bahnsteigkarte. Und es fällt mir ein: „Ich wollte doch ‚Sie‘ ...“ Na, nun ist es gleich. Irgendwie fühlte ich mich hier geborgen.

Ein Pfiff schrillt durch die Frühe: Der Arbeiterzug setzt sich pünktlich 6.00 Uhr in Bewegung und rollt dem Ausbesserungswerk Hannover zu.

Mancher schläft noch in seiner Ecke, dieser oder jener zieht kräftig an seinem „Mutz“. Man bespricht die neuesten politischen Ereignisse. Alles nicht nur tüchtige, geschulte und erfahrene Handwerker, sondern auch Männer mit guter Laune und Humor. Witze würzen die Gespräche — hier beglückwünscht man einen Arbeitskameraden zum jüngsten Sprößling — dort hat sich einer verehelicht — an guten Ratschlägen von den Erfahrenen für den jungen Ehemann fehlt es nicht. Alles wie eine große Familie. Einer erzählt mir, daß er jetzt schon 19 000mal diese Fahrt gemacht habe, und noch weitere 10 000mal — das wären rund 16 Jahre. Ich gratuliere ihm und überreiche meinen Blumenstrauß. „Für mich?“ — „Ja, für Sie!“

33

Man kommt mit mir ins Gespräch, und so erfahre ich noch allerlei Interessantes über den Primus unter den Arbeiterzügen. Dann sind wir da. Wir stehen mitten zwischen den großen Hallen. Abteiltüren schlagen. Werkttore öffnen sich. Ich will zurück. In der Hand halte ich noch krampfhaft meine Bahnsteigkarte: „Ja, eigentlich sollte ich doch ‚Sie‘...!“ Ich muß lächeln und trolle vergnügt zu Fuß heimwärts. Das steht fest: Bestimmt werde ich noch einmal wieder mit ihnen fahren. Vielleicht morgen oder übermorgen.



Treulich bewacht...

Höchstmaß an Sicherheit für die Reisenden

Für die Reisenden der Deutschen Bundesbahn ist es heute selbstverständlich, daß sie sicher, bequem und schnell an ihr Ziel gelangen. Um aber dieses Höchstmaß an Sicherheit zu erreichen, sind Tag und Nacht viele Tausende von Eisenbahnern tätig, die jeden Zuglauf genau überwachen.

Schon auf dem Anfangsstellwerk fängt diese Überwachung an. Auf dem Stellwerk arbeitet mit einem Stab von Weichenwärtern und Telegrafisten der Fahrdienstleiter. Er veranlaßt die Bewegung der Lokomotiven, Rangierabteilungen und Wagenzüge. Von seinem übersichtlichen Standpunkt aus, von dem er den für dieses Stellwerk zugewiesenen Bezirk nach allen Seiten gut übersehen kann, gibt er seine Befehle für alle Zug-Ein- und -Ausfahrten im Bahnhof. Durch sinnvolle technische Einrichtungen ist dafür gesorgt, daß Züge nicht abfahren können, bevor nicht der zu befahrende Blockabschnitt bis zur nächsten Blockstelle frei ist.

Gibt beispielsweise der Fahrdienstleiter einem Außenstellwerk des Bahnhofs den Auftrag über die Einfahrt eines Zuges, so wird von diesem Stellwerk zunächst der Fahrweg daraufhin überprüft, ob er frei ist, dann werden die Weichen richtig gestellt und die Fahrstraße durch besondere Hebel im Stellwerk oder auch blockelektrisch gesichert. Erst nach dieser vielfachen Sicherung wird das Signal für den Zug gezogen.

Danach zieht der Weichenwärter das Ausfahrtsignal für den am Bahnsteig wartenden Zug. Der Aufsichtsbeamte mit der roten Mütze kann erst dann den Abfahrtsauftrag geben,



34



Ferienreise auftreten könnten. Was kann da nicht alles passieren: Man kann zu spät zum Zuge kommen — da ist nämlich noch vorher die Fahrt mit der kleinen „Bundesbahnschwester“, der Straßenbahn —, man kann aber auch die Fahrkarte vergessen, in den falschen Zug steigen, das Gepäck verlieren und was sonst noch alles. Das ist die konstante Meinung der Ängstlichen, die noch nicht wissen, daß sie sich mit diesen Vorreisesorgen getrost an die „Betreuungsstellen“, die Reisebüros, wenden können.

Es ist schon so, mancher empfindet es sogar als prickelnd schön. Vorreisetage haben so etwas Prickelndes, das sich laufend steigert und bis zum Einlaufen des Zuges wohl den Höhepunkt erreicht. Man nennt es Reisefieber. Und seien wir ganz ehrlich, auch diejenigen, die viel reisen, werden immer wieder erneut davon gepackt.

Und, verzeihen Sie, wenn ich so von meiner „superängstlichen Tante“ spreche. Sie war heute beim Aufsichtsbeamten auf Bahnsteig 1 und hat sich nach der besten Fahrmöglichkeit nach Stuttgart erkundigt. Sie erhielt auf ihre Frage „Ist das der Kurswagen nach Stuttgart?“ die Antwort: „Jawohl, meine Dame, Sie können schon einsteigen!“ Aber das Tantchen wollte ja noch nicht; in vierzehn Tagen sollte die große Reise erst angetreten werden. Das alles war nur ein Erkundungsgang auf Bahnsteigkarte. Sie sehen, die Tanten — übrigens nicht nur die — sind manchmal recht gründlich.

So schwirren die Fragen der Reisenden zu den Männern an den Schaltern, Sperren, auf den Bahnsteigen und in den Zügen hin und her.

Und in diesem sommerlichen Gewühl kommt es auch einmal vor, daß ein Reisender an einem falschen Zielort landet. Erst vor einigen Tagen passierte es, daß sich ein älterer Herr nach dem D-Zug nach Hamburg erkundigte und dort auch gut ankam, obwohl er nur nach Celle wollte. Der Zug fuhr ohne Halt durch. Eine solche Frage führt zu einer ungewollten und kostspieligen Reise. Besser ist es also, wenn man den Zielort angibt. Mit Besonnenheit und Ruhe reist es sich nicht nur leichter, sondern sie verhindern auch, daß man von dem „Fieber“ nicht zu sehr gepackt wird und schließlich noch Fehler macht, die man bitter bereut und für die man bei der Bahn dann noch zahlen muß.

36



Reisenden auf der Eisenbahn ein Höchstmaß an Sicherheit bieten.

wenn die Bremsprobe am Zuge durchgeführt ist und der Zugführer den Zug fertig gemeldet hat.

Wenig später geht der Zug auf die Reise, behütet und überwacht von den vielen Wärttern auf den Stellwerken und an der Schranke. Unterstützt und gelenkt werden diese Männer, die für die sichere Durchführung der Zugfahrt verantwortlich zeichnen, von den hervorragend arbeitenden mechanischen Sicherungseinrichtungen, die allen

Reisefieber

Jetzt, wo die Sonne schon wieder mit voller Kraft vom blauen Himmel lacht und viele Menschen aus ihren Häusern lockt, hört man von vielen Reisewünschen und hilft hier und dort beim Planeschmieden.

Die Bundesbahn ist auf den kommenden Saisonverkehr eingestellt und befaßt sich mit dem Gedanken, gegebenenfalls wieder besondere Feriensonderzüge wie früher zu fahren, um dem zu erwartenden Reiseverkehr in der Schulferienzeit zu begegnen.

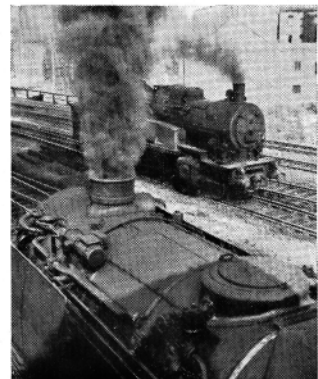
Die Reisezeit erhöht auch den Betrieb eines Hauptbahnhofs wesentlich. Zwischen den Stellwerken und Bahnsteigen ist dauernd Bewegung. Mit donnerndem Getöse braust hier der Vorzug des D-Zuges München vorbei, während sich im Nebengleis der gutbesetzte FDT vor seiner Weiterfahrt verschnauft. Die Lotsen der Bahnhöfe, die Rangiermaschinen, durchfahren zischend und stampfend die klirrenden Gleiskreuzungen. Geübt springen die Rangierer wie Akrobaten des Bahnhofs an die Kolosse, halten sie mit eiserner Kraft an dem blinkenden Gestänge fest und geleiten den Zug sicher an den Bahnsteig, auf dem die ersten Feriengäste weilen. Das sind vielleicht Menschen, die sich überall zurechtfinden und sich auch in allen Zügen wie „zu Hause“ fühlen. Aber da sind auch die anderen, die nicht so sehr „Reisemenschen“ sind und viel fragen. Und das können sie nun wieder, denn den Aufsichtsbeamten, das ist der Mann mit der roten Mütze, oder den Auskunftsbearbeiter stört das nicht mehr, sie geben bereitwilligst auf alle Fragen Antwort.

Ja, heute lobt man ihn wieder, diesen Kundendienst bei der DB. Außerdem gibt es noch die sehr Ängstlichen, die verreisen wollen und immer meinen, sie würden ihren Zug verpassen. Sie reisen selten, aber gern, und sind immer in Nöten. „Ja, so eine Eisenbahnreise hat doch auch ihre Schwierigkeiten!“ meinen sie. Schon Wochen vor dem Reiseantritt sind sie aufgeregt und denken an alle Unmöglichkeiten, die während der

35

„Teckel“ will in die Welt

Aber auch Rangierlokomotiven sind wichtig



Neben den Giganten der Schiene, den großen, modernen Lokomotiven, die die Fernzüge durch das Land fahren, führen die kleinen Rangierlokomotiven, die eilig über die Gleise des Bahnhofs stampfen, ein „Schattendasein“. Aber sie tun immer sehr wichtig. Und wirklich haben sie ja auch in den wenigen Minuten, die ein Zug in einem Bahnhof verschnaufen kann, allerlei zu tun. Da ist ein Wagen oder gar ein ganzer Zug von einem auf ein anderes Gleis umzusetzen, oder es sind Kurswagen von einem zum anderen Fernzug umzustellen.

Und doch beneidet der kleine „Teckel“, wie man die Rangierlokomotiven nennt, seine große Schwester mächtig. Wie gern möchte auch die Rangierlokomotive einmal den kleinen Kreis des Bahnhofs, in dem sie tagaus, tagein arbeitet, verlassen und in die geheimnisvolle Ferne fahren. Aber wer würde dann ihre Arbeit übernehmen, die ja genau so wichtig ist wie die der „großen Schwester“? Ab und zu darf auch der „Teckel“ einmal eine Reise machen. Dann nämlich, wenn er zu einer Reparatur in das benachbarte Ausbesserungswerk dampft. Das ist immer ein Festtag für den bescheidenen „Teckel“.

37