daß der verantwortliche Betriebsbeamte eines Bahnhofs, der ‚Fahrdienstleiter', vorher einen bestimmten Einfahrweg blockelektrisch freigegeben hat.

Wenn also ein Beamter auf einer Blockstelle oder auf einem Stellwerk unachtsam sein würde, so könnte schlimmstenfalls eine Verkehrsstockung eintreten, aber ein Aufeinanderfahren der Züge wäre ausgeschlossen, da ja kein Zug abgelassen werden kann, ehe nicht die vor ihm liegende Strecke als ‚frei' gemeldet ist."

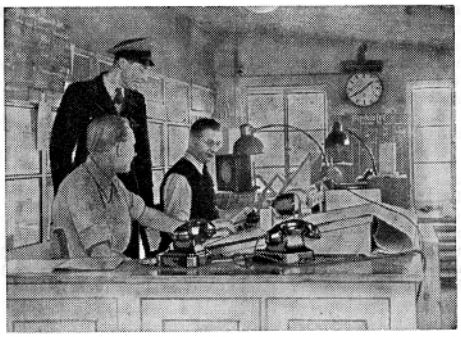
„Das habe ich alles nicht gewußt, ich bin Ihnen sehr dankbar", sagte die Dame, die nun gar nicht mehr so nervös war, „woher weiß aber der Lokomotivführer, ob auch die Weichen richtig stehen?" — „Das wird er schon merken, wenn er daneben liegt", scherzte der ältere Herr. Man lachte herzlich.

„Die Weichensignale zeigen es ihm!" antwortete Peter sachlich. „Sie sehen an der Weiche den schwarzen Kasten mit dem schrägen weißen Pfeil, er zeigt nach links und damit an, daß die Weiche ebenfalls nach links gestellt ist. Der Kasten auf dem Nachbargleis zeigt ein weißes Viereck, das heißt, die Weiche steht in der Fahrrichtung aufs gerade Gleis. Bei Kreuzungsweichen wird die Stellung durch Signalkästen mit einem liegenden Kreuz angezeigt. Da drüben steht so ein Signal. Die beiden nach links gerichteten Arme sind weiß. Der Lokomotivführer erkennt daran, daß diese Weiche in dem nach links gerichteten Bogen durchfahren werden kann. So lassen sich damit sämtliche Weichenstellungen markieren. Nachts sind die Weichensignale von innen beleuchtet, so daß die Stellung deutlich erkennbar ist."

„Das ist ja erstaunlich und fast wie ein Uhrwerk!", meinte nun auch der ältere Herr überrascht.

„Ja", sagte Peter darauf stolz, „der Betrieb der Bundesbahn arbeitet ebenso genau wie das beste Präzisionswerk der Uhrmacherkunst".

„So, hier muß ich nun aussteigen", verabschiedete sich Peter. „Ich wünsche Ihnen eine gute Pfingstfahrt!" Dabei half er seiner jungen Braut aus dem Wagen.



Hebeldruck nach Sekundenplan

Hinter den Kulissen des Hauptbahnhofes.

Keine Ein- oder Ausfahrt ohne Befehl

Niemand vermutet soviel Betrieb hinter dem halbwegs vernarbten Gemäuer des Hauptbahnhofes, der jetzt bei Nacht wieder hell erstrahlt. Er ist uns in seiner alten, vertrauten Form erhalten geblieben, und viele fleißige Hände sind ständig dabei, um letzte Kriegsspuren zu löschen.

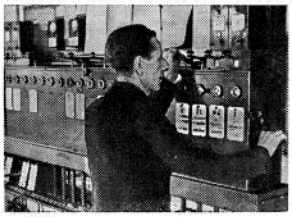
Unser Hauptbahnhof ist mit seinen 680 Zugfahrten pro Tag leistungsfähiger als je zuvor; 1935 wurden beispielsweise innerhalb von 24 Stunden nur 538 Züge „behandelt".

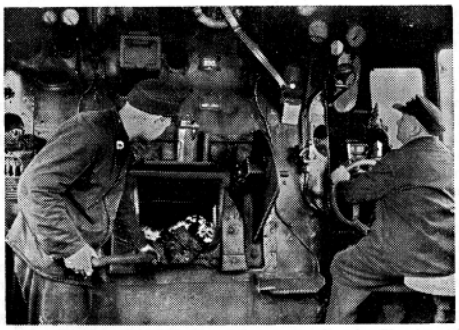
Die Regie hinter den Kulissen führt der Fahrdienstleiter mit einem Stab von Weichenwärtern, Telegraphisten, Aufsichtsbeamten usw. Er bewegt Lokomotiven, Rangierabteilungen und ganze Wagenzüge über Drähte wie Marionetten. Es ist bei Tag und Nacht eine große Aufführung, die vor und hinter dem großen Vorhang des Bahnhofsbetriebes nach einem festen Programm abrollt.

Von seinem Souffleurkasten aus, hoch über den Gleisen, Weichen und Kreuzungen, gibt er seine Befehle für alle Ein- und Ausfahrten im Bahnhof. Durch sinnvolle technische Einrichtungen ist dafür gesorgt, daß die

Signale nicht gezogen werden können, solange der betreffende Blockabschnitt nicht frei ist. Gibt der Fahrdienstleiter einem Außenstellwerk des Bahnhofs den Auftrag für die Einfahrt eines Zuges, so wird von diesem Stellwerk der Fahrweg auf das Freisein überprüft, darauf 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 die Einfahrt des Zuges gezogen. Eine besondere Tafel gibt dem Fahrdienstleiter durch Lampenzeichen (rot = besetzt, grün = frei) ein genaues Gleisbesetzungsbild des Bahnhofs.

Es sind viele kleine Vorgänge, die sich vor und nach einer Zugfahrt abspielen. Hinter dem Mann mit der „roten Mütze", der auf kleineren Bahnhöfen auch gleichzeitig der Stationsvorsteher sein kann, sind unzählige geübte Hände nach einem Sekundenplan an Schaltern, Sperren, Hebeln, Block- und Morsetasten, Fernsprechern usw. tätig. Sie alle lassen sich in ihrer verantwortungsvollen Arbeit von einem Grundsatz leiten: Sicherheit der Reisenden und Pünktlichkeit im Zugverkehr.





Die Männer auf der Lokomotive

Erste Forderung: Sicherheit des Zuges und Einhaltung des Fahrplans.

Nebeldunkel steht die Nacht der vorweihnachtlichen Zeit vor uns, als der D-Zug das Signal zur Abfahrt erhält. Abschiedswinken, ein Kommgut-hin und Wünsche zum bevorstehenden Fest — das bekannte Bild! Man lehnt sich bequem in die Holzpolster der erhellten und warmen Abteile, in denen weißbejackte Kellner wieder bedienen, und wo man beim gleichmäßigen Rhythmus der Schienenmusik Zeit findet, seine Gedanken ein Stück vorauszuschicken.

Vorn auf der Lokomotive steht heute Lokführer Reimers. Vor dem Ausguck ballt sich die undurchdringliche Dunkelheit. Knapp vor ihm steht die große Zahl der verschiedenen Signale und Leuchtzeichen wie ein bunter Tannenbaum, ein Wegweiser durch die Nacht. Lokführer Reimers und Heizer Walter wissen um ihre Verantwortung für die ihnen anvertrauten Fahrgäste. Eine jahrelange Fahrpraxis bringt den Lokführer manchmal nach 15jähriger Fahrzeit erst auf die Lokomotive eines D-Zuges. Trotz finsterer Nacht finden die „schwarzen Männer der Bundesbahn" ihren Weg, am Schienenstoß erkennen sie die Brücke, die sie jetzt befahren, und wissen genau, in welchen Zeitabständen die Signale zu erwarten sind. Dabei kontrollieren Reimers und Walter laufend die verschiedenen Meßinstrumente, und ihre Ohren überwachen alle bekannten

@P. Dr. D. Hörnemann, Eisenbahnmuseum Alter Bahnhof Lette, www.bahnhof-lette.de, Seite 9 von 9

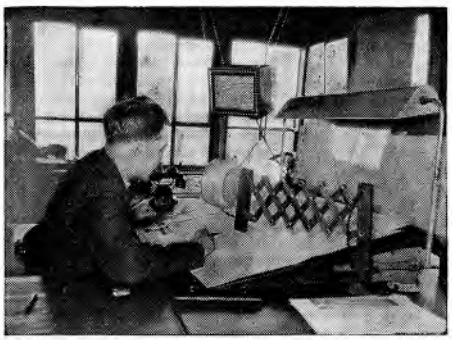
Geräusche. Jedes falsche Tacken, Schlagen oder Klingeln wissen sie festzustellen und auf ihre Ursache hin gleich zu deuten, um dieses oder jenes schnellstens zu veranlassen.

Wie Sternschnuppen huschen rechtsseitig von der Lokomotive die unzähligen Signallichter vorbei. Reimers' Blick wandert unaufhörlich in regelmäßigen Abständen vom Ausguck über die Reihe der Instrumente und über den Fahrplan. Knappe Worte von Reimers an Walter. Die Signale folgen schnell, die hohe Geschwindigkeit erfordert schnelle Reaktion. Gesunde Nerven sind Voraussetzung dieses schweren Berufes. Übermenschlich sind die geistigen und seelischen Anstrengungen einer solchen Nachtfahrt, wo Nebel oder Schneestürme die Signale umhüllen und sie erst auf den letzten Metern erkennen lassen.

Weiter rasselt der Zug über Weichen und Schienen. Prustend frißt er die Kilometer. Der vom Kohlenstaub geschwärzte Beimann Walter hat es Reimers gegenüber nicht viel leichter. Auf dem kleinen Raum des schüttelnden und schaukelnden Lokomotivstandes schaufelt er unermüdlich Kohle in die Weißglut der „Feuerkiste". Alle paar Minuten muß er nachschaufeln und zwischendurch die Kohle vom Tender raufen. Walter versteht sein Handwerk. Von seinem sachgemäßen Heizen hängt die Leistung der Lokomotive ab. Nach kurzer Unterbrechung tritt er von seinem Ausguck zurück, rakt auf dem Tender die Kohle zurecht, zerkleinert sie und wirft sie kunstgerecht in den Feuerschlund: links, rechts, vorn und dann weiter hinten. Das kostet Schweiß und Mühe.

Die Fahrt endet bald mit der Nacht. Reimers und Walter kennen nur ihren schweren Dienst, keinen Advent und erleben selten die Weihnacht mit ihrer Familie daheim.

Sie haben wahrlich einen schweren Beruf, diese Männer da vorne auf der Lokomotive, und man möchte ihnen die verölten und rußigen Hände drücken und ihnen Dank sagen.



Der „Arzt" im Bahnhof

Von der Arbeit der Betriebsüberwachung auf einem großen Verschiebebahnhof

Hier schlägt der Puls des weiten Bahnhofes, der Tag und Nacht erfüllt ist von Unruhe und Lärm.

Die Betriebsüberwachung auf einem großen Verschiebebahnhof sieht und hört alles, was auf und zwischen den Gleisen vor sich geht. Sie gleicht einer Zentrale, in der alle Arbeitsvorgänge eines Bahnhofs in einen Überwachungsbogen eingetragen werden.

In der Reihenfolge der Betriebsleitungsstellen rangiert diese Einrichtung am Schluß. Da sind zunächst die Oberzugleitungen, die den Zugbetrieb eines Direktionsbezirks überwachen. Zugleitungen, denen je ein Teil dieses Bezirks zur Aufsicht des Zugdienstes übertragen ist, unterstützen ihre Arbeit. Und soweit besondere Betriebsverhältnisse noch die Überwachung des Zuglaufes bestimmter Strecken erfordern, können zusätzlich noch Zugüberwachungen eingerichtet werden, die wiederum einen Teil der Zugleitungen bilden.

In der Betriebsüberwachung, die meistens in einem „Glaskasten" auf einem Gebäude des Bahnhofs thront, laufen die Fernsprechleitungen von den Stellwerken, Rangiermeisterbuden an den Ablaufbergen und Zugabfertigungen des Bahnhofs zusammen. Hier wird jeder Arbeitsvorgang

im Zeitband notiert, hier werden auch Maßnahmen zur Beseitigung von Betriebsstockungen im Bahnhof, die sich leicht auf den Zuglauf der Strecke übertragen können, getroffen, und damit wird der Betriebsdienst des Bahnhofs flüssig gehalten. Auf Grund dieser Unterlagen im Überwachungsbogen ist der Betriebsüberwachungsbeamte in der Lage, übermäßigen Wagenanfall für bestimmte Richtungen frühzeitig zu erkennen, um seine schnelle Abfuhr durch Bedarfszüge zu ermöglichen. Auch kann er auf Grund seiner Übersicht den Arbeitsanfall in den einzelnen Bezirken verteilen. Die Unterlagen für die Überwachungsbogen liefern ihm die vom Bahnhof bestimmten Meldestellen.

Beispielsweise wird ein einfahrender Zug vom Eingangsstellwerk unter Angabe der Zugnummer, Einfahrzeit und des Einfahrgleises fernmündlich nach hier gemeldet. Der Zug erscheint im Überwachungsbogen im Zeitband. Den Arbeitsvorgang am Ablaufberg schildert der Rangiermeister unter kurzer Angabe des Zuges, der Wagenstärke und -verteilung in den Richtungsgleisen und Zeit des Vorgangs. Zugmeldungen der Bahnhöfe der Zulaufstrecken an diese Überwachungsstelle sind unentbehrlich. Hierdurch kann der Beamte den Anfall an Wagen für die verschiedenen Richtungen rechtzeitig übersehen und erforderliche Maßnahmen treffen. Auch geben ihm die von den Zulaufstrecken gegebenen Zugverspätungsmeldungen Aufschluß darüber, ob das Zug- und Lokpersonal eines Güterzuges seinen Anschlußzug rechtzeitig erreicht. Gegebenenfalls kann er dann den Gegenzug vorbereiten lassen, um eine Verspätungsübertragung von vornherein auszuschalten. Eine solche Einrichtung ist also auf den größeren Verschiebebahnhöfen unentbehrlich. Die Betriebsüberwachung ist der „Arzt" des Bahnhofs, der die Krankheiten seines „Patienten" erkennt und sofort mit eigener und mit Hilfe der Zugleitung (bei schwierigen Fällen) „operiert", um den Bahnhofsbetrieb und damit auch den Betrieb der Strecken gesund zu erhalten.

14 *Minuten nach Mitternacht*

Erlebnisse auf dem Hauptbahnhof Hannover

Als Höhepunkt im „Nachtprogramm" auf der großen „Bühne" des Hauptbahnhofes Hannover rollt der FD von Kopenhagen in das Rampenlicht. Die 01-Lok des Skandinavien—Schweiz—Italien-Expreß gleitet fast geräuschlos am Bahnsteig entlang und bringt ihren schlanken Wagenleib wenig später zum Halten. Einige Reisende steigen aus, andere ein. Dazwischen sieht man diensteifrige Schlafwagenschaffner, die den neuen Reisegästen behilflich sind. Am Packwagen wechselt das Ladepersonal das Gut aus, ein Wagenmeister geht prüfend von Wagen zu Wagen, klopft hier und dort mit seinem langen Hammer, und der Zugführer empfängt noch einige dienstliche Weisungen von dem Mann mit der roten Mütze, dem Aufsichtsbeamten.

Überall regen sich in dieser Minute — wie überhaupt in j e d e r Minute des Tages — Eisenbahnerhände auf den Bahnsteigen, in den Stellwerken, zwischen den Gleisen und in den Zügen. Hier darf es kein Ermüden geben. In der Zentrale regiert der „Spielleiter", der die Abwicklung des Gesamtprogramms überwacht.

Ohne Wissen des verantwortlichen Fahrdienstleiters dreht sich kein Rad im großen Bereich des Bahnhofs, wird kein Signal gegeben, bewegt sich keine Weiche. Das ist der Mann, der die Nummern aller Züge, ihre Ankunfts- und Abfahrzeiten auswendig weiß. Die zahllosen elektrischen Augen, die ihn in vielerlei Farben ansehen, haben für ihn eine besondere Bedeutung.