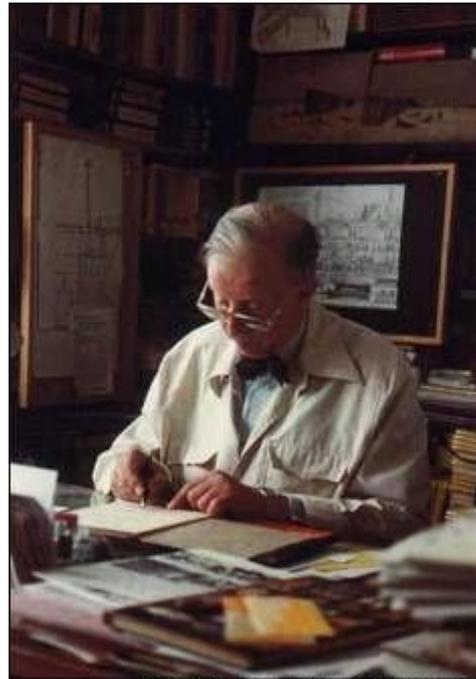


Klaus der Herr der Eisenbahnen



Das 1933 erschienene Kinderbuch von Friedrich Böer ist so rar, daß man es nur zu sehr hohen Preisen im Antiquariatshandel bekommen kann. Der Held der Geschichte erscheint gleich auf dem Titelbild zusammen mit einer preußischen P 10 (39 064?). Zum Autor des gelungenen Kindersachbuches gibt das **Forum für internationale Kinderbuchforschung** Auskunft (<http://www.geisenheyner.de/site/forum/boeer.html>)].

Der Schriftsteller und Illustrator **Friedrich Böer** (*17. Januar 1904 in Hamburg; †23. Juni 1987 in Hamburg) wurde durch Sachbücher für Kinder und Jugendliche bekannt. Schon früh zeigt Böer politisches Interesse und führte darüber Tagebuch, in dem er Fotos, Zeitungsausschnitte, Zitate und eigene Kommentare collagenartig verarbeitet. Damit bedient er sich bereits der Form, die später auch seine Bücher prägen sollte.



(Friedrich Böer in seiner Hamburger Wohnung 1984; Foto: Barbara Merken)

Nach dem Abitur beginnt er 1921 eine Buchhändlerlehre in Berlin. 1923 bekommt er eine Stelle bei der Weidmannschen Verlagsbuchhandlung in Berlin. Hier arbeitet er in der Bildredaktion und ist auch selbst als Fotograf tätig. Ab 1928 arbeitet Böer am Bibliographischen Institut in Leipzig als Bildredakteur für "Meyers Lexikon". In dieser Zeit kommt er in Berührung mit den Ideen des Bauhauses.

Ab 1931 arbeitet Böer als freiberuflicher Bildredakteur in Berlin und entwickelt die Idee seines ersten Kinderbuches "**Klaus und der Herr der Eisenbahnen**", das 1933 mit dem Untertitel "mit Fotos, Bildmontagen und Zeichnungen" im Verlag Stuffer erscheint. Ein weiteres Buch in Collagetechnik erscheint: "*3 Jungen erforschen eine Stadt*". Bei dem darauf folgenden "*Krischan der Bauernjunge*" muß Boer auf Collagen verzichten, weil das nationalsozialistische Regime diese Technik als zu politisch einstuft und verbietet.

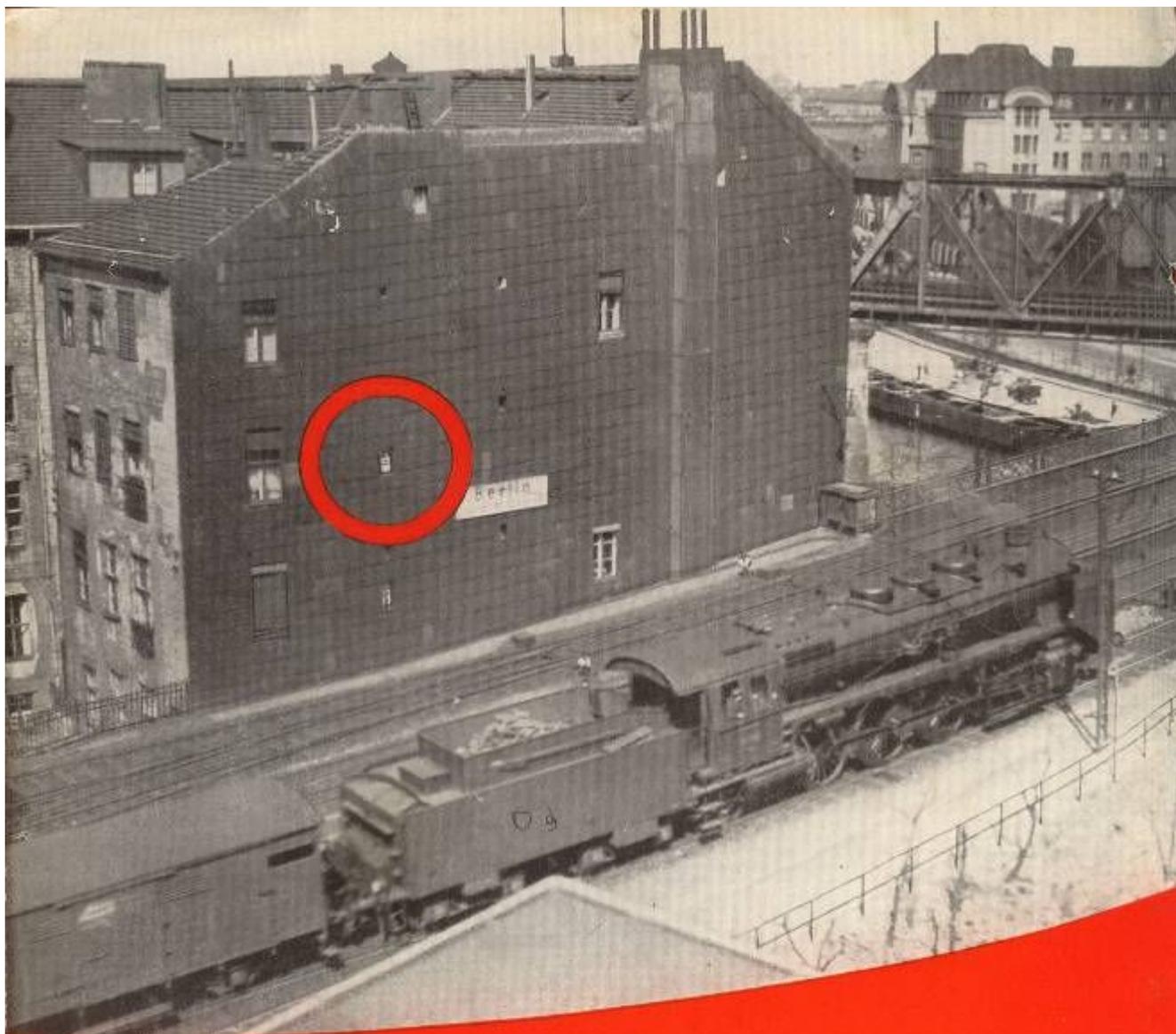
In seinem ersten Sachbuch "*Klaus und der Herr der Eisenbahnen*" (1933) setzt Friedrich Böer erstmalig die vom Bauhaus inspirierte Technik der Collage ein und

schafft damit einen neuen Typus von Kinderbuch. Mit einer Kombination von Fotos, Zeichnungen und Text verbindet er die Vorstellungswelt von Kindern mit der realen Welt. Das Buch erzählt die Geschichte des Jungen Klaus, der von der symbolischen Figur "Herr der Eisenbahnen" in die Funktionsweisen und Abläufe des Zugverkehrs eingeführt wird.

Böer schuf nach intensiven Recherchen sehr detaillierte *Sach-Bücher über Schiffe und Häfen*. Sein zweites großes Thema, das ihn schon seit früher Jugend interessierte, waren die *"Spielregeln des Alltags"*. Damit sind alle kulturellen Regeln, Verhaltensweisen, Abmachungen, Umgangsformen und Gepflogenheiten von Menschen untereinander, aber auch Zeichen, Hinweise, Symbole und Verbote gemeint. Auch in "Tobys geheimes Tagebuch" geht es darum, wie Alltag funktioniert und nach welchen Regeln sich Gesellschaften aufbauen. Bis zu seinem Tod blieb Friedrich Böer aktiv, offen für das Tagesgeschehen und heiter.

Nun zu seinem Eisenbahn-Hauptwerk:

Wiederum ziert eine preußische P10 das erste Bild einer Reihe, die uns mitnimmt ins Reich der Eisenbahn in Berlin.



Am Anhalter Bahnhof

In Berlin, gleich hinter der Ausfahrt, seht ihr eine hohe Hauswand, die ganz schwarz und berußt ist vom Qualm der vorüberfahrenden Lokomotiven. Da wohnt der Mechaniker Braun, und sein Sohn Klaus sieht jeden Tag aus dem kleinen Fenster.

Denn da hat er eine prächtige Aussicht auf die Eisenbahn: direkt unter ihm die Gleise mit ein- und ausfahrenden Zügen, ranglierenden Lokomotiven, mit Dampf und Qualm und mit Donnern, Dröhnen und Pfeifen, mit Stellwerk und Signalen — und hinten der Anhalter Bahnhof selbst, zu dem die Schienen unter der Hochbahnbrücke hinführen. Kein Zug

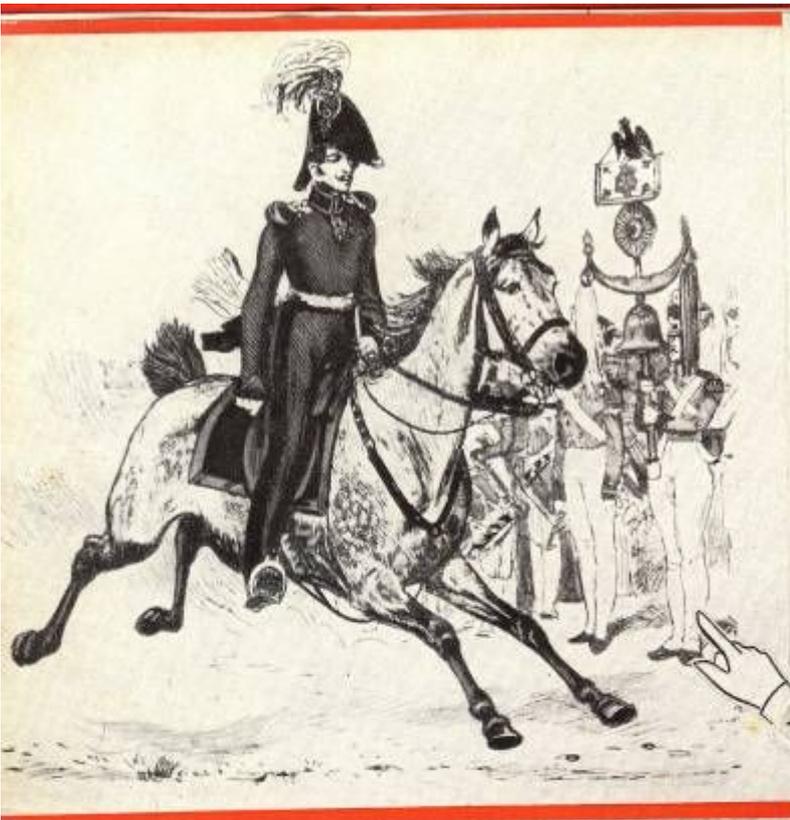
2



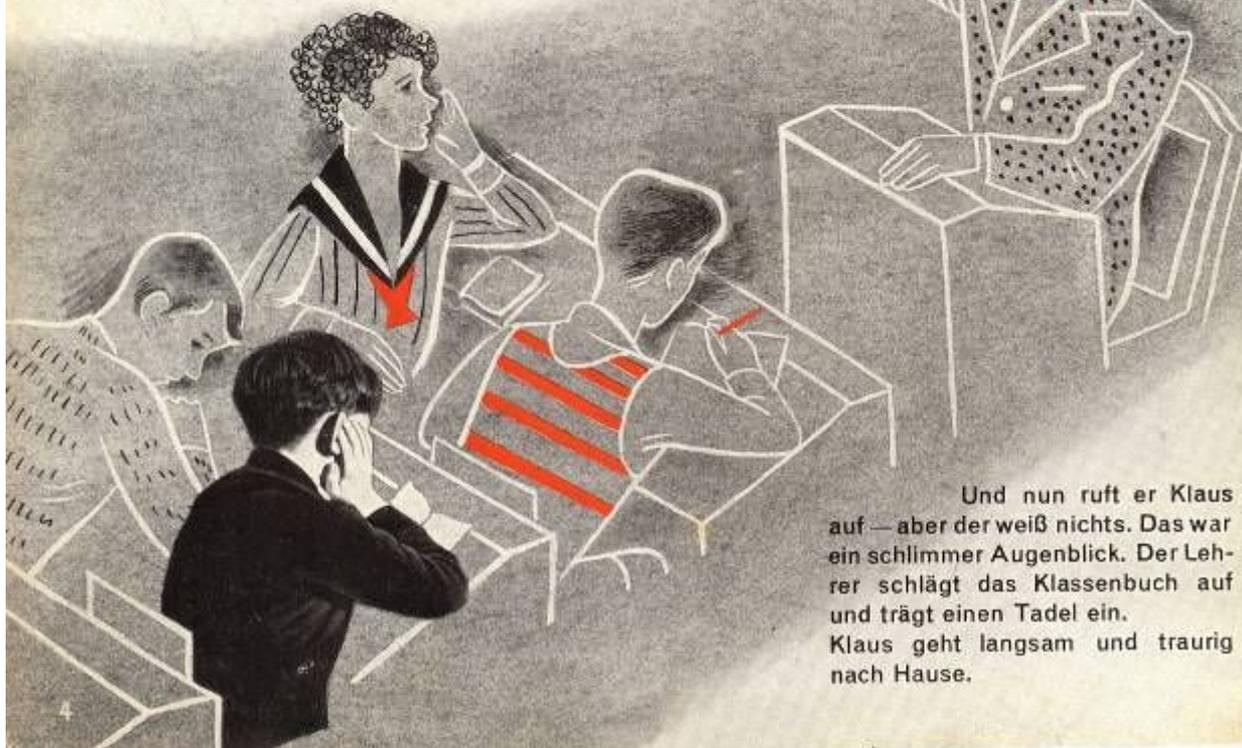
kann einfahren, ohne die Luke von Klaus passiert zu haben. Er fühlt sich Herr aller Lokomotiven, ihm gehört der Bahnhof . . . bis seine Mutter ihn ruft, er solle zum Fleischer gehen, oder: „Klaus, du könntest mal eine Flasche Bier raufholen für Vater“, und Klaus brummend seinen Lieblingsplatz verläßt.

Klaus war bei den Jungen in seiner Straße sehr angesehen. Er konnte großartige Spiele erfinden. Bei den Kämpfen gegen die Nachbarstraßen hatte er zuletzt den Holzabladeplatz erobert. Im ganzen Stadtviertel war er durch seine Kriegslisten berühmt. Aber damit war es seit langem aus. Klaus dachte nur noch an seine Eisenbahnen — und ans Fußballspielen. Seitdem er einmal die Fahrpläne auf dem Bahnhof gesehen hatte, kannte er alle Züge und Fahrzeiten. Wenn morgens 7¹⁴ der Nachtzug aus München vorbeidampfte, war es höchste Zeit aufzustehen. Und hörte er 7⁴² den D55 nach Leipzig über die Weichen klimpern, dann mußte er sein Kaffeebrötchen liegen lassen und trotz strengen Verbots das Gelände runterrutschen, um noch pünktlich in die Schule zu kommen. Sein Tageslauf war dem Fahrplan genau angepaßt, und es gab in jedem Jahr zwei Tage, an denen er bestimmt zu spät kam: wenn der neue Sommerfahrplan und wenn der neue Winterfahrplan in Kraft traten.

3



Klaus' ständiger Begleiter ist sein kleines Notizbuch. Er hat darin alle Züge verzeichnet, die an seinem Fenster vorbeifahren. Niemals vergißt er es, denn er trägt es an einer Schnur in seiner Hosentasche, so wie ein anderer seine Uhr an der Kette trägt. In der Schule faßt er oft in die Tasche, ob das Buch noch da ist. Er malt hinter dem Rücken seines Vordermanns Lokomotiven und Züge. Und sieht und hört nicht, was um ihn herum geschieht. Heute hat der Lehrer ein großes Bild entrollt und an die Wand gehängt. Er erzählt eine lange Geschichte von einem Minister, der seinem Lande viel Gutes tat und der allen half.



Und nun ruft er Klaus auf — aber der weiß nichts. Das war ein schlimmer Augenblick. Der Lehrer schlägt das Klassenbuch auf und trägt einen Tadel ein. Klaus geht langsam und traurig nach Hause.

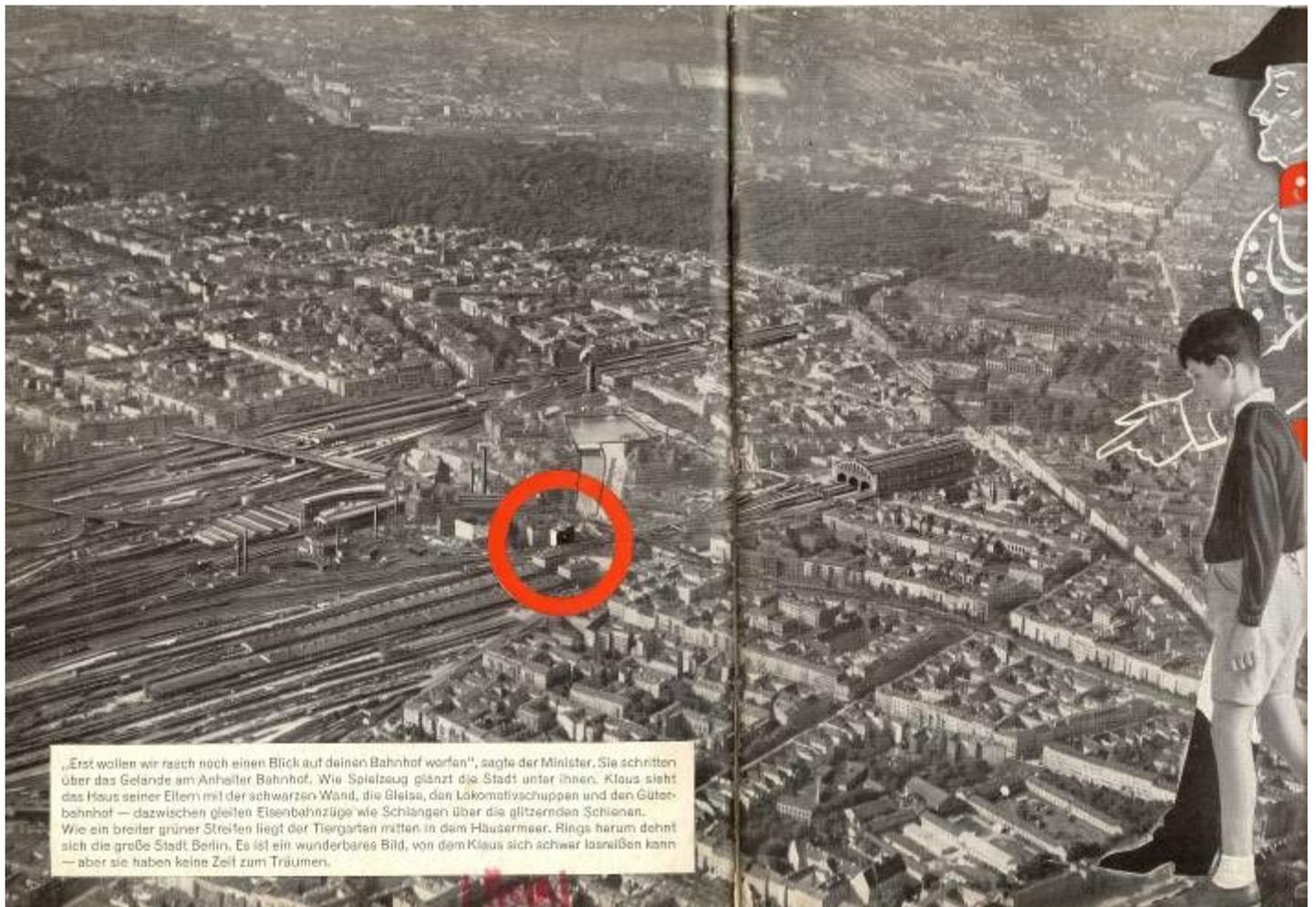
Er setzt sich in die Küche und hält sich die Ohren zu. Er will die Geschichte von dem Minister auswendig lernen. Je mehr er liest, desto besser gefällt ihm dieser Mann.

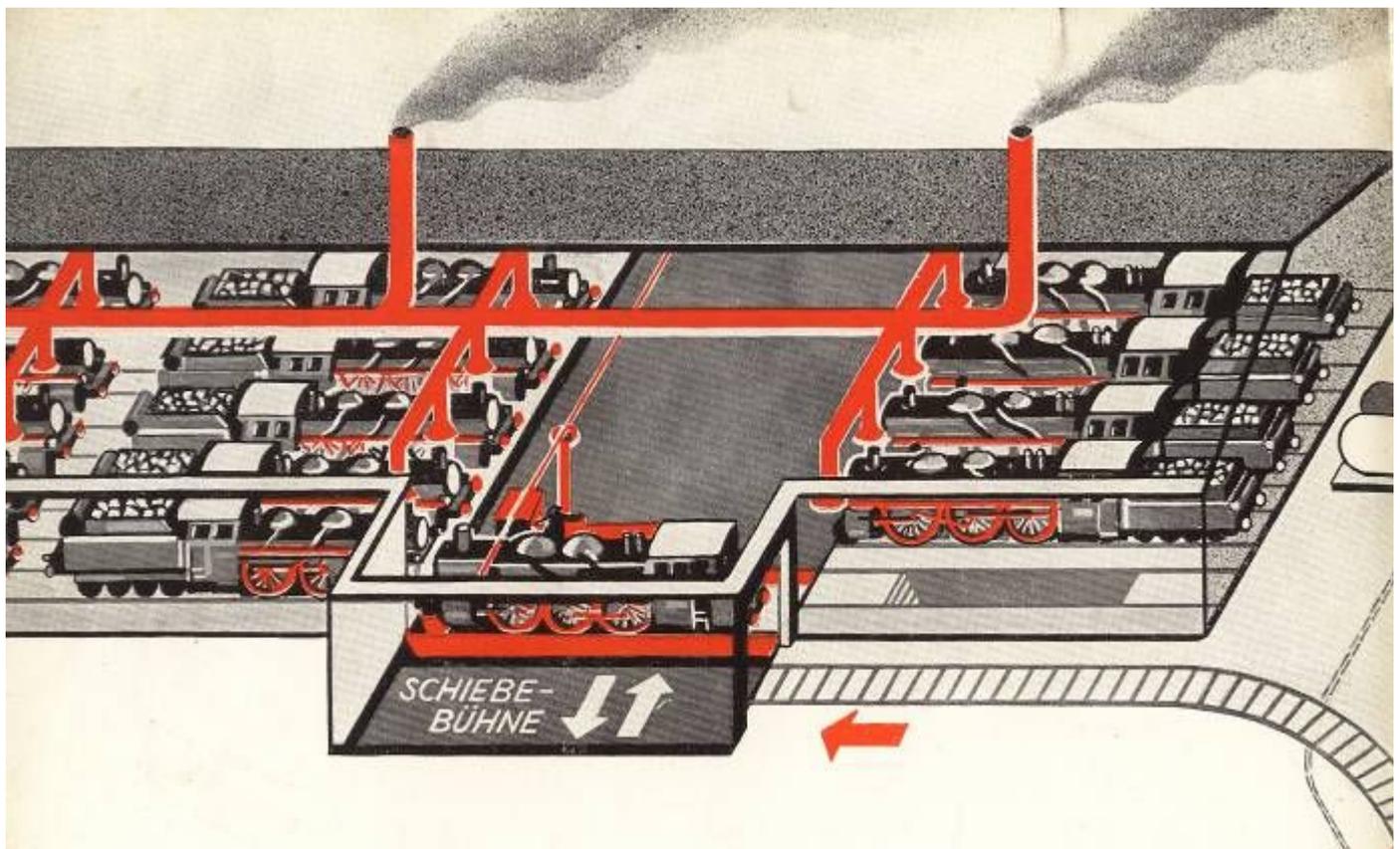
Wenn ein Minister wirklich so menschenfreundlich ist, denkt er plötzlich, dann kann er mir doch eigentlich mal die Eisenbahn genau erklären. Klaus reißt aus seinem Heft ein paar Seiten heraus, schreibt einen langen Brief, malt auf den Umschlag ganz groß: „AN DEN MINISTER DER EISENBAHNEN“, und steckt den Brief heimlich in den Kasten.



Am übernächsten Tag wird ein großes Schreiben für Klaus abgegeben, und darin steht, er soll doch einmal zu dem Minister kommen. Klaus' Mutter ist sehr aufgeregt. Er selbst strahlt vor Wichtigkeit und Freude.

Der Minister steht an seinem Schreibtisch und begrüßt Klaus: „Was willst du denn eigentlich wissen?“ Eine kleine Pause — dann antwortet Klaus atemlos: „Alles, Herr Minister.“ — „Na, dann wollen wir mal gleich anfangen. Hoffentlich vergessen wir nichts.“





Nach einer Weile stehen sie vor einem modernen Lokomotivschuppen. Klaus staunt über die riesigen, flachen Hallen mit ihren qualmenden Schornsteinen und über das Gewirr von Gleisen.

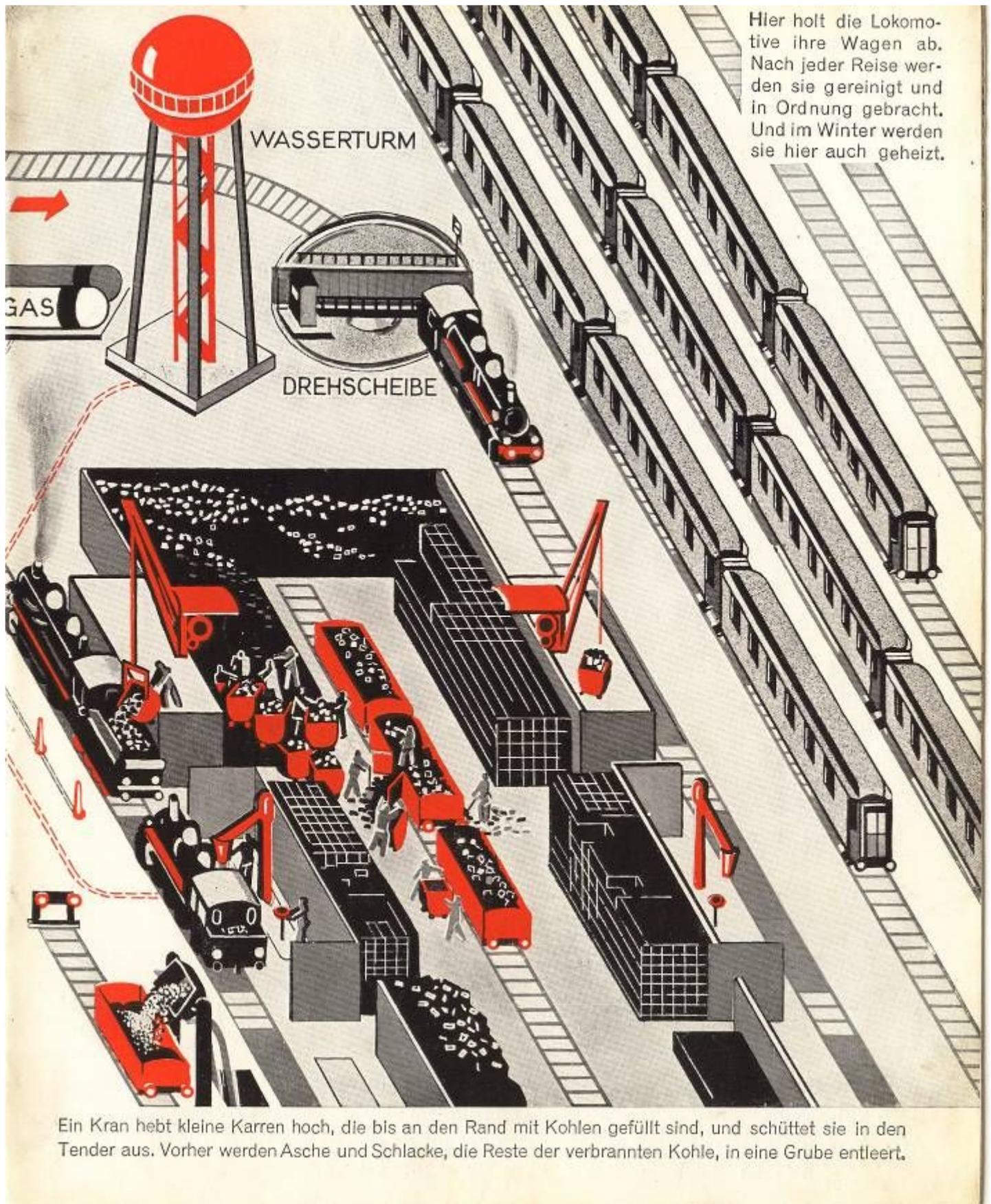
Der Minister hält Klaus eine kleine Rede:

„In dem Schuppen stehen die Lokomotiven wie die Pferde im Stall. Auf einer großen ‚Schiebebühne‘ kann man die Lokomotiven hin- und herbewegen, sodaß sie auf jeden freien Platz im Schuppen fahren können.

Wenn eine Lokomotive von einer Reise zurückkommt, darf sie aber nicht gleich in den Schuppen. Sie wird erst gereinigt und für die neue Fahrt bereit gemacht. Sie bekommt Wasser aus einem drehbaren Wasserkran, der unterirdisch mit dem Wasserturm durch eine Rohrleitung verbunden ist. Dann werden neue Kohlen eingeladen. Das sehen wir hier nebenan.

Dann erst darf die Lokomotive in den Schuppen fahren.

Wenn sie eine neue Reise antreten muß, ist sie mit allem schon versehen. Sie wird nur noch angeheizt. Damit der Qualm sich nicht im Schuppen sammelt, wird ein kleiner Schornstein auf die Lokomotive heruntergelassen, durch den der Rauch ins Freie zieht. Dann fährt sie auf der Schiebepühne aus dem Schuppen heraus, wird auf der Drehscheibe umgewendet, wenn es nötig ist, und fährt vor ihren Zug.“



Hier holt die Lokomotive ihre Wagen ab. Nach jeder Reise werden sie gereinigt und in Ordnung gebracht. Und im Winter werden sie hier auch geheizt.

Ein Kran hebt kleine Karren hoch, die bis an den Rand mit Kohlen gefüllt sind, und schüttet sie in den Tender aus. Vorher werden Asche und Schlacke, die Reste der verbrannten Kohle, in eine Grube entleert.