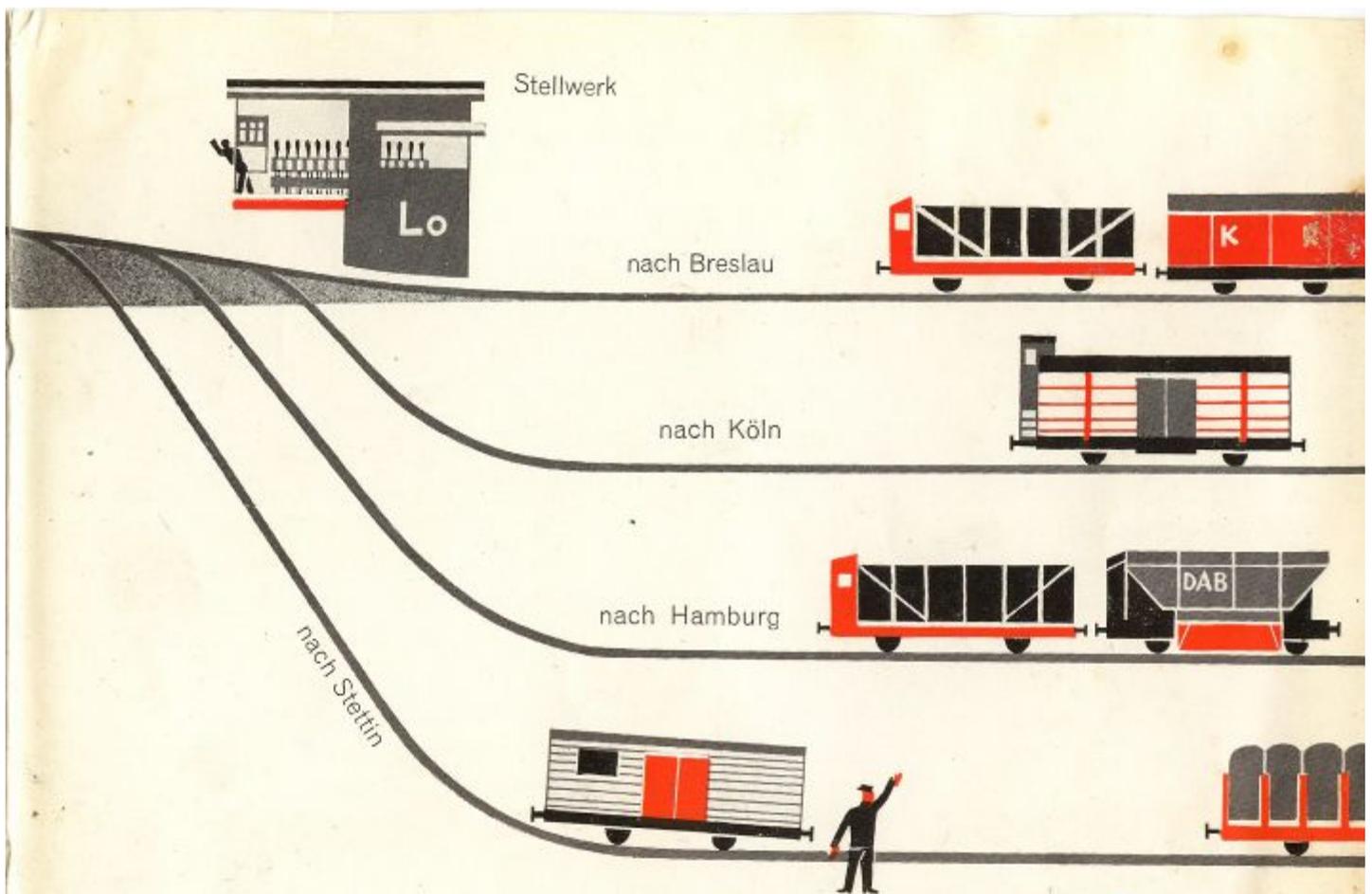


Signal: „Langsam abdrücken“

...fährt der volle Güterzug los. „Soll der Zug nun durch ganz Deutschland reisen?“ fragt Klaus. Denn die einzelnen Wagen waren ja für verschiedene Städte bestimmt. Nein, der Güterzug fuhr nur zum nächsten Verschiebebahnhof. Das ist ein ganz sonderbarer Bahnhof. Ein paar Hauptgleise führen auf kleine Hügel hinauf. Auf der andern Seite, wo es wieder abwärts geht, sind eine Menge Gleise abgezweigt — wie hundert Finger an einer Hand sieht das aus. Jedes Gleis ist für eine andere Richtung bestimmt, eins davon für Stettin.





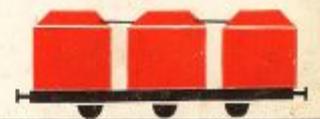
Durch bestimmte Pfeifsignale und Armbewegungen kann sich der Rangierer mit dem Lokomotivführer verständigen.

Der Wagen mit den vier Fässern gehört also auf das Stettiner Gleis. Unser Güterzug wird von einer Lokomotive den Ablaufberg hinaufgedrückt. Die Wagen werden abgekuppelt und rollen einer nach dem andern von selbst den Berg hinunter. Fährt einer zu schnell, so legt ein Mann ihm einen eisernen Hemmschuh auf die Schiene. Der hemmt seine schnelle Fahrt, und langsam und sicher kommt er in sein Gleis. Von einem Stellwerk in der Nähe werden die Weichen und die Signale gestellt. So kommt der Stettiner Wagen auf das richtige Gleis, auf dem schon andere Wagen stehen, die auch nach Stettin wollen.

Unser Wagen mit den vier Fässern, der mit den roten Türen, war der letzte, der noch fehlte. Er wurde hinten angehängt. Dann holte eine große Lokomotive den Zug ab und brachte ihn nach Stettin.



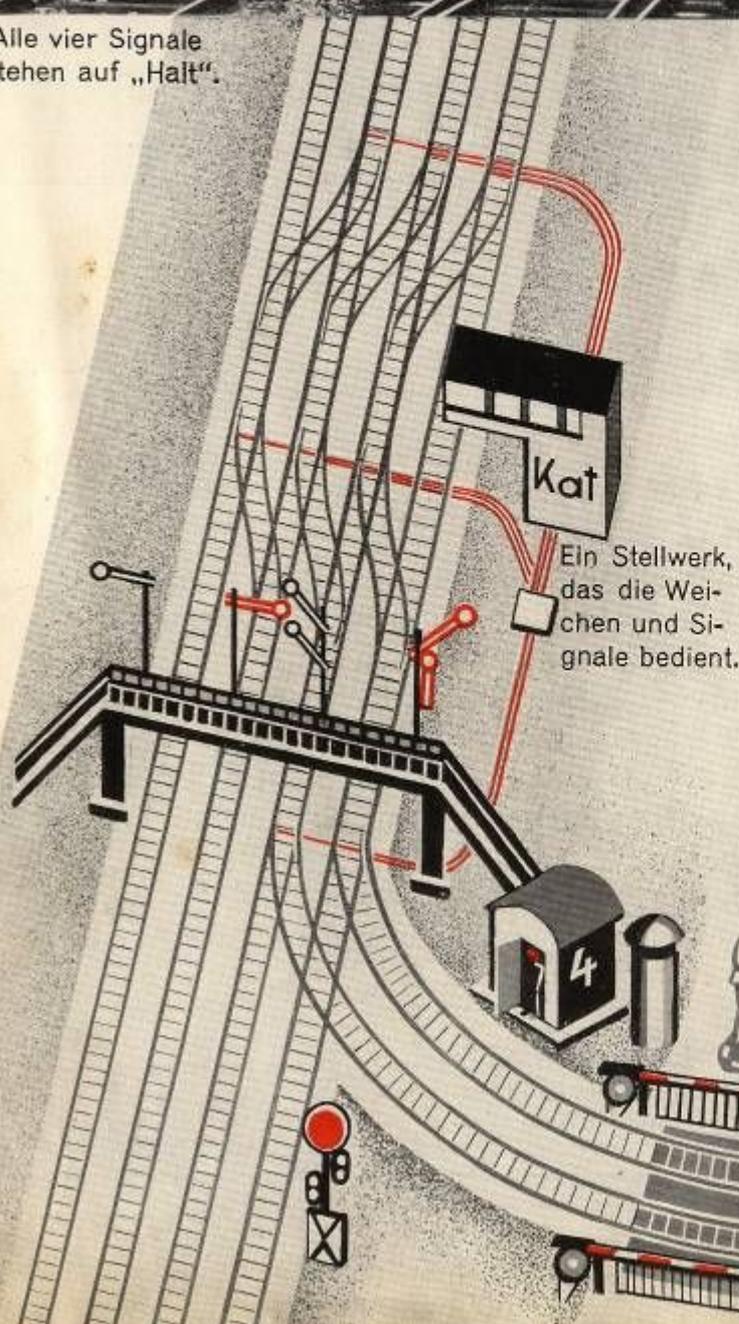
Manche Wagen dürfen nicht abgestoßen werden, weil ihre Ladung zu empfindlich ist. Die werden dann um den „Eselsrücken“ herumgefahren.

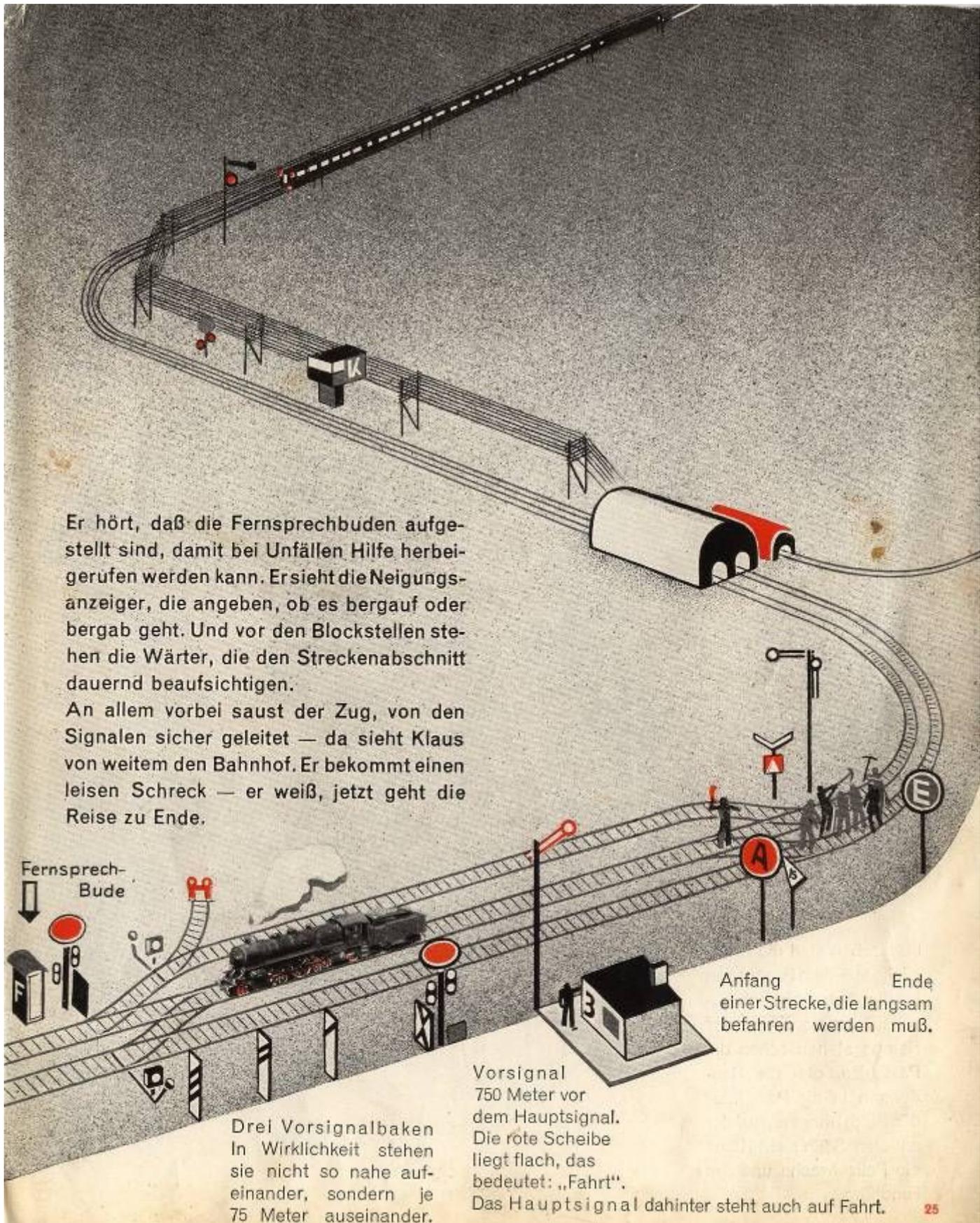




Alle vier Signale stehen auf „Halt“.

In der Nähe hält zufällig ein Personenzug, weil er keine Durchfahrt hat. Klaus kann gerade noch mit dem Minister auf die Lokomotive klettern, da geht der Signalflügel hoch auf „Fahrt“ — langsam setzt sich der Zug in Bewegung. Klaus schaut durch das rechte Fenster der Lokomotive auf die Strecke. Er läßt sich die Signale erklären. Nachts sind es andere als am Tage. Es gibt so viele, daß er sie nicht alle behalten kann. Manchmal sieht er die kleinen Häuschen der Blockstellen. Die teilen eine Strecke in viele Abschnitte. Ein Zug darf einen Abschnitt erst befahren, wenn der vorhergehende Zug ihn verlassen hat.





Er hört, daß die Fernsprechbuden aufgestellt sind, damit bei Unfällen Hilfe herbeigerufen werden kann. Ersieht die Neigungsanzeiger, die angeben, ob es bergauf oder bergab geht. Und vor den Blockstellen stehen die Wärter, die den Streckenabschnitt dauernd beaufsichtigen.
 An allem vorbei saust der Zug, von den Signalen sicher geleitet — da sieht Klaus von weitem den Bahnhof. Er bekommt einen leisen Schreck — er weiß, jetzt geht die Reise zu Ende.

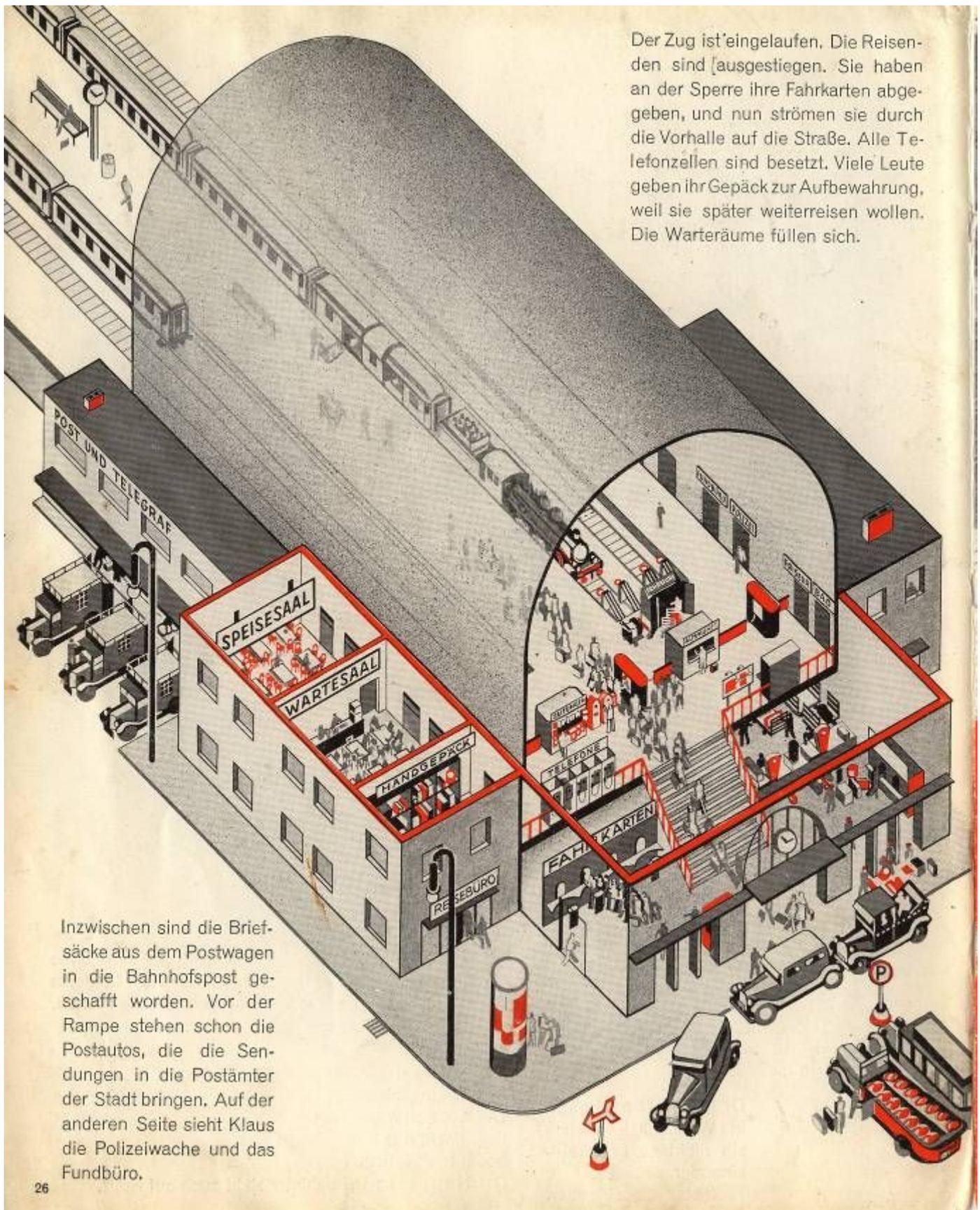
Fernsprech-Bude

Drei Vorsignalbaken
 In Wirklichkeit stehen sie nicht so nahe aufeinander, sondern je 75 Meter auseinander.

Vorsignal
 750 Meter vor dem Hauptsignal.
 Die rote Scheibe liegt flach, das bedeutet: „Fahrt“.
 Das Hauptsignal dahinter steht auch auf Fahrt.

Anfang einer Strecke, die langsam befahren werden muß. Ende

Der Zug ist eingelaufen. Die Reisenden sind [ausgestiegen. Sie haben an der Sperre ihre Fahrkarten abgegeben, und nun strömen sie durch die Vorhalle auf die Straße. Alle Telefonzellen sind besetzt. Viele Leute geben ihr Gepäck zur Aufbewahrung, weil sie später weiterreisen wollen. Die Warteräume füllen sich.



Inzwischen sind die Briefsäcke aus dem Postwagen in die Bahnhofspost geschafft worden. Vor der Rampe stehen schon die Postautos, die die Sendungen in die Postämter der Stadt bringen. Auf der anderen Seite sieht Klaus die Polizeiwache und das Fundbüro.



Auf dem Bahnsteig ist es langsam stiller geworden. Ein leerer Zug wird rückwärts in die Halle geschoben. Und schon drängt sich ein neuer Strom von Reisenden vor der Sperre. „So geht es Tag und Nacht“, sagt der Minister, „Menschen kommen an, Menschen reisen ab. Fast nie ein Augenblick der Ruhe. Und doch geht alles wie am Schnürchen. Von der Straße bis zu seinem Platz im Abteil liegt alles am Wege, was der Reisende zu besorgen hat:

Er kommt in die Vorhalle, kauft am Schalter die Fahrkarte, gibt sein großes Gepäck auf, steigt die Treppe hinauf, sieht vielleicht noch einmal auf den Fahrplan oder fragt die Auskunft, kauft sich eine Zeitung, geht durch die Sperre an den Zug und setzt sich in ein Abteil. Seine schweren Koffer sind inzwischen von der Gepäckaufgabe aus mit einem Fahrstuhl auf den Bahnsteig hinaufgefahren worden. Ein kleiner Elektrokarren bringt sie nach vorn an den Packwagen.“

Jetzt stehen drei leere Züge in der Halle. „Ja, das Reisen ist wirklich wunderschön“, sagte Klaus, „am liebsten möchte ich jetzt einsteigen und noch einmal mitfahren.“



„Nein, Klaus, jetzt ist unsere Reise aus“, sagte der Minister. „Was die anderen vom bequemen Fensterplatz aus kaum bemerken, das hast du heute in Ruhe ansehen können: die Lokomotiven, die Züge, die Strecken und die Signale, die Bahnhöfe und die reisenden Menschen und Güter.“

Du weißt jetzt, wie alles zusammenhängt und verstehst die gewaltige Aufgabe der Eisenbahn. Die Menschen aller Länder arbeiten zusammen an dem großen Eisenbahnnetz, das die Erde umspannt.

Und jetzt geh wieder nach Hause und erkläre alles deinen Freunden. Aber sprich kein Wort von mir. Denn im Vertrauen gesagt: Ich bin der Minister aus dem Schulbuch und muß sofort auf Seite 147 zurückkehren, wo du auch mein Bild gesehen hast.“

Er gibt ihm die Hand. „Auf Wiedersehen“, sagte Klaus ganz verdutzt... und da war der Minister auch schon verschwunden. Klaus kniff sich in die Backen, um zu sehen, ob er auch nicht träumte. Aber er war ganz wach. „Natürlich war das der Minister aus dem Schulbuch! Er kam mir doch gleich so bekannt vor!“ Und Klaus rannte nach Hause, so schnell er konnte.

Und dann organisierte er mit den Jungen seiner Straße ein großes Eisenbahnspiel mit Verschiebebahnhöfen, Signalen und allem, was dazu gehört. Die Jungen aber nannten ihn

Klaus, den Herrn der Eisenbahnen.

DIE BILDER

auf den Seiten 8, 9, 20, 24, 25 u. 26 zeichnete Erich Krantz, Berlin.
Alle übrigen Zeichnungen sind von Ernst Graef, Leipzig.

FOTOS,

Vorlagen für Zeichnungen und Auskünfte verdankt das Buch: der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (S. 21 u. 22) — der Reichsbahndirektion Berlin. — der Reichsbahnzentrale für deutsche Verkehrswerbung — dem Preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe (S. 6 u. 7) — den Firmen und Fotografen: Agfa, Berlin (S. 21) — Adolf Bleichert & Co. AG., Leipzig — Borsig Lokomotivwerke, Berlin — Both & Tilmann G. m. b. H., Dortmund — Henschel & Sohn AG., Kassel (S. 10) — MAN, Augsburg — Deutsches Museum, München — Maschinenfabrik AG. vorm. L. Schwartzkopff, Berlin — Rhätische Bahn, Chur (S. 19) — August Rumbucher, Berlin (S. 12, 13, 15, 17, 27) — Vereinigte Stahlwerke AG., Bochum (S. 24) — Dr. Paul Wolff, Frankfurt-Main (S. 14) — Hans Wolffsohn, Berlin (S. 14, 15) — Die Fotomontage des Einbandbildes ist von Friedrich Böer (Fotos Dr. Paul Wolff und Friedrich Böer).

In gleicher Ausstattung wird erscheinen:

Friedrich Böer: Drei Jungen erforschen eine Stadt

Die Serie wird fortgesetzt.

Im gleichen Verlag ist erschienen:

Das Autobuch von Marja Schillskaja

Ein kleines Bilderbuch für Kinder von 4—6 Jahren / 20 Seiten mit 11 farbigen Bildern / RM 1.40.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen.



DRUCK DER OFFIZIA HAAG-DRUGULIN AG. IN LEIPZIG
DRUCKSTOCHE VON G. REBNER & CO. IN LEIPZIG



So war die Reichsbahn Anfang der 1930er Jahre – mit Hilfe geschickt kombinierter Zeichnungen und Photos, Phantasieerzählung und Faktenschilderung bringt

Friedrich Böer sie interessierten Kindern (wie Erwachsenen, auch heute noch) näher.