



Who calls the Call Boy?

Hier gilt die Devise des englischen Hosenbandordens „Honni soit qui mal y pense“ = „Übel, wer Übles dabei denkt“: „Call-boys“ gibt es heute nur noch im Rotlichtvokabular, bei den Eisenbahnstichworten der 1940er Jahre war im Jargon des US Rail Transport damit ganz regulär „a railroad employee responsible for ensuring that members of a train crew are on hand for their regular runs and for notifying them of an extra run“ gemeint, d.h. ein Bahnmitarbeiter, der dafür verantwortlich ist, daß Mitglieder des Zugpersonals für ihre regulären Fahrten zur Verfügung stehen, oder sie über eine zusätzliche Fahrt benachrichtigt. Meistens waren das die jüngsten Mitarbeiter, Jungs, die mit dem Fahrrad zu den Eisenbahnerhäusern ohne Telefon fuhren, um die Personale zu wecken oder über Dienstveränderungen zu informieren.

In einem englischen Antiquariat fand ich die Miniaturbroschüre „Who calls the call boy?“, herausgegeben von der Southern Pacific Railroad um 1945.

Who calls the call boy?

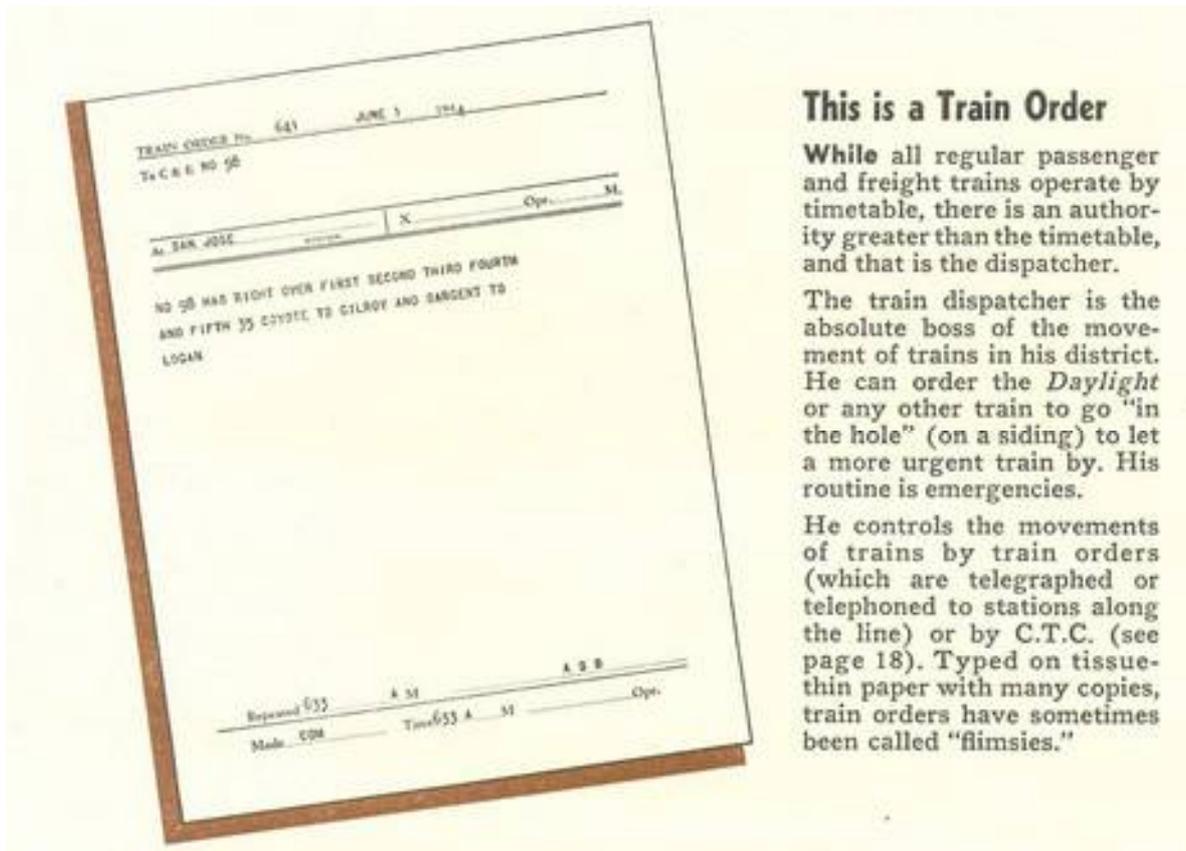


... or what makes a train run

„Wer weckt den Weckjungen? Oder: was läßt einen Zug fahren?“ Das Heftchen gibt einen Einblick und Überblick über die Arbeit einer amerikanischen Bahngesellschaft in der Zeit unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg.



SP - Die freundliche Southern Pacific



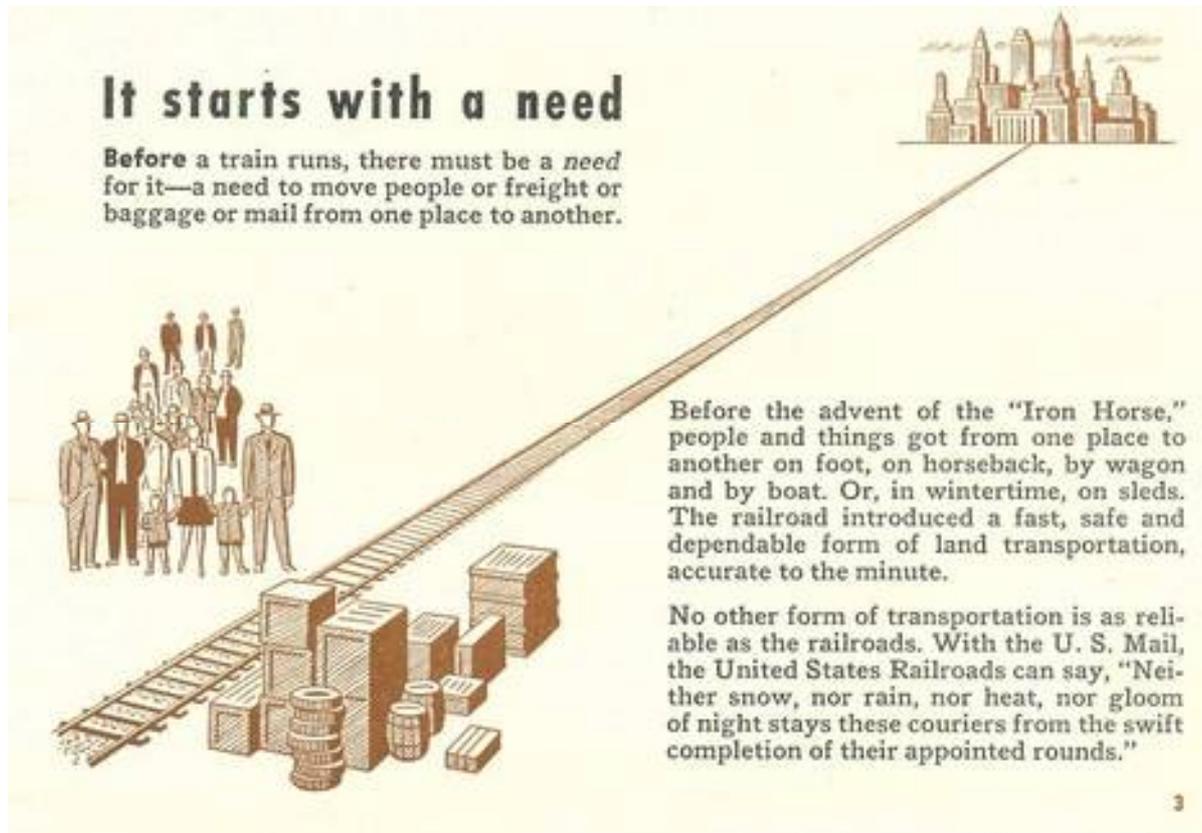
This is a Train Order

While all regular passenger and freight trains operate by timetable, there is an authority greater than the timetable, and that is the dispatcher.

The train dispatcher is the absolute boss of the movement of trains in his district. He can order the *Daylight* or any other train to go "in the hole" (on a siding) to let a more urgent train by. His routine is emergencies.

He controls the movements of trains by train orders (which are telegraphed or telephoned to stations along the line) or by C.T.C. (see page 18). Typed on tissue-thin paper with many copies, train orders have sometimes been called "fimsies."

Dies ist ein Zugbefehl. Während alle regulären Reise- und Güterzüge nach Fahrplan verkehren, gibt es eine übergeordnete Autorität über dem Fahrplan: den Dispatcher. Der Zug-Dispatcher ist der absolute Herr über die Zugbewegungen in seinem Bezirk. Er kann den „Daylight“ oder jeden anderen Zug aufs Abstellgleis befehlen, um einem eiligeren Zug Vorrang zu geben. Zu seiner Routine gehören die Notfälle. Er kontrolliert die Zugbewegungen durch Zugbefehle (die telegrafisch oder telefonisch den Stationen entlang der Strecke bekanntgegeben werden) oder durch C.T.C. (zentralisierte Verkehrskontrolle). Auf sehr dünnem Papier gedruckt, in vielen Kopien, werden Zugbefehle auch „fimsies“ genannt (hauchdünne Durchschläge).



Es beginnt mit dem Bedarf

Bevor ein Zug verkehrt, muß es einen Bedarf dafür geben, Menschen, Gepäck, Güter oder Post vom einen Ort zum andern zu befördern. Vor der Ankunft des „Eisernen Pferdes“ gelangten Reisende und Güter von einem Ort zum andern zu Fuß, auf dem Rücken der Pferde, mit Karren oder per Boot. Oder zur Winterszeit per Schlitten. Die Eisenbahn führte eine schnelle, sichere und verlässliche Form des Landverkehrs ein, auf die Minute genau. Keine andere Verkehrsform ist so verlässlich wie die Eisenbahnen. Mit der US Mail können die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten behaupten „Weder Schnee, Regen, Hitze, nächtliche Finsternis hält diese Kuriere von der raschen Erfüllung ihrer festgesetzten Runden ab“.

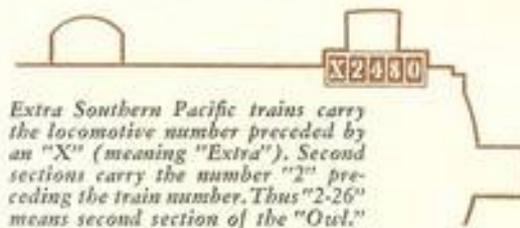
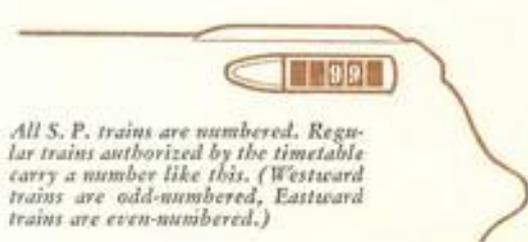
The "Working Timetable" authorizes all regular trains

No Southern Pacific train can operate until it is authorized by a timetable or by the dispatcher.

All S. P. trainmen and enginemen carry a large, detailed timetable which is known as a "Working Timetable." It is much more detailed than the timetables that are given to passengers at ticket offices. The "Working Timetable" governs the movements of

all regularly scheduled freight and passenger trains. It tells when each train leaves and arrives. It also tells where water and oil are available for locomotives, and where the sidings are. It establishes speed limits for every stretch of track.

The timetables you are familiar with are a condensation of the passenger train schedules in the big "Working Timetables."



4

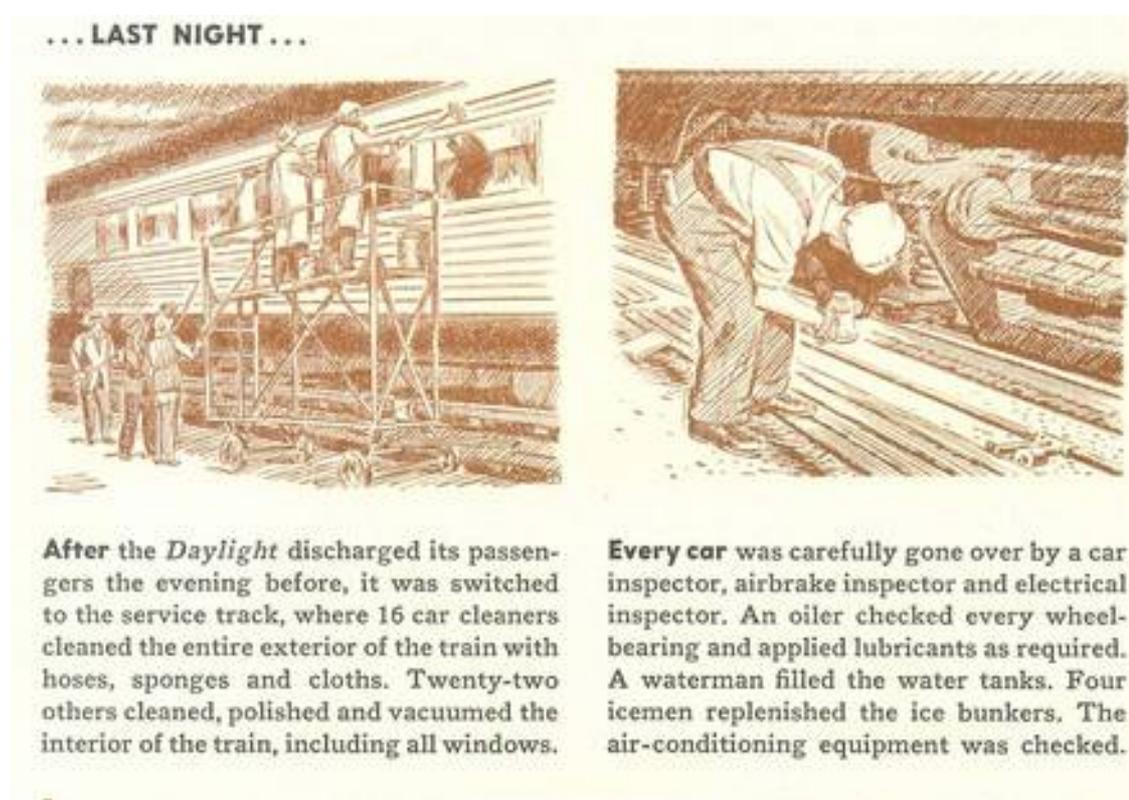
Der „Umlaufplan“ autorisiert alle regulären Züge

Kein Zug der Southern Pacific kann verkehren, ohne daß er dazu autorisiert ist durch den Fahrplan oder den Dispatcher. Alle Lok- und Zugpersonale der SP tragen den großen, detaillierten Fahrplan bei sich, der als „Umlaufplan“ bekannt ist. Er ist sehr viel detaillierter als die Fahrpläne, die an Reisenden bei den Fahrkartenschaltern ausgegeben werden. Der Umlaufplan regelt die Bewegungen aller regulären Güter- und Personenzüge. Er gibt an, wann jeder Zug abfährt und ankommt. Der Ihnen bekannte Fahrplan ist eine Zusammenfassung der Reisezugfahrpläne in den großen Umlaufplänen.

Alle SP Züge sind numeriert. Reguläre Züge, autorisiert vom Fahrplan, tragen eine solche Nummer (Züge nach Westen tragen ungerade, Züge nach Osten gerade Zahlen).

Sonderzüge der SP tragen die Loknummer mit einem X davor (in der Bedeutung „Extra“). Zweitabteilungen tragen die Nummer „2“ vor der Zugnummer. Somit bedeutet „2-26“ den zweiten Teil des „Owl“-Zuges.

Es ist es 8.14 Uhr morgens. In genau einer Minute wird der großartige stromlinienförmige Zug „Daylight“ San Francisco verlassen, um in Los Angeles gen 6 Uhr abends pünktlich anzukommen. Los Angeles verläßt ein anderer „Daylight“ in Richtung nach San Francisco. Die Reisenden eilen den Bahnsteig entlang. Schick uniformierte Gepäckträger stehen in den Gepäckräumen. Wie ist diese stromlinienförmige Schönheit an diesem Morgen hierhergekommen, auf Hochglanz gebracht und bereit zur Abfahrt? Wer hat die Lok gewartet? Wer hat die Wagen gereinigt? Wer hat die Trasse bereitgestellt? Wer macht es möglich, daß dieser Zug auf Sie wartet an diesem Morgen und an jedem Morgen, 365 Tage im Jahr? Die Absicht dieses Büchleins ist es, Sie hinter die Kulissen zu führen und Ihnen zu zeigen, was alles dazu gehört, daß ein Zug verkehrt.

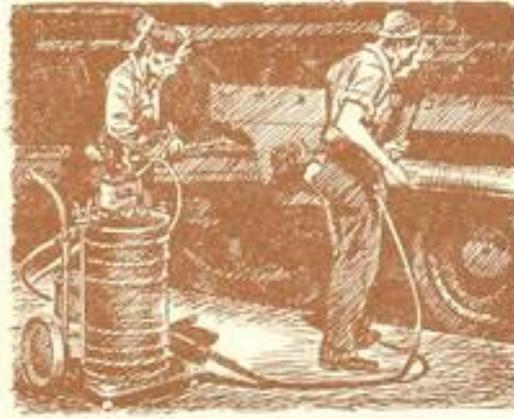


Nachdem die Reisenden den „Daylight“ am Vorabend verlassen haben, wird er aufs Wartungsgleis geschoben, wo 16 Wagenreiniger das gesamte Äußere des Zuges mit Schläuchen, Schwämmen und Tüchern reinigen. 22 andere reinigen, polieren, staubsaugen das Innere des Zuges, einschließlich aller Fenster.

Jeder Wagen wird sorgfältig durch einen Wagenmeister, Bremsprüfer und Elektrizitätsinspektor überprüft. Ein Öler überprüft jedes Achslager und ergänzt fehlende Schmierstoffe. Ein Mitarbeiter füllt die Wassertanks. Auch die Klimaanlage wird überprüft.



Now the inside cleaning crew applies the finishing touches. Fresh and spotless linen head-rest covers are placed on the backs of the seats. Towels and paper cups are supplied to their containers. A final inspection assures that the cars will be ready for tomorrow's passengers.



Meanwhile, mechanics, apprentices and helpers are swarming all over the *Daylight's* locomotive at the roundhouse. Engine inspector, boiler inspector, supply men, lubricator and grease men carefully groom the monster streamlined engine for its next day's run.

Zu den letzten Handreichungen des Innenteams gehört das Auflegen frischer und fleckenloser Kopfstützenbezüge auf die Sitze. Handtücher und Pappbecher werden in die Behälter nachgefüllt. Eine abschließende Inspektion stellt sicher, daß die Wagen für die Reisenden des nächsten Tages bereitstehen.

Zur selben Zeit umschwärmen die Schlosser, Lehrlinge und Helfer die Lokomotive des „Daylight“ am Rundschuppen. Maschineninspektor, Kesselprüfer, Versorgungsleute, Öler pflegen das stromlinienförmige Monster für die Fahrt des nächsten Tages.



Ever wash an elephant?

Early next morning, the giant "GS-type" locomotive and tender—110 feet of streamlined power and beauty—rolls out of the roundhouse and is given a bath. Two engine washers remove all the dust, dirt and grime accumulated on the previous day's

run. The hostler then moves the engine onto the lead track, ready for its crew. Meanwhile the engineer and fireman have reported for duty. They board the locomotive and give it a final and minute inspection before backing down through the yard to the waiting cars.

10

Schon mal einen Elefanten gewaschen?

Am frühen nächsten Morgen verläßt die gigantische „GS“-Lok mit Tender, eine Stromlinienschönheit mit 33,5 Meter Länge, den Rundschuppen und erhält ein Bad. Zwei Lokreiniger entfernen Staub, Schmutz und Ruß, die sich am vorigen Tag angesammelt haben. Ein reglerberechtigter Heizer verfährt die Lok auf das Ausfahrgleis, bereit für ihr Personal. Lokführer und Heizer haben sich inzwischen zum Dienst gemeldet. Sie besteigen die Lok und fahren nach einer letzten Überprüfung durch den Rangierbahnhof zu den wartenden Wagen.



Meet the call boy! He's a small but very important cog in the railroad machine. His job is to wake up the train crew and make sure that they report for duty on time. In most large cities, the dispatcher calls crews by telephone, but in smaller towns, the call boy is still a familiar sight as he makes his daily "shags."

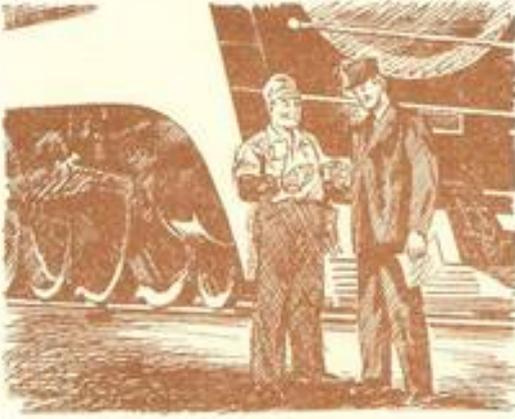


Now the *Daylight* engine gently couples onto the train at the station, the air hoses are connected and a terminal brake test is made. The engineer charges the air line to the required pressure and applies the brakes. Car inspectors then check the train, and make sure that all brake shoes clamp firmly against the wheels.

11

Hier ist der Weckjunge! Er ist ein kleines, aber wichtiges Rädchen im Getriebe der Bahn. Seine Aufgabe ist es, das Zugpersonal zu wecken und sicherzustellen, daß es sich rechtzeitig zum Dienst meldet. In den meisten größeren Städten ruft der Dispatcher die Personale per Telefon, aber in kleineren Städten ist der Weckjunge auf seinen täglichen Runden immer noch ein gewohnter Anblick.

Die „Daylight“ kuppelt vorsichtig an ihren Zug an am Bahnhof, die Luftschläuche werden verbunden und abschließend werden die Bremsen geprüft. Der Lokführer füllt die Luftleitung mit dem erforderlichen Druck und legt die Bremsen an. Wagenprüfer überprüfen den Zug und gehen sicher, daß alle Bremsklötze fest an den Rädern anliegen.



The conductor, who is in charge of the train, gets his train orders from the station telegraph office and gives copies to the engineer. They compare watches. The engineer shows his orders to the fireman, and the conductor shows his copies to at least one brakeman. On the railroad there is a double check on everything. Safety first!

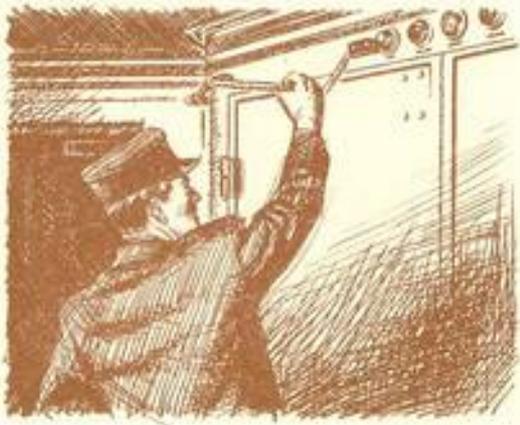


It is 8:15 a. m. and all passengers are aboard. The conductor raises his arm in the familiar signal that says, "Highball." "Let's go." Up ahead, the engineer inches out the throttle. There's a roar from the exhaust. The 80-inch drivers bite the rails, and 440 tons of locomotive and tender pull smoothly out with twenty cars in tow.

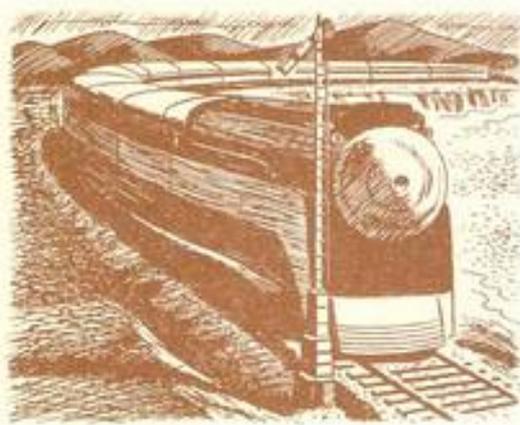
12

Der Zugführer, für den Zug verantwortlich, erhält die Zugbefehle aus dem Telegrafembüro des Bahnhofs und überreicht Durchschläge an den Lokführer. Sie vergleichen die Uhrzeit. Der Lokführer zeigt seinem Heizer den Zugbefehl, der Zugführer zumindest einem der Bremser. Bei der Bahn gibt es überall doppelte Prüfungen. Es gilt die Devise: Sicherheit zuerst!

Es ist 8.15 Uhr am Morgen und alle Reisenden sind eingestiegen. Der Zugführer hebt seinen Arm mit dem bekannten Signal „Ausfahrt frei! Abfahren!“ Der Lokführer bedient sorgfältig den Regler. Dampf zischt aus den Zylindern auf. Die über 2 Meter hohen Räder stemmen sich in die Schienen und 440 Tonnen von Lok und Tender bringen sanft zwanzig Wagen in Bewegung.



Quickly the *Daylight* gathers speed, clicking over frogs and switches in the yards. At fifteen miles an hour, the engineer makes another brake test by applying the air brakes and then quickly releasing them. The rear brakeman yanks the communication cord five times to let the engineer know that the brakes are working O.K.

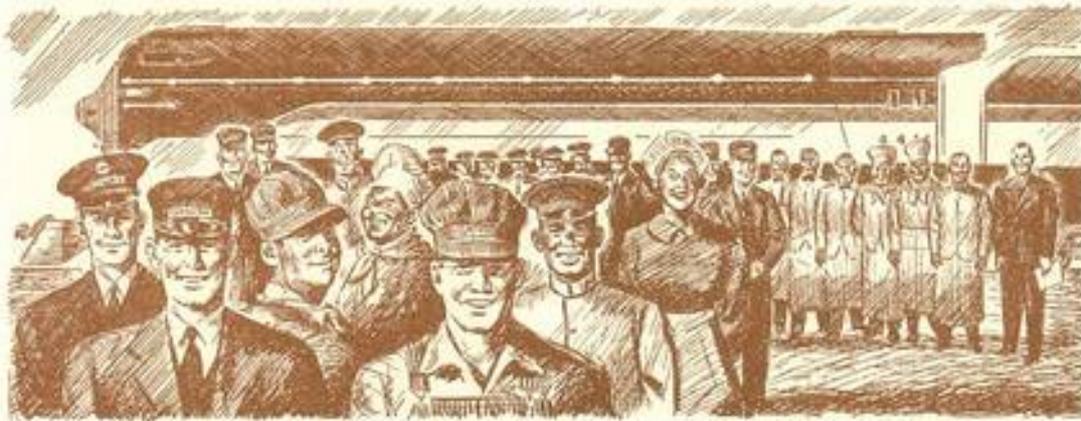


Clear signal! Now the *Daylight* is on the main line, rolling at seventy miles an hour. "Clear signal" calls the engineer as he sights a green light on the semaphore ahead. "Clear signal," says the fireman. Again, the double check that makes trains so safe and dependable. Railroad people don't take anything for granted!

13

Rasch nimmt der „Daylight“ Geschwindigkeit auf, über Schienenstöße und Weichen im Rahngierbahnhof. Bei 15 Meilen pro Stunde unternimmt der Lokführer einen weiteren Bremstest, er legt die Luftbremsen an und löst sie rasch wieder. Der Bremser im letzten Wagen zieht fünfmal die Bremsleine und läßt den Lokführer dadurch wissen, daß die Bremsen in Ordnung sind.

Fahrt frei! Der „Daylight“ befindet sich nun auf der Hauptstrecke, mit 70 Meilen Stundengeschwindigkeit. „Fahrt frei!“ ruft der Lokführer als er das grüne Licht am Signal sieht. „Fahrt frei!“ antwortet der Heizer. Wiederum ist es die doppelte Überprüfung, welche die Züge sicher und zuverlässig macht. Die Eisenbahner nehmen nichts als selbstverständlich an.



How many people to run the “Daylight”?

If you just count the actual crew on the *Daylight*, including the changes that have to be made between San Francisco and Los Angeles, you have four engineers and four firemen, two conductors and three assistants, five brakemen, two baggage-

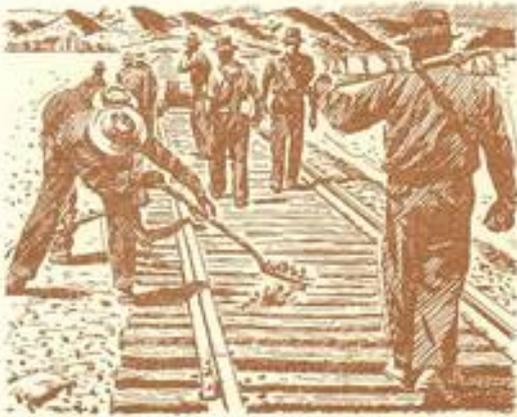
men, ten porters, a maid, passenger agent, news agent, nine cooks, sixteen waiters, two bus boys and two stewards—62 people. If you include all the men and women who service the *Daylight*, you'd have a minimum of 129 people for each train.

14

Wie viele Personen braucht es zum Betrieb des „Daylight“?

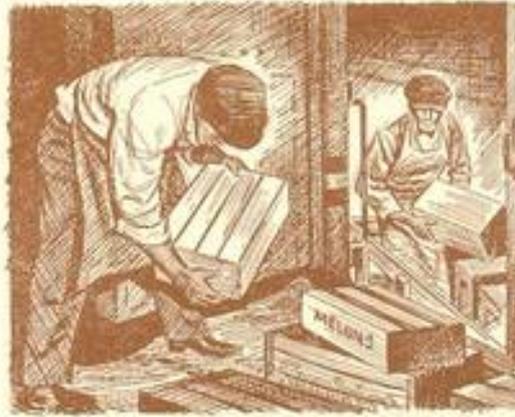
Wenn Sie nur das Personal im Zuge selbst zählen, inklusive der Ablöser zwischen San Francisco und Los Angeles, dann haben Sie vier Lokführer und vier Heizer, zwei Zugführer und drei Assistenten, fünf Bremser, zwei Gepäckarbeiter, zehn Träger, ein Dienstmädchen, einen Zeitungsverkäufer, einen Reisendenbetreuer, zwei Hilfskräfte im Restaurant und zwei Kellner - 62 Personen. Wenn Sie alle Männer und Frauen zusammenzählen, die den „Daylight“ betreuen, haben Sie ein Minimum von 129 Personen pro Zug.

... BUT IF YOU INCLUDE ...



... TRACK WORKERS ...

... to maintain the track in first-class shape, replace ties and rail when necessary, tamp and renew ballast . . . to watch every *foot* of S. P.'s 470 miles of Coast line between San Francisco and Los Angeles, in rain or shine, to make sure that the *Daylight* gets through safely and on time ...



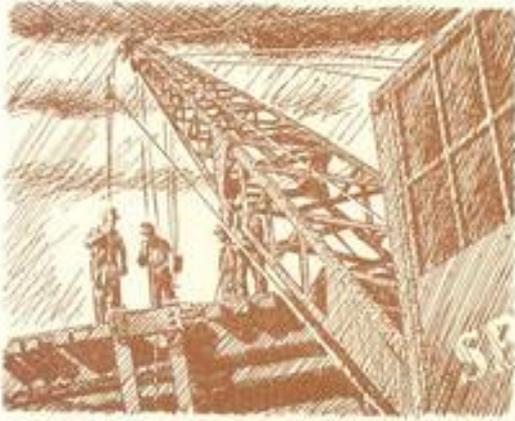
... COMMISSARY WORKERS ...

... to prepare the finest food obtainable for the *Daylight's* two dining cars, and to know just how much food is necessary to serve more than 700 passengers a day each way . . . to prepare special flours and do a lot of other work in advance to save the time of the busy *Daylight* cooks ...

15

Wenn Sie aber die Gleisbauarbeiter hinzuzählen, die für die erstklassige Instandhaltung des Schienenstrangs sorgen, Schienen und Verbindungen wo nötig ersetzen, den Schotter verfestigen oder erneuern, jeden Fußbreit der 470 Meilen von der Küstenlinie zwischen San Francisco und Los Angeles beobachten, ob es regnet oder die Sonne scheint, um sicher zu gehen, daß der „Daylight“ sicher und pünktlich durchkommt.

Wenn Sie die Auftragsarbeiter hinzuzählen, welche die besten beziehbaren Speisen für die beiden Daylight-Speisewagen vorbereiten und wissen, wie viele Lebensmittel exakt notwendig sind, um mehr als 700 Reisende täglich in jeder Richtung zu versorgen, besondere Mehlsorten vorzubereiten und eine Menge Arbeit im voraus zu leisten, um den geschäftigen Daylight-Köchen Zeit zu ersparen.



... B & B MEN ...

... the "bridge and building men" who construct and maintain the bridges and trestles that carry the tracks over creeks and rivers, arroyos and dry washes... who install and maintain the timberwork in tunnels, and do a thousand other building jobs along the line ...



... MACHINISTS ...

... to repair piston rods, side rods and running gear for locomotives... to turn driving wheels on mammoth lathes... to bore cylinders, and fashion the countless vital parts it takes to make a train run... Carmen to build, repair and paint cars and their running gear ...

16

Wenn Sie das Instandhaltungspersonal für Brücken und Bauwerke hinzuzählen, das die Brücken und Viadukte konstruiert und unterhält, welche die Schienenstränge über Schluchten und Flüsse, Ströme und ausgetrocknete Täler, die das Fachwerk in die Tunnel einbauen und unterhalten sowie jede Menge andere Unterhaltungsarbeiten entlang der Strecke übernehmen.

Wenn Sie die Schlosser und Schmiede hinzuzählen, die die Kolbenstangen, Kuppelstangen und das Fahrwerk der Lokomotiven reparieren, die Treibräder auf riesigen Drehbänken abdrehen, die Zylinder ausbohren und die zahllosen notwendigen Teile konstruieren, die zum Betrieb eines Zuges gebraucht werden. Die Wagenunterhaltungsarbeiter, die Wagen bauen, reparieren und neu streichen sowie deren Fahrwerk.



... RED CAPS ...

... to check your baggage at the station and take it to the train by hand or in their little carts ... to place it in the car where your accommodations are reserved (and with the 700 or so passengers the *Daylight* carries each way every day, that job is not as easy as it sounds) ...



... TELEGRAPHERS ...

... all along the line are on duty night and day to receive the orders that govern the movement of trains, and report train movements back to the dispatcher. Sometimes they stop a train to give the crew its orders. Sometimes they give orders "on the fly" with a train-order hoop ...

17

Wenn Sie die Gepäckträger hinzuzählen, die sogenannten „Rotkäppchen“, die Ihr Gepäck auf dem Bahnhof überprüfen und per Hand oder auf ihren kleinen Karren zum Zug bringen, im Wagen plazieren, wo sie Ihre reservierten Plätze haben (und mit den etwa 700 Reisenden, die der *Daylight* täglich befördert, ist dieser Job nicht so leicht, wie er sich anhört).

Wenn Sie die Telegrafisten hinzuzählen entlang der gesamten Strecken, die ihre Pflicht tags und nachts erfüllen, um Anweisungen entgegenzunehmen bezüglich der Zugbewegungen sowie dem Dispatcher entsprechende Rückmeldungen zu geben. Manchmal bringen sie einen Zug zum Halten, um dem Personal Befehle zu geben. Manchmal geben sie die Zugbefehle im Vorbeifahren weiter.



... DISPATCHERS ...

... are the men who direct trains over their districts, and their orders are final. On many stretches of S. P. single track, dispatchers use "Centralized Traffic Control," operating switches and signals by remote control. C. T. C. increases the capacity of single track as much as 60% ...



... BOILERMAKERS ...

... to build and repair locomotive boilers, oil and water tanks... Blacksmiths to weld, forge, heat and shape metal parts for locomotives and cars... Moulders to cast wheels and brake shoes... Sheet Metal Workers to fashion vital parts of copper, brass, tin and zinc ...

18

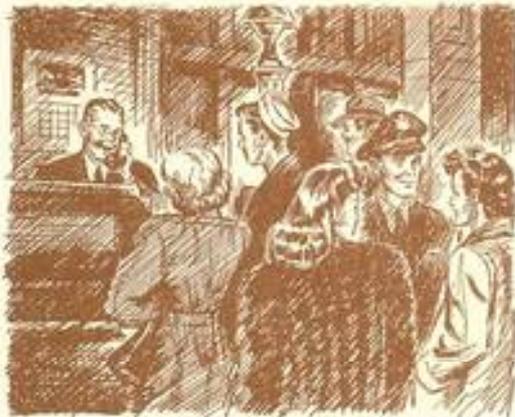
Wenn Sie die Dispatcher hinzuzählen, das sind die Männer, die die Züge durch ihre Distrikte dirigieren, ihre Befehle haben unbedingte Gültigkeit. Auf vielen Abschnitten der eingleisigen SP-Strecken benutzen Dispatcher eine „zentrale Verkehrssteuerung“ und stellen per Fernbedienung Weichen und Signale. C.T.C. erhöht die Kapazität eingleisiger Strecken um über 60%.

Wenn Sie die Kesselschmiede hinzuzählen, die Lokomotivkessel fertigen und reparieren, Öl- und Wassertanks, die Schmiede, die Metallteile für Lokomotiven und Wagen schweißen, schmieden, erhitzen und verformen, die Blechschlosser, die notwendige Teile aus Kupfer, Messing und Zink herstellen.



... ELECTRICIANS ...

... and Linemen, to inspect, maintain and repair the countless *miles* of wire and all the motors, generators, switchboards, meters, lights and other electrical gadgets that it takes to run the Southern Pacific Railroad ... in any kind of weather, 24 hours of the day and night ...



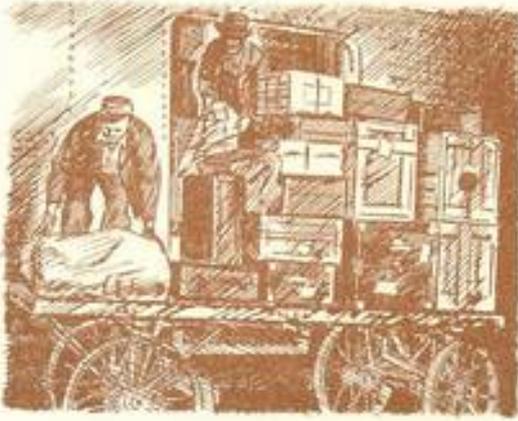
... TICKET AGENTS ...

... who no longer solicit pleasure travel, but who stand behind the counter all day long and patiently do their best to courteously take care of the long lines of essential travelers waiting to buy tickets. Men and women in uniform come first. After them, other essential travelers ...

19

Wenn Sie die Elektriker hinzuzählen und die Freileitungsmonteure, die zahllose Meilen an Draht inspizieren, unterhalten und reparieren sowie all die Motoren, Generatoren, Schaltschränke, Zähler, Lampen und andere elektrische Apparate, die zum Betrieb der Southern Pacific Railroad gehören, in jeder Art von Wetter, 24 Stunden lang, tags wie nachts.

Wenn Sie die Fahrkartenverkäufer hinzuzählen, die keine Vergnügungsreisen bewerben, sondern den ganzen Tag hinter dem Schalter stehen und geduldig ihr Bestes tun, um sich höflich der langen Schlangen von Reisenden annehmen, die darauf warten, ihre Fahrkarten zu erwerben. Frauen und Männer in Uniform werden bevorzugt bedient, danach all die anderen wichtigen Reisenden.



... BAGGAGEMEN ...

... these are the men who check and handle trunks and other heavy baggage for the "head end" car of the *Daylight* and other passenger trains ... who give their heartfelt thanks to those considerate people who travel with a minimum of luggage these crowded war-time days ...



... SIGNALMEN ...

... to build and maintain the delicate nerve system of one of the most extensive automatic block signal installations in America, a system which must not fail ... to inspect and maintain the thousands of crossing signals that warn careless motorists not to dispute the right of way with trains ...

20

Wenn Sie das Güterbodenpersonal hinzuzählen, welches Koffer und anderes schweres Gepäck für das „Kopfende“ des Daylight bereitstellen und für andere Personenzüge. Die sich von Herzen bedanken für all die Reisenden, die bedacht darauf sind, mit möglichst wenig Gepäck in diesen bedrängten Kriegstagen zu reisen.

Wenn Sie die Signalwärter hinzuzählen, die das empfindliche Nervensystem bauen und unterhalten für eine der ausgedehntesten Automatischen-Block-Signal-Einrichtung in Amerika, welche die tausenden Bahnübergangssignale inspizieren und unterhalten, die sorglose Autofahrer warnen, sich um die Vorfahrt nicht mit den Zügen zu streiten.

. . . if you include these and all the other specialists it takes to run a railroad, you'll find that *thousands and thousands* of people are necessary to get one train from here to there — swiftly, safely and **ON TIME!**

21

...wenn Sie diese und all die anderen Spezialisten einschließen, die man zum Bahnbetrieb braucht, werden Sie herausfinden, daß abertausende Menschen notwendig sind, um einen Zug von hier nach dort zu befördern, rasch, sicher und PÜNKTlich!

But who calls the call boy?



Frankly, we don't know.

22

Wer aber weckt den Weckjungen? Offengestanden, wir wissen es nicht.

It must be the



23

Es muß wohl der Wecker gewesen sein!

Soweit der Einblick in das Leben und Treiben bei einer amerikanischen Bahngesellschaft der 1940er Jahre.

© P. Dr. Daniel Hörnemann