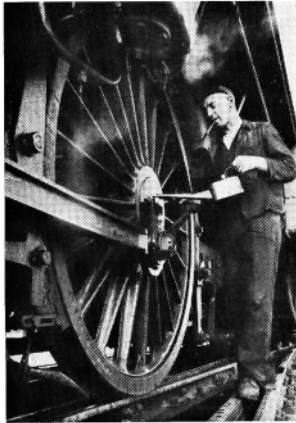


Lokführer Walter und Heizer Koch hatten auch um ihr „Zehnjähriges“ keine Worte gemacht. Deshalb sind sie um so mehr erstaunt und erfreut, als sie an diesem Festtag, der ein Arbeitstag wie jeder andere auch ist, ihre Lokomotive festlich bekränzt im Lokschuppen stehen sehen. Da gibt es natürlich fröhliche Gesichter und ebenso frohe, aufmunternde und anerkennende Worte, wie sie eben zu solch einem Jubiläum gehören.



Dann aber geht es los, wie immer. Auch wenn aus Anlaß des Festtages die Lok bereits startfertig hergerichtet wurde von den Kollegen und die beiden Jubilare Walter und Koch nur „einzusteigen“ brauchen, lassen sie es sich nicht nehmen, doch noch eine genaue Überprüfung der Maschine vorzunehmen, bevor sie losfahren.

Während die Lok nun zum Bahnhof fährt und sich vor den Wagenzug setzt, schauen wir uns noch im Lokschuppen um. An den Spitzenverkehrstagen stehen hier noch etwa zwölf Reservelocomotiven für unvorhergesehen eingelegte Züge oder defekte Maschinen. Ständig ist in den Aufenthalts- und Schlafräumen Reservepersonal zur Besetzung dieser Maschinen be-

reit. Von diesen Lok steht eine nach Westen gedreht und eine nach Osten, damit sie sich nach den beiden Richtungen des Hauptbahnhofs vor jeden Zug setzen können.

Die Drehscheibe steht selten still. Draußen donnern schwere Züge vorbei. Der Oberputzer lotst die Lok auf die Drehscheibe, und wenig später fährt sie zum Hauptbahnhof. Dort beginnt der Dienst mit Übernahme des Zuges. Der große Koloß, der unter 16 Atmosphären Druck steht, scheint nur auf die Hand seines Lokführers zu warten. Die Bremsprobe ist durchgeführt. Alles in Ordnung. Nun erst wird der Zug fertig gemeldet. Das Abfahrtsignal steht auf Fahrt. Der Lokführer greift nach dem Regler, und langsam drehen sich die riesigen Räder, immer schneller, immer schneller! Durch ein Gewirr von Weichen, an Signalen vorbei, geht es hinaus auf weite Fahrt.

18



## Lotzen im Bahnhof

Im Getriebe der großen Bahnhöfe sind die Eisenbahner wie die Räder eines komplizierten Uhrwerkes. Sie ziehen die Weichen und Signale, lenken die Züge und lotsen Wagen oder ganze Wagenzüge in die richtigen Gleise. Der 46jährige Josef Wagner aus Hannover ist solch ein Wagenlotse. Gewandt wie ein Akrobat am Trapez im Zirkus springt er von Wagen zu Wagen: 7.10 Uhr Kurswagen von D 86 nach D 96 umstellen — 7.26 Uhr Wagenpark für Pz 735 bereitstellen — 7.42 Uhr Postwagen an D 85 setzen — anschließend 7.58 Uhr mit Schiebelok nach Gleis 5.

Jede Rangierfahrt führt über viele Bahnhofsgleise durch das Gewirr von Weichen, in dem er sich gut auskennt. Vorsichtig wird das Umrangieren der Kurswagen ausgeführt, in denen sich Reisende befinden. Jede Minute bringt für den Bahnhofslotzen eine neue Aufgabe und erfordert von ihm größte Aufmerksamkeit, denn sein Beruf ist gefährlich. Rangierer Wagner hat seit 1947 beim Lotsen der Wagen auf den Bahnhofsgleisen schon viele Kilometer zurückgelegt. Heute ist er Rangierer, morgen vielleicht schon Rangieraufseher und — wenn alles gut geht — in ein paar Jahren Rangiermeister. Das Zeug hat er dazu.

Unser kurzes Gespräch nach dem „Woher? — Wohin? — Gefällt es Ihnen?“ stört der Bahnhofslärm. Dazwischen fahren fleißig die kleinen Rangierlokomotiven hin und her. Auf dem Trittbrett steht, mit einer Hand am Griff und mit der anderen die Rangierbewegung anzeigend und leitend, ein Kollege des Rangierers Wagner, und da drüben noch einer. Der Rangierbetrieb in einem großen Personenbahnhof ist ohne diese tüchtigen Männer nicht denkbar.

19

## Mit Pott und Pinsel himmelwärts

Einst strich er Liliputmöbel,  
heute Eisenbahnsignale

Früher hat Karl Sackmann aus Hannover die Schlafzimmereinrichtung der Liliputfamilie vom Zirkus Krone bemalen dürfen. Dabei befriedigte er auch die verwöhntesten Ansprüche dieser kleinen Familie; kein Wunder, wenn er heute als Signalstreicher auch die der Bundesbahn restlos erfüllt. Stellwerksbänke, Schalterwerke, Schutzkästen der Weichenantriebe mit Weichennummern usw. erhalten von ihm den vorgeschriebenen Farbanstrich. Auch als Schriftenmaler versteht er sein Handwerk. Seine Spezialität aber liegt im Anstreichen der Signale.

Seit zwei Jahren ist Karl Sackmann im Bezirk der Signalmeisterei Hannover Hbf dabei, die „Schlüssel“, die Signale des Bahnhofs und der Strecke durch Farbe aufzufrischen. Und das ist nicht unwichtig für den Eisenbahnbetrieb, daß die Signale in leuchtenden und leicht erkennbaren Farben den Lokomotivführern auf ihren Zugfahrten den Weg weisen.

So ist auch Signalstreicher Sackmann im Betrieb der Bundesbahn notwendig. Seine Arbeit an dem 12 Meter hohen Signalmast — bei Brückensignalen 16 Meter — ist nicht ungefährlich. Zu seinem Schutz trägt er einen besonderen Leibgurt, den er am Signalgestänge befestigt. Die Beachtung der besonderen Vorschriften für die Unfallverhütung ist ihm vorgeschrieben.

„So ein Hauptsignal frißt etwa für 25 DM Farbe, die wegen des giftigen Bleigehaltes mit Vorsicht zu behandeln ist“, meint er. „Nur diese besondere Beimischung ist zum Anstrich geeignet, auf Eisen konzentriert und quillt nicht.“

Die Arbeit dieses Signalstreichers, dessen Tätigkeitsbezirk nicht klein ist, grenzt oft genau an ein akrobatisches Können.

20



21