

# 114 Jahre bei der Bahn

Vier Generationen im Dienst der Eisenbahn

*Eisenbahner wird man nicht von ungefähr. Es gibt so etwas wie eine Leidenschaft für diesen Beruf, die sich von Generation zu Generation vererbt. So ist es jedenfalls bei Familie T.*

Es ist bei der Eisenbahn gewiß keine Seltenheit, daß Vater und Sohn diesen gleichen Beruf wählen. Der Knabe sieht und hört durch den Vater vieles aus dessen Arbeit. Sein Interesse neigt schon frühzeitig dem Leben auf der Schiene zu, und eines Tages sagt er dann: „Vater, ich möchte auch zur Eisenbahn!“ So ähnlich war es vor einem Jahr beim Urenkel T., wie vor siebzehn Jahren beim Urgroßvater T. gewesen. Und deshalb ist Wolfgang heute mit seinen sechzehn Jahren der Stolz dieser Eisenbahnerfamilie.



Er verkauft heute unter sachkundiger Anleitung als Jungwerker in einer Fahrkartenausgabe täglich etwa zehntausend Fahrkarten. „Früh übt sich, wer ein tüchtiger Eisenbahner werden will!“ Das ist auch Wolfgangs Wahlspruch, der nach erfolgreicher Berufsausbildung einmal Bahnhofsvorsteher auf einem mittleren Bahnhof werden möchte.

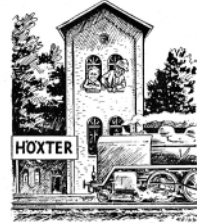
Seinen Vater, den 38jährigen Zugführer T., kennen die Reisenden auf den Strecken nach München, Hamburg, Köln und bis nach Basel. Er versteht seinen oft nicht leichten Dienst mit immer gleichbleibender Höflichkeit und Genauigkeit. Vor dreiundzwanzig Jahren begann er seine Laufbahn als Streckenarbeiter. Wenige Jahre später war er Rangierer, dann in einer Zugabfertigung und zuletzt Schaffner im Güterzugdienst. Heute ist er Zugführer in den Reisezügen.

Großvater T. will nicht von seiner Lokomotive weg. Vor einem halben Jahr bot man ihm die Möglichkeit, für den Rest seiner Dienstzeit die Rangierlokomotive auf einem Verschiebebahnhof zu bedienen. Man wollte ihm damit — auch in Anerkennung seiner guten Dienstleistungen als Lokomotivführer — eine Dienst erleichterung verschaffen. Er lehnte ab. Er fühlte sich noch so rüstig und wollte gern noch bis zu seinem fünfundsiebzehnten Lebensjahr — der üblichen Dienstaltersgrenze bei der Deutschen Bundesbahn



22

— Reisezüge über die Strecke fahren. Denn, was sollte wohl auch sein 85jähriger Vater dazu sagen, der noch wohl auf von seiner Wohnung im Wasserturm des Bahnhofs Höxter aus nach Fahrplan und Taschenuhr die pünktliche Durchführung der Rangierarbeiten, Zugein- und -ausfahrten überwacht. Urgroßvater T. denkt und fühlt noch ganz als früherer Fahrdienstleiter eines Stellwerks. Und wehe, wenn Urgroßvater eine



Unstimmigkeit im Eisenbahnbetrieb des Bahnhofs Höxter entdeckt, dann... erzählt er es immer seiner Frau. Und die Rechnung geht so auf: Urgroßvater T. war fünfzig Jahre bei der Eisenbahn, Großvater T. ist vierzig Jahre, Vater T. dreiundzwanzig und Sohn Wolfgang nun ein Jahr dabei. Das sind also gute hundertvierzehn Jahre. Oder vier Generationen im Dienst der Eisenbahn...



## Männer ohne Sonntag

Eisenbahner müssen immer da sein

*Nicht alle Menschen, die von früh bis spät ihre Pflicht tun, können sonntags ausruhen. Denn immer müssen Männer und Frauen am Werk sein, um die vielfältigen Aufgaben durchzuführen, ohne die das Leben sich eben auch an Feiertagen nicht reibungslos abwickelt.*

So kennen viele Männer der Schiene oft keinen Sonntag. Auch an diesem Tage rühren sich unzählige Hände an den Signalen, Tasten und Fernsprechern, um jeden Zug sicher ans Ziel zu bringen. Der Dienst auf der Lokomotive, im Bahnhofs- und Abfertigungsdienst, auf den Stellwerken und Schrankenposten ist in diesen sonst täglichen Stunden unvermindert verantwortungsvoll und anstrengend.

Der Betrieb läuft ununterbrochen weiter. In diesen Stunden treffen auf dem Hauptbahnhof Züge ein und fahren wenig später wieder hinaus. Der Fahrdienstleiter Brandt hat auch an diesem Tage alle Hände voll zu tun. Und wenn es nötig wird, dirigiert er die Lokomotiven durch einen Zuruf durch das Megaphon in das richtige Gleis.

Unten zwischen den Schienen arbeiten die Rangierer. Zu jeder Stunde und bei jedem Wetter heißt es auf dem Posten sein, auf- und ab-

23



springen, wenn die Trittbretter der rollenden Wagen auch feucht und glitschig sind. Aber Rangierer Boldt ist ein tüchtiger Akrobat. Er versteht, unter die Puffer zu kriechen und Kupplungen und Heizschläuche zu verbinden oder zu trennen. Wenn der Dienst zu Ende ist, dann ist sein Arbeitsanzug voll Graphitschmiere, und sein Rücken schmerzt.

Auch Zugführer Ernst ist in seinem bisherigen Berufsleben schon manchen Sonntag auf der Achse gewesen. Dienst ist eben Dienst! Die Züge, die er als Zugführer betreut, können sonntags nicht einfach ausfallen. Heute muß sein Zug vor dem Signal des Hauptbahnhofs halten. „Am Sonntag ist doch wirklich kein so starker Betrieb,“ denkt er, aber am Signalfernsprecher erfährt er den Grund: Fünf Minuten später Einfahrt, da eine schadhafte Lokomotive mit ihrem Zug noch das Einfahrtgleis versperrt. Das kommt auch sonntags einmal vor. — Zur gleichen Stunde steuern vorn auf den Lokomotiven viele Lokführer mit Hilfe der Heizer die Reise- und Güterzüge durchs Land.

Wer zählt die Männer der Schiene, die zu jeder Stunde dienstbereit sein müssen, um den Eisenbahnbetrieb sicher durchzuführen, Tag und Nacht, an Werktagen und an Sonntagen...

24



## Der Eisenbahner treu geblieben

Fahrdienstleiter auf einem größeren Stellwerk

(wie im Foto gezeigt)

möchte OPA TSCHECHE noch sein

Wenn es so etwas gäbe, dann wäre der Reichsbahn-Obersekretär i. R. Robert Tschecchne am 25. März 1952 sicherlich noch zum „Ober-“

fahrdienstleiter von Höxter ernannt worden. Denn an diesem Tage feierte er mit seiner Ehefrau das seltene Fest der diamantenen Hochzeit. In Schweidnitz (Oberschlesien) kam er als junger Bursche zur Bahn, und im Laufe der vielen Jahre, in denen er von allen Dienstzweigen der Eisenbahn eine Kostprobe nahm, wurde er dort selbst ein guter und zuverlässiger Fahrdienstleiter auf einem Stellwerk. Kein Wunder, daß er bis zum heutigen Tage die Leidenschaft für seinen Beruf bewahrt hat. Und er bezeichnet es selbst als eine besondere Segnung, daß er nach dem Leidenweg der letzten Jahre hier in Höxter in Bahnnahe für sich und seine Frau eine Heimat fand. Hoch oben im Wasserturm, gleich am Bahnsteig des Bahnhofs Höxter, ist nun ihr Zuhause. Von hier werden von Ur-OPA Tschecchne auch heute noch die Ein- und Ausfahrten der Züge überwacht. Gar oft kann man dann seine Baßstimme in der Turmküche hören: „Mutti, der Personenzug 2062 ist planmäßig 12.31 Uhr abgefahren, wir können Mittag essen!“

Am 25. März 1952 war nun für „Fahrdienstleiter-Ehepaar“ Tschecchne Betriebsruhe; denn sie hatten ihren großen Tag, zu dem selbst allerhöchste Stellen — darunter auch der Herr Leiter der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn — ihre Glückwünsche entboten hatten.

25



Am Werktor — Mittagessen für Vati

**DB-Fahrzeuge im Erfrischungsraum**

3000 Männer und Frauen setzen im Ausbesserungswerk Hannover Lokomotiven und Wagen instand

Fast rauchlos rollt der Zug in die weite Halle des Bahnhofs. Ein letztes Zittern geht durch ihn, dann steht er still. Aber schon in wenigen Minuten zieht er mit einer neuen Menschenfracht wieder davon. Ruhelos sind sie auf der Reise, bis sie sich eines Tages in einem Ausbesserungswerk verschlafen dürfen: die Lokomotiven und die Eisenbahnwagen.

Die Ausbesserungswerke bei der Eisenbahn sind so alt wie ihre Geschichte. Schon im Eröffnungsjahr der Eisenbahn in Deutschland geschah das Malheur, daß während der Zugfahrt ein Personenwagenrad brach. Der Wagen entgleiste, glücklicherweise wurde aber niemand verletzt. Bald sah man die Notwendigkeit ein, Werkstätten einzurichten, in denen Wagen- und Lokreparaturen schnell und gewissenhaft durchgeführt werden konnten.

Der in dieser Zeit errichteten ersten deutschen Eisenbahnwerkstätte folgte sehr bald der Bau weiterer. Und blickt man auf die heutigen Ausbesserungswerke, so muß man sagen, daß sie in ihrer gesamten technischen Gestaltung und Betriebsführung durchaus den industriellen Großbetrieben gleichen. Sie sind heute zu richtigen großen Reparaturwerkstätten geworden. Nur wenige werden wissen, daß der Anteil der Fahrzeugunterhaltungskosten, an den Gesamtbetriebsausgaben eines Eisenbahnunternehmens gemessen, beträchtlich und unvergleichlich höher ist als der Anteil der Erhaltungskosten für ortsfeste Maschinen an den Gesamtausgaben eines Industrieunternehmens.

Einen Blick mehr, als der kleine Junge auf unserem nebenstehenden Bild, der seinem Vater den Essentopf ans Werktor bringt, taten wir

**Das Ausbesserungswerk Hannover**  
(Abtlg. Oberbau)



Kombinierte elektrisch betriebene Schneid- und Bohrmaschine beim Schneiden der Schiene auf Längen

Richten ausgebaute Schienen mittels Stößel-Richtmaschine

Schweißung einer Stößelverfahrschweisschelle im Lichtbogenverfahren

**Aus unserem Beruf  
starke Arbeit  
bei den Männern der  
Schiene**

An der fertig geschweißten Schiene wird der Schweißnaht über dem Schienenfuß abgeschrotet

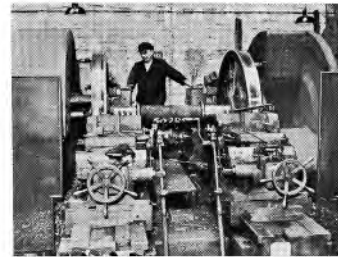
Sägeblattschärfmaschine im Betrieb

Richten ausgebaute Schienen mittels Stößel-Richtmaschine über Kopf und Fuß

Stammformen zur Herstellung geschweißter Schienen im Thermitverfahren (Einfüllen des Formsandtes)

FOTOS DR. ERICH SENEKE

in das große Ausbesserungswerk Hannover, das im Bundesgebiet an zweiter Stelle steht. Eine fast dreitausendköpfige Belegschaft arbeitet hier an der Reparatur von Lokomotiven, Personen- und Güterwagen. In sieben großen Werkhallen befinden sich die Lokreparatur, die Kesselschmiede, die Kraftfahrzeugreparatur, die Güterwagen- und Personenwagenreparatur, die Schmiede und außerdem mehrere kleinere Werkstätten.



An den Lokomotiven werden hier von Fachkräften Haupt- und Zwischenuntersuchungen, Zwischenausbesserungen sowie Bedarfsausbesserungen durchgeführt. Der Anfall an auszubessernden Schäden bei Personen- und Güterwagen ist nicht unerheblich. Zu den Spezialaufgaben dieses großen Werkes zählen die Kraftfahrzeugreparaturen und die Instandsetzung von Behältern. Eine Bremsventilwerkstatt versieht auch die Reparaturen anderer Dienststellen.

Dafür, daß der Betrieb dieses Ausbesserungswerkes nie zum Stocken kommt, sorgen die fleißigen Hände von 2880 Bediensteten; davon sind 2693 männliche und 61 weibliche Kräfte. Außerdem erhalten 126 Lehrlinge hier eine gute Ausbildung. Im Ausbesserungswerk Hannover werden wöchentlich im Durchschnitt sieben Lokomotiven repariert, die in verschiedene Schadengruppen unterteilt werden. Die Zahl der wöchentlichen Güterwagenreparaturen liegt etwa bei 60 und bei den Personenwagen bei 50.

Auch in sozialer Hinsicht wird hier alles getan. Vom Werksarzt und von der Bestrahlungsanstalt angefangen, bis zum Schwimmbad ist alles auf dem

