

Eine Geschichte vom Nichtstun

Gleisarbeit im Jahrbuch „Durch die weite Welt“

Eine beachtliche Zeitspanne lang mit all ihren Achterbahnfahrten von 1923 bis 1983 publizierte der Stuttgarter Franckh-Verlag das aufwendig gestaltete, üblicherweise 400 Seiten starke Jahrbuch *Durch die weite Welt*, zunächst mit dem Untertitel **„Reisen und Abenteuer. Erfindungen und Entdeckungen“**, später mit der Bezeichnung **„Das große Buch für jeden Jungen“**. Das Sammelwerk weist in den sechzig Jahren seines Erscheinens verschiedene Untertitel (1958 nun auch das weibliche Geschlecht inkludierend **„Das große Buch für junge Menschen“**) und war an den jeweiligen historisch-politischen und gesellschaftlichen Gegebenheiten ausgerichtet.

In fast jedem Band finden sich Geschichten von und mit der Eisenbahn. Im Fokus der Ausgabe 1952 stehen einmal die **Rottenarbeiter** oder „Bua“ („Bahnunterhaltungsarbeiter“), was mit eisenbahnspezifischem Showbusiness nichts gemein hat, sondern harte Handarbeit und Körpereinsatz forderte: **„Achtung! Gleisarbeit!“** Viele Eisenbahner fingen ganz unten bei der Rotte an und haben sich hochgearbeitet in ihren jeweiligen Dienstzweigen.

Während allfälliger Zugfahrten stehen sie natürlich neben den Gleisen – und tun nichts, außer die Vorbeifahrt abzuwarten, um dann ihre schwere Arbeit wiederaufzunehmen, die heutzutage weitestgehend große Maschinen erledigen.

Zwei Welten ziehen aneinander vorbei. Die Zugreisenden nehmen nur die stehenden Gestalten wahr und verpassen ihnen rasch das Etikett „Nichtstuer“.

Im „Gegenzug“ schauen die Rottenarbeiter in die Abteile und entdecken dort mit flüchtigem Blick Menschen, die es sich anscheinend gut gehen lassen und dem Nichtstun frönen.

Wer von den Akteuren dieser Kurzgeschichte hat nun „den Tag verdient“?



Achtung!



Die alte Weiche ist entfernt.

*Durch die weite Welt Bd 26
Stuttgart, Fraisch, 1952.*

Auf einer doppelgleisigen Hauptstrecke muß eine Weiche ausgewechselt werden. Es stehen dazu zwischen zwei Zügen genau 45 Minuten, ein Rottenmeister und ein Rottenführer der Bahnmeisterei und vierzig Mann zur Verfügung. Der Bahnhof und das Stellwerk sind verständigt, das Personal der Züge weiß Bescheid, die Langsamfahrtsignale sind ausgesteckt, der Verkehr muß während dieser 45 Minuten eingleisig durchgeführt werden. Die neue Weiche liegt fertig montiert und auf den Millimeter abgepaßt bereit. Der fahrplanmäßige letzte Zug ist durch. Ein Bahnbediensteter mit einem laut tönenden Tutehorn nimmt als Wächter Aufstellung. Die Arbeit beginnt!

Es geht zu wie bei einem Großangriff. Jeder Mann kennt seine Arbeitsrolle. Der Rottenmeister gibt seine Anweisungen, er tönt unaufhörlich wie ein Lautsprecher und rauh wie ein Landsknecht, aber jedem seiner Worte folgt augenblicklich die Ausführung. Die Schienenlaschen sind im Handumdrehen gelöst. Laschen und Schrauben

Die Unterlegplatten werden befestigt.



Gleisarbeit!

Die neue Weiche wird eingesetzt

fliegen an genau bestimmten Platz. Pickel fassen unter die Schwellen. Alle Mann: Hau ruck! Nochmals! Hau ruck! Anheben! Rechts höher! Gleitschienen unterschieben! Los! Heraus mit dem Ganzen! Hau ruck!

Die Sonne heizt den Bahndamm, daß die Luft zittert. Schweiß rinnt über Rippen und Muskeln, die Schuhsohlen dampfen, Herzen pochen, der Atem geht tief . . .

Die Weiche — jeder Meter Schiene wiegt einen Zentner, und dazu noch die Schwellen und das Kleineisenzeug mit Unterlagplatten, Beilagen und Schrauben, alles zusammen 5000 kg — ist zur Seite geschafft. Schaufeln schurren in den Schotter, Schottergabeln kratzen, das „Bett“ für die neue Weiche wird vorgeebnet, und nun wird die neue Weiche hereingeholt! Gelenke knacken, Knöchel werden gestreckt, der Atem fliegt, im Gleichtakt wird die neue Weiche eingesetzt, der Rottenmeister schaut auf die Uhr, Pickel fassen unter, Schotter wird geschaufelt, die Schienenlaschen werden eingesetzt. Schweiß rinnt in die Augen, der

Nachmessen der Schienenlage

(Fotos: Deutsche Bundesbahn)



Rottenführer ist heiser, Stahl klankt auf Stahl, die Schienen sind sonnenheiß. Die neue Weiche paßt bis aufs Haar genau. Wasserwaage her! Stopfen! Vorsicht, das Herzstück sitzt um 2 Millimeter zu tief. Sechs Laschen müssen sitzen. Öl auf die Schrauben! Nachmessen. Stopfpickel fliegen im Takte — auf und ab, auf und ab, zick und zack. Während sich die Pickel einer Gruppe heben, sausen die Pickel der Gegengruppe nieder . . .

Achtung, Hornsignal! Zug kommt! Zurücktreten! Z u r ü c k !

Auf dem zweiten Gleis kommt ein Schnellzug. Der Lokführer weiß, daß er hier eine „La-Stelle“, eine Langsamfahrstelle hat. Mit nur 30 km/h wiegen die langen Wagen des eiligen Zuges vorbei.

Ein junger Herr mit einem Lippenbärtchen blickt gelangweilt aus dem Fenster des Speisewagens. Seine Blicke gleiten über die schwit-

zenden, braungebrannten Körper der Bahnarbeiter, die den Zug vorbeilassen, zu den Wagenfenstern hinaufblicken oder aus einem Steinkrüge einen tiefen Zug tun. „Ich möchte nur wissen“, näselt der junge Mann zu seiner munter auf die Männer blickenden Begleiterin, „wofür diese Leute bezahlt werden, — sie tun ja nichts.“

Einer der Bahnarbeiter, trotz Hitze und Anstrengung knochentrocken, mit einer Haartolle unter dem Mützenschirm und einer Zigarette hinter dem Ohr, und sein Nebenmann haben mit einem huschenden Blick den jungen Herrn im Speisewagenfenster erfaßt. „Ob der den heutigen Tag schon verdient hat?“

Hornsignal: Weiterarbeiten! „Hau ruck!“

„Zweiunddreißig und eine halbe Minute“, sagt der Rottenmeister nach einem Blick auf seine Uhr, „wir sind fertig. Aufräumen! Morgen wird die Feinarbeit gemacht.“

©P. Dr. Daniel Hörnemann