



Sicherheit auf den Schienen

Nachts lauert die Gefahr. Eine Wagenschlange mit erleuchteten Fenstern nähert sich, geführt von einer Dampflok mit zwei glühenden Augen. Den undatierten Prospekt gab die Deutsche Bundesbahn jedenfalls vor 1958 heraus, da erst dann die Dreilicht-Spitzensignale eingeführt wurden.



SIND WIR UNTERWEGS FRIEDLICHER?

Haben Sie, verehrter Fahrgast, schon einmal beobachtet, wie friedfertig im allgemeinen die Menschen im Zuge sind? Eine Bahnreise ist die beruhigendste und geruhsamste Art des Unterwegsseins. Selbst das Reiseieber vom Tage vorher ist wie weggeblasen. Man läßt sich so dahinfahren. Man plaudert, man sieht sich die Gegend an. Man liest ein bißchen — so wie Sie jetzt —, und wenn man müde ist, macht man ein Nickerchen. Oder ... man tut einfach gar nichts.

Und wenn Sie so Ihren Gedanken nachhängen, vielerlei Gedanken, so haben Sie doch wohl nur selten — oder noch nie — daran gedacht, wie die Bundesbahn das macht, wodurch sie Ihnen diese Ruhe und Sorglosigkeit vermittelt. — Hören Sie die Gleise? Dieses immer wiederkehrende rhythmische Rollen? Das ist das erste: der Weg liegt ‚eisern‘ fest — für jeden Zug. Kein Rad kann dieser starren Spur entweichen.

UND DARUM BLEIBT ALLES IM RECHTEN GLEISE

Nicht wahr, das leuchtet ein. Nur durch die Schiene können die Kräfte so schneller Fahrzeuge mit höchster Sicherheit gebändigt und kontrolliert werden. Das ganze Streckennetz der Bundesbahn ist nämlich in Blockabschnitte eingeteilt. Länge? Jeder Abschnitt hat ungefähr 1000 Meter und mehr. Höchstlänge eines Zuges dagegen rund 650 Meter. Jeder auch noch so lange Zug fährt also innerhalb der Blockabschnitte unter dauerndem Signalschutz gegen folgende und entgegenkommende Züge.

Sehen Sie bitte einmal aus dem Fenster: Jene Maste mit den rotgeränderten Flügeln, den roten oder grünen Lichtern sind die Hauptsignale. Sie begrenzen die Blockabschnitte und zeigen dem Lokführer an, ob er den folgenden Abschnitt befahren darf oder nicht. Ein Vorsignal verrät ihm aber schon lange vorher die Stellung des Hauptsignals. Deshalb kann er auch gegebenenfalls rechtzeitig und ‚sanft‘ bremsen, daß die Reisenden es kaum merken.

„Wenn der Lokführer aber einmal nicht aufpaßt und ein ‚Halt‘-Signal überfährt?“, werden Sie vielleicht fragen. Nun, dann hupt es im Lokführerstand und der Zug hält nach kurzem Bremsweg. Das ist kein Wunder, sondern

Streiktagen. Die 1950er Jahre sind definitiv noch die Zeit der Formsignale. Auch die Stellwerkstechnik ist zeittypisch mit Bakelittelefon und -mikrofonanlage.

Wir befinden uns in der Wirtschaftswunderzeit, dafür steht der „gewichtige Herr“ im Schreibabteil, der der Zugsekretärin während der Fahrt diktiert.



einem Magneten am Gleis zu verdanken, der beim Überfahren des Signals selbsttätig die Bremsung auf der Lok auslöst. „Und passieren kann dabei nichts?“ — *Ihnen bestimmt nicht. Aber dem Lokführer! Gesalzene Verwarnung, vielleicht Schlimmeres. Schon deswegen paßt er genau auf.*

WER HAT ETWAS ‚ZU MELDEN‘?

Zu Ihrer Sicherheit, verehrter Fahrgast, muß jeder Zug während seiner Fahrt von den Blockstellen und Bahnhöfen vorgemeldet und rückgemeldet werden. Die beiden benachbarten Fahrdienstleiter verständigen sich über den ordnungsmäßigen Verlauf der Zugfahrt. „Sie telefonieren also miteinander?“ Ja, auf Nebenstrecken. Auf anderen Strecken geschieht dies durch elektrische Rückblockung oder sogar durch den hochmodernen, vollautomatischen ‚Selbstblock‘. Beim elektrischen Blocksystem wird jedes Signal vor einem besetzten Blockabschnitt so lange in der Haltstellung blockiert, bis der Zug durch Verlassen dieses Blockabschnittes die Möglichkeit schafft, das Signal wieder auf Fahrt zu stellen. *Eine fabelhafte Sache — man sollte diesen Satz zweimal lesen.*

Und grundsätzlich — eigentlich überflüssig zu sagen — wird erst dann ‚zurückgeblockt‘, wenn das Zugschluß-Signal, jene zwei briefartigen rotweißen Scheiben — bei Dunkelheit zwei rote Laternen — am letzten Wagen, vorüber ist. —

HUMOR BEI ROT?

An einem verkehrsreichen Platz in einer Großstadt stehen Menschen und lachen. Ein Polizeibeamter gibt durch das Mikrophon praktischen Verkehrsunterricht. Wer bei ‚Rot‘ in die falsche Fahrbahn einbiegt oder einen gesperrten Damm überquert, wird vor dieser Stimme selbst rot wie ein erwischter Schulbub. Die anderen lachen. Das schadet nichts. Schlimm ist nur, daß man überhaupt falsch einbiegen kann und daß es nicht immer so glimpflich abgeht. Na — und bei der Eisenbahn?

Der Zug kommt herangebraust. Der Lokführer sieht: der Flügel des Hauptsignals zeigt schräg nach oben! Also durch mit vollem Tempo! Aber — so werden Sie fragen — kann nicht, wenn auch das Signal ‚Frei‘ zeigt, die Weiche falsch

stehen? *Ausgeschlossen!* Bei der Bahn sind Weichen und Signale derart voneinander abhängig, daß ein Signal nicht auf ‚Fahrt‘ gestellt werden kann, so lange die Weichen nicht richtig liegen.

Umgekehrt: So lange das Signal auf ‚Fahrt‘ steht, bleiben die Weichen — und mögen es noch so viele sein — unverrückbar in der richtigen Stellung. Die ‚Fahrstraße‘ liegt fest. Immer läuft der Zug in das vorgesehene und für ihn freigehaltene Gleis. Diese zwangsläufige Abhängigkeit ist der große Vorteil des Schienenwegs. —

DER MANAGER WILL BERUHIGT SEIN

Der Blick des gewichtigen Herrn im Schreibabteil folgt dem Zeigefinger der Zugsekretärin. Eben taucht zur Rechten der hohe Turm auf, das Wahrzeichen der Messe. „Na, machen wir Schluß mit dem Diktat. Hm — der Turm ist wirklich eindrucksvoll. Bester Stahl. Hat ein großes rheinisches Werk dort hingestellt.“

„Unsere Wagen hier sind auch aus Stahl“, sagt die hilfreiche Dame. „Ich weiß: rammsicher!“, fällt der Herr ein. „Und das ist gut so. Wissen Sie, ich verstehe etwas von Stahl. *Stahl beruhigt!* Nicht nur wegen der Bequemlichkeit, gerade auch wegen der stählernen Sicherheit dieser Wagen fahre ich gern mit der Bahn, und...“, fügt er lächelnd hinzu, „auch weil man hier z. B. ungestört diktieren kann. Wer hätte sich dies früher träumen lassen. Also nochmals vielen Dank.“ — „Bitte sehr. Und viel Erfolg.“ —

OH, MUTTI, EIN HAMMERONKEL!

Auf einem bayerischen Bahnhof steckt ein vierjähriger Knirps seinen Kopf aus dem Zugfenster. Ein Eisenbahner geht mit einem langen Hammer von Wagen zu Wagen. „Onkl, was machst denn da?“ Der Mann schaut auf und zeigt seine blitzenden Zähne. „Ja, Bua“, lacht er, „dös g’hört halt dazua, woast. Jed’smol, bevor der Zug a neie Fahrt ofangt, muß der Hammer klopf’n. Da hör i scho am Klang, ob ois recht is, de Achsn, de Radln und ois. Da Lokführer probiert sogar no mit’m ganz’n Zug d’ Brems’n aus und da fehlt si nix. Du wuist doch g’sund hoamkomma, gei?“ — „Freili, Onkl“, kräht der Bub. „Und vergelt’s God für’s Hammern!“



Die Zeit der aufgesteckten Schlußlaternen ist lange vorbei.

Der Mann mit dem Hammer hört auf den rechten Klang von Rädern und Achsen, damit große und kleine Reisenden unbeschadet reisen können.

20.000 Reisezüge, 13.000 Güterzüge waren zu der Zeit die Tagesleistung der Deutschen Bundesbahn.

Im Speisewagen des Fernschnellzuges Freiburg-Basel wird beim Cocktail mal eben die Funktion der Druckluftbremsen erörtert.



NACH DEM DRITTEN COCKTAIL BREMSEN

Flirt ist überall erlaubt — also auch im Speisewagen des F-Zugs zwischen Freiburg und Basel. Da drüben die beiden schauen sich schon seit Offenburg ziemlich tief in die Augen. Sie trinken einen Kaiserstühler und sprechen — tatsächlich von Cocktails! „Und dann noch einen ‚Express-Cocktail‘, meint der junge Mann. „Paßt übrigens bestens für diesen Zug: ein Drittel Kirschwasser, ein Drittel französisches Wermut und — den Rest aus Italien.“

„Wie gut“, sagt sie, „daß wir den nicht gerade hier trinken. Sonst . . .“, ihr Blick geht zu dem roten Griff über dem Fenster, „ . . . sonst müßte ich nach dem dritten Glas die Notbremse ziehen.“ — „O weh, dann würden hier bestimmt die Gläser umfallen.“ — „Das passiert hier sicher sowieso manchmal beim Bremsen.“ Sie lächelt in ein freundliches Gesicht über der weißen Jacke: „Nicht wahr, Herr Ober?“ Der Oberkellner lächelt auch. — „Keine Spur, meine Dame. Unser Lokführer bremsst wie Samt. Kann er auch, wir haben ja Druckluftbremsen, die durch den ganzen Zug laufen. Wenn der Lokführer bremsst, legen alle Bremsen des Zuges gleichzeitig an und bringen ihn in kurzer Zeit zum Halten.“

„Und wie funktioniert eigentlich die Notbremse?“ fragt der junge Mann. „Sie machen mit der Notbremse genau dasselbe, nur nicht ‚wie Samt‘ — stufenweise wie der Lok-

führer —, sondern mit einem Ruck: Sie ziehen, ein Ventil öffnet sich, und der Zug hält in kürzester Zeit. Das kann blaue Flecken geben, und . . . vielleicht einige Scherben. Daher auch: Mißbrauch wird bestraft.“ „Dann lieber doch ohne Scherben“, meint die junge Dame. „Aber fein, daß es so etwas gibt.“ —

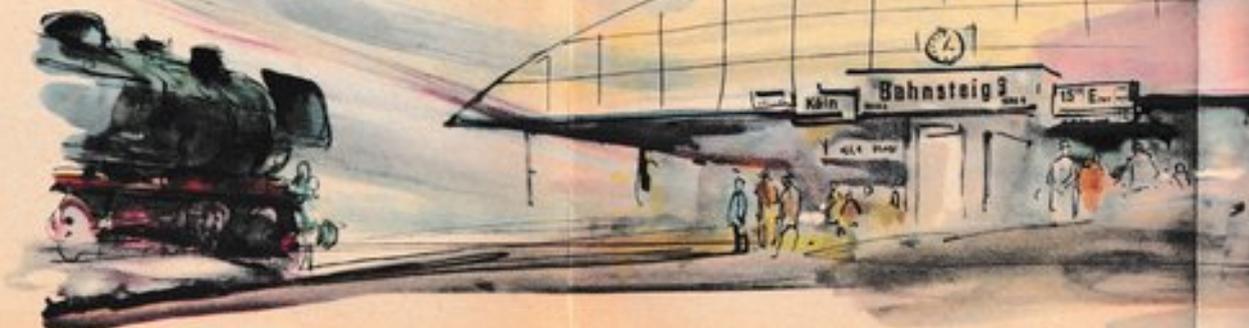
WIE VIELE ABSCHIEDSKÜSSE TÄGLICH?

Eine Fülle von Neonlicht liegt in der riesigen Glashalle des modernen Hauptbahnhofs. Der große Uhrzeiger rückt auf 22 Uhr 5. Noch acht Minuten! Er bringt ‚Sie‘ zum Zug. Vorher sind sie noch durch die Halle geschlendert, haben tausend Dinge erzählt. Nun stehen sie vor ihrem Abteil und tun gar nichts. Sie warten. Nirgends anders als auf Bahnhöfen gibt es diese stummen Minuten vor dem Abschied. Unerbittlich marschiert der dicke Zeiger, während der spitze, schlanke die Sekunden überrennt. Die beiden halten sich bei der Hand, sie möchten auch die Zeit festhalten. Und sie wissen: noch eine Minute, dann — — Abschied — — Kuß — — und Taschentuch. Vorebei. Der Fahrplan ist stärker. Aber der Fahrplan muß unerbittlich sein. Er vor allem ist die Grundlage der Sicherheit. Mit unüberbietbarer Präzision greift hier alles ineinander, werden Zuglauf, Überholungen, Anschlüsse geregelt. 20 000 Reisezüge, 13 000 Güterzüge rollen Tag für Tag auf den Strecken der Bundesbahn! Das geht nicht ohne starre Ordnung, ohne genauen Fahrplan! Für den Lokführer ist der Fahrplan einfach Gesetz. In seinem Buchfahrplan findet er nicht nur die Fahrzeiten, sondern außerdem genaue Geschwindigkeits- und Bremsvorschriften speziell für seinen Zug und seine Strecke.

Vier Augen — der Lokführer und sein Heizer oder Beimann — beobachten ständig die eiserne Straße. Wo aber ein Lokführer allein fährt, muß er dauernd eine von vier oder fünf Drucktasten herunterdrücken. Unterläßt er das, kommt es zur ‚Zwangsbremung‘, und der Zug hält von selbst.

MIT 2 000 PS IN DEN MORGEN

Langsam dringt das Licht des neuen Tages durch die Vorhänge. Man räkelt sich behaglich zwischen dem Leinen des Schlafwagenbettes, blinzelt mit einem Auge in die Frühe.



Herausgeber: Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, Pressedienst, Frankfurt (Main)

Gestaltung: Griffon Gesellschaft für Marktplatz mbH, Frankfurt (Main)

Der Zug hält auf einem Bahnhof. Schon Bonn? Draußen knackt ein Lautsprecher, monoton verkündet eine Stimme: „Hier Bonn! Hier Bonn!“ — Ist es nicht herrlich, weite Räume im Schlaf zu durchmessen?

Wenig später sitzt man ausgeruht am Fenster und schaut gut gelaunt in die vorüberziehende morgendliche Landschaft. Der Kaffee duftet verlockend. In Köln ein kurzer Halt: Schichtwechsel auf der Lok. — Und da sieht man sie zum erstenmal, die beiden beruhten Männer, die den Zug bis hierher brachten, während man sorglos schlief. Die beiden andern zur Ablösung sind auch schon zur Stelle, frisch und ausgeruht wie der Schlafwagengast selbst.

Müssen wir es noch sagen: *niemals* werden bei der Eisenbahn Menschen und Güter einem übermüdeten ‚Steuermann‘ anvertraut. Die Dienst- und Ruhezeiten sind streng geregelt. Personalzüge, Übernachtungsheime, Sozialeinrichtungen sorgen für Gesundheit und Wohlbefinden des Zugpersonals. Der Alkohol ist verbannt. Und selbstverständlich ist die Personal-Auslese durch ständige gesundheitliche und fachliche Überwachung, durch Prüfungen und Lehrgänge so sorgsam vorgenommen, daß jeder dieser Männer Ihr volles Vertrauen verdient. — —

Noch vieles, verehrter Fahrgast, könnten wir erwähnen, was die Bundesbahn für Ihre Sicherheit auf den Schienen tut. Lassen wir es hiermit genug sein. Wir wollen jedenfalls alles tun, um Sie immer zufrieden zu stellen und bei jeder Ihrer Fahrten neu beginnen: „Bitte einsteigen, der Zug fährt sogleich ab. — Wir wünschen Ihnen eine angenehme Fahrt!“

Reisen Sie sans souci — reisen Sie ohne Sorge mit

IHRER BUNDESBAHN



Schichtwechsel und Dienstende in Köln: Heizer und Lokführer nach anstrengender nächtlicher Fahrt

Ob alle Reisenden damals noch Französisch konnten? Der Prospekt setzt das einfach voraus. „Sans Souci“, ‚ohne Sorge‘, ist bekannt als ein Ensemble von Schlössern und Gärten in der ehemaligen Residenzstadt Potsdam. Es diente von 1747 bis 1918 als Sommersitz der preußischen Könige und deutschen Kaiser.

Menschen und Güter werden im Idealfall von der Deutschen Bundesbahn sicher und pünktlich befördert. Das Zugpersonal wird gesundheitlich und fachlich fortwährend überwacht und fortgebildet. Alkoholgenuß ist verboten, jeglicher Gefahr von Übermüdung soll vorgebaut sein. Eisenbahner sollen vertrauenswürdige Menschen sein, mit denen sich sorglos reisen läßt.

Der Prospekt für die Reisenden zum Thema „Sicherheit auf Schienen“ suggeriert ein Stück heile (Bahn-)Welt der Nachkriegszeit.

In den 1950er Jahren tat die Deutsche Bundesbahn alles, um ihr Image als sicherstes Verkehrsmittel zu wahren und zu publizieren.

©P. Dr. Daniel Hörnemann