



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Der Mensch in der Berufsarbeit

Blume, Wilhelm

Bad Homburg v.d.H., 1957

Im Büro des Eisenbahninspektors (25 + 12 - durch!)

[urn:nbn:de:hbz:466:1-93949](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-93949)



Was ist's, was war's?

Ratterndes Rollen und ringendes Stampfen,
gellendes Pfeifen, zischendes Dampfen —
staubumstürmt in herrischer Hast
eilt die Last.

Aus fliegenden Fenstern blendendes Blinken,
verrinnende Rufe — verschwimmendes Winken —
ein letztes Zittern. Ein Hauch
verweht —
Restlein Rauch
zerfließt — vergeht — —

Was ist's? Was war's soeben?
Ein Zug? Ein Leben — — ?

Im Büro des Eisenbahnbetriebsamts

(„Fünfundzwanzig plus zwölf — durch!“)

In einem kleinen Zimmer des Eisenbahn-Betriebsamtes Göttingen sitzt der Inspektor Brune an einer Art Zeichentisch, wie man sie in den Konstruktionsbüros oder Baufirmen findet. Die Platte des Tisches ist schräg nach vorn geneigt. Über diese Platte ist ein großes Blatt Papier gespannt, das in seiner ganzen Breite über zwei Holzrollen läuft, wie sie die Mütter beim Ausrollen des Teiges für den Geburtstagskuchen benutzen. Die eine Rolle befindet sich an der oberen, die andere an der unteren Kante des Tisches. So hat der Inspektor Brune eine gute Übersicht über das Papier und kann bequem und schnell jede Stelle seines Belegblattes mit dem Dreieck und den Zeichenstiften erreichen.

Mit seinem Gewirr von vielfarbigen Linien und Strichen sieht es auf den ersten Blick wie ein Schnittmusterbogen aus, der meist den Frauenzeitschriften beigelegt ist. Bei näherem Zusehen zeigt es sich, daß das Blatt mit einem feinen Netz waagerechter und senkrechter Striche überzogen ist. An den Enden der senkrechten Striche stehen oben und unten am Rande des Blattes die Namen der Stationen von Elze bis Eichenberg verzeichnet. Die waagerechten Linien enden links und rechts des Blattes in Zahlen, die die Uhrzeiten eines Tages angeben, und zwar die feinen Striche die Minuten und die stärkeren die Stunden. Mit dem Vorrücken des Tages schiebt Brune das Blatt über die Rollen, und wenn sein oberer Rand über die untere Rolle verschwunden ist, hat ein schwerer Tag voller Verantwortung und angespannter Aufmerksamkeit sein Ende gefunden, und mit dem neuen Blatt beginnt ein neuer Tag.

Über das Netz der waagerechten und senkrechten Striche laufen schräge Linien von links nach rechts und umgekehrt. Sie sind matt gedruckt und bezeichnen den Lauf der wichtigsten Züge durch das Überwachungsgebiet des Inspektors, wie ihn der Fahrplan vorschreibt. Die Schnittpunkte, an denen diese Zuglauflinien die Striche des Netzes durchschneiden, verraten Brune die Zeit, wann die betreffenden Züge die den senkrechten Strichen zugehörigen Stationen erreichen müssen.

Es ist nach Mitternacht. Die Fensterscheiben des kleinen Zimmers zittern von den Schienenstößen der durchfahrenden Züge. Inspektor Brune, ein blonder Mann mit breiten Schultern, sitzt fast behäbig vor dem Belegblatt, aber in seinen flinken Augen ist ständige Wachsamkeit. Die linke Hand ruht auf dem Dreieck aus durchsichtigem Kunststoff und hält drei sorgfältig gespitzte Zeichenstifte bereit, einen roten für die Reisezüge, einen blauen für die Güterzüge und einen grünen für Sonderzüge. Über ihm an der Wand hängt die große Uhr, deren Gang wie alle Uhren der Eisenbahn mit der sogenannten Mutteruhr im Hauptbahnhof Altona genau übereinstimmt. Darunter verrät dem Inspektor eine gerahmte Tafel unter Glas, welche Bahnhöfe seines Bezirkes für alle Fälle Ausweich- und Überholungsgleise haben. Auch ihre Anzahl und Anlage ist daraus genau zu ersehen. Auf diese Weise ist Brune in jeder Beziehung gut gerüstet, schnell wichtige Entscheidungen zu treffen, die unvorhergesehene Zwischenfälle auf den Strecken von ihm zur Sicherheit von Reisenden und Frachten verlangen.

Vor ihm auf dem Belegblatt stehen ein kleines Mikrophon und rechts neben dem Blatt ein Lautsprecher. Ein Fernsprecher trägt auf seinem großen Kasten zwei Reihen weißer Knöpfe. Drückt er einen dieser Knöpfe nieder, kann er sofort mit dem Fahrdienstleiter des Befehlsstellwerkes auf der Strecke sprechen, das an diesem Knopf hängt.

Es ist ein Uhr sechsendfünfzig. Jetzt muß Station Elze die Durchfahrt des FD 276 melden. Und nun knackt es im Lautsprecher, die Stimme des Fahrdienstleiters sagt: „Elze —!“

Brune nimmt den roten Stift in die rechte Hand und schiebt das durchsichtige Dreieck an den Zuglauf des FD 276, der bei Elze in seinen Überwachungsbezirk einbricht.

„Göttingen“, ruft er in das Mikrophon.

„FD zwosechundsiebzig — sechsendfünfzig Plan — durch“, ertönt es aus dem Lautsprecher.

„Sechsendfünfzig Plan — durch“, wiederholt Brune, zieht mit seinem Zeichenstift eine rote Linie und schreibt an den Schnittpunkt Elze mit der entsprechenden Uhrzeit die planmäßige Durchfahrt. Von nun an wird Brune den Lauf des FD bis nach Eichenberg verfolgen, denn jeder Fahrdienstleiter der Stellwerke an der Strecke sagt ihm die Durchfahrtszeiten an.

Nach einer Weile meldet Banteln den FD. Brune verlängert die rote Linie bis Banteln.

Der Fahrdienstleiter in Haindorf meldet die Abfahrt des D 89 um „vierundzwanzig plus sechs“, das bedeutet, daß er mit sechs Minuten Verspätung abgefahren ist. Der Inspektor legt sein Dreieck an den Lauf des D 89, den er in Eichenberg übernommen hat, führt die rote Linie über die Striche der Hauptgleise von Haindorf und schreibt an ihren Austritt aus diesem Gleisverband die Zahl + 6.

Was ist bloß mit dem 5354 — denkt Brune, und seine Augen verfolgen die blaue Linie dieses Güterzuges bis Brüggen.

Godenau müßte ja längst gemeldet haben. Da stimmt doch etwas nicht. Er will den weißen Knopf des Fernsprechers niederdrücken, um Godenau anzurufen, doch da knackt es schon im Lautsprecher, und Godenau meldet sich.

„Was ist mit dem dreiundfünfzigvierundfünfzig?“ fragt Brune.

„*Fünfundzwanzig plus zwölf — durch*“, antwortet Godenau.

Brune verlängert die blaue Linie bis Godenau und vermerkt dort die zwölf Minuten Verspätung.

Nun kommt Brüggen und meldet die planmäßige Durchfahrt des FD 276. Seine rote Linie nähert sich bedenklich der blauen des Güterzuges 5354. Brune entschließt sich, den FD in Godenau halten zu lassen, wenn Alfeld nicht sofort die Ankunft des 5354 meldet. „Der tritt ja durch die Nacht“, denkt er.

Alfeld meldet die Durchfahrt des D 89. Er hat immer noch sechs Minuten Verspätung. „Was ist mit dem Dreiundfünfzigvierundfünfzig?“ fragt Brune den Fahrdienstleiter von Alfeld.

„Ich sehe dahinten die Scheinwerfer der Lok, fährt ziemlich langsam.“ „Ich komme gleich wieder“, sagt Brune und ruft Godenau an. Als Godenau sich meldet, ordnet er an, den Streckenabschnitt bis Alfeld zu sperren. FD 276 wird also keine Einfahrt in Godenau haben.

Bevor Brune wieder mit Alfeld sprechen kann, meldet Elze einen durchgehenden Eilgüterzug mit Bananen von Hamburg für Frankfurt mit minus zehn. Er ist also zehn Minuten früher als planmäßig durchgefahren. Was sich diese Eilgüterzüge erlauben dürfen!

Dieser Bananenzug erhält als Sonderzug eine grüne Linie und muß so schnell wie möglich — er fährt 85 Stundenkilometer — durch dieses anscheinend wilde und doch so geordnete Gewirr der sich kreuzenden Linien hindurchgeschleust werden.

Alfeld meldet endlich die Einfahrt des 5354 mit + 20 und Lokomotivschaden. Der Fahrdienstleiter hat ihn in ein Ausweichgleis fahren lassen. Brune trägt die Ankunftszeit ein und vermerkt den Lokomotivschaden am Rande des Belegblattes.

Dann ruft er Godenau und verfügt, daß der FD 276 abfahren kann, da die Strecke frei sei.

„Einfahrt frei!“ ruft der Heizer auf dieser Maschine.

„Einfahrt frei“, wiederholt aufatmend sein Lokführer am Hebel.

Schrauben, nichts als Schrauben

Als einzigen Schmuck sah ich in der Vorhalle des Verwaltungsgebäudes der größten deutschen Schraubenfabrik im Rheinland eine Glasvitrine. Sie war innen erleuchtet und zeigte einige antike Tongefäße, Vasen und Krüge, grünspanbedeckte Münzen, bronzene Gürtelschnallen und Gewandspangen — Ausgrabungen aus der Römerzeit, gefunden beim Bau der Fabrik. Diese kleine Ausstellung sollte den Besucher erinnern, daß die Stadt Neuß auf altem Kulturboden steht. Sie beweist obendrein, daß in diesem Werk ein persönlicher Geschmack waltet. Ich muß gestehen, daß diese Funde hier mir zunächst interessanter schienen als der Gegenstand der Fabrikation: die Schrauben — ein Massenartikel! Ungefähr jeder größere Gegenstand zwischen Himmel und Erde ist von Schrauben zusammengehalten, von Großvaters Sorgenstuhl bis zu Fangios Rennwagen.

Der Inhaber des Werkes erwartet mich. Die Schiebetür zur ersten Maschinenhalle läuft über ihre Rollen — und wir gehen durch ein Meer von Schrauben, weit mehr Schrauben, als ich je in meinem ganzen Leben gesehen hatte.

Wir konnten uns nur in abgehackten Sätzen verständigen, wie der Lärm der Maschinen es erlaubte.

Der Stahldraht, der da von großen Rollen ablief, mußte zunächst in lauter kleine Stücke zerschnitten werden, und dann war an jedem dieser Stücke eine ganze Reihe von Teilarbeiten durchzuführen. Da aber jede Maschine nur eine einzige leistete, waren die Millionen kleiner Stahlstückchen ständig auf der Wanderschaft in der schier endlosen Halle. Von Gleitschienen fielen sie in Maschinenmäuler, wurden irgendwie gekaut, zermalmt, kamen unten wieder heraus, zusammengestaucht und in der Form verändert, glitten weiter, wurden abermals gefressen, prasselten in Körbe wie dicke Hagelkörner und hatten plötzlich einen runden Kopf. Eine andere Maschine biß zu, und der Kopf war plötzlich sechseckig geworden; die nächste — und er hatte einen Stempel; die nächste — und unten am Schaft blitzte ein Gewinde auf.