



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Der Mensch in der Berufsarbeit

Blume, Wilhelm

Bad Homburg v.d.H., 1957

Hoch klingt das Lied vom braven Mann

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

Jetzt veranlaßte er die anderen, ihm an der Speismaschine zu helfen. Sie gaben ihr eine andere Stellung, so daß der Speis aus der Trommel noch näher an die Grube heranfiel und der Weg dadurch um einige Schritte verkürzt wurde. Der Mann rechnete mit den kleinsten Entfernungen. Sie wurden im Laufe des Tages durch die vielen Gänge, die ein Handlanger zu machen hatte, immer größer. Und wenn die Maschine Wochen und noch länger auf einem solchen Platz stand, wurden Kilometer daraus.

Der dritte von den dreien war vielleicht der seltsamste. *Peter* war noch nicht lange bei diesem Unternehmer beschäftigt. Der Polier wies ihm einen Platz an. Peter ging hin, zog einen Nagel aus der Tasche, nahm den Hammer und schlug den Nagel in den Gerüstbaum hinter sich. An den Nagel hängte er seine Wasserwaage und das Lot auf. Dann drehte er sich um und begann zu mauern. Es war immer etwas Besonderes, wenn ein Neuer auf einer Baustelle anfang. Alle Leute vom Bau unterzogen ihn sogleich einer eingehenden Betrachtung. Schon nach seinem Auftreten wollte man schließen, wer er war. Dieser Mann machte aber keine Bewegung, die seinen Beobachtern irgend etwas gesagt hätte. Er schien müde zu sein, noch ehe er begann. Seine Arme baumelten ihm von den Schultern. Der Hammer fiel fast von selbst gegen den Nagel. Und als er die Kelle aufnahm, ließ er sie nicht, wie es so viele tüchtige Maurer gerne tun, vorher in der Hand um den Stiel wirbeln. (Man kann an dieser Handlung das lockere Handgelenk erkennen). Nein, der Mann erschien wirklich müde. Doch wie er mit der Kelle in den Speiskübel hineinfuhr und zur gleichen Zeit mit der Linken einen Stein aufgenommen hatte und hinüberstieß an die Mauer: Stoß, Aufziehen des Speises und Eindrücken des Steines waren eins — es war ein einzig gleitender Fluß ständig aneinandergereihter Bewegungen, mit dem er in endloser Folge Stein auf Stein setzte. Da wußte man, daß dieser Mann nicht zum Schlafen hergekommen war. Er war ein Meister in seinem Fach.

Hoch klingt das Lied vom braven Mann

Der November 1948 war ein nebliger Tag. Im D 21 von Paris über Trier nach Koblenz dösten an die 650 Reisende, Deutsche und Franzosen. Ein Blick auf die Armbanduhr: Man wird pünktlich in Koblenz sein und die Anschlußzüge auf der Rheinstrecke nach Köln und Frankfurt erreichen.

In der gewaltigen D-Zug-Lok lehnte Lokomotivführer AUGUST VOCHTEL aus Trier mit seinem Heizer in dem Seitenfenster und kontrollierte hin und wieder mit einem schnellen Blick die Instrumente.

Kein besonderer Mann, dieser August Vochtel. 58 Jahre alt, hoch aufgeschossen, ein wenig schlaksig sogar, waschechter Trierer mit dem breiten Platt seiner Heimat. In einer halbzerbombten Gasse am Rande der Römerstadt be-

wohnt er mit seiner Frau und einer von vier Töchtern eine Vierzimmerwohnung. Vochtel kennt sämtliche deutsche Lokomotivtypen. Seit 1920 steht er in den Führerständen und ist im letzten Krieg in Rußland gefahren

Da ist wieder einmal der Kochemer Tunnel; wie oft schon ist Vochtel durch ihn gefahren! Ein letzter Blick auf den Geschwindigkeitsmesser, ehe er auf das Pfeifsignal drückt. Dann taucht das Ungeheuer in den dunklen Rachen des Felsenlochs ein.

Genau in der Mitte des Bergtunnels gab es plötzlich einen dumpfen Knall, und eine sengende Stichflamme schlägt aus dem Feuerloch! „Vermutlich Kohlenstaubexplosion in der Feuerung“ hieß es amtlich — nüchtern nachher im Untersuchungsbericht. Augenblicklich stand die riesige Lokomotive in Flammen. Vochtels Kleidung brannte lichterloh. Der Heizer riß ihm in wilder Hast die brennenden Fetzen vom Leibe. Dann tastete sich Vochtel durch die unmenschliche Glut zu den Bremsventilen. Aber die waren bei 100 Grad Hitze rotglühend geworden. Wo er hinfasste, blieb die Haut in Streifen hängen.

Der Zug raste führerlos dahin; in etwa zwei Minuten mußte das Ende des Tunnels erreicht und der Bahnhof Kochem sichtbar sein, der gleich hinter dem Austritt beginnt. Der Zug war nur wenig langsamer geworden; die 650 Fahrgäste hatten nichts von der Katastrophe auf der Lokomotive bemerkt.

Ein entsetzliches Unglück stand bevor.

Und da tat August Vochtel aus Trier etwas, das ihn auf einmal aus der Vielzahl namenloser Berufsgenossen heraushebt. Der schon schwerwunde Mann kletterte hinaus auf den Laufsteg, der am Bauch des Kessels entlang nach vorne führt, dorthin, wo am Kopfende des Kolosses das Luftventil liegt. Nur mit ihm war der Zug aufzuhalten. Aber soweit dachte Vochtel wohl kaum noch. Alles schwelte, was er noch am Leibe hatte.

Zehn Meter schob er sich Fuß um Fuß an dem gleichfalls glühenden Rumpf seiner Maschine entlang, gegen den Luftzug an der vorbeifliegenden Tunnelwand nach vorn. Er packte das Ventil, das die Bremsluftschläuche abschließt; Zischend entweicht die Luft, knirschend greifen die Bremsen in die Räder — und am Ausgang des langen unterirdischen Schlundes kam der D 21 zum Stehen.

Bewußtlos haben die Hilfsmannschaften den braven Mann gefunden, dort wo die erlösende Ohnmacht ihn aus den Qualen der Verbrennungen dritten Grades gerissen hatte, zwischen dem Windschutzblech und den Puffern seiner Maschine.

Die Ärzte haben ihn wieder zusammengeflickt; aber eine Lokomotive wird er nicht mehr führen können.

Der französische Kommandant von Trier hat extra für August Vochtel auf der Pariser Münze eine Medaille prägen lassen mit der Aufschrift: „Ehre dem Mut für andere!“ Der Bundesverkehrsminister Seebohm hat dem schlichten Mann das Große Verdienstkreuz der Bundesrepublik umgehängt.

* * *

Auf Gerüsten, an Maschinen,
in der Schächte Schlaggefahr
schaffen *Helden*, fördern, dienen
Tag für Tag und Jahr für Jahr.
Heute namenlos, verborgen,
unerkannt im Kleid der Pflicht,
steht ein Auserwählter morgen
absichtslos in hellem Licht.
