

# Eisenbahnromantik einmal anders

## am Beispiel der Elektrifizierung der Schwarzwaldbahn

Gerhard Graf

Als begeisterter Eisenbahner erhielt ich im Frühjahr 1974 den Auftrag bei der bereits in vollem Gange befindlichen Elektrifizierung verantwortlich mitzuwirken.

Was konnte mir als altem Villinger schöneres passieren, als vor der Haustüre meiner alten Heimatstadt an der Elektrifizierung der Schwarzwaldbahn mitzuarbeiten.

Im Mai 1974 übernahm ich die Aufgabe, die Tunnel im Streckenabschnitt von Triberg bis Sommerau zu sanieren. Einige Tunnel waren bereits fertiggestellt bzw. sollten erst nach meinem geplanten Einsatz von 4-5 Monaten begonnen werden.

Die Gesamtverantwortung für die bautechnischen Arbeiten der Elektrifizierung lag bei einem Projektleiter, in Personalunion Dezernent 43 der damaligen Bundesbahn-Direktion (BD) Karlsruhe, vertreten vor Ort im Baubüro Triberg durch Herrn Mattmüller. Das Baubüro lag im 2. Stock des alten Bahnhofs (Bf) Triberg.

Bevor ich jedoch meine Arbeit aufnehmen konnte musste ich mir, fernab meiner neuen Heimat Karlsruhe, ein Quartier für die „Nacht“ suchen. Diese Unterkunft fand ich in Hornberg, einer DB-eigenen Immobilie, geeignet zum Schlafen, direkt hinter dem pulsierenden Bahnhof. Der Zimmer- und Frühstücksservice war preisangemessen und lag somit in (m)einer Hand. Wie Sie später noch sehen werden, hätte ich einen verbesserten Service gar nicht genießen können.

Am Morgen des ersten Tages meines Dienstantritts stellte ich mich bei meinen Kollegen im Büro Triberg vor und ließ mich über die Art und den Umfang meiner Arbeit informieren.

Bepackt mit vielen technischen Unterlagen und der Vorfreude auf meine Arbeit verließ ich Triberg und machte mich auf den Weg zu meinem eigenen Baubüro oberhalb von Nussbach.

Das Büro, war schon von meinem Vorgänger ein-

gerichtet und herrlich gelegen. Ringsum Wald und nach Westen ein schöner Blick auf Nussbach.

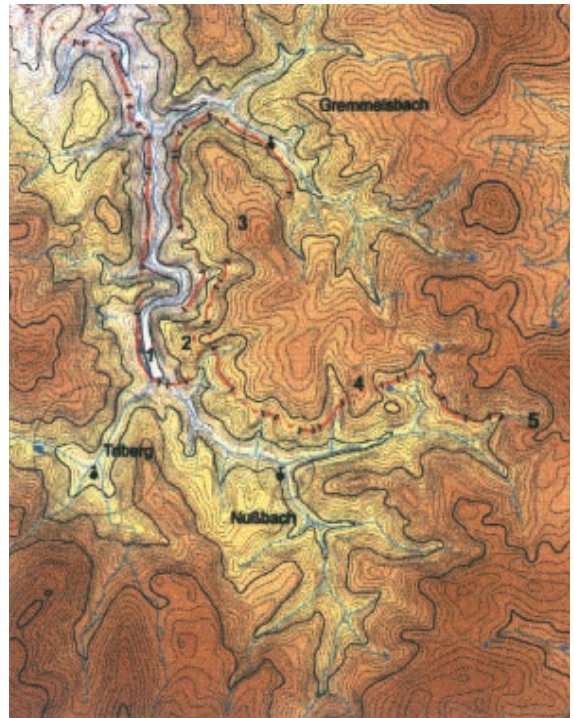


Abb. 1 Streckenführung zwischen Niederwasser und Nussbach (Sommerautunnel).

Ausschnitt aus meiner Höhenkarte „Schwarzwald-Baar“  
1 Bahnhof, 2 Großer Triberger, 3 Gremmelsbach-Tunnel,  
4 Farrenhalde, 5 Sommerau-Tunnel

Es war später Nachmittag als ich meine Unterlagen gesichtet und für den ersten Arbeitstag vorbereitet hatte, als gegen 19 Uhr meine Kollegen von den beteiligten Baufirmen durch die Türe kamen. Nach einer kurzen Vorstellung besprachen wir die Maßnahmen des kommenden Arbeitseinsatzes. Einer der Bauführer kam sogleich mit einem Problem, dessen Tragweite für mich zunächst nicht zu übersehen war: der Baubetrieb wird in Königsfeld massiv behindert – darüber weiter hinten.

Als Robert Gerwig am 23.12.1865 die Trassierung der Schwarzwaldbahn endgültig festlegte, musste er, zur Überwindung von 471 m Höhenunterschied zwischen Hornberg und Sommerau, 37 Tunnels anlegen (insges. 39). Die Tunnels wurden seit der Inbetriebnahme der Schwarzwaldbahn am 10.11.1873 mit Dampf- ab den späten 1950er Jahren auch mit Dieselloks befahren. Die zukünftig in Einsatz kommenden E-Loks benötigten gegenüber den Dampf-Loks mehr „lichten Raum“ d.h. mehr Platz in der Höhe. Die Fahrdraktkonstruktion musste in diesem lichten Raum berücksichtigt werden (s. Abb. 2).

Damit dieser Mehrbedarf an Raumhöhe erreicht werden konnte, musste entweder das Gleis abgesenkt oder das Tunnelgewölbe höher gesetzt werden.

Bis auf den „Kleinen Triberger“, direkt hinter dem damals schienengleichen Bahnübergang in Triberg und der Straßenbrücke (heute B 33) gelegen, wurden alle Gleise in den Tunnel tiefer gelegt.

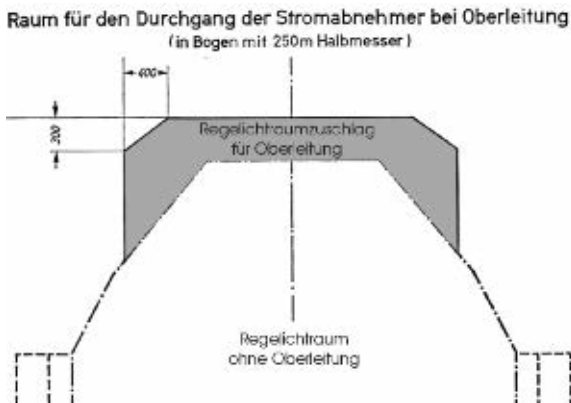


Abb. 2 Regellichtraumprofil

Der Zugbetrieb musste grundsätzlich aufrecht erhalten werden, dadurch konnte jeweils nur ein Gleis abgebaut werden. Dies geschah in aller Regel mit einem Kran der die auf 15 m geschnittenen Gleisabschnitte (Joche) von dem Betriebsgleis aufnahm und es entweder auf einen mitgeführten Rungenwagen auflud oder in einiger Entfernung seitlich zwischenlagerte.

Bei der Tunnelsanierung ging es u.a. darum, das vorhandene Tunnelgewölbe zu sichern bzw. neu

zu erstellen. Gleichzeitig musste die durch das Abtiefen der Gleise freigelegte tiefere Tunnelwandung gesichert werden (s. Abb. 3).

Die Tunnelwände wurden zum großen Teil mit dem aus dem anstehenden örtlichen Fels herausgebrochenen und behauenen Triberger Granit vermauert. Hierbei entstanden hinter dem Mauerwerk Hohlräume in denen sich Wasser sammeln konnte.

Damit das Mauerwerk und der dahinter anstehende Fels dauerhaft stabilisiert werden konnte, mussten die Hohlräume, Mauerungen und Fels mittels hochfestem Beton gesichert werden.

Die Hohlräume hinter dem Mauerwerk wurden mit Beton verpresst. Beginnend von unten nach oben wurden im Abstand von jeweils 2 m Löcher in die Mauerwerksfugen gebohrt und durch Luftdruck mittels einer Lanze der Beton eingebracht. Der Beton wurde solange in das Loch hineingepresst, bis es aus den anderen Öffnungen wieder austrat. Diese Bohrlöcher wurden sofort mit Stöpseln provisorisch verschlossen.

Nach dem Aushärten des Betons wurden die Provisorien entfernt und die Mauerfugen ausgebessert. Die Tunnelabschnitte die nicht vermauert waren erhielten zur Stabilität des Felses einen Spritzbeton-Mantel. In dem Felsgewölbe wurden Stahl-



Abb. 3 „Verbautes“ Gleis in ursprünglicher Höhe, rechts im Bild ist die nach unten verlängerte Tunnelwand mit Felsanker zu sehen, die Tunnelsohle ist hier um 50 cm gegenüber dem noch vorhandenen Gleis abgesenkt.

matten verankert und mittels Druckluft mit Beton bespritzt (Spritzbeton).

Damit Sie eine Vorstellung vom Umfang der Bohrarbeiten bekommen darf ich Ihnen ein kleines Rechenbeispiel geben:

Ein 100 m langes Tunnel hat eine ca. 2300 m<sup>2</sup> große Wandfläche, d.h. bei durchgehender Vermauerung mussten 575 Bohrlöcher gebohrt werden.

Die Gesamtlänge aller Schwarzwaldbahntunnel beträgt 10687,22 m, das sind ~ 245800 m<sup>2</sup> Wandfläche in die ~ 61450 Bohrlöcher gebohrt werden mussten – davon im Abschnitt Hornberg-Sommerau ~ 55200. Da nicht alle Tunnel auf voller Länge vermauert werden dürfen wir ca. 10 % der eben errechneten Bohrlöcher abziehen.

Wie Sie sehen, allein diese Arbeiten erforderten einen hohen Aufwand an Material und Zeit.

Es war ein schöner, sonniger Tag an dem ich meine Arbeit an der Schwarzwaldbahn aufnahm. Ich wusste, dass auf mich ein sicherlich strapaziöser Arbeitseinsatz im Schwarzwald wartet. Meiner guten Laune tat dies absolut keinen Abbruch – ich war im Schwarzwald, dazu noch vor den Toren meiner alten Heimatstadt Villingen – ich war einfach zufrieden.

Um die Bauarbeiten durchführen zu können, mussten die Baugeräte und -Stoffe mit einem Arbeitszug zur Baustelle gebracht werden. Ein Arbeitszug (Az) bestand aus der Zuglok und mehreren Niederflurwagen auf denen die Arbeitsgerüste, alle Baugeräte und -stoffe mitgeführt wurden.

Da der Zugverkehr am Tag eine zu hohe Frequenz aufwies, wurden die Bauarbeiten in die Nachtstunden verlegt: das noch vorhandene Gleis wurde ab 20 Uhr bis 6 Uhr für alle Züge gesperrt – es wurde somit zum Baugleis erklärt. Keine Regel ohne Ausnahme: gegen 2 Uhr musste der Postzug durchgelassen werden.

Die Arbeitszüge wurden für meinen Abschnitt nach den Arbeitseinsätzen auf den (östlichen) Rampengleisen in Peterzell-Königsfeld abgestellt und ab 14 Uhr mit Sand, Zement und Wasser beladen kamen von dort wieder in Einsatz. Sand und Zement wurden in geschlossenen Wagen zum

Bahnhof Peterzell-Königsfeld gebracht und auf den (westlichen) Abstellgleisen bereitgestellt. Zwischen den östlichen und westlichen Abstellgleisen waren die Betriebsgleise auf denen tagsüber die Züge verkehrten.

Kurz nach 19 Uhr, ich hatte mich zuvor bei Frau Allgeier in der benachbarten Gaststätte „Himmelpforte“ gestärkt, machte ich mich auf den Weg zum Farrenhalde-Tunnel oberhalb von Nussbach. Nach einer viertel Stunde Fußmarsch war ich am Tunnel und erkundete vor Ort den erforderlichen Arbeitsumfang und deren Bedingungen.

Es war 20 Uhr. Das Gleis sollte jetzt für die Bauarbeiten gesperrt sein – ich ging zum Streckenfernsprecher (ein Handy oder Funk hatten wir damals nicht) und vergewisserte mich, dass dies auch geschehen ist. Ich erhielt vom zuständigen Fahrdienstleiter des Bf Peterzell-Königsfeld die verbindliche Bestätigung der Gleissperrung. Nach



Abb. 4 Abdichtungsarbeiten an den Tunnelgewölben.

dieser Meldung konnte ich die am Tunnelportal wartenden Arbeitskräfte der bauausführenden Firmen in den Gleisbereich treten lassen. Sicherungsposten, wie bei einem zweigleisigen Betrieb benötigt, waren in unserem Falle nicht vorhanden, somit lag die Sicherung der Arbeiten bei mir.

Nun kann der Arbeitszug von Königsfeld kommen. Sein Weg bis zur Baustelle beträgt ca. 10 Km, bei der in diesem Streckenabschnitt mit einer Steigung/Gefälle von 1:54 (1,84 %), für Arbeitszüge zulässigen Geschwindigkeit von 30 Km/h, müsste der Az spätestens um 20:30 Uhr hier eintreffen. Um 20:45 Uhr lief ich zum Fernsprecher und erkundigte mich beim Fahrdienstleiter (Fdl) nach

dem Verbleib des Arbeitszuges. Ja, bekam ich zur Antwort, der hat Verspätung, weil der Sand und der Zement noch nicht ganz aufgeladen ist.

Ich befragte ihn nach den Gründen und musste feststellen, dass aus betrieblichen Gründen der Arbeitszug statt geplant um 14 Uhr erst gegen 16:30 Uhr aufgerüstet werden konnte. Er erklärte mir auch, dass er bei Tag alle Hände voll zu tun hätte. Die Strecke zwischen Hornberg und Sommerau ist zur Zeit weitgehend eingleisig.

Nur an geeigneten Streckenabschnitten zwischen den Tunnel wurden signalisierte Ausweichstellen eingerichtet um die Züge, nicht nur in den Bahnhöfen, sondern auch auf der freien Strecke aneinander vorbeileiten zu können. Als Fahrdienstleiter darf er wegen einer Rangierfahrt kein Verspätungsrisiko für Planzüge eingehen.

Das geplante Arbeitspensum lässt sich bei diesen Bedingungen nicht durchführen, das war mir sofort klar. Hier war sofortiger Handlungsbedarf angesagt. Gleich nach Arbeitsende (6 Uhr) werde ich mich darum kümmern müssen.

Um 22 Uhr traf der Az auf der Baustelle ein, jetzt endlich konnte mit der Arbeit begonnen werden. Da die Bohrlöcher bereits vorhanden waren ging es heute an das Verpressen. War es bis dahin noch ein ruhiger, angenehm warmer Maiabend so änderte sich dies schlagartig bei der Einfahrt der Diesellok in den Tunnel. Eine dichte, bläuliche Fahne durchschnitt die klare Luft und verdichtete sich im Tunnel zu einer fast undurchdringlichen Wolke. Ich begleitete ab dem Tunnelportal den Zug zu Fuß auf der bereits abgesenkten Tunnelsohle, so konnte ich wenigstens den unteren Teil des Zuges in diesem Nebel klar erkennen. Die auf den Wagen montierten Strahler tauchten die Arbeitsfläche in gleißend helles Licht, jedoch 50 m davon entfernt konnte man die Hand vor seinen Augen nicht mehr erkennen.

Kurz nach seiner Einfahrt war der Zug in dem 313,32 m langen Farrenhalde-Tunnel an seinem Arbeitsabschnitt angekommen. Die Mischmaschine für den Beton wurde angelassen, Sand, Zement und Wasser wurden zugeführt. Es staubte, lärmte und stank in diesem Tunnelloch als wollte es mit der Unterwelt konkurrieren.



Abb. 5 Mischmaschine für die Zementinjektionen.

Um auf die Arbeitsplattform zu gelangen, musste ich zunächst im Halbdunkel des Zuges von der Tunnelsohle auf das ca. 80 cm höher gelegene Bau- gleis klettern und von dort über Steighilfen am Wagen an mein Ziel zu gelangen.

Ich überprüfte vor der Einpressung des Betons die erforderliche 50 cm Bohrtiefe und ließ danach mit den Verpressarbeiten beginnen. Die Betongüte konnte ich vor Ort nicht überprüfen. Für diese Prüfung wurden ohne Vorankündigung von mir Proben des Betons entnommen und an die Baustoffprüfstelle in Karlsruhe geschickt. Die Firmen (in der Regel in einer Arbeitsgemeinschaft (ArGe) zusammengeschlossen) hielten sich, schon wegen drohenden Regressstrafen, peinlichst an die vorgeschriebene Betongüte.

In meine Arbeit vertieft, vergaß ich fast auf meine Uhr zu schauen – sollte doch laut Fahrplan um 2 Uhr der Postzug von Offenburg nach Konstanz durchgelassen werden. Es war kurz vor 1 Uhr, also noch eine halbe Stunde Zeit bis zur Unterbrechung der Arbeiten. Um 1:20 Uhr verständigte ich den anwesenden Bauführer von der geplanten Abfahrt des Az und gab 5 Minuten später dem Arbeitszugführer den Abfahrauftrag der ihn an den Lokführer weitergab. Der Arbeitszug setzte sich daraufhin Richtung Peterzell-Königsfeld in Bewegung.

Der beißende Gestank der Abgase im Tunnel verflüchtigte sich nur langsam. Es war kein Lüftchen zu spüren der diese hinterlassene Wolke im Tunnel vertreiben konnte.

Ich ging mit raschen Schritten aus dem Tunnel



zum Fernsprecher um dem Fahrdienstleiter in Peterzell die Abfahrt des Az zu melden. Mit Beruhigung vernahm ich zunächst, dass der Postzug pünktlich ist und daher mein Arbeitszug um 2:05 Uhr in Königsfeld abfahren und gegen 2:35 Uhr wieder im Farrenhalde-Tunnel eintreffen könnte.

Der Nachsatz des Fahrdienstleiters brachte mich fast aus der Fassung: um 2:45 Uhr ab Peterzell-Königsfeld ist ein außerplanmäßiger Militärzug von Singen nach Straßburg eingelegt, d.h. früheste Ankunft meines Az um 3:15 Uhr. Mit Verzögerung zu Arbeitsbeginn vermindert sich die Arbeitszeit jetzt bereits um 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Stunden – von einer geplanten Arbeitszeit von effektiv 8 Stunden verbleiben nur noch 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Stunden. Diese verlorene Zeit kann ich selbst in den nächsten Tagen nicht aufholen.

Auf meinem Weg zu meinem Baubüro genoss ich den sternklaren Nachthimmel und die herrlich saubere Luft. Aus der Ferne, unten bei Triberg vernahm ich das Geräusch eines ebenfalls abfahrenden Arbeitszuges aus einem anderen Tunnel Richtung Triberg.

Die Zeit zwischen Abfahrt und Ankunft des Arbeitszuges nutzte ich um meine umfangreichen Aufschreibungen zu erledigen:

Notierungen in mein Dienstbuch, vorbereitende Eintragungen im Bautagebuch, Bautagesberichte, Firmen-Stundenzettel, Baupläne fortschreiben, technische Berechnungen, Prüfung der Materiallieferungen, Dienstreisetagebuch und persönliche Stundennachweise vorbereiten usw.. Zur Zeit meiner Tätigkeit war die DB noch eine Behörde. Daraus folgte zwangsläufig ein anderer Formularaufwand gegenüber einem Privatbetrieb.

Als wollte sich der Betriebsdienst, vertreten durch den Fahrdienstleiter (Fdl) in Peterzell-Königsfeld, wieder mit mir versöhnen – der Militärzug war pünktlich und so konnte ich um 3:20 Uhr meinen Az wieder in Empfang nehmen.

Mit vereinten Kräften ging jetzt die unterbrochene Arbeit weiter. Jeder wusste um die verlorene Zeit und so versuchten wir wenigstens einen Teil der unfreiwilligen Verzögerungen mit unserem Arbeitstempo zu kompensieren.

Nach 2 Stunden intensiven Arbeitseinsatzes lief die Zeit der Gleissperrung für uns ab. Der Arbeitszug wurde um 5:30 Uhr wieder nach Peterzell verabschiedet.

Als ich nach meiner ersten Arbeitsnacht aus dem Tunnel in den Maimorgen hinaustrat, empfing mich eine klare Luft und ein ungetrübter Blick über das obere Tal bei Nussbach. Ich atmete tief durch.

Bei meinem kurzen Verweilen vor dem Tunnelportal blickte ich hinüber auf die andere Talseite, dahinter wusste ich meine geliebten Wanderwege Triberg-Geutsche-Stöcklewald.



Abb. 6 Blick über das Nussbachtal.

Weit entfernt hörte ich noch den Arbeitszug dem Bf Königsfeld entgegenfahren. In einer halben Stunde spätestens muss er dort eintreffen um das Gleis für den Tagesverkehr freizumachen. Kurz vor 6 Uhr erkundigte ich mich am Fernsprecher beim Fahrdienstleiter in Peterzell nach der Ankunftszeit – Az eingetroffen um 5:52 Uhr. Gegenfrage des Fahrdienstleiters: ist das Gleis frei und befahrbar? Meine Antwort: Gleis frei und befahrbar. Der Fahrdienstleiter wiederholte meine Worte und notierte sie in seinem Zugmeldebuch. Damit wurde die Gleissperrung aufgehoben und aus dem Baugleis wurde wieder ein Betriebsgleis. Dieses Frage- und Antwortritual wiederholte sich jeden Tag, es ist seit Jahrzehnten in den Fahrdienstvorschriften vorgeschrieben.

Auf meinem Weg zurück zu meinem Büro in Nussbach ließ ich die Nacht nochmals Revue passieren. Ich war natürlich einerseits froh, dass die

Arbeiten ohne Unfälle beendet werden konnten, aber andererseits konnte durch den enormen Zeitverlust mein geplantes Arbeitspensum nicht erreicht werden. Den außerplanmäßigen Militärzug musste ich hinnehmen, die Verspätung zu Beginn der Arbeiten durften sich auf keinen Fall wiederholen.

Befreit von der nächtlichen Anstrengung und der im Tunnel herrschenden Luftbedingung erreichte ich gegen 6 Uhr mein Büro. Erst jetzt merkte ich, dass meine Bewegungen doch etwas langsamer geworden sind, war ich doch bereits 24 Stunden seit meiner Abfahrt in Karlsruhe auf den Beinen.

Dies konnte mich damals als 32-jährigen nicht davon abhalten, nach Beendigung meiner Schreibarbeiten gegen 7:30 Uhr zunächst nach Hornberg zu fahren um mich dort einer gründlichen Waschung zu unterziehen. Anschließend fuhr ich zum Baubüro in Triberg.

Angesprochen auf die betrieblichen Widrigkeiten zu Beginn der Arbeiten gaben mir die Kollegen zu verstehen, dass der Betrieb grundsätzlich Vorrang vor dem Baudienst, also unserer Arbeiten habe. Ein DB-Mitarbeiter kann zur Koordinierung der betriebs- und baudienslichen Erfordernisse nicht abgestellt werden.

Wie aber sollten die im Bauzeitenplan festgelegten Arbeiten bei diesen Bedingungen rechtzeitig fertig werden?

Ich musste mir wohl oder übel selbst die Antwort darauf geben:

Die Rangierarbeiten beginnen um 14 Uhr, somit muss ich eben kurz vor dieser Zeit im Bf Peterzell-Königsfeld sein. Jetzt ist es 10:30 Uhr, Fahrdauer mit meinem Pkw Triberg-Hornberg-Peterzell-Königsfeld  $\frac{3}{4}$  Stunden, bleiben mir noch  $2\frac{3}{4}$  Stunden zum Schlafen.

Zurück in meinem Hornberger Quartier stellte ich mir meinen Wecker und versuchte zu schlafen. Der Versuch scheiterte nicht nur an den mich bewegenden Gedanken sondern auch am Lärmpegel vom gegenüberliegenden Bahnhof. Züge führen in den Bahnhof ein und kamen mit quietschenden Bremsen zum Stillstand. Der Bahnsteiglautsprecher, die Reisenden und die zuschlagenden Türen ließen für mich keine Ruhe aufkommen.

Ich stand deshalb auf und fuhr zum Essen nach Triberg, genauer gesagt zur Alten Geutsche.

Gestärkt und wieder frohen Mutes machte ich den kleinen Abstecher zur Nußhürtkapelle. Nach kurzer Einkehr ließ ich mich zwischen den Bäumen nieder und war, trotz allem, mit Gott und der Welt im Einklang.

Drüben, auf der anderen Seite des Tales hörte ich die Pfeifsignale der Züge vor der Einfahrt in die Tunnels und erinnerte mich so an meine Arbeit. Der mir wohlbekannt Duft der Umgebung und der beschauliche Blick auf die Schwarzwaldhöhen machte es mir schwer, diesen Platz aufzugeben.

Kurz vor 14 Uhr traf ich beim Fahrdienstleiter in Peterzell ein. Der Beamte war entgegen meiner Befürchtung sehr froh über mein Kommen und zeigte sich kooperativ. Die Verzögerungen im Rangierablauf resultieren aus seinen Erfahrungen mit den Firmen-Mitarbeitern, die die vereinbarten Überführungs- bzw. Sperrzeiten nicht einhalten würden. Dies bedeutet, dass er als Fahrdienstleiter (Fdl) die regulären Züge vorrangig behandeln muss und somit dem Risiko einer Zugverspätung durch Nichtverkehrenlassen der Rangiereinheit zuvorkommen muss.

Ich garantierte ihm die künftige Einhaltung aller betrieblichen Absprachen.

Nun musste ich meinen Worten auch Taten folgen lassen:

Der Arbeitszugführer wurde über meine Anwesenheit im Fahrdienststellwerk (im Bf) informiert und angewiesen, keine Verzögerungen der Fahrten zuzulassen.

Sonderwünsche der Firmen die den Betriebsablauf beeinflussen, dürfen nur mit meiner Zustimmung erfüllt werden.

Die wechselnden Rangierbewegungen von den westlichen zu den östlichen Abstellgleisen und umgekehrt dauerten, mit großen zeitlichen Abständen, bis ca. 19 Uhr.

19 Uhr?!. Zeit zum Aufbruch in Peterzell, zurück in mein Büro. Um 20 Uhr beginnt die Sperrpause. Hoffentlich können wir heute um 20:30 Uhr mit unserer Arbeit anfangen – die Aussichten hierfür stehen gut.

Damit ich für die Nacht auch körperlich gerüstet

war, erlaubte ich mir einen kurzen Abstecher zum gegenüberliegenden Gasthaus „Rössle“.

Mein erster „Arbeitstag“ war nach 37 Stunden zu Ende – aber nun schloss sich der 2. Tag bereits nahtlos an.

Mit kleineren Abweichungen im Arbeitsablauf während der Nacht konnte ich mein geplantes Arbeitspensum durchführen.

Betriebliche Schwierigkeiten, wie in der vorherigen Nacht, traten Gott sei Dank nicht auf.

Nachdem ich meinen „Papierkrieg“ erledigt hatte überlegte ich mir ernsthaft, nach 49 Stunden Einsatz, eine Ruhepause einzulegen.

Diese Überlegungen wurden sogleich durch ein Telefonat aus dem Baubüro Triberg unterbrochen. In Triberg angekommen, saßen bereits eine Menge Leute um ausgebreitete Pläne herum. Dringende Lagebesprechung. Der Bauzeitenplan, als zentraler Mittelpunkt, hing an der Wand. Dieser Plan beinhaltet u.a. alle Arbeitsgänge eines Bau-Projektes die in zeitlicher Folge begonnen und beendet werden müssen – er regelt somit alle Arbeitsphasen des Baubetriebes.

Die Arbeiten meines Arbeitsabschnittes lagen nach Zugrundelegung dieses Planes um ca. 3 Tage = 24 Stunden zurück. Sollte ich mit meiner Arbeit nicht bis zum geplanten Zeitpunkt fertig werden, sind alle folgenden Bauarbeiten, auch fachübergreifend, gefährdet. Es tröstete mich ein wenig, dass ich nicht alleine eine Verspätung aufzuholen hatte und ich nicht alleine Mittelpunkt der Diskussion war.

Unsere Besprechung dauerte bis 12 Uhr und wurde für mich mit dem Ergebnis abgeschlossen, dass ich die bislang erheblichen, durch den Betrieb (Rangierarbeiten in Peterzell) in den Griff zu bekommen habe.

Etwas müde machte ich mich auf den Weg nach Hornberg um endlich den Staub, der mir immer noch im Gesicht stand, abzuwischen. Nach einem Zwischenstopp in einer Gaststätte fuhr ich nach Peterzell.

Meine Anwesenheit im Fahrdienst wurde, wie sich bald herausstellte, dringend erforderlich. Die vorgesehene Arbeitszug-Lok war im Bahnbetriebswerk (Bw) wegen eines Schadens am Fahrwerk zur

Reparatur. Damit der Arbeitszug für die Nacht rechtzeitig aufgerüstet werden konnte musste so schnell als möglich ein Ersatz organisiert werden. Nach langen Telefonaten mit dem Bw Villingen konnte, zunächst für die Rangierarbeiten, eine Ersatzlok besorgt werden. Da diese Maschine nur ausgeliehen war, musste sie zur Erledigung ihrer eigentlichen Aufgaben öfter nach Villingen.

Für den Nachteilsatz, so wurde mir versichert, ist die Plan-Lok repariert.

Trotz dieser Schwierigkeiten konnte unser Az rechtzeitig vor der geplanten Sperrpause zusammengestellt und um 20 Uhr in das Baugleis einfahren.

Bereits eine Stunde vor der geplanten Gleisspernung fuhr ich in mein Nussbacher Büro und bereitete mich auf die nächste Nacht vor.

Obwohl sich zu dieser Stunde über dem Nussbachtal ein herrlicher Abendhimmel zeigte, hatte ich nicht die nötige Stimmung diesen auch zu genießen. So saß ich am Schreibtisch, brachte meine schriftlichen Arbeiten zu Ende die ich am Nachmittag in Peterzell vorbereitet hatte. Rund um mein Baubüro war es ruhig.

Kein noch so leises Geräusch das mich stören und daran hindern könnte mich im Nachbarraum auf dem Feldbett auszuruhen.

Mein Kopf und meine Augenlieder wurden immer schwerer.

Die hart ins Schloss fallende Eingangstüre ließ mich aufschrecken. Den mit einem Pkw angekommenen Bauführer einer Firma hatte ich zuvor nicht gehört.

Nach der 5. oder 6. Tasse Kaffee gingen wir zusammen zur Baustelle. Ich empfand meinen bestimmt 15 Jahre älteren Begleiter etwas zu schnell auf den Beinen und nötigte ihn sich meinem Tempo anzupassen.

Am Streckenfernsprecher angekommen, wiederholten sich meine Fragen und meine Antworten vom Vortag.

Das Bw Villingen hat Wort gehalten.

Der Arbeitszug erschien wie geplant gegen 20:30 Uhr. Wir konnten die ganze Nacht hindurch ohne Zeitverzögerungen arbeiten, ja sogar das Pensum von 1 1/2 Stunden aufholen. Meine sogleich

angestellte Hochrechnung bis zu welchem Zeitpunkt ich die Arbeiten im Farrenhalde-Tunnel abschließen und im Steinbis-Tunnel weiterarbeiten könnte, musste nach den geplanten 14 Arbeitstagen, wenn auch nur geringfügig, um einen Tag nach hinten korrigiert werden.

Nach der Abmeldung der Baustelle beim Fahrdienstleiter in Peterzell begab ich mich zu meinem Büro, erledigte meine Schreibarbeiten, telefonierte nochmals mit dem Tages-Fahrdienstleiter in Peterzell um ihm nochmals die Dringlichkeit eines planmäßigen Baustelleneinsatzes zu vermitteln, zog den Telefonstecker aus der Steckdose und – endlich – nach 73 Stunden auf den Beinen – ließ ich mich auf das Feldbett im Nachbarraum nieder. Erst das laute Signal eines Zuges vor dem nahen Steinbis-Tunnel holte mich kurz vor 18 Uhr aus dem Schlaf. Ich wäre ohnehin kurz darauf von meinem Wecker wieder zu meinen Pflichten gerufen worden.

Heute war Donnerstag. Donnerstagnachmittag. Ich musste mich im Kalender des Wochentages verwerteln. Mein umtriebiger Lebenswandel der letzten Tage machte mich, wenn auch nur kurz, unsicher.

Nach meinen Vorbereitungen für die kommende Nacht konnte ich mit neuem Schwung und Elan den neuen Arbeitstag angehen.

Das obligatorische Telefonat mit dem Fahrdienstleiter gab mir die große Hoffnung, dass auch heute alles zu meiner Zufriedenheit ablaufen würde.

Die Hoffnungen wurden erfüllt. So hatte ich doch die Möglichkeit mir die eine oder andere Pause außerhalb des Tunnels zu genehmigen, etwas in Ruhe zu essen oder einfach die Stille der Nacht im Schwarzwald zu genießen. Ich stellte mir vor, wie eine schwere Dampflok fauchend die Kehren durchstampft, an mir vorbeizieht, eine riesige

Rauchwolke hinterlässt und sich im nächsten Tunnel mit einer sonorigen Pfeifserenade meinen Blicken entzieht.

Auf meinem Weg durch die Nacht zu meinem Büro tauchten in mir immer wieder Eisenbahn-Bilder und – Erlebnisse aus meiner Jugend in Villingen auf – Bilder vom Bahnbetriebswerk unterhalb des Friedhofes, das Treiben im Bahnhof und die vorbeiziehenden Dampfzüge im Gropptal während ich mit meiner Mutter der „Forelle“ entgegen eilte.

Am Morgen konnte ich mit Erleichterung feststellen, dass wir eine weitere Stunde unserer Verspätung aufholen konnten.

Das freundschaftlich kollegiale Zusammenspiel aller Beteiligten hat in der folgenden Nacht zu einem weiteren Abbau des Rückstandes um 2 Stunden beigetragen.

Am Samstagmorgen waren alle mit dem in dieser Woche Erreichten zufrieden und wir konnten uns mit einem freundlichen Händedruck in das Wochenende verabschieden.

Am Montagabend haben wir uns wieder zur gewohnten Zeit für fünf Nächte zusammengefunden um das begonnene Werk dem geplanten Abschluss näher zu bringen.

Die letzten Wochen im Mai bis Ende August vergingen für mich wie im Flug und, Gott sei Dank, ohne ernsthafte Unfälle.

Von einigen Ausnahmen abgesehen, in denen ich doch wieder mehrere Tage am Stück gefordert war, konnte ich mich an meinem Schwarzwald, an meiner Eisenbahn und der Arbeit erfreuen.

**Bildnachweise:**

Die Abbildungen 3 bis 5 entnahm ich der Jubiläumsbroschüre „Die Schwarzwaldbahn“, herausgegeben von der Bundesbahndirektion Karlsruhe, 1975.