

Jugendbuch von Walter Schinzer

Ein Junge als Retter

„Notsignal für FD 1007“ lautet der Titel eines Jugendbuchs, das 1947 erstmals erschien. Wie viele Bücher jener Zeit greift es den Jungentraum vom Lokführer auf. An Dramatik fehlt es auch nicht, dennoch verhält sich hier manches anders als sonst

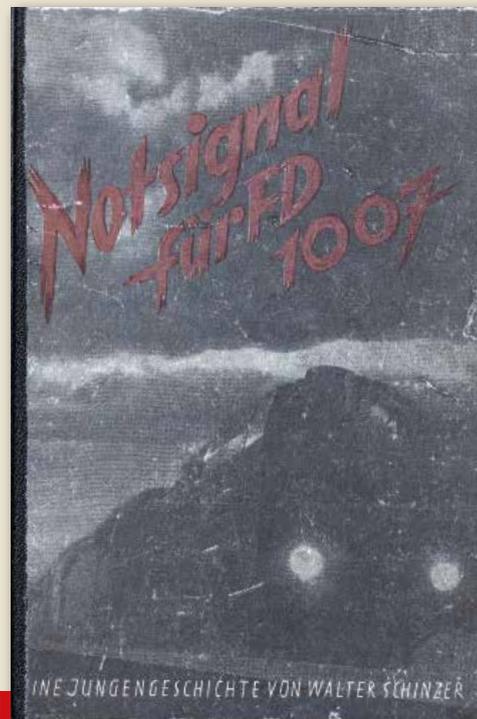
Von Dr. Daniel Hörnemann/GM

In der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg und in der frühen Bundesrepublik erfreuten sich Kinder und Jugendliche sehr an spannenden und die Phantasie anregenden Büchern. Verschiedene Autoren wussten dieses Interesse zu bedienen. Einer von ihnen war Walter Schinzer aus Kassel-Harleshausen, geboren 1906 und seines Zeichens Landesjugendwart im evangelischen Jungmännerwerk. Schinzer war bereits seit der Zeit vor 1945 als Jugendbuchautor tätig. Er deckte viele Gebiete ab – er schrieb Geschichten über Feldherren und Ritter, Erzählungen aus dem

Von einem Fernschnellzug mit blau und rot gestrichenen Luxuswagen ist in dem Jugendbuch die Rede. Das Eleganteste der frühen Bundesbahnzeit stellten die tatsächlich mit blauen Sitzwagen und (teilweise rotem) Speisewagen ausgestatteten F-Züge dar – allen voran der 1953 eingeführte „Rheingoldexpress“, den 01 1057 hier am Haken hat. Mit F 164 eilt sie durch Offenburg

Entwicklung eines Buchtitels: Die erste Auflage von „FD 1007“ aus dem Jahr 1947 zeigte eine 01 am Bahnsteig, mit großer Ähnlichkeit zu einer Zeichnung, welche die Modellbahnfirma Trix verwendete und die sich ihrerseits an ein Foto aus den 1930er-Jahren anlehnte (1 und 2). 1949 ging man bei dem Buchtitel zu dramatischeren Darstellungen über (3 und 4)

Slg. Dr. Daniel Hörnemann (4)



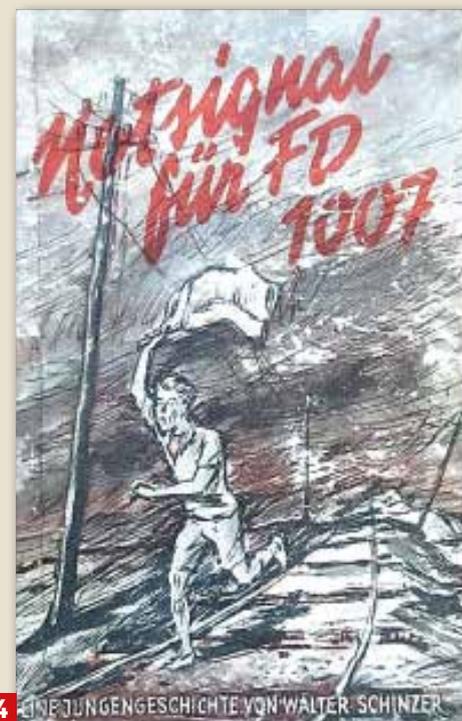
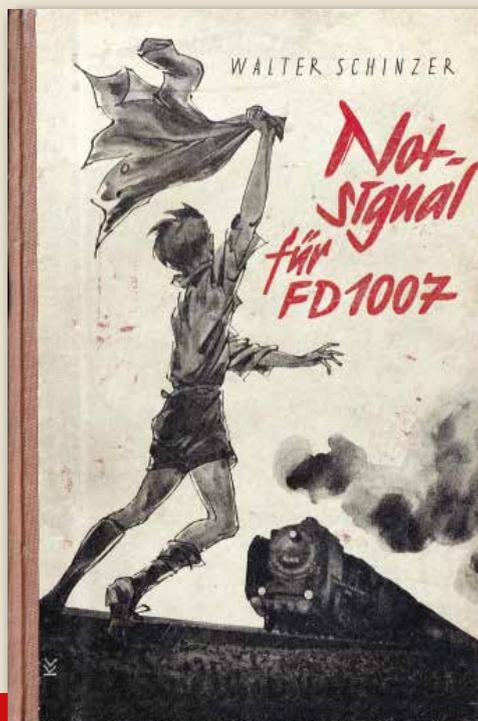
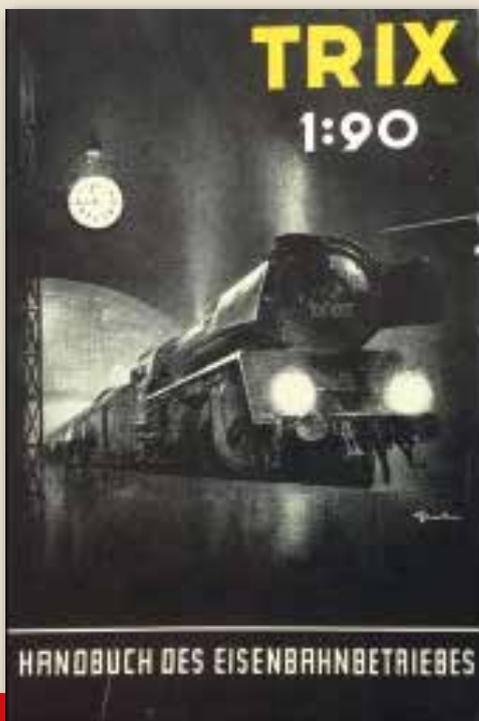
Hochgebirge, aber auch „Das große Jahr der Schwarzen Panther“, „Spuk auf der Försterinsel“ und eine Lutherbiographie. 1946 verfasste er sein einziges Eisenbahnbuch: „Notsignal für FD 1007“.

Plakatives Cover

Das Buch erhielt Titel-Illustrationen unterschiedlicher Künstler, die nicht mit aufregenden Darstellungen sparten. Die Ausgabe von 1947 (1. bis 5. Tausend) in der Umschlaggestaltung des Illustrators Karl Vöster-Heim trägt das nächtliche Motiv einer 01 mit zwei großen La-

Carl Bellingrodt/Slg. Dr. Daniel Hörnemann





ternenaugen am Bahnsteig. Es erinnert an das Titelblatt des 1937er-Trix-Modellbahn-Kataloges, auf dem eine Zeichnung von Walter Zeeden prangt – ein Motiv, das Trix 1955 für ein „Handbuch des Eisenbahnbetriebs“ wiederholte. Der Fotograf Fritz Eschen hatte 1935 die mächtige Einheitsdampflok 01 020 in einer stimmungsvollen Nachtaufnahme vor dem großen Hallenportal von Berlin Anhalter Bahnhof porträtiert; an diese Perspektive lehnte sich Zeeden an.

War das schon plakativ und voller Eisenbahn-Atmosphäre, so wurde es in der Folge gar dramatisch. Für die Ausgabe von 1949 schuf Karl Löffler ein Umschlagbild mit herannahendem Schnellzug und einem Jungen, der mit seiner Jacke wild der führenden 01 entgegen wedelt. Eine weitere Deckelzeichnung von Karl Löffler für eine Ausgabe von 1949 zeigt den Protagonisten der Jungengeschichte, wie er vor düsteren Unwetterwolken mit wehender Jacke dem FD-Zug entgegenreißt. Direkter konnte man den Betrachter (und Leser) nicht zum zentralen Part der Handlung leiten.

Blick auf die Züge

Die hatte Schinzer expressiv und markig im Stil der Zeit verfasst. Es geht um das schwere Leben des jungen Hartmut Kämper mit seiner Mutter, nachdem der Vater, ein Rangierer bei der Bahn, bei einem durch Glatteis bedingten schweren Unfall zwischen die Puffer von Güterwagen geraten und im Krankenhaus verstorben ist. Onkel Gustav, der Bruder des Vaters, lädt Mutter und Sohn ein, mit auf seinem Bauernhof zu leben und zu arbeiten, was der Junge begeistert aufgreift. Zunächst hat Hartmut davon geträumt, „daß er später auf dem Leitstand einer Maschine als Lokomotivführer stehen und einen Zug über den blanken Gleisweg fahren werde“. Sein Vater gab ihm noch, soweit er konnte, seine Kenntnisse über das Eisenbahnwesen weiter. Doch das Leben auf dem Birkenhof in Eichwalde hat seine eigene Faszination für Hartmut. Mit seinem Freund zusammen zimmert er einen Hochsitz in eine Steineiche, von dem aus sie den Zugverkehr auf der nahen Bahnstrecke beobachten können. Die Lokomotiven der schwerbeladenen Güterzüge stöhnen: „Ach, helft mir doch! – Ach, helft mir doch!“, während die Personenzugloks zischen: „Ich brauch‘ Dich nicht! Ich brauch‘ Dich nicht!“ und die D-Züge singen „Ich schaff’s allein! – Ich schaff’s allein!“ Einen Zug versäumen die Jungen nie, den FD 1007, der um 16 Uhr vorbeibraust. „Eine schwere, stahlblau gestrichene Lokomotive zog die lange Kette der großen, mit blinkenden Aussichtsfenstern versehenen Wagen. Die ganze Maschine war mit Stahlblech verkleidet, so daß sie einem gepanzerten

Einen Zug versäumen die Jungen im Hochsitz nie – den FD 1007, der um 16 Uhr an ihnen vorbeibraust

Ungetüm nicht unähnlich sah. Von den Triebstangen war nichts, von den Rädern nur wenig zu sehen.“ Der Zug mit der Stromlinienlokomotive jagt mit äußerster Geschwindigkeit dahin. „Flink wie der Wind! – Flink wie der Wind!“ fauchte das stahlblaue Ungetüm, wenn es, weißen Dampf aus den Nüstern blasend, die lange Kette der blau und rot gestrichenen Luxuswagen scheinbar mühelos über die Gleisstraße zog.“

Die Rettung des FD 1007

Der FD 1007 hat seine Reise Richtung München am Berliner Anhalter Bahnhof begonnen und rollt durch das flache brandenburgische Land. Die Jungen haben gehört, dass der elegante Zug in München Anschluss an den Orient-Express bekäme. Willi träumt von einer Reise in den Polstern dieses Zuges und davon, dass sein Vater ihm eine Miniaturausgabe von Lok und Wagen schenkt. Hartmut hingegen wünscht, „daß er einmal auf dem Leitstand dieser gigantischen Stromlinien-Lokomotive stehen und den Zug durch die deutschen Gauen zu seinen Zielen steuern würde.“

Die Träume werden jäh durchbrochen, als gewaltige Regenfluten das Erdreich des hoch aufgeschütteten Bahnkörpers so aufweichen, dass der Damm an einer Stelle ins Rutschen kommt. Die Schienenstränge hängen plötzlich frei in der Luft. Hartmut malt sich aus, was passieren würde, wenn der Schnellzug mit mehr als 100 km/h in diese Unglücksstelle hineinrast. Das muss er unbedingt verhindern! In der Not führt er eine Kuh auf den Bahndamm und pflockt sie mitten auf den Gleisen an. Sie soll ein Notsignal darstellen. Er betet, dass Gott ein Unglück verhüten möge, dann springt er auf den Schwellen Richtung Station Eichwalde und schwenkt seine Jacke unaufhörlich als Alarmsignal. Als Lokführer und Heizer ihn bemerken, leiten sie umgehend eine derartige Notbremsung ein, dass Reisende und Gepäck im Zug durcheinandergeschüttelt werden. Hartmut ist kurz vor dem Zug in den Schotter gestürzt und hat sich schwer am Kopf verletzt. Per Zugtelefon ruft das Zugpersonal einen Krankenwagen. Noch weiß niemand, vor welchen Gefahren der Junge den Zug und seine Insassen bewahrt hat. Man hält Hartmuts Aufhaltmanöver für eine Dumme-Jungen-Idee – bis der Heizer die auf dem Gleis festgebundene Kuh sieht und dahinter den zusammengebrochenen Bahndamm und die „wie eine schlecht gespannte Wäscheleine durchhängenden Geleise“. Hartmut, den sie zuvor für einen Narren hielten, gilt nun als Held und Engel, der den Fernschnellzug vor dem sicheren Verderben bewahrt hat.



Im Jugendbuch von Walter Schinzer ist es eine stromlinienverkleidete Dampflok, welche den FD 1007 führt – wahrscheinlich dachte der Autor an eine Maschine wie 01 1088, die im Juli 1940 den D 125 bei Dresden-Klotzsche den D 125 München – Beuthen bespannt. Als das Buch 1947 erschien, hatte die Reichsbahn die Verkleidung bei den Stromlinienlokomotiven aber schon ganz oder teilweise entfernt

Werner Hubert/Slg. Dr. Daniel Hörnemann

Dankbar schicken Lokführer und Heizer dem Jungen ein großes Paket ins Krankenhaus, mit Büchern, Schokolade, Taschenmesser, Schachspiel und einem Metallbaukasten. An das Lokpersonal schreibt Hartmut einen eigenen Dankesbrief, nicht ohne die Bitte, doch einmal auf der Dampflok mitfahren zu dürfen: „Das wäre das allerschönste Geschenk, das man mir machen könnte.“ Das Lokpersonal und selbst das Eisenbahnbetriebsamt haben Verständnis für dieses Ansuchen. Auch wenn bereits eine hohe Belohnung von 10.000 Mark unterwegs ist, wird der Bitte zugestimmt, und so darf Hartmut auf der Lok von Erfurt nach München und zurück fahren. Begeistert nimmt er die Eindrücke der Fahrt auf, lässt sich vom Lokführer alles erklären und vergisst auch nicht, unterwegs seinem Freund Willi auf dem Hochsitz zuzuwinken.

Zuhause berichtet Hartmut von der tollen Reise und den vielen Erfahrungen. Und was niemand erwartet: Plötzlich fragt der Junge nach der Ernte und der Landwirtschaft. Trotz des Erlebnisses Dampflok möchte er nicht Lokführer werden, sondern Bauer – „dem lieben Gott helfen, die vielen, vielen Menschen satt zu machen.“ „Und die Eisenbahn?“ entgegnet seine Kusine. „Mit der fahren wir dann mal, wenn wir Zeit haben, eine Reise zu machen.“

Das ist der Punkt, an dem sich Walter Schinzers Buch von anderen zeitgenössischen Jungengeschichten unterscheidet. Oft lief das Strickmuster für Abenteuerbücher in den 1940er- bis 1960er-Jahren darauf hinaus, dass sich ein Junge nichts so sehr wünscht wie die Mitfahrt auf einer (Dampf-)Lok. Das ist normalerweise unerreichbar, aber weil er ein schweres Unglück verhindert, gestattet es die Eisenbahndirektion doch. Im Unterschied zu diesen Werken, die nicht selten für die Bahn warben oder gar Nachwuchs gewinnen wollten, vollzieht Schinzer die überraschende Kehrtwende Hartmut Kämpfers von der (Eisenbahn-)Technikbegeisterung zurück zur scheinbaren Idylle einer Landwirtschaft mit Pferden.

Dichtung und Wirklichkeit

Den Zweiten Weltkrieg und seine Folgen, die auch 1947 noch unübersehbar waren, blendete der Autor dabei vollkommen aus. Das

Buch geriet zu einer „Heile-Welt-Darstellung“, wie sie sich viele Zeitgenossen über die Trümmerlandschaften hinaus gerne erträumten. Wenigstens in der Phantasie der Leser sollte ein idealisiertes Gegenbild zur grauen Wirklichkeit entstehen.

Das war für damalige Verhältnisse nicht ungewöhnlich. Bei der Betrachtung der Eisenbahn schafft es aber harte, bisweilen irritierende Kontraste, denn die geschönte Schilderung des Jugendbuchs steht in manchem weit neben dem realen Betriebsgeschehen. Der Anhalter Bahnhof, von dem aus der fiktive FD 1007 verkehrt, war nach 1945 keinesfalls mehr Berlins wichtigste Station für Züge nach Mittel- und Süddeutschland, Österreich oder Italien. Alliierte Luftangriffe hatten das imposante Bahnhofsgebäude stark beschädigt; der Torso wurde noch bis 1952 genutzt, Fernschnellzüge begannen dort aber nicht mehr, schon gar nicht nach München. Überhaupt war der Fernreiseverkehr von und zu der – jetzt geteilten – Stadt Berlin stark eingeschränkt.

Längst waren zwischen Erfurt und München auch zwei verschiedene Bahnverwaltungen tätig. Es ist fraglich, ob sich Reichsbahn (Ost) und Reichsbahn (West) auf die Erfüllung eines Jungentraums im Führerstand einer D-Zug-Lok verständigt hätten.

Zur Zeit der Entstehung des Buches dürfte zudem keine „stahlblaue Stromlinienlok“ mehr gefahren sein, wenngleich die Lackierung der F-Züge bis 1961 in RAL 5011 Stahlblau gehalten war. An Hochgeschwindigkeitsfahrten war erst recht nicht zu denken, vielmehr wurden die Stromlinienloks „(teil)entstromt“. Die Buchtitel mit einer zweizylindrigen (unverkleideten) Lok der Baureihe 01 statt einer dreizylindrigen 01¹⁰ mit Stromschale mögen dem Umstand Rechnung getragen haben.

Obwohl „FD 1007“ in puncto Eisenbahn bisweilen mehr auf Dichtung und weniger auf Wirklichkeit setzt, hatte das Buch Erfolg. Es erschien in mehreren Auflagen, bis 1956. Allgemein wurden Walter Schinzers Werke bis in die 1980er-Jahre gedruckt. 1991 ist er nach einer reichen Tätigkeit als Referent und Autor verstorben. Das Buch vom FD 1007 kann heute gut als Quelle dienen. Es gibt Aufschluss über Zeitgeschmack und Denken der späten 1940er, gerade im westlichen Nachkriegsdeutschland. ☒

Begeistert berichtet Hartmut von seiner Dampflokfahrt – will aber doch lieber Landwirt werden