

Dampflok und Schienenbus

Erinnerungen an meine Fahrschülerzeit

Vom 25. April 1957 an gehörte ich mit sechs anderen Jungen unserer bisherigen Klasse 4 der Kath. Volksschule St. Johannes Balve zur großen Schar der Fahrschüler und Fahrschülerinnen, die in Menden ein Gymnasium, die Realschule oder die Berufsschule besuchten und dazu morgens gegen 7 Uhr von der Deutschen Bundesbahn im „Schülerzug“ (Zug 2705) nach Menden befördert wurden, mit Ausnahme der Berufsschüler an sechs Tagen in der Woche. Erster Zwischenhalt war Sanssouci - damals ein Bahnhof mit mehreren Gleisen, heute nur noch ein Haltepunkt. Den Bahnhofsnamen riefen die Schaffner mit hartem K am Ende der ersten Silbe aus: „Sank-sußi.“ Von der grausigen Vergangenheit, dem „Arbeitserziehungslager“, das es im Steinbruch hinter dem Bahnhof gegeben hatte, wusste ich damals noch nichts. Beim nächsten Halt, in Volkringhausen, stieg ein Mitschüler ein; er freute sich, dass rechtzeitig vor seinem Wechsel zum Gymnasium sein Heimatdorf im Jahr 1956 - durch aktiven Arbeitseinsatz der Volkringhauser - einen eigenen Haltepunkt erhalten hatte und er nicht bis zum Bahnhof Sanssouci laufen musste. Nach dem Halt in Binolen und der Fahrt durch den 277 m langen Binoler Tunnel erprobten wir an manchen Tagen unsere Standfestigkeit: Rechtzeitig vor der „Todeskurve“ - so nannten wir den Gleisbogen um den Felsen mit der Burg Klusenstein hoch oben - stellten wir uns in den Gang und prüften, wer stehen bleiben konnte, ohne sich festzuhalten. Meistens ist es uns gelungen. Es folgte ein kurzer Halt an dem seit Eröffnung der Strecke im Jahr 1912 bestehenden, für Wanderungen im Hönnetal ideal gelegenen Haltepunkt Klusenstein, der leider - aufgrund restriktiver Vorgaben des Eisenbahnbundesamtes und mangelnden Interesses auf kommunaler Seite - im Jahr 2002 geschlossen wurde. Durch den nur 117 m langen Uhu-Tunnel ging es weiter zu dem 1944 eröffneten Haltepunkt Oberrödinghausen. An den Gebäuden des Kalkwerks sahen wir noch Schlammablagerungen aus dem Vorjahr: Der Schlammteich oberhalb der Bahnstrecke war im September 1956 ausgelaufen, der Schlamm hatte sich über das Bahngleis und weiter abwärts ergossen und den Zugverkehr vorübergehend lahmgelegt. Das endgültige Aus für den Haltepunkt kam 1987. Die Lage des nächsten Bahnhofs - Lendringsen - war nur für die Hüingser Fahrschüler günstig, die meisten Lendringser nutzten den Bus der Iserlohner Kreisbahn wegen seiner wohnungsnäher gelegenen Haltestellen. In den ersten beiden Jahren unserer Fahrschülerzeit ging es von Lendringsen ohne planmäßigen Zwischenhalt bis Menden; der Haltepunkt „Menden (Krs. Iserlohn) Süd“ wurde erst im Jahr 1959 eröffnet. Am Ziel angekommen hörten wir die

Bahnsteigdurchsage: „Menden, Kreis Iserlohn. Hier: Menden, Kreis Iserlohn.“

Zug 2705, Abfahrt in Balve um 7.10 Uhr, bestand aus einer bunten Mischung von Personenwagen, gezogen von einer 1000 PS starken Dampflok der Baureihe 93⁵⁻¹². Die Wagen stammten aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg, in der Regel handelte es sich um Durchgangswagen mit offenen, überdachten Einstiegsbühnen, auch Plattformen genannt, und der Möglichkeit des Übergangs zum nächsten Wagen. Manche Fahrgäste hielten sich bei gutem Wetter während der Fahrt gern auf einer Plattform auf, auch wenn es dort keine Sitzplätze gab. Wenn der Dampfzug durch einen Tunnel fuhr, war der Aufenthalt auf der Plattform wegen der Rauchentwicklung allerdings nicht empfehlenswert. Und gerade dies wurde für einige Fahrschüler zum Sport. Sie erprobten, wer es während der ganzen Tunneldurchfahrt draußen auf der Plattform aushalten konnte; einige kehrten im Tunnel hustend und prustend in das Wageninnere zurück.

Wenn wir vier oder fünf Unterrichtsstunden hatten, fuhren wir mit dem „Ein-Uhr-Zug“ (Zug 2710) zurück nach Balve, nach sechs Unterrichtsstunden mit dem „Zwei-Uhr-Zug“ (Zug 2712). Bei beiden Zügen handelte es sich um leichte Dieseltriebwagen, um die auch „Retter der Nebenbahn“ genannten roten Schienenbusse. Fahrschüler des Hönnetals hatten im Jahr 1954 erfolgreich für den Einsatz von Schienenbussen auf der Strecke zwischen Menden und Neuenrade demonstriert, während die neuen Schienenbusse bereits auf der Strecke Unna - Menden - Letmathe verkehrten.

Der um 12.45 Uhr in Menden abfahrende Schienenbus (2710) bestand aus drei gleich großen Wagen: einem zweimotorigen Großraumwagen VT 98, einem Beiwagen VB 98 und einem Steuerwagen VS 98; direkte Übergänge von einem Wagen zum anderen gab es nicht. Der Beiwagen und der Steuerwagen hatten einen Gepäckraum und ein größeres Fahrgastabteil; der Steuerwagen verfügte zusätzlich über ein Steuerpult, das der Triebwagenführer bediente, wenn der Motorwagen von hinten die Schienenbuseinheit schob. Insgesamt boten die drei Wagen etwa 140 Plätze auf Polstersitzen mit Kunststoffbezügen; hinzu kamen 26 Plätze auf Klappsitzen in den Gepäckräumen.

Dürftig war das Platzangebot im Zwei-Uhr-Zug (2712), Abfahrt in Menden um 13.49 Uhr: Der einmotorige Großraumwagen VT 95, schon von weitem schon zu erkennen an den Stoßfederbügeln an Stelle der sonst üblichen Puffer, war so groß wie die Wagen der 98er Serie, der Beiwagen VB 142, konsequenterweise ebenfalls mit Stoßfederbügeln, war jedoch deutlich kürzer; zusammen boten beide Wagen - auch sie ohne Übergangsmöglichkeit - nur 95 Plätze auf Polstersitzen mit Kunststoffbezügen und 9 Plätze auf Klappsitzen im Gepäckraum. Steuerwagen zum VT 95 gab es nicht, so dass bei

Fahrtrichtungswechsel der Motorwagen an das andere Ende des Beiwagens rangieren musste.

Die geringe Höhe der Schienenbusse mit ihren nur kleinen Ausstellfenstern über den großen Seitenfenstern wirkte sich negativ aus: An warmen Tagen wurde es sehr schnell heiß in den Wagen, ohne dass es hinreichende Lüftungsmöglichkeiten gab, es sei denn, man öffnete während der Fahrt verbotenerweise die dreiflügeligen, bei den Gepäckräumen der 98er Serie vierflügeligen Falttüren. Bei Hitze war das Sitzen auf den Kunststoffsitzen nicht angenehm, vor allem dann nicht, wenn sich mehr Personen als vorgesehen auf eine Polsterbank gezwängt hatten. Trotzdem bekamen nicht alle in dem Schienenbus mit dem kleinen Beiwagen einen Sitzplatz. Für die größeren Fahrschüler, die sich mit einem Stehplatz begnügen mussten, war der Griff zu den unverkleideten Glühlampen der Deckenbeleuchtung leicht möglich, gelegentlich wurde eine Glühlampe herausgedreht und versteckt.

Das Aufspringen auf das Trittbrett des abfahrenden Zuges war bei den Schienenbussen nicht möglich, weil es dort keine Trittbretter gab, nur einen kleinen Vorsprung vor den Falttüren, die sich mitunter schwer öffnen ließen. Diese Erfahrung musste eines Mittags auch ein noch jüngerer Schaffner in Menden machen, Richard hieß er - oft schnappten wir die Vornamen der Eisenbahner auf, wenn sie mit ihren Kollegen sprachen. Schaffner Richard also sprang an die Tür des nach Fröndenberg abfahrenden Schienenbusses, konnte die Tür nicht öffnen, erkannte die Erfolglosigkeit seines Bemühens, sah zugleich ein, dass er sich wohl nicht bis zum Halt in Böserde mit den Schuhspitzen auf dem kleinen Vorsprung würde halten können und sprang rechtzeitig auf den Bahnsteig zurück, klugerweise in Fahrtrichtung, lief noch - langsamer werdend - ein Stück, wie es Läufer nach Erreichen der Ziellinie zu tun pflegen, dann blieb er stehen und blickte seinem Schienenbus nach, der fröhlich-unbekümmert ohne seinen Schaffner gen Böserde knatterte. Richards Missgeschick war uns eine Warnung, was das Aufspringen auf einen bereits abfahrenden Schienenbus anging.

In allen Schienenbussen waren oben an den Rückenlehnen der Polstersitzbänke durchgehende Haltestangen angebracht, die den Fahrgästen das Hinsetzen und Aufstehen erleichterten. Mit Hilfe der Haltestangen ließen sich auch die Rückenlehnen der Sitze umklappen, so dass die Fahrgäste in Fahrtrichtung sitzen konnten, es war aber auch eine Vis-à-vis-Sitzanordnung möglich. An sich keine schlechte Idee, aber mehrere Möglichkeiten anzubieten birgt immer auch Konfliktpotenzial. Und so gab es nicht selten zwischen zwei Schülergruppen einen Kampf um die Lehnen. Wenn nur drei Sitzbänke hintereinander unbesetzt waren, dann wurde um die Herrschaft über die Lehne der

mittleren Sitzbank gestritten: Welcher Schülergruppe gelingt eine Vis-à-vis-Anordnung? Sieger im Kampf wurden natürlich die Stärkeren, die Unterlegenen mussten von dannen ziehen und sich andere Plätze suchen. Dass die Lehnen umklappbar waren, bot auch die Möglichkeit, liebe Fahrschülerinnen oder Fahrschüler auf der Sitzbank unmittelbar vor der eigenen zu ärgern: Deren Rückenlehne wurde ein Stück nach vorn geschoben und damit auch die dort Sitzenden, dann wurde die Lehne wieder in die Ausgangsposition gebracht, dann wieder nach vorn gedrückt und ein solches Hin und Her konnte ein Weilchen weitergehen. Oft aber kam eine schnelle Reaktion auf die Hin-und-her-Zwangsgymnastik in Form einer saftigen Backpfeife.

Nach gut einem Monat meines Fahrschülerseins gab es zum Fahrplanwechsel am 2. Juni 1957 zwei wesentliche Änderungen. Zug 2705 am Morgen war nun kein lokbespannter Zug mehr, sondern ein dreiteiliger Schienenbus. Seine Sitzplatzkapazität reichte bei weitem nicht, zumal außer den Schülerinnen und Schülern noch etliche weitere Fahrgäste den Zug benutzten, vor allem zur Fahrt zum Arbeitsplatz. So bekamen wir oft schon in Balve keinen Sitzplatz mehr. Gut erinnere ich mich noch, wie ich am 26. Juli morgens neben dem Triebwagenführer im Gepäckraum des Steuerwagens stand in banger Erwartung der ersten Bundesjugendspiele meines Lebens, die an diesem Tag im Huckenohlstadion stattfinden sollten und mir veränderter Sportskanone zuwider waren. In welchem Unterrichtsfach außer Sport gibt es eine solche Leistungsmessung als Großveranstaltung der ganzen Schule mit der Möglichkeit schulöffentlicher Blamage? „Mutter Anna“, dachte ich passend zum Tage, „wäre es doch schon Mittag und wir wären auf der Rückfahrt!“

Die zweite Änderung, die der Sommerfahrplan mit sich brachte, betraf die Rückfahrt mittags um 12.45 Uhr. Statt des Schienenbusses fuhr nun Zug 2710 werktags als Dampfzug - und der gefiel uns! Die Wagengarnitur hinter der Dampflok bestand aus vier dreiachsigen Umbauwagen mit geschlossenen Übergängen von Wagen zu Wagen. Die Bundesbahn hatte im Jahr 1954 begonnen, die Untergestelle alter Wagen mit neuen Aufbauten zu versehen. So entstanden Wagen mit zwei schicken Großraumabteilen, das größere Abteil mit 38 Sitzplätzen in Vis-à-vis-Anordnung, das kleinere mit 24 Sitzplätzen, ebenfalls in Vis-à-vis-Anordnung; im kleineren Abteil befand sich beim Ausgang die vom Vorraum her zugängliche Toilette. Der letzte Wagen unseres Zuges war ein Halbgepäckwagen mit einem 24-Sitzplätze-Abteil und einem großen Gepäckraum mit Dienstabteil. Umbauwagen mit Abteilen erster Klasse gab es zwar, sie wurden aber nicht auf unserer Strecke eingesetzt. Insgesamt bot unser Zug 210 Plätze auf Polstersitzen, die mit braunem Kunstleder bezogen waren.

Dem Einstieg in die Wagen dienten jeweils drei Trittbretter vor einer etwas eingerückten Drehtür. Schaffner wie unser Richard konnten sich nun erlaubterweise und Fahrgäste verbotenerweise auf ein Trittbrett des abfahrenden Zuges schwingen, sich mit einer Hand an der senkrechten Haltestange festhalten, mit der anderen Hand die Wagentür öffnen und so in den Vorraum des Umbauwagens gelangen.

Die Fenster in den Seitenwänden der Wagen waren - mit Ausnahme des undurchsichtigen, im oberen Bereich nach innen kippbaren Toilettenfensters - zweigeteilte Übersetzfenster. Die Fallfenster der älteren Wagen konnte man zum Öffnen mit Hilfe eines Griffs oben in der Mitte und eines gelochten Lederriemens unten in die Außenwand des Wagens versenken und in verschiedenen Positionen arretieren; die Übersetzfenster der neuen Umbauwagen öffnete man, indem man zwei kleine, seitliche Feststellhebel löste und dann die obere Fensterhälfte an zwei Griffingen nach unten vor die untere Fensterhälfte gleiten ließ. Meistens reagierten erwachsene Fahrgäste auf das Öffnen eines Fensters mit der Feststellung: „Es zieht.“ Wir verstanden den Appellcharakter dieser Feststellung und schlossen die Fenster widerwillig ohne rechtes Verständnis für die Empfindlichkeit der Erwachsenen.

Im letzten Wagen, direkt vor dem Gepäckraum, fanden wir unseren Stammplatz. Vor uns, den Rücken uns zugewandt, hatte eine Frau ihren Stammplatz, eine Frau mit einer unglaublichen Frisur, mit einem hohen Turm aus Haaren auf dem Kopf. Uns war schleierhaft, wie sich dieses Haargebilde oben auf dem Kopf halten konnte. So kamen wir zu dem Schluss, dass sich unter den Haaren ein Gestell befinden müsse, das der gewagten Frisur Halt gab. Wir konnten es natürlich nicht bei der Hypothese vom Gestell unter den Haaren belassen. In echtem Forscherdrang gemäß der Parole des erst ein paar Jahre später kreierte Wettbewerbs „Jugend forscht“ nahm eines Tages der Keckste von uns zehnjährigen Jungforschern einen Stift und schob damit extrem behutsam von hinten ein paar Haare der Frau ein klitzekleines Stückchen zur Seite und wir sahen uns bestätigt: Eine Unterkonstruktion aus Pappe gab der Frisur ihren Halt.

In diesem Zug mit dem reichlichen Platzangebot brauchten wir uns keine Sorge zu machen, dass uns jemand blitzschnell den Sitzplatz streitig gemacht hätte nach dem Motto: „Aufgestanden - Platz vergangen“. So konnten wir unbesorgt aufstehen, um zu einem weiteren Problem zu forschen: Was geschieht, wenn man in einem fahrenden Zug in die Höhe springt? Wo landet man dann in dem Wagen? An derselben Stelle, an der man hochgesprungen ist, oder weiter hinten im Zug, der ja weitergefahren ist, während man keinen Bodenkontakt zum Zug hatte? Die nach mehreren Luftsprüngen im Selbstversuch gefundene Lösung möchte ich hier nicht verraten, sondern der verehrten Leserin und

dem geneigten Leser vorschlagen, selbst als Forscherin oder Forscher tätig zu werden: Fahren Sie doch einmal wieder mit der Hönnetalbahn und finden Sie heraus, wo Sie nach Ihren Luftsprüngen im Zug landen.

Wie freundlich war doch die Bundesbahndirektion Wuppertal, dass sie für unsere Beförderung diesen schönen Zug einsetzte! Trotzdem verzichteten wir manchmal auf unseren Sitzplatz im Zug, nämlich wenn uns Oberlokomotivführer Emil Ernst in Menden zur Führerstandsmithfahrt auf seiner Lok 93 937 einlud. Emil Ernst, den wir unter uns „Ömmes“ nannten, der ansonsten unter den Namen „Teckel“ und „Singender Lokführer“ bekannt war, neigte zu unkonventionellem Verhalten im Dienst. Er war es, der am 15. November 1950 seinen Güterzug auf der freien Strecke zwischen Balve und Sanssouci zum Halten gebracht, mit dem übrigen Personal den Zug verlassen und dem frisch vermählten Ehepaar Agnes und Karl Cordes mit einem Ständchen zur Hochzeit gratuliert hatte. Sein Verhalten rechtfertigte er gegenüber dem Dienstherrn mit der Begründung, der Zughalt sei erfolgt, um eine Gefährdung der am Bahndamm feiernden Hochzeitsgäste zu verhindern - eine Begründung, die nur ein Lob durch die Vorgesetzten zur Folge haben konnte. Und dieses Schlitzohr von Lokführer erlaubte uns manchmal eine Führerstandsmithfahrt. Wir fanden es höchst interessant, wie er nach der Lautsprecherdurchsage „Zugführer 2710: Zug darf abfahren“ und dem Abfahrauftrag des Zugführers, des Zugchefs mit dem roten Erkennungsband über der Uniform von der rechten Schulter zur linken Hüfte, um 12.45 Uhr das Dampfross in Bewegung setzte, wie es geräuschvoll auf Gleis 3 - heute als Gleis 4 bezeichnet - losdampfte, am Hauptsignal und am alten Fahrdienstleiterstellwerk „Mf“ vorbei, dann über die doppelte Kreuzungsweiche die Strecke nach Iserlohn überquerte und schließlich über eine Weiche das Gleis Richtung Neuenrade erreichte. Wir hörten, wie Lokführer und Heizer kurz und knapp Informationen über die Stellung der Signale austauschten. „Fahrt“, sagte der eine, daraufhin der andere ebenfalls: „Fahrt“. Der Zug hatte also am Hauptsignal freie Fahrt. Der ritualisierte, eindeutige Kurzdiallog zwischen Lokführer und Heizer diente der Sicherheit.

Statt der Hauptsignale mit rot umrandetem, weißen Flügel gab es ab Lendringsen querformatig-rechteckige, rote Deckungsscheiben mit weißem Rand als Einfahrsignale. Senkrechte Stellung der Scheibe bedeutete: „Halt! Weiterfahrt erst nach Beseitigung des Signals erlaubt.“ Diese Beseitigung erfolgte durch Umlegen der Scheibe um 90 Grad in die Waagerechte mit Hilfe von Seilzügen vom Stellwerk des jeweiligen Bahnhofs aus. Bei Dunkelheit zeigte ein rotes bzw. weißes Licht, ob der Zug halten musste oder nicht. Wo die Deckungsscheibe nicht schon von Weitem erkennbar war, stand in hinreichendem

Abstand vor ihr und mit ihr durch Seilzüge verbunden eine umlegbare, runde Deckungsvorscheibe, gelb mit schwarzem Ring und weißem Rand, deren Stellung über den Zustand der Deckungsscheibe informierte und so rechtzeitiges Bremsen des Zuges ermöglichte; bei Dunkelheit erfolgte die Information durch zwei gelbe bzw. weiße, nach rechts steigende Lichter. Induktive Zugsicherung (Indusi), d.h. Zugbeeinflussung durch Gleismagnete bis hin zur Zwangsbremmung bei Halt zeigendem Signal, gab es hier nicht.

Im Signalbuch von 1959 waren die umlegbaren Deckungsscheiben nicht mehr vorgesehen. Daraufhin wurden sie an der Hönnetalbahn im Jahr 1965 entfernt und durch Flügelhauptsignale ersetzt, teils recht aufwändig wie in der Felspartie des Binoler Einschnitts. Zwei Jahre später mit Einführung des „vereinfachten Nebenbahndienstes“ (heute: „Zugleitbetrieb“) wurden die meisten Hauptsignale wieder abgebaut und durch Trapeztafeln ersetzt, da nur noch die Bahnhöfe Lendringens und Sanssouci betrieblich besetzt blieben. So viel zur langfristigen Planung der Deutschen Bundesbahn. Doch nun zurück zu unserer Dampflokomotive.

Wir standen in der ruckelnden Lok und sahen zu, wie Emil Ernst beschleunigte und bremste, im Bahnhof hielt, bis der Aufsichtsbeamte, wegen der roten Uniformmütze im Volksmund „Rotkäppchen“ genannt, nach einem Achtungspfeiff den Abfahrauftrag gab, indem er den Stab mit der runden weißen, grün umrandeten Scheibe hob, und die Fahrt weiter ging. Wir sahen, wie der Heizer mächtig schaufelte, um dem Feuer Nahrung zu geben. Besonders beeindruckend fanden wir es, wenn er im Tunnel die Feuertür öffnete, dann war der ganze Führerstand vom roten Feuerschein erfüllt.

Übrigens durften wir auch ein paarmal nachmittags ab Balve auf der Dampflokomotive mitfahren, wenn sie Güterwagen Richtung Neuenrade am Haken hatte. Um zur Lok auf Gleis 2 zu gelangen überquerten wir das durchgehende Gleis 1 auf dem höhengleichen, hölzernen Übergang für Reisende und für den Gepäckkarren des Bahnhofs - daher die abgesenkte Bahnsteigkante. Wir kletterten hinauf zu Emil Ernst in den Führerstand und los ging die Fahrt, vorbei am Wasserturm zu unserer Rechten und am Wasserkran mit seinem drehbaren Ausleger zu unserer Linken - hier konnten die Dampflokomotiven ihren gewaltigen Durst löschen. An der weißen Tafel mit schwarzem LP vor dem Bahnübergang am Krumpaul gaben wir mit der Dampfpeife der Lok das Achtungssignal, stellten das Läutewerk an und ließen es bis zum Bahnübergang läuten. Aus dem Fenster winkten wir Bekannten zu, die dort spazieren gingen. In Garbeck, wo es noch ein Nebengleis und einen Gleisanschluss gab, wurde rangiert. Dann ging es weiter Richtung Neuenrade, aber nur etwa hundert Meter weit. Emil Ernst hielt die Lok genau auf dem damals noch nicht technisch gesicherten Bahnübergang der Kreisstraße von Balve nach Garbeck an, wir

kletterten vor der Augen der wenigen erstaunten Autofahrer aus der Lok und machten uns auf den Heimweg, als Toppelbrüder an der Straße entlang oder bis zum Krumpaul als Schwellenhüpfer auf dem Gleis. Emil Ernst aber war längst auf seiner Lok 93 937 weitergedampft, denn in Neuenrade wartete noch Arbeit. Auf uns wartete zu Haus auch noch Arbeit: der Rest der Hausaufgaben.

Die Mitfahrten auf der Dampflokomotive von Menden nach Balve endeten leider im Frühjahr 1958, denn mit Beginn des Sommerfahrplans verkehrte Zug 2710 - ab Menden um 12.45 Uhr - nicht mehr als Dampfzug, sondern als dreiteilige Schienenbuseinheit. Morgens war das Platzangebot besser als bisher, denn als Zug 2705 rumpelte nun ein lokbespannter Zug mit einem Sammelsurium alter Personenwagen talabwärts.

Eines Morgens kam ein Fahrschüler aus Langenholthausen mit einer seiner Tauben zum Balver Bahnhof, er wollte sie unterwegs fliegen lassen. Unser Zug kam. Wir stiegen ein und fanden einen Sitzplatz in einem Abteil für Reisende mit Traglasten. Diese historischen Abteile waren äußerst sparsam möbiliert: Einzige Sitzgelegenheiten darin waren Bretterbänke an den Außenwänden. In der Mitte des Abteils war eine große freie Fläche, gedacht zum Abstellen der genannten Traglasten. Wir saßen da und schauten zu dem Taubenfreund, wie er da saß und seine Taube zartfühlend in den Händen hielt. Er schaute sie an und sie schaute ihn an. Plötzlich, aus heiterem Himmel, nein, nicht aus heiterem Himmel, sondern aus dem Hinterteil der Taube schoss vor aller Augen ein ergiebiges Kotpaket und landete - platsch! - auf der freien Fläche. Wenig später kam der Schaffner. Für die von der Taube erzeugte Bodendekoration zeigte er keinerlei Verständnis. Barsch verdonnerte er den Taubenbesitzer zur Zahlung einer Reinigungsgebühr von ein paar Mark, die er sofort kassierte. In Menden ließ unser Taubenfreund seinen Vogel fliegen. Am nächsten Tag berichtete er uns, dass die Taube in treuer Anhänglichkeit glücklich in den heimatlichen Schlag zurückgekehrt war.

Ende Oktober 1957 war unsere vierköpfige Familie in unser neu errichtetes Eigenheim „Am Alten Dreisch 5“ gezogen, meine Tante Maria Bathe bewohnte weiterhin ihr Haus in der Hoffmeisterstraße. Zur Freude meiner Tante übernachtete ich nach unserem Umzug noch recht häufig in ihrer Wohnung. Morgens ging ich von dort mit meinem Freund und Mitschüler Heiner, der in nächster Nähe wohnte, zum Bahnhof, mittags ging es vom Bahnhof direkt zum Dreisch. Eines Morgens erzählte ich meiner Tante von einem Traum: Ich war im Zug ohne Fahrkarte erwischt worden. Träume sind Schäume? Es war der Monatserste und ich hatte tatsächlich an den vorhergehenden Tagen vergessen, mir eine neue Schülermonatskarte zu kaufen. Da wurde es aber höchste Eisenbahn! Nach einer Katzenwäsche schnell angezogen und mit einem

Butterbrot in der Hand ging es los, jedoch nicht zum Bahnhof, sondern zum Dreisch, denn in meinem Elternhaus lag der ein halbes Jahr lang gültige „Antrag auf Ausgabe von Schülermonatskarten und Schülerwochenkarten (zum Schulbesuch)“. Diesen Antrag galt es beim Kauf von Schülermonatskarten vorzulegen. „Die Karten müssen [...] eine Stunde vor ihrer ersten Benutzung bei der Fahrkartenausgabe bestellt werden“, hieß es in Nr. 23 der Tarifbestimmungen. Das war nun zeitlich nicht mehr möglich, aber zum Glück folgte der Satz: „Spätere Anforderungen werden nach Möglichkeit berücksichtigt.“ Ich vertraute auf diesen Satz, da es sich beim Personal der Fahrkartenausgabe des Balver Bahnhofs nicht um Unmenschen handelte. Ich holte mir also den Antrag und 10,20 DM für den Kauf der Fahrkarte und lief zum Bahnhof. Durch das Kläppchen in der Schalterscheibe reichte ich dem Schalterbeamten den Antrag, der wurde im Feld für den gerade begonnenen Monat mit dem Bahnhofstagesstempel gestempelt, ich legte das Geld auf meine Seite des Schaltertellers, der Schalterbeamte legte die Fahrkarte und den Antrag auf seine Tellerseite, drückte auf den Knopf des Tellers, der daraufhin eine halbe Drehung machte: Die Deutsche Bundesbahn hatte ihr Geld und ich war im Besitz meiner Monatskarte und des Antrags. Damit die Fahrkarte gültig wurde, musste nur noch die „Eigenhändige Unterschrift des Inhabers, Vor und Familienname ausgeschrieben“ - so stand es auf der Karte - geleistet werden, was ich gern tat. Da kam auch schon der Zug.

Ältere und coolere Fahrschüler und Fahrschülerinnen hätten sich vermutlich meinen Frühsport erspart und wären ohne Fahrkarte zur Schule gefahren. Das Problem dabei wäre nicht in erster Linie die Hin- und Rückfahrt gewesen, denn auch in den alten Reisezugwagen der Deutschen Bundesbahn waren damals schon kleine, einsitzige, von innen verschließbare, multifunktionale stille Kämmerlein eingebaut, in denen man sich als Kurzzeit-Eremit der Fahrkartenkontrolle entziehen konnte. Das eigentliche Problem wäre die Bahnsteigsperrung in Menden gewesen. Aus der Schalterhalle gelangte man nur durch eine Sperre mit einem schmalen Durchgang links und einem schmalen Durchgang rechts neben dem in der Mitte stehenden Sperrhäuschen zu den Bahnsteigen und zurück in die Schalterhalle. Aus diesem Häuschen heraus kontrollierten körperbehinderte, vermutlich kriegsversehrte Eisenbahner die Fahrkarten. Ohne gültige Fahrkarte oder eine eigens zum Preis von 20 Pfennig gekaufte Bahnsteigkarte konnte man die Sperre nicht passieren. Fahrschülern, die ihre Fahrkarte nicht bei sich hatten, liehen in der Regel hilfsbereite Mitschüler ihre Monatskarte zum Durchgang durch die Sperre: Nachdem sie selbst die Sperre passiert hatten, reichten sie ihre Fahrkarte über einen Zaun neben dem Bahnhofsgebäude dem Schüler ohne eigene Fahrkarte oder sie ließen ihm die Karte durch einen Dritten bringen.

Die Sperrenbeamten mochten wir nicht besonders, vor allem einen nicht, der sich, wie wir fanden, sadistisch verhielt. Welche traumatisierenden Erfahrungen er gemacht haben mochte, ob er unter Dauerschmerzen aufgrund einer Kriegsverletzung litt oder verbittert war, weil er nur noch den wenig attraktiven Dienst als Sperrenbeamter ausüben konnte, das fragten wir uns nicht - wir hatten einfach eine Stinkwut auf ihn wegen seines Verhaltens: Wenn er am späten Mittag allein Dienst an der Sperre hatte, öffnete er den Durchgang erst, nachdem unser kleiner Schienenbus bereits angekommen war und nun ein paar Minuten Aufenthalt hatte. Bis zur Öffnung des Durchgangs hatte sich ein immer größer werdender Schülerpulk angesammelt, der gegen die Sperre drängte, von hinten wurde man nach vorn geschoben, ob man wollte oder nicht. Mürrisch gab schließlich der Herrscher der Sperre den Durchgang frei, aber zunächst nicht für uns, sondern für die angekommenen Reisenden, die sich mühsam durch unseren Pulk zwängten, teilweise unter heftigem Schimpfen über die „ungezogenen Fahrschüler“ und über „höhere Schüler, die wohl was Besseres sein“ wollten. Wir aber wollten nichts Besseres sein - was wir wollten, war dies: einen Sitzplatz im Zug ergattern. Und so drängten wir die Fahrkarte vorzeigend an dem Sperrenbeamten, der offensichtlich seine Macht genoss, vorbei auf den Bahnsteig zu unserem Zug. Heute denke ich: Vielleicht hatte die späte Öffnung der Sperre auch etwas Gutes, vielleicht hat sie verhindert, dass bei einer Rangelei an der Bahnsteigkante ein Schüler vom ankommenden Zug erfasst wurde.

Ab April 1960 kostete meine Schülermonatskarte nicht mehr 10,20 DM, sondern nur noch 5,10 DM, denn von diesem Monat an war auch mein Bruder Fahrschüler und Geschwister bekamen eine „Schülermonatskarte (G)“ zum halben Preis. Die Geschwisterfahrkarten mussten gemeinsam gelöst werden; jetzt waren wir zwei, die an den Fahrkartenkauf denken mussten.

Nach dem ersten Monat brüderlich-gemeinsamer Hönnetalbahnfahrten wurde, wie Ende Mai oder Anfang Juni üblich, der neue Abfahrtsplan, im Holzrahmen und durch eine Glasscheibe geschützt, in der Schalterhalle des Balver Bahnhofs aufgehängt. Die weißen Steckziffern, -buchstaben und -symbole auf schwarzem Grund enthielten eine unerwünschte Information: Die Deutsche Bundesbahn legte hartherzigerweise die Abfahrzeit des Schülerzugs 2705 ab dem 30. Mai 1960 von 7.10 Uhr auf nun 7.04 Uhr. Sechs kostbare Schlafminuten gingen uns morgens verloren. In den folgenden Jahren gab es keine Verbesserung, im Gegenteil: 1961 fuhr der Zug bereits um 7.00 Uhr in Balve ab, 1963 um 6.57 Uhr und 1964 um 6.54 Uhr. Sechzehn Minuten früher als vor ein paar Jahren. Unverzeihlich, wie die Bundesbahn im Laufe der Jahre jungen Leuten den

gesunden, für ihre Entwicklung so wichtigen Schlaf geraubt hat! Doch was tun, wenn man vom Fahrplan der Bundesbahn unnötig früh aus dem Bett gescheucht wird, schon um 7.20 Uhr in Menden ankommt und bis zum Unterrichtsbeginn mehr als eine halbe Stunde warten muss? Eine Möglichkeit: Dummheiten machen. Da hefteten doch tatsächlich zu früher Morgenstunde zwei Balver Fahrschüler ahnungslosen Mitschülern das knappe Selbstbekenntnis an den Rücken: „Ich bin ein Esel.“ Und den Rücken lieber Fahrschülerinnen zierten sie mit der lyrischen Kontaktanzeige: „Ich suche einen Mann, der Windeln waschen kann.“ Erst das Gelächter anderer ließ die Opfer stutzig werden und führte zu nicht immer sanften Reaktionen. Anregungen zur Lyrik kamen auch von der Bundesbahn selbst, wie diese Kostprobe bahnamtlicher Dichtkunst zeigt: „Raucher, lass das Rauchen sein oder steig in Raucher ein.“ Abteile, in denen geraucht werden durfte, erkannte man an einem roten Schild mit weißer Aufschrift „Raucher“, Abteile, in denen nicht geraucht werden durfte, an einem weißen Schild mit schwarzer Aufschrift „Nichtraucher“. Wer im Nichtraucherabteil rauchte, musste mit einer Strafe rechnen; wer im Raucherabteil nicht rauchte, blieb ungestraft. Als leidenschaftlicher Nichtraucher fand ich die Regelung in Ordnung. Die Bundesbahn verbreitete auch poetische Ergüsse Dritter auf ihren Werbeflächen wie die dreizeilige Schnapswerbung: „Der Zug ist weg! Auf diesen Schreck: Klarer mit Speck.“ Wenn das keine pädagogisch wertvolle Werbung für die Zielgruppe der Fahrschüler war!

An manchen Tagen kamen wir nicht rechtzeitig zum Unterrichtsbeginn in Menden an, denn mitunter, vor allem im Winter, hatte zu unserer Freude der Schülerzug morgens eine erhebliche Verspätung, die größte in meiner Fahrschülerzeit war eine Verspätung von gut 100 Minuten am 16. Februar 1961 - wegen eines Achsenbruchs, hieß es, musste ein Ersatzzug aus Schwerte angefordert werden. Wenn wir am Bahnhof erfuhren, dass unser Zug erst viel später kommen würde, weil er noch gar nicht aus Richtung Menden in Balve angekommen war, dann ja noch bis Neuenrade fahren und dort die Lok umsetzen musste, gingen wir noch einmal in die Stadt. Es kam sogar vor, dass mein Bruder und ich bei dieser Gelegenheit Brötchen kauften und mit unserer Tante in der Hoffmeisterstraße ein zweites Frühstück genossen, dankbar für das unverhoffte Geschenk ein- bis zweistündiger Ferien. Mittags hatten die Züge erfreulicherweise kaum Verspätungen.

Fahrplanwechsel mit Lichtblick am Mittag des 28. Mai 1962: Als Zug 2712 kam nicht mehr der VT 95 mit dem kleinen Beiwagen, sondern ein dreiteiliger Schienenbus, dessen Beiwagen in der Mitte ein reiner Sitzwagen mit 63 Plätzen auf Polstersitzen war. Dass es solche Beiwagen zum VT 98 überhaupt gab, war uns neu und hoch willkommen. Endlich reichte das Angebot an Sitzplätzen aus.

Damit sich die Reisenden vom Bahnsteig aus über das Fahrziel der Schienenbusse informieren konnten, war in den Motorwagen der Fahrzeuge an beiden Längsseiten oben im mittleren der sieben Fenster ein mechanischer Fahrzielanzeiger angebracht. Er enthielt in einem Metallkasten einen Film mit einer Fülle von Namen möglicher Zielbahnhöfe der näheren und weiteren Umgebung. Wenn der Zug am Ziel angekommen war, spulte ein Zugbegleiter mit Hilfe einer Kurbel an beiden Fahrzielanzeigern den Film weiter, bis der Name des neuen Zielbahnhofs schwarz auf weiß im Sichtfenster erschien. Eines Mittags saßen wir zu sechst am mittleren Fenster der linken Seite des Motorwagens, den Fahrzielanzeiger in greifbarer Nähe. Zwischen Klusenstein und Binolen konnte einer von uns der Versuchung nicht widerstehen: Er drehte die Kurbel des Fahrzielanzeigers einmal herum. Welchen Zielbahnhof er eingestellt hatte, haben wir nicht überprüft, denn ein anderer von uns machte sich schon an der Kurbel zu schaffen. „Eine Umdrehung, das ist ja gar nichts“, dachte er wohl und kurbelte und kurbelte und kurbelte - und dann spürte er keinen Widerstand mehr: Er hatte den ganzen Film abgespult, weiteres Kurbeln, links- oder rechtsherum, war nun sinnlos. Der Zug erreichte Binolen. Gleich würde das „Rotkäppchen“ aus dem links von den Gleisen stehenden Bahnhofsgebäude kommen, gerade auf uns zu, um dem Zug den Abfahrauftrag zu erteilen. Es würde den Fahrzielanzeiger ohne Zielangabe sehen und den vorn beim Triebwagenführer sitzenden Zugführer darauf hinweisen - und dann? Nichts wie raus aus dem Schienenbus! Schleunigst verließ der eifrige Kurbelbetätiger mit Sack und Pack das Bahnhofsgelände und machte sich zu Fuß auf den Weg nach Balve. Als wir in Balve ausstiegen, sahen wir im Fahrzielanzeiger, der weder vom „Rotkäppchen“ in Binolen noch von dem in Sanssouci beachtet worden war, nur ein Reststück des weißen Films. Wir waren im „Zug nach Nirgendwo“ bis Balve gekommen! Vorbei an der großen Werbetafel mit der riesigen Wanderkarte vor dem Bahnhof und an dem winzigen Stadtpark mit Fehlings Blumenlädchen gingen wir zur Hauptstraße hinunter. Und wer stand lachend unten an der Einmündung? Natürlich unser Kurbelmeister. Auf Schusters Rappen hatte er nur ein paar Meter zurückgelegt, dann war er als Anhalter bis Balve gekommen, schneller als wir im Zug.

Der Sommerfahrplan 1962 brachte neben dem erweiterten Platzangebot am Mittag auch eine Änderung am Morgen. Der lokbespannte Schülerzug 2705, oft mit vier Polster- und zwei Holzsitzen, führte von nun an auch die erste Wagenklasse. Wir saßen sehr oft in einem Wagen mit Holzsitzen. Eines Morgens Ende November 1963 waren nicht genügend Plätze auf Holz- oder Polstersitzen der zweiten Klasse frei, wir fanden aber einen Sitzplatz in einem heruntergekommenen Abteil erster Klasse. Den meisten

Schaffnern war es egal, ob man in einem Abteil der ersten Klasse saß, das diese Klassifizierung offensichtlich nicht verdiente, doch ausgerechnet an diesem Tag kontrollierte ein übereifriger Eisenbahner die Fahrkarten. Er wies uns darauf hin, dass wir unberechtigterweise in der ersten Klasse säßen. „Dies Klapperkistenabteil soll die erste Klasse sein? Woher soll man das denn wissen?“, stellte sich einer von uns dumm. Der Schaffner wies auf das Schild mit einer Eins hin: „Und was steht da?“ - „Eine Eins“, hieß die zutreffende Antwort. „Und was bedeutet die Eins denn wohl?“, fragte der Schaffner ungeduldig werdend. „Klar: Abteil Nummer eins“, erhielt er zur Antwort. Verärgert belehrte er uns: „Das ist nicht die Abteilnummer, sondern die Bezeichnung der Wagenklasse.“ Unseren Hinweis, das Wort Klasse stehe da aber nicht, tat der Schaffner kurzerhand ab und forderte uns zum Nachlösen einer Fahrkarte erster Klasse auf. Da wir uns weigerten, durften wir Übeltäter in Menden das Bahnhofsgebäude nicht sofort verlassen, sondern mussten vorher im Bahnhofsvorsteher-Kabuff unsere Personalien angeben. Am 9. Dezember flatterte mir ein Brief des Bundesbahn-Verkehrsamtes Hagen ins Haus mit der Aufforderung, vier Mark wegen unberechtigter Benutzung der ersten Wagenklasse zu zahlen. Ich habe es zähneknirschend getan. Eigentlich hätte ich eine Gegenrechnung aufmachen müssen: Entschädigung wegen fortgesetzter Minderleistung - Beförderung des Inhabers einer Schülermonatskarte zweiter Klasse in Abteilen auf dem Qualitätsniveau von Reisezugwagen vierter Klasse, die es bis 1928 bei der Deutschen Reichsbahn gegeben hatte.

Eines Mittags stand ich mit einem Mitschüler in der Schalterhalle des Mendener Bahnhofs. Wir warteten wie etliche andere Reisewillige auf die Öffnung der Bahnsteigsperrre. Flüsternd kündigte mir mein Mitschüler an: „Gleich wird der Bahnhof geräumt.“ Auf meinen fragenden Blick hin griff er in seine Hosentasche, holte etwas heraus und zeigte es mir in der hohlen Hand: eine Stinkbombe. Wenig später sagte er: „Komm, langsam rausgehen.“ Er ließ die Stinkbombe, von den anderen Wartenden unbemerkt, fallen und wir schlenderten aus dem Bahnhofsgebäude zu der baumbestandenen Insel auf dem Bahnhofsvorplatz. Es dauerte nicht lange, da wurden Scharen beleidigter Nasen aus dem Bahnhofsgebäude getragen, eine Flucht auf die Bahnsteige war wegen der noch geschlossenen Sperre nicht möglich gewesen. „Hoffentlich“, dachte ich, „bekommen die uniformierten Sperrlinge noch etwas von dem Gestank mit, wenn sie zu ihrer Sperrerbude kommen.“ Stinkbomben wurden häufiger eingesetzt, gern auch im Zug. Schon am Morgen ließ einer im Zug eine Stinkbombe los und ein anderer aus seiner Clique streute sinnvollerweise Niespulver, so dass die Fahrgäste niesten und dadurch die von überflüssigen Ablagerungen befreiten

Riechorgane den markanten Duft, der sich im Abteil ausbreitete, intensiver aufnehmen konnten.

Ja, wir Fahrschüler waren schon eine besondere, allerdings zeitlich begrenzte Spezies - ich gehörte ihr bis März 1966 an. Ein rotes Tuch waren wir für manche Erwachsene. Sie klagten pauschal über „die Fahrschüler“, über „die heutige Jugend“, die Jugend früher habe sich viel besser benommen - das zu allen Zeiten übliche Gejammer über die jeweilige Jugend. Nein, früher waren auch nicht alle jungen Leute stets brav und stromlinienförmig angepasst. Das gilt auch für Fahrschüler, auch für die Fahrschüler der Hönnetalbahn. Ludwig Kleffmann berichtet in seinem plattdeutschen Beitrag „Fahrschailers“ für die 1962 erschienene Jubiläumsschrift zum 50jährigen Bestehen des Walram-Gymnasiums Menden, Dr. Joseph Böhmer, Leiter der Anstalt von 1921 bis 1928, habe sich aufgrund vieler Beschwerden veranlasst gesehen, eine Versammlung aller Fahrschüler seiner Schule einzuberufen. In dieser Versammlung habe er empört von Beschwerden über die Fahrschüler berichtet, angemessenes Verhalten von den Fahrschülern verlangt und für die drei von Menden ausgehenden Bahnstrecken jeweils einen älteren Schüler als Aufsichtsperson eingesetzt, der mit der Autorität eines Lehrers für Ordnung sorgen sollte. Nicht immer ist das gelungen, wie Kleffmanns Schilderung einer Begebenheit, wohl aus dem Schuljahr 1922/23, zeigt. Seine Schilderung möchte ich hier wiedergeben.

Unter einigen Obertertianern, Neuntklässlern also, begann eines Tages auf der Heimfahrt nach dem Unterricht im Zug zwischen Lendringsen und Klusenstein eine Schlägerei. In Klusenstein kam der kleine Schaffner Franz in das Abteil, schimpfte mit den Raufbolden und verlangte von Jupp aus Balve, den er für den schlimmsten Schläger hielt, die Herausgabe der Monatskarte. Jupp aber weigerte sich: „Die Karte habe ich mir gekauft und nicht du. Und darum gehört die Karte mir und nicht dir.“ Diese logisch argumentierende Weigerung empfand der Schaffner als ungehörig und versetzte Jupp eine kräftige Ohrfeige. Jupp schlug zurück, dann wurde es dunkel im Abteil - der Zug war in den Binoler Tunnel gefahren. Als es wieder hell wurde, lag der Schaffner unter der Bank. Schimpfend kroch er hervor, sprang auf und packte Jupp am Schlafittchen, um ihn aus dem Zug zu befördern, der inzwischen in Binolen angekommen war. Doch Jupp griff auch zu und so stolperten beide aus dem Zug, landeten auf dem Bahnsteig und wälzten sich kämpfend im Dreck, mal der höhere Schüler unten, mal der Reichsbahnbeamte. Die Fahrgäste schauten sich den Kampf aus den Fenstern an. Als der Zug aus Neuenrade einlief, wuchs die Zahl der Zuschauer. Manche lachten, andere schimpften über die Jugend und über die Fahrschüler. Das „Rotkäppchen“ und der Zugführer kamen und

beendeten das Schauspiel.

Jupp benötigte von nun an keine Schülermonatskarte mehr für die Hönnetalbahn, denn er wurde von der Schule verwiesen. Fortan hat er das Apostelgymnasium in Köln besucht und dort das Abitur bestanden, an demselben Gymnasium wie Konrad Adenauer etliche Jahre vorher. Anders als Adenauer ist Jupp aber, wie man weiß, kein Bundeskanzler geworden - er wurde Jesuit: Pater Josef Anton Schweitzer SJ. Pater Schweitzer wirkte in Portugal und Spanien als Professor der Philosophie und Theologie. Von 1955 an war er Redakteur der Zeitschrift „Die katholischen Missionen“ in Bonn. Dort verstarb er am 2. August 1976. In seiner Bonner Zeit hat Josef Schweitzer oft seinen Sommerurlaub in Balve verbracht. Er hat hier die hl. Messe gefeiert und mit flotter Zunge gepredigt. Von seiner Heldentat als Fahrschüler hat er bescheiden geschwiegen. Wenn er uns Messdienern davon erzählt hätte, hätten wir sicher gespannt seinen Worten gelauscht. Zu erfahren, dass es unter den Hönnetaler Fahrschülern einst einen solchen Helden gegeben hat, hätte uns Fahrschüler mit berechtigtem Stolz erfüllt.

Leonhard Knappe

Dieses Manuskript wurde im Jahr 2017 verfasst als Beitrag für das Benefizbuch „Geschichten aus der alten Zeit III“.