

Kurt Thümmler

MEINE ZEIT ALS
DAMPFLOKOMOTIVFÜHRER

Engelsdorfer Verlag
Leipzig
2014

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Bibliografische Information durch die Deutsche Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im
Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-95744-200-0

Copyright (2014) Engelsdorfer Verlag Leipzig
Alle Rechte beim Autor
Hergestellt in Leipzig, Germany (EU)
www.engelsdorfer-verlag.de

15,00 Euro (D)

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Inhaltsverzeichnis

Rangierlokheizerzeit	7
Der Lokführer Teil II ab 01.01.1961 BW Leipzig Hauptbahnhof West.....	68
Werkstatt	92
Fahrdienst P8	103
Der Lokführer Teil III	140
Güterzugausbildung	167
Wieder im BW Leipzig West ab 1965	215

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Rangierlokheizerzeit

Die Geschichte beginnt in einem Reichsbahnausbesserungswerk in der ehemaligen DDR. Ich hatte kaum meine Lehre als Schlosser mit Erfolg beendet und mich gerade in meiner mir zugewiesenen Abteilung eingearbeitet, da hieß es: In den Bahnbetriebswerken unseres Reichsbahndirektionsbezirktes fehlen Aushilfslokheizer, damit die planmäßigen Lokheizer ihren gesetzlichen Urlaub nehmen können. Natürlich nahm der Meister mich, den Jüngsten, ins Visier. Er überzeugte mich davon, dass ich freiwillig drei Monate auf einer Dampflok als Aushilfsheizer Dienst tun sollte. Nach der damaligen Gesetzeslage hätte man mich auch zwingen können. Die Deutsche Reichsbahn war ein nach militärischen Regeln straff organisierter Verkehrsbetrieb. Der größte in der DDR. Er verkörperte damals gewissermaßen den Blutkreislauf der DDR-Wirtschaft.

Also, kurz und knapp, ich musste antraben. Mit mir auch ein weiterer Kollege aus meiner ehemaligen Klasse. Zuerst mussten wir zum Medizinischen Dienst des Verkehrswesens zur Tauglichkeitsuntersuchung. Wir waren kerngesund und somit als Lokheizer geeignet. Anschließend wurden wir auf unterschiedliche Einsatzorte verteilt, das heißt delegiert.

Mein Einsatzort Falkenberg lag etwa siebenzig Kilometer von meinem Wohnort entfernt, also Einsatz mit Übernachtung wie auf Montage. Wie das im unregelmäßigen Schichtdienst gehen sollte, wusste ich nicht. „Du reist dann und dann an und meldest dich dort und dort“, wurde mir von der Kaderabteilung meines Betriebes mitgeteilt. Drei Monate sollte ich dortbleiben. Ich packte also meinen Koffer und fuhr zum Einsatzort. Dort angekommen, musste ich mich erst einmal erkundigen, wie ich zu Fuß zum Bahnbetriebswerk komme. Der Bahnhof mit seinen Bahnsteigen ist die eine Seite, das Bahnbetriebswerk mit seinen Lokomotiven die andere jeweils in gewisser Entfernung befindliche Seite. Aufsteigende Qualmwolken gaben jedenfalls die Richtung an.

Natürlich wollte auch ich als Junge immer Lokomotivführer werden, aber der reale Schritt dazu machte doch Angst. Vor allem waren an meinem Wohnort kein größerer Bahnhof und somit auch kein Bahnbetriebswerk vorhanden. Der nächste große Bahnhof beziehungsweise die nächste große Stadt Leipzig war zwanzig Kilometer entfernt. Damals war das eine schwierig zu überwindende Entfernung, vor allem im unregelmäßigen Schichtdienst.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Als ich im BW Falkenberg ankam, begab ich mich zunächst zur Kaderabteilung, die damalige Personalabteilung. Die Kaderleiter und deren Mitarbeiter waren überall gleich, sie zeichneten sich vor allem durch ihre eisige Unfreundlichkeit aus. Auch hier traf ich auf eine solche Person. „Hier haben Sie den Laufzettel, melden Sie sich in den angegebenen Abteilungen, lassen die unterschreiben und kommen wieder hierher!“, kommandierte sie.

Nachdem ich so die ganze Verwaltung abgeklappert hatte, kam ich zur wichtigsten Abteilung, nämlich der TB-Gruppe, das heißt zum Technischen Betrieb. Das war die Abteilung zur Koordinierung des Lokomotiv- sowie des Personaleinsatzes. Dieser Abteilung stand ein gestandener Ingenieur für Eisenbahnmaschinentechnik vor, seines Zeichens Reichsbahnoberinspektor Schäfer. Beamte gab es leider nicht mehr, aber die Titel und die Uniformen. Die höheren Chargen nannten wir „Goldfasane“, wegen ihrer goldenen Schulterstücke, die ganz hohen hießen „Raupenschlepper“. Sie hatten geflochtene Schulterstücke, alles wie beim Militär. Der TB-Gruppenleiter war ein älterer Herr. Oberinspektor war nicht viel für einen Mann mit seiner Qualifikation und Verantwortung. Allerdings wusste ich das damals, als ich mich vorstellte, noch nicht.

Als Erstes führte er mit mir eine Arbeitsschutzbelehrung durch. Den Schwerpunkt bildete hierbei das Verhalten innerhalb von Gleisanlagen. Bestimmte Regeln kannte ich bereits aus meinem RAW. Allerdings handelte es sich hier in Falkenberg um ganz andere Relationen, welche ich jedoch erst von der Lok aus kennenlernte. Der Bahnhof Falkenberg war ein wichtiger Eisenbahnkreuzungspunkt von West (Halle) nach Ost (Cottbus – Forst – Polen). Die vorrangige Bedeutung hatte hier der Güterverkehr. Ein riesiger Güterbahnhof erwartete mich. Deshalb war das BW Falkenberg ein reines Güterzuglok-BW mit ausschließlichem Bestand von Lokomotiven der Baureihe 52, die sogenannte Kriegslok, im Zugdienst. Im Rangierdienst kamen ausschließlich 94er zum Einsatz. Diese sollten in den nächsten drei Monaten mein Arbeitsplatz sein.

Nach erfolgter Arbeitsschutzbelehrung, deren Erhalt ich mit meiner Unterschrift bestätigen musste, unterschrieb der TB-Gruppenführer meinen Laufzettel, wünschte mir viel Erfolg und schickte mich zur Lokabteilung, das heißt zum Personaleinsatzleiter beziehungsweise Dienstenteiler. Vorher musste ich noch ins Lager zum Empfang von schwarzen Arbeitsklamotten, im RAW hatten wir blaue, einschließlich Schuhe, Handschuhe und Ledermütze aus

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Kunstleder. Dann wurde mir ein Spind zugewiesen und die Sanitärräume wurden mir gezeigt. Anschließend ging es zurück in die Kaderabteilung. Die immer noch unfreundliche Kollegin nahm mir den Laufzettel ab und teilte mir erstens mit, wo ich meine Wohnstätte finden würde, und zweitens, dass ich mich vorher beim Dienstenteiler zum Erhalt des Einsatzauftrages melden solle. Mir wurde bei diesen Befehlen immer mulmiger. Ich kam mir jetzt schon beinahe heimatlos vor. Schließlich war ich tatsächlich das erste Mal länger von zu Hause fort.

Ich trollte mich zum Lokpersonaldienstenteiler. Der Dienstenteiler, ein Wahnsinnsposten, was ich auch erst später erfuhr. Ein Mann, der für jeden Einzelnen nur wenig Zeit hatte, für ihn galt der Leitspruch „Löcher stopfen“. Urlaub, Krankheit, Lehrgang – jede volle Arbeitskraft musste durch eine volle Ersatzkraft ersetzt werden – ein Scheißspiel. Und weil so viele Leute fehlten, war ich ja hier, damit wenigstens die Heizer in Urlaub gehen konnten. Die Heizerausbildung für den Rangierdienst, für mehr kamen wir in der kurzen Zeit nicht infrage, dauerte zehn Tage.

„Du meldest dich morgen Früh um 5:30 Uhr auf der Rangierlok R4 bei Lokführer Bauer und Lehrheizer Kampe. Die Lok steht zur Ablösung am Ablaufberg Nord, Stellwerk W1. Für heute kannst du nach Hause gehen.“

Bei der Gelegenheit konnte ich mir die Lokschuppen, die Drehscheiben, die Restaurierungsgleise und so weiter etwas näher anschauen. Überall sah ich 52er, teilweise, was mir schon auffiel, mit einem Tender, der einer Wanne gleich. Später erfuhr ich, dass es sich tatsächlich um sogenannte Wannentender handelte. Andere Lokomotiven hatten einen eckigen Tender.

Zum besseren Verständnis: Tender sind die Kohlen- und Wasserwagen einer Dampflokomotive. Bei großen Dampfloks sind sie eng, aber beweglich mit der Lok verbunden, ähnlich einem Waggon. Kleinere Loks hingegen besitzen keinen gesonderten Tender, sie führen ihren Kohlenvorrat direkt hinter dem Führerstand in einer fest montierten Lade mit. Man nennt sie daher Tenderloks.

Viele Lokomotiven standen friedlich im Schuppen, andere wurden bekohlt. Wieder andere wurden gerade auf der Drehscheibe in Richtung Ausfahrt, wo ein fertig zusammengestellter Zug wartete, gedreht. Alles war wahnsinnig interessant. Der Weg zu meiner Unterkunft führte mich vorbei am Güterbahnhof, ich sah die Massen der vielfältigsten Güterwagen, die Zuglokomotiven und natürlich auch die stattliche Anzahl an Rangierlokomotiven, die 94er.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Ich kam auch am unteren Personenbahnhof vorbei. Hier hielten auch Eilzüge von und nach Berlin. Das roch noch nach Freiheit, denn es war erst 1959 und die Grenze nach Westberlin war noch offen. Auch die Bespannung war imposanter. In der Regel waren es 23er, eine Personenzuglokomotive aus DDR-Produktion, aus Hennigsdorf. Sie besaßen wesentlich größere Treibräder als die 52er. Hundertzehn Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit, wie ich später erfuhr. Reisezüge machten auf mich einen wesentlich vornehmeren Eindruck als Güterzüge, was natürlich auch auf die Lokomotiven zutraf.

Irgendwann kam ich in meiner Unterkunft an, einer Baracke auf dem Eisenbahngelände. In dieser übernachteten Lok- und Zugpersonal sowie Aushilfsheizer wie ich. Der Hausmeister wies mir ein Zweibettzimmer zu. Zwei Betten, zwei schmale Schränke und ein Tisch mit zwei Stühlen bildeten das ganze Mobiliar. Toiletten und Waschräume befanden sich auf dem Gang. Frustriert packte ich meine Klamotten aus und stapelte sie in einen der Schränke. Dann bezog ich ein Bett mit der bereitliegenden, typisch karierten Bettwäsche und legte meinen Schlafanzug darauf.

Plötzlich ging die Tür auf und es kam noch ein Schicksalsgenosse aus dem RAW Delitzsch, ein Tischler. Ich kannte ihn nur vom Ansehen. Beim Zusammentreffen hier waren wir sofort gute Kumpels. Allerdings sahen wir uns aufgrund des unterschiedlichen Schichtdienstes in den folgenden Wochen doch recht selten. Gerhard, so hieß der Kollege, musste schon am heutigen Abend zur Nachtschicht antraben. Einen kleinen Stadtbummel konnten wir jedoch noch gemeinsam unternehmen.

Falkenberg, eine Kleinstadt, deren Einwohner vermutlich größtenteils Eisenbahner waren. Kneipen gab es jedenfalls in großer Zahl, was wir in der Folgezeit zweifelsfrei feststellten. Russen gab es in Falkenberg auch viele, jedoch sah man in der Stadt hauptsächlich Offiziere – Düsenjägerpiloten, wie wir schon in der ersten Nacht zu hören bekamen. In der Nähe von Falkenberg war eine Düsenjägerstaffel der Russen stationiert und die flogen Tag und Nacht ohne Rücksicht. Das waren in meiner Unterkunft, als ich im Bett lag, praktisch Pausenfüller zwischen dem ständigen Kommen und Gehen der Übernachtungseisenbahner.

Am nächsten Morgen fühlte ich mich wie gerädert. Mir war, als hätte ich keine Minute geschlafen. Zu dem Flugzeuglärm und dem der Übernachtungsgäste kam natürlich noch der Hauptlärm hinzu, nämlich der des Eisenbahnbetriebes – eine Katastrophe für mich. Ich fragte mich, wie ich das überstehen

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

sollte. Am liebsten hätte ich meinen Koffer gepackt und wäre nach Hause gefahren, aber meine Disziplin hielt mich davon ab. Zähne putzen, kurze Katzenwäsche und ab ins BW. In zehn Minuten war ich an meinem Spind. Die neuen Klamotten waren störrisch und steif, die Schuhe ebenfalls. Endlich war ich in den Sachen. Ganz in Schwarz stapfte ich los Richtung Lokleitung und meldete mich vorschriftsmäßig zum Dienst.

Dann zur Lok. In der Aktentasche hatte ich verschiedene Dienstvorschriften, etwas zu essen und zu trinken sowie Signalebuch und Fahrdienstvorschriften. Des Weiteren Schreibzeug für den Fall, ich müsse etwas aufschreiben, was ich lernen sollte. Ich kam genau um 5:30 Uhr an meiner Lok an. Auf der linken Seite hochzusteigen, auf der Heizerseite, hatte mir am Vortage jemand geraten. Das hatte ich nicht vergessen. Auf dem Führerstand der Lok rührte sich nichts. Langsam stieg ich nach oben und klopfte an die halbhohe Stahltür. Die Tür wurde aufgerissen und der Heizer stand in der Öffnung. „Komm hoch“, sagte er und trat zur Seite. Ich stieg die restlichen Stufen hoch und betrat zum ersten Mal in meinem Leben den Führerstand einer Dampflok.

Gegenüber auf der Führerseite saß der Lokführer und sah von seiner Schreibarbeit auf. Ich ging auf ihn zu und stellte mich höflich vor, worauf er mir zuerst die Hand gab. Darauf begrüßte mich auch der Heizer mit Handschlag. Ich erzählte den beiden nun in kurzen Worten, woher ich kam, was ich machen und wie lange ich im Lokfahrdienst bleiben sollte. Selbstverständlich war der Lokführer über mein heutiges Erscheinen bereits informiert worden. Er berichtete mir kurz, dass sein Heizer ein erfahrener Lehrheizer sei und mir alles beibringen werde, was ich zur Heizerprüfung in zehn Tagen wissen und können muss. „Ich selbst kann mich wenig um Sie kümmern, da mich meine Arbeit voll in Anspruch nimmt“, sagte er.

Somit war ich hauptsächlich der Obhut des Lehrheizers anvertraut. Er war ein Mann mittleren Alters und machte einen freundlichen Eindruck. „Du fasst hier nichts an und guckst erst einmal zu, was ich mache. Wir haben nämlich nicht viel Zeit bis zum Beginn der Rangierarbeiten. Ich muss mich jetzt um mein Feuer kümmern“, sagte er. Dabei drehte er an einem Handrad und riss die Feuertür auf.

Zum ersten Mal sah ich in die Feuerbüchse einer Dampflok, und zwar nur einer 94er Rangierlok. Schier unendlich schien mir die Entfernung von der Feuertür zur Rohrwand, welche die Feuerbüchse nach hinten begrenzte. Rechts und links sah ich die Feuerbüchsenwände mit den vielen Steh-

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

bolzen. Der Rost lag ziemlich tief und war vollständig mit ruhig brennender Glut bedeckt. Ein riesiges Feuer, dachte ich.

Der Heizer, Heinz mit Namen, langte wieder nach oben und drehte ein Handrad nach links. „Das ist der Bläser“, sagte er. Sofort kam Leben ins Feuer, Luft fauchte von unten durch die Glut. Die wurde sofort heller, während aus dunkleren Stellen des Feuers hohe Flammen schossen. Heinz drehte sich nach hinten zum Tender, griff zur Schaufel, schob sie mit Kraft unter die Kohle, zog sie hervor, machte eine leichte Drehung und führte die Schaufel mit kühnem Schwung ins Feuerloch. Dabei glitt die Schaufel auf dem Unterteil des Feuertürrahmens so lange, bis sie jäh vom Heizer gestoppt wurde. Dadurch sauste nun die Kohle von der Schaufel an die Stelle der Rostfläche, welche der Heizer bedecken wollte. Und da fing die Kunst der Feuerungstechnik an. Von außen sah es so aus, als werfe Heinz die Kohle wahllos in die Feuerbüchse.

Mittlerweile loderten die Flammen hoch über das Loch hinaus, sodass ich eigentlich nur noch Feuer sah. Gleichzeitig wurde es immer wärmer auf dem Führerstand. Nach etwa zehn bis zwölf Schaufeln Kohle schloss Heinz die Feuertür und blickte nach oben zum Kesselmanometer. Der Zeiger stand etwa bei elf atü, bei zwölf atü war der rote Strich – höchstzulässiger Kessel- druck der Baureihe 94. „Der Zeiger muss immer kurz vor dem roten Strich stehen“, sagte Heinz, während er an einem weiteren Handrad drehte und erklärte, dass das die Speisepumpe sei, die Kesselspeisepumpe, auch Fahr- pumpe genannt. In einem Glasröhrchen sah ich, wie sich der Wasserstand, den es anzeigte, veränderte. „Das ist der sichtbare Wasserstandsanzeiger, welcher bei jedem Dienstbeginn vom Heizer zu prüfen ist“, erklärte mir Heinz und hantierte auch schon an verschiedenen Hähnen des Wasserstands- anzeigers.

„Hähne waagerecht stellen heißt zu,
oberen Hahn nach oben heißt durchblasen,
unterer Hahn nach oben heißt durchblasen,
beide Hähne nach oben heißt prüfen,
beide Hähne nach unten heißt okay.“

Damit war das erledigt.

Der Wasserstandsanzeiger zeigte etwa die Hälfte an. Oben, über dem Führer- haus, hörte man ein Säuseln, die Sicherheitsventile fingen langsam an abzu- blasen.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

„Das sind Ramsbottom-Sicherheitsventile, benannt nach deren Erfinder, einem englischen Ingenieur namens John Ramsbottom“, meldete sich plötzlich der Lokführer, der Meister, wie er im Allgemeinen angesprochen wurde, von der rechten Seite. Offenbar war er mit seiner Schreiberei fertig und konnte auch einmal nach links gucken. Auch das Prüfen des Wasserstandsanzeigers hatte er aufmerksam verfolgt, da er für alles, was auf und mit der Lok geschah, die volle Verantwortung trug.

Plötzlich ertönte ein lautes Rauschen von links. Heinz hatte wieder irgendeinen Handgriff getätigt. „Das ist die Dampfstrahlpumpe!“, rief er mir zu. Was ist das nun wieder?, fragte ich mich. Überraschungen am laufenden Band barg so eine Dampflok offensichtlich in sich. Was kam als Nächstes?

Von rechts außen kamen plötzlich Stimmen. „Morgen, Meister, woll'n wir mal wieder!“, rief ein Stimme von unten.

„Morgen“, antwortete der Meister, „wir müssen schon.“

Das Folgende verstand ich nicht mehr. Offensichtlich wurde vom Rangierleiter der erste Rangierauftrag erteilt. Heinz hatte mittlerweile die Dampfstrahlpumpe geschlossen und es war wieder ruhig auf der Lok. Inzwischen hatte sich der Lokführer erhoben und drehte an einer Kurbel. Heute weiß ich, dass es sich um die Steuerung handelte. Er drehte die Steuerung nach rechts, bewegte weitere kleine Hebel und griff mit der linken Hand nach links zum größten Handhebel auf der Lok, und zwar dem Reglerhandhebel, ein absolutes Tabu für den Heizer, außer im Gefahrenfall. Aber dazu später.

Plötzlich rumorte etwas unter meinen Füßen, die Lok bewegte sich. Der Lokführer begann seine Arbeit. Die Lok fuhr – ein eigenartiges Gefühl, wenn sich der Fußboden, auf dem man steht, plötzlich bewegt. Ich blickte zum Fenster, wir glitten an einem Gebäude vorbei. Der Heizer lehnte auf seiner Seite am Fenster und sah nach vorn in Fahrtrichtung.

„Gleissperre frei!“, rief er nach rechts.

„Sperre frei!“, kam es zurück.

Signale wurden zugerufen, die bekam ich schon mit. Ich trat nun ganz nach links an die Heizertür. Diese war, wie ich schon anfangs erwähnte, nur halbhoch und auf der Oberkante mit einer Holzleiste versehen, sodass man gewissermaßen als Hintermann des Heizers auch bequem den Fahrweg beobachten konnte. „Auf keinen Fall weiter hinauslehnen, als die kleinen Windschutzscheiben, welche auf der Führer- und auf der Heizerseite am Führerhaus angebracht sind, in das Profil hineinragen!“, rief mir Heinz über die Schulter zu.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Unter mir klapperten die Räder der Lok über die Schienenstöße der Rangiergleise, Güterwagen sausten an mir vorbei. Mir kam das richtig schnell vor. Dabei waren es maximal zwanzig Kilometer pro Stunde. „Das ist die Höchstgeschwindigkeit bei Rangierfahrten“, klärte mich Heinz auf.

„Rangiersignal frei!“, erklang es von links.

„Rangiersignal frei!“, kam die Antwort von rechts.

„Signalzuruf, eine der wichtigsten Pflichten des Lokpersonals. Derjenige, der das Signal zuerst sieht, ruft es dem anderen zu und der muss es erwidern, aber erst, wenn er es selbst zweifelsfrei erkennt“, klärte mich Heinz auf.

So viele Eindrücke in der kurzen Zeit, ging es mir durch den Kopf.

Unter uns klapperten Weichen – und Stopp, die Lok stand. „Kommen“, von links, „Kommen“, von rechts. Und schon ging es andersherum. Die Lok wurde immer langsamer. Der Meister sah auf seiner Seite konzentriert raus und bediente die Bremse. Dann ein kurzer Ruck und wir standen an einem am Berg aufzulösenden Güterzug, jetzt eine Rangiereinheit. Der Heizer öffnete die Tür und schickte sich an, hinunterzusteigen.

„Du kommst hinterher, rückwärts, mit beiden Händen an den Handstangen langsam und vorsichtig absteigen“, befahl Heinz. Ich folgte wie befohlen und kam auch gut unten an. Heinz verschwand unterdessen zwischen den Puffern von Lok und Wagen. Die Öse der Schraubkupplung knallte in den Zughaken und blieb locker hängen, genau wie bei allen Wagen und Einheiten, welche auf dem Berg vom Rangiermeister mit dem Rangierknüppel entkuppelt werden mussten. Heinz kam wieder hervorgekrochen. „Das nächste Mal machst du das“, sagte er und wir kletterten wieder auf die Lok.

Wir standen an einer Rangiereinheit, welche langsam über den Ablaufberg geschoben werden musste, wobei die dafür gekennzeichneten Wagen vom Rangiermeister abgekuppelt wurden und in das jeweils vom Weichenwärter eingestellte Gleis abrollten. Da die Wagen alle die gleiche Geschwindigkeit hatten, jedoch unterschiedliche Wege zurücklegen sollten, mussten sie abgebremst werden. Dies erledigten Rangierarbeiter durch Auslegen von Hemmschuhen. Ein gefährlicher Job. Manch einer hat da seine Beine oder sogar sein Leben eingebüßt. Da fühlte ich mich auf der Lok schon besser aufgehoben.

Nach ein paar Minuten kam das Signal: „Abdrücken!“ Nun musste der Lokführer arbeiten. Beim Abdrücken wurde nicht viel Dampf verbraucht, sodass der Heizer mehr oder weniger seine Ruhe hatte. Ein Lehrheizer konnte sich nun seinem Schützling widmen. Also erklärte er: „Was du hier siehst, ist der

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Stehkessel. Ganz oben befindet sich das Dampfdruckmanometer, kurz Kesselmanometer genannt, wie bereits beschrieben. Auch den sichtbaren Wasserstandsanzeiger haben wir schon kennengelernt. Die Vorschrift lautet, es müssen zwei unabhängig voneinander arbeitende Wasserstandsanzeiger vorhanden sein, von denen mindestens einer sichtbar sein muss.“ Auf der 94er war es genau so. Der zweite bestand aus drei Prüfhähnen. Beim sichtbaren Wasserstandsanzeiger fragte ich mich allerdings, wieso man keinen Dampf sah und wie das dünnwandige Glasröhrchen dem enormen Dampfdruck von zwölf atü aushalten konnte. Vorläufig blieb diese Sache ungefragt, also auch unbeantwortet. Sicher weiß der geneigte Leser, dass Wasserdampf unsichtbar ist.

Heinz ergänzte noch, dass, wenn ein Glasröhrchen doch einmal platzen sollte, der Dampf- und Wasserdruck durch einen Kugelverschluss am Austreten gehindert werde. Um diese Kugeln gangbar zu halten, ist beim Prüfen des Wasserstandsanzeigers stets kräftig durchzublasen. Das musste ich gleich mehrmals üben. Dabei erklärte mir Heinz auch das Auswechseln des Glasröhrchens.

Mittlerweile musste das Feuer wieder einmal beschickt werden. Heinz verteilte geschickt vier bis fünf Schaufeln Kohle über das Feuerbett, was wieder eine ganze Zeit reichen würde, sodass er sich nochmals meiner annehmen konnte. Gleichzeitig musste aber auch das Abdrücksignal beobachtet werden. Dieses konnte mehrere Stellungen anzeigen wie: langsam abdrücken, mäßig schnell abdrücken, zurückziehen und Halt. Da hieß es immer aufpassen.

Heinz erklärte weiter: „Zwei unabhängig voneinander arbeitende Sicherheitsventile, die hatten wir auch schon.“ Zwei unabhängig voneinander arbeitende Speiseeinrichtungen (Pumpen). Die eine ist die Kolbenspeisepumpe, eine von einer schwungradlosen Volldruckdampfmaschine angetriebene Pumpe der Bauart Knorr. Zu dieser Pumpe gehört ein Vorwärmer, ein mit Dampf gefüllter Behälter, durch welchen das Speisewasser geführt und dabei vorgewärmt dem Kessel zugeführt wird. Die andere heißt Dampfstrahlpumpe und arbeitet nach dem Prinzip eines Injektors. Hierbei wird das Wasser mit Dampf vermischt und so erwärmt. Des Weiteren muss ein Dampfessel mit einem Kesselschild versehen sein, auf welchem das Baujahr, Prüfsiegel, Kesselhöchstdruck und das Prüfdatum vermerkt sind.

„Und immer aufpassen“, ermahnte mich Heinz. „Ein Auge auf das Dampfmanometer, ein Auge auf den Wasserstandsanzeiger und dann wieder beide

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Augen auf den Fahrweg und die Rangiersignale“, setzte Heinz seine Belehrung fort.

Just in dem Moment schaltete das Abdrücksignal auf ‚Halt‘. Der Meister betätigte schon das Zusatzbremsventil und schloss den Regler, als Heinz die Signalstellung zurief. Da die Rangiereinheit am Berg immer der Lok entgegengedrückt, kam die Abteilung auch schnell zum Stehen. Meistens passierte das, wenn ein Wagen nicht bis ans Ziel gekommen war und noch in der Weichenstraße oder im Profil stand. Dann musste die zweite Rangierlok – am Ablaufberg waren immer zwei im Einsatz – die Sache korrigieren. Anschließend ging es langsam weiter.

Bei diesem langsamen Fahren wurde auch nur wenig Dampf aus dem Schornstein ausgestoßen. Der Dampf, welcher die berühmten Puff-Puff-Geräusche verursacht, kommt so langsam und mit langer Pause zwischen den Ausstößen heraus, wie eben gefahren wird, nämlich mit Schrittgeschwindigkeit. Bei dieser langsamen Fahrt konnte Heinz wieder seine Belehrungen fortsetzen. Er machte das auch recht gut, hatte ich den Eindruck. Was er mir mit wenigen Worten erklärte, war sicher richtig und für mich leicht verständlich. Schließlich hatte ich ja Schlosser gelernt.

Was sich alles am Stehkessel befindet, hatte er mir bereits erklärt. Es fehlten aber noch ein paar Sachen. Das Gewirr von Hebeln, Handrädern und Manometern wirkte auf mich doch noch ziemlich unheimlich. Das eine Handrad auf der Heizerseite war das für den Hilfsbläser. Der wurde so genannt, weil der richtige Bläser der vorher beschriebene stoßweise Dampfausstoß am Schornstein war. Mit dem Handrad ‚Hilfsbläser‘ öffnete man ein Ventil am Kessel, welches Dampf in die Rauchkammer in einen Rohrring mit vielen Bohrungen leitete. Aus diesen Bohrungen strömte Dampf in Richtung unterer Schornsteinöffnung, erzeugte damit einen Unterdruck in der Rauchkammer und saugte Luft über den Aschekasten durch den Rost und das Feuerbett, durch die Kesselrohre in die Rauchkammer und durch den Schornstein ins Freie. Also derselbe Effekt wie beim Ausstoß des Dampfes aus der Dampfmaschine. Der Hilfsbläser wurde meistens so eingestellt, dass keine Abgase aus der Feuerbüchse austraten, zum Beispiel wenn man im Stillstand der Lok Dampf machen wollte.

Das zweite Handrad war für die Speisewasserpumpe, die wir bereits kennengelernt haben. Auf der Heizerseite befand sich noch eine von den Achsen angetriebene Zentralschmierpumpe der Bauart Michalk. Spätestens jetzt

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

stellte ich fest, dass die meisten Ausrüstungsteile an einer Dampflok den Namen des jeweiligen Erfinders trugen. Wo wären wir heute, wenn unsere Altvorderen nicht so klug gewesen wären?, kam es mir in den Sinn.

„Die Zentralschmierpumpe versorgt alle aufeinandergleitenden Teile der Dampfmaschine mit Öl, wohlgermerkt mit Heißdampföl“, erklärte Heinz. Durch die Schaugläser hindurch sah man das grüne Öl. „Dieses Öl steht hier auf dieser Warmhaltekonsole am Stehkessel. Es muss immer warm gehalten werden, sonst fließt es nicht, wenn du Öl nachfüllen musst“, unterrichtete mich Heinz. Wieder etwas gelernt in der kurzen Zeit. Wie soll ich mir das alles merken?, ging es mir durch den Kopf.

Langsam sollte ich auch die Feuerungstechnik kennenlernen. Die 94 ist eine Tenderlok, das heißt, der Tender ist untrennbar mit dem Rest der Lokomotive verbunden. Der Tender ist der Vorratsbehälter zur Aufnahme von Kohle und Wasser. Die ersten Lokomotiven der Baureihe 94 2-4 wurden bereits 1907 gebaut. Damals trugen sie noch die preußische Baureihenbezeichnung T16. Ab 1914 wurde die Baureihe T16/1 gebaut, unsere 94er 5-18. Diese Lokomotiven wurden bis 1924 mit einer Gesamtstückzahl von 1.600 gebaut. Die sächsische Staatsbahn stellte 1908 die Tenderlokomotive XI HT, die spätere 94 20-21 in Dienst.

Zurück zur Hilfsheizerausbildung. Auf dem Tender befinden sich etwa 2,5 Tonnen Kohle. Der Tender und die beiden seitlichen Wasserbehälter der Lok haben ein Fassungsvermögen von acht Kubikmetern Wasser. Im Rangierdienst kommen ausschließlich Braunkohlebricketts zum Einsatz. „Sieh hin, wie ich es mache“, sprach Heinz und riss die Feuertür auf. Ich sah nur Glut, gut durchgebrannt, eine große Fläche. Heinz schob die Schaufel unter die Bricketts auf der Kohlenschürze. Diese lag etwas höher, damit man sich beim Aufnehmen der Kohlen nicht so weit bücken musste. „Eine Schippe links vorn, eine Schippe rechts vorn, eine Mitte links, eine Mitte rechts, eine in die linke Ecke, eine in die rechte Ecke und zwei langgezogene über die Mitte des Feuers, Klappe zu, Bläser etwas stärker auf“, kommandierte Heinz.

Bei der Feuertür handelt es sich um eine Kipptür mit Gegengewichten der Bauart Marcotty. An den Seiten befinden sich Luftkanäle, welche durch leichte, jalousieartige Klappen verschlossen sind und sich erst öffnen, wenn nicht genügend Luft durch Rost und Feuerbett in die Feuerbüchse gelangen kann. Unterhalb der Kipptür befindet sich der Feuerlochschröner, auf dem die Schaufel entlanggleiten sollte. Als ich das zum ersten Mal versuchte, knallte

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

ich mit der Schaufelkante an die Feuerlochaußenkante, sodass die Kohle nicht auf dem Rost landete, sondern auf dem Führerstand verteilt wurde, bis hin zu den Füßen des Meisters. Dieser und auch Heinz konnten darüber nur lächeln. Heinz fügte noch hämisch hinzu: „Sind wohl keine Haare dran?“ Die nächste Schippe passte besser, zumindest hatte ich das Loch besser getroffen. Die Kohle kam aber bei Weitem nicht vorn links an, auch nicht vorn rechts, wie die Reihenfolge sein sollte. Unter Kohle waren Braunkohlebriketts dritter Wahl zu verstehen, die hatten mehr Abrieb als feste Briketts. Bei der nächsten Schippe kam mir dieser Abrieb in Form einer Flamme aus dem Feuerloch entgegen. Gott sei Dank leckte sie nur kurz hervor und verschwand dann gleich wieder in der Feuerbüchse, dank des Hilfsbläasers.

„Das ist ganz gefährlich, da können schon mal die Augenbrauen versengt werden, wenn man nicht aufpasst“, warnte mich Heinz. „Bei zu viel Abrieb weit über das Feuer ziehen, damit keine Verpuffung entsteht. Und höchstens zwei Schippen, eine rechts und eine links“, führte er weiter aus. „Und die Schaufel nicht so vollmachen“, ergänzte er. Der Hinweis war wichtig für mich, denn das Blech der Schaufel war mindestens sechzig Zentimeter lang und dreißig breit, da passte schon was drauf. Die Schaufel war blank von der Kohle und dem Stahl des Feuerlochschoners. Bei der 94er beträgt die Rostfläche immerhin 2,30 mal 0,97 Meter, das sind 2,23 Quadratmeter. Wenn man bis dato nur die Rostfläche des Wohnzimmerofens kannte, dann ist das schon immens.

Trotz mehrmaliger Versuche bekam ich die Kohle am ersten Tag bei Weitem nicht bis an die Rohrwand. Was draußen geschah und was der Lokführer machte, bekam ich am ersten Tag so gut wie gar nicht mit, zu groß waren die neuen Eindrücke schon allein auf der Heizerseite. Allerdings hatte man immer den Drang, in Fahrtrichtung aus dem Lokfenster zu gucken, vor allem, wenn die langsame Abdrückphase vorbei war. Dann fuhr die Lok über den Ablaufberg auf die jeweiligen Gleise, wo es galt, die abgelaufenen Wagen zum Kuppeln zusammenzudrücken, um daraus einen Zug zu bilden. Das ging hin und her, über Weichen, die sich bewegten. Pfeifsignale ertönten, „Kommen“, rief Heinz zum Lokführer herüber, „Kommen“, antwortete dieser, löste die Bremse und öffnete den Regler. Puff, Puff, Puff machte es am Schornstein und die Lok setzte sich in Bewegung. Lange dauerte die Fahrt nicht und schon musste der Meister den Regler wieder schließen und die Lok im Leerlauf weiterlaufen lassen, bis schon wieder das zielsichere Bremsen eingeleitet

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

wurde. Sanft berührten sich die Puffer von Lok und Wagen. Der erste Wagen lief an den zweiten und so weiter, eine Kettenreaktion setzte ein, und zwar so lange, bis alle Wagen kupplungsreif Puffer an Puffer standen. Mehr kriegte ich an diesem Tag noch nicht mit.

Nachdem wir diese Arbeiten mit unserer Lok erledigt hatten, durften wir auf den Rand (ein Abstellgleis neben dem Ablaufberg) fahren und Pause machen. Die zweite Lok begann nunmehr ihre Abdrückarbeit. Endlich hatte der Meister seine wohlverdiente Pause. Ich sah bloß, wie er an der Kurbel drehte – damals wusste ich noch nicht, dass es sich um die Steuerung handelte –, das Zusatzbremsventil betätigte und sich dann auf seinen Schemel setzte. Auf der Lokführer- sowie auf der Heizerseite waren bei der Baureihe 94 bereits fest installierte Schemel mit runder, abklappbarer Sitzfläche montiert. Nicht sehr bequem, aber man konnte drauf sitzen. Für den dritten Mann gab es einen Holzchemel.

Es war September im Jahre 1959, also noch ziemlich warm draußen. Auf der Lok war es noch wärmer, vor allem, wenn sie stand. Beim Abdrücken gab es auch kaum Fahrtwind. Die Fenster der Lok waren alle offen. Die Seitenfenster waren Schiebefenster. Die vorderen und hinteren waren um 180 Grad drehbar, sodass man sie bequem von innen putzen konnte. Alle Fenster unserer Lok waren blitzblank geputzt, was vom Fleiß des Lokpersonals zeugte. Außerhalb des Führerhauses waren an beiden Seiten schmale Windschutzscheiben vorhanden. Diese boten dem Lokpersonal Schutz, wenn sie herauschauten. Die Türen der Lok habe ich bereits beschrieben. Die Öffnung über der Tür konnte mit einem Vorhang verschlossen werden.

Jetzt saßen wir alle drei auf unseren Sitzgelegenheiten und aßen unsere Bismen. Getrunken wurde dazu Malzkaffee, jedenfalls vom Stammpersonal. Ich hatte mich schon gefragt, was wohl in den beiden Blechmilchkannen sein könnte, welche auf einem Abstellblech direkt über der Feuertür standen, dort, wo es am wärmsten ist. Ich hatte eine Flasche Brause mit, welche mittlerweile fast so warm war wie der Kaffee meiner beiden Kollegen. Herr Wagner, so hieß der Lokführer, richtete nunmehr das Wort an mich und riet mir, zur nächsten Schicht auch eine Kaffeekanne mitzubringen. Diese könne kostenlos in der Lokleitung mit Kaffee gefüllt werden. Er belehrte mich weiter darüber, dass Kaffee sommers wie winters das ideale Getränk auf der Lok sei. Innerhalb kurzer Zeit wusste ich seine Worte zu schätzen. Sonst war Herr Wagner ziemlich wortkarg und überließ mich wieder der Obhut von Heinz.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Dieser unterrichtete mich, während er seine Bemme aß, über weitere Pflichten des Lokheizers. „Das Wichtigste auf der Lok sind Sauberkeit und Ordnung. Da Kohlen und Öle nun mal schwarz sind, ist der Kampf gegen diese Mischung oberstes Gebot. Hierzu muss vor allem immer eine ausreichende Menge frischer Putzwolle auf der Lok vorhanden sein. Davon legt der Heizer bei Dienstbeginn einen kleinen Ballen für den Lokführer bereit und deponiert einen weiteren, etwas größeren, auf der Heizerseite. Außerdem gehört es zur persönlichen Ausrüstung des Lokpersonals, eine Handvoll Putzwolle in der Jackentasche mitzuführen“, belehrte mich Heinz. Das hatten wir schon als Lehrlinge gelernt, allerdings war es im RAW der Putzlappen, der die Aufgabe übernahm. „Vor allem muss all das, was der Lokführer berührt, so sauber gehalten werden, dass dieser mit weißen Handschuhen darüberfahren könnte, ohne diese zu beschmutzen“, setzte Heinz seinen Vortrag fort. „Vor allem müssen bei Dienstbeginn, bevor der Meister kommt, die Handstangen blitzblank geputzt sein, sonst gibt's Stunk“, warnte er. „Des Weiteren muss zur Ablösung der Stehkessel geputzt und der Führerstandfußboden abgespritzt sein.“

Viel zu schnell war die Pause vorbei. Von unten, auf der Seite des Lokführers, erscholl bereits wieder die Stimme des Rangiermeisters. Offensichtlich erteilte er einen Fahrauftrag an den Meister. Dieser drehte die Steuerung nach hinten, löste die Bremse, öffnete den Regler und schon fing der Fußboden unter mir wieder an zu wackeln, denn es ging rückwärts in rascher Fahrt, das heißt maximal zwanzig Kilometer pro Stunde, über mehrere Bogenweichen, wobei ich auf dem Führerstand hin und her flog. „Festhalten!“, rief Heinz. „Bei Fahrten über Weichenstraßen und auf den relativ langen und flotten Rangierfahrten auf einem leeren Einfahrgleis hat der Heizer auf seinem Platz zu stehen und den Fahrweg zu beobachten. Dabei hat er die für uns gültigen Rangiersignale mit aufzunehmen und dem Lokführer zuzurufen. Hierbei gilt die Regel, dass derjenige, welcher das Signal zuerst aufnimmt, es dem anderen auch zuerst zuruft. Das kann auch der Lokführer sein.“

Die 94er Lok steht so, dass sie beim Abdrücken den Schornstein vorn hat. Demnach befindet sich der Heizer beim Hinausfahren auf der in Fahrtrichtung rechten Seite. Bei Tenderlokomotiven ist das jedoch nicht von großer Bedeutung, da beim Rückwärtsfahren auch der Lokführer den Fahrweg gut einsehen kann.

Unsere Lok rumpelte über ein paar Weichen und hielt. Der Meister drehte die Steuerung, ein kurzer Pfiff, Regler auf und die Fahrt ging andersherum. Jetzt

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

hielt ich mich gut fest, wie Heinz es mir gesagt hatte. Sanft setzt die Lok an der Rangiereinheit an. Erst jetzt darf der Heizer zum Kuppeln von der Lok absteigen, auch das gehört zu den Aufgaben des Heizers. Heinz stieg mit den Worten ab: „Rückwärts absteigen, mit beiden Händen festhalten. Vor allem wird die Tür des Führerstandes erst geöffnet und abgestiegen, wenn die Lok zum Stillstand gekommen ist. Das gilt auch für die Rangierer, denn die verstoßen gern gegen diese Vorschrift und nicht nur gegen diese. Die sind unsere Feinde, gegen die wir uns ständig zu wehren haben!“

Heinz schritt nach vorn und verschwand unter den Puffern zwischen der Lok und dem ersten Wagen, nahm die Kette (Schraubekupplung) aus dem Haken der Lok und hängte sie in den Zughaken des Wagens ein. „Das In-das-Gleis-zwischen-die-Puffer-Treten darf erst erfolgen, wenn die Fahrzeuge zum Stillstand gekommen sind und sich die Puffer berühren“, setzte Heinz seine Ausführungen fort. Nachdem wir einmal kurz um die Lok herumgelaufen waren, um zu gucken, ob noch alles dran war, kletterten wir wieder auf den Führerstand.

Ich habe vergessen zu erwähnen, dass der Meister bereits während unserer Pause pflichtgemäß seine Lok außen mit dem Hammer kontrolliert hatte. Das waren also die Hammerschläge gewesen, die ich nebenbei mitbekommen hatte.

„In der nächsten Pause müssen wir das Triebwerk abölen sowie die Pumpen füllen“, meldete sich Heinz wieder. Inzwischen war unser Dampfdruck auf elf atü gefallen, also war Feuern fällig. Ich war dran, griff zur Schippe, füllte sie mit Kohle und drehte mich, um mit kühnem Schwung die Kohle ins Feuerloch zu jonglieren. Bums machte es und die Kohlen flogen im Führerstand umher. Diesmal landeten auch einige Briketts auf den Füßen des Meisters. Ich hatte vergessen, die Feuertür zu öffnen. „Aufpassen, Mensch, du schmeißt mich ja tot!“, schimpfte er nicht ganz ernst und blinzelte dabei Heinz zu. Der hatte das kommen sehen. „Aus Schaden wird man klug“, war sein Kommentar. Das war für mich eine Lehre für immer und ist mir deshalb nie wieder passiert.

Nachdem ich nun die verstreuten Kohlen zusammengekehrt hatte, durfte ich weiterüben. Bläser auf, Feuertür auf, drei Schippen links, drei Schippen rechts, eine links hinten in die Ecke und eine rechts hinten. Das war neu, da musste man die Schippe drehen. Bloß gut, dass ich Rechtshänder bin. Für einen Linkshänder wäre das fast unmöglich. Wenn ich auf meine langjährige

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Tätigkeit auf der Lok zurückblicke, habe ich eigentlich auch keinen Linkshänder kennengelernt.

Die alten Meister, die ich später kennenlernte, erzählten manchmal von ihrem Einsatz im Krieg, wo sie französische Lokomotiven führen mussten, auf denen der Lokführer links stand, da in Frankreich wie in England die Züge auf dem linken Gleis fuhren, also auch die Signale links standen. Was hatten diese Männer für schreckliche Erlebnisse und wie glücklich konnten sie sein, mit heilen Knochen aus dieser fürchterlichen Geschichte, dem Zweiten Weltkrieg, herausgekommen zu sein. Aber spannend waren die Geschichten trotzdem und auch manchmal lustig, wie die folgende:

„Wir waren zu irgendeinem Bahnhof in Frankreich beordert worden, das heißt zwei Heizer und ich. Zu diesem Bahnhof sollte auch ein Bahnbetriebswerk mit einem erheblichen Bestand an schweren Güterzuglokomotiven gehören. Wir dachten, Dampflok ist Dampflok, wir werden das Ding schon packen. Jedenfalls kamen wir mit einem Personenzug relativ sicher in diesem Ort an. Frankreich war zwar besiegt, aber die Widerstandskämpfer, die Partisanen, waren gefährlich. Wir hatten schon davon gehört, wie sie Gleise demontierten und Brücken sprengten. Ganz gefährlich wurde es, als uns die Alliierten mit Flugzeugen angriffen. Wie bekannt, war da der Krieg bereits entschieden, was Hitler aber nicht akzeptierte. Als wir im BW ankamen, sah das alles so ähnlich aus wie bei uns. Lokschuppen, Drehscheibe, Behandlungsanlage. Gott sei Dank trafen wir hier auf andere deutsche Feldeisenbahner, so hießen auch wir damals. ‚Ihr nehmt die und die Lok und fahrt den und den Zug von A nach B!‘, wurde uns befohlen. Umgehend machten wir uns auf den Weg in den Schuppen, um unsere Lok zu suchen.

Schon die Loknummer war uns fremd. Was da an Loks stand, war uns fast unheimlich, aber unseren Lokomotiven etwas ähnlich. Schließlich hatten alle Dampflokomotiven einen Kessel, eine Dampfmaschine, ein Triebwerk, ein Laufwerk, einen Führerstand und einen Tender. Zumindest sahen die Windleitbleche, das Führerhaus und der Tender wie bei unseren Lokomotiven aus. Außerdem war alles unheimlich verdreckt. Wir kannten das eben nicht, bei uns waren die Lokomotiven trotz Krieg und Untergangsstimmung sauber und gepflegt. Andere Länder, andere Sitten, dachten wir. Zumindest stand das Monstrum unter Dampf, was man an den vielen Dampffähnchen, welche an fast allen Ventilen am Langkessel austraten, erkennen konnte. ‚Das gibt Arbeit‘, sagte ich. Gott sei Dank sind wir drei Mann. Hoffentlich sind Werk-

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!