



Fot. Biesentha

Der Lokomotivführer im Führerstand einer Lokomotive wartet auf das Abfahrtsignal

Bewegt er den großen Regulator-Hebel in der Mitte des Bildes nach links, so ist dem Dampf der Weg vom Kessel zum Zylinder freigegeben: der Zug setzt sich in Bewegung. Der Lokomotivführer achtet zu gleicher Zeit auf die Strecke und auch auf die Maschine. Zahlreiche Meßinstrumente ermöglichen ihm eine dauernde Kontrolle der Luftdruckbremse, des Kesseldrucks, des Drucks im Zylinder usw. Die linke Hand des Lokomotivführers liegt auf dem Steuerrad, das die Vorwärts- oder Rückwärtsfahrt reguliert. Obwohl man bestrebt ist, Einheitsmaschinen zu schaffen, gibt es natürlich noch sehr verschiedene Typen. Aber ein Lokomotivführer findet sich auch auf einer fremden Lokomotive schnell zurecht. Natürlich fährt er gern möglichst lange Jahre immer dieselbe Maschine: er versucht auch stets nach der Reparatur „seine Maschine“ zurückzubekommen.

Wert gelegt wurde, denn es gab sogenannte „Saubereitsprämien“. Dazu gab es Sparprämien für den Kohlen- und Delverbrauch. Ich hatte aber in der ersten Zeit nicht viel davon, denn ich war froh, wenn meine Maschine sich nicht festlief; dabei konnte ich natürlich wenig an Sparen denken, alles braucht eben seine Zeit.

Auf dem Führerstand des Güterzuges

Nach einigen Wochen Rangierdienst und nach Ablegung der Lokomotivheizer-Prüfung kam ich dann in den Fahrdienst der Güterzüge. Da hieß es schon etwas fester zufassen, denn die schwerarbeitende Güterzug-Lokomotive fraß Kohlen in Mengen, wie es ja im Rangierdienst längst nicht der Fall war. Was mich aber entschädigte, war die größere Abwechslung, denn hier ging es zum erstenmal hinaus auf die Strecke.

Nachts um drei Uhr hieß es aufstehen, denn um 4.30 Uhr war die Abfahrt des Güterzuges im Dienstplan vermerkt. Schnell die noch abends zurechtgemachten Stullen eingesteckt, den Kaffee aus der Thermosflasche getrunken und auf durch die dunkle Nacht zum Bahnhof. Nun die Schlüssel zu meiner Lokomotive aus dem Dienstraum geholt, die Dienstanzweihenheitskarte auf der Kontrolluhr gelocht und hinein in den Lokomotivschuppen. Wie schlafende Ungeheuer stehen

die Lokomotiven nebeneinander, manchmal zischen sie leise vor sich hin, es ist eine seltsame Stimmung. Draußen ist es noch dunkel, deshalb zunächst die Gasbeleuchtung im Führerstand und dann die Fischtranzlampe angezündet, um beim Abölen der Maschine sehen zu können. Nun rauf auf den Führerstand, das Restfeuer „langgemacht“, in 30 Minuten muß der Kesseldruck von 2 auf 12 Atmosphären gestiegen und, wenn der Führer auf die Maschine steigt, alles fahrbereit sein.

Danach wird alles noch mal kurz überprüft, ein kurzer Pfiff und die Lokomotive verläßt den Schuppen und fährt langsam auf die Drehscheibe. Das war deshalb gar nicht so einfach, weil die Drehscheibe nur fünf Zentimeter länger war als der Abstand der ersten und letzten Lokomotivachse. Die Maschine mußte auf den Pfiff des Drehscheibenwärters stehen, wozu die am Tender befindliche Handbremse diente. Von der Drehscheibe ging's an den Delgasbehälter, um die Gasbehälter für die Fahrt zu füllen, dann unter den Wasserkran und an die Kohle.

Und nun endlich geht es vor den Zug. Erst aber die Bremsprobe gemacht, um festzustellen, ob alle Bremsen funktionieren. Dann kommt der Zugführer an die Lokomotive und meldet die mitzunehmende Tonnen- und Achsenzahl.