

Die Streckenkenntnis ist am wichtigsten

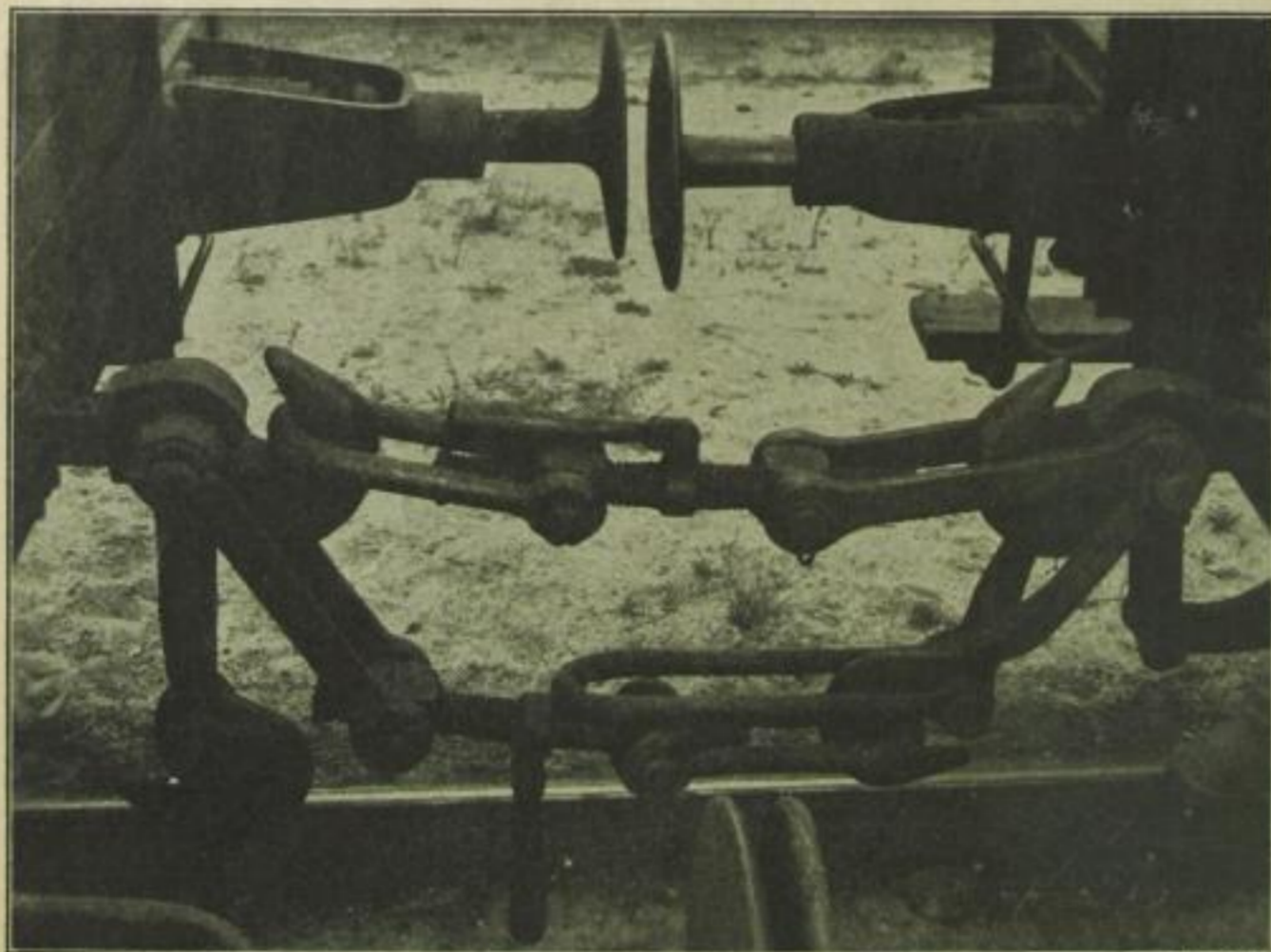
Inzwischen ist das Ausfahrtsignal gegeben worden, ein langer Pfiff und der Zug verläßt die Station. Da der Zug voll ausgelastet ist, heißt es tüchtig zuffassen, der höchste Dampfdruck muß gehalten werden, sonst kann es passieren, daß der ganze Zug auf der nächsten größeren Steigung stehenbleibt. Diese für die Bedienung sehr wichtige Kenntnis der Steigungen und Gefälle wird durch die längs der Strecke stehenden Streckenanzeiger vermittelt. Das allein aber genügt noch nicht zur sachgemäßen Befahrung der Strecke, es wird eine genaue Streckenkenntnis gefordert. Zu diesem Zwecke fuhr bisweilen fremdes Personal auf der Lokomotive mit, um sich eine genaue Kenntnis der Strecke zu verschaffen. Es hatte also während der ganzen Fahrt nichts weiter zu tun, als die durchfahrene Hauptstrecke sich genau einzuprägen und jede Steigung und jedes Signal im Gedächtnis zu behalten.

Um 13 Uhr sollte der Zug am Bestimmungsort eintreffen, nachdem mehrmals auf den größeren Stationen gehalten worden war, um Wagen abzusetzen und neue aufzunehmen. Gleichzeitig wurde der kurze Aufenthalt dazu benutzt, um die Achsen und die beweglichen Teile der Maschine zu untersuchen. Nachdem alles dies erledigt war, kam langsam die Zielstation unseres Zuges in Sicht.

Hier gab es nun 6 Stunden Aufenthalt. Die Lokomotive fährt wieder an Wasser und Kohle, wird entschlackt und fährt nun vor den Lokomotiv-Schuppen, um hier während der sechsstündigen Pause zu bleiben. Nochmals wird jeder einzelne Maschinenteil eingehend untersucht und abgeklopft, um Lockerungen festzustellen, die sich während der Fahrt möglicherweise eingestellt haben. Im Führerstand wird dann „rein Schiff“ gemacht, die automatischen Deleer nachgefüllt und die Kohle mit dem Spritzschlauch genäht, um die Staubbildung auf ein Minimum zu beschränken.

Im Übernachtungsgebäude der Station

Dann nehme ich meinen Schlaffack und gehe in das Übernachtungsgebäude der Station. Nummer und Abfahrtszeit des zu fahrenden Zuges werden hier auf einer großen Tafel notiert, und Führer und Heizer gehen in ihr Zimmer, um einige Stunden auszuruhen. Heraus mit dem Bettbezug aus der Umhängetasche, schnell die Betten bezogen und nun einige Stunden ausgeruht, soweit das bei dem Lärm der rangierenden und durchfahrenden Züge überhaupt möglich ist. Vorher



Fot. Böer

Schraubenkuppelung für Güter- oder Personenwagen

Der Lokomotivführer muß natürlich auch hiermit Bescheid wissen. Damit der Zug nicht ohne weiteres auseinandergerissen werden kann, befindet sich unter der Schraubenkuppelung noch eine Notkuppelung. Beim Auseinanderreißen eines Zuges würden übrigens durch das gleichzeitige Zerreißen des Schlauchs der Luftdruckbremse beide Zugteile, also auch die Lokomotive, automatisch gebremst werden, so daß die Störung sofort entdeckt werden würde.



Im allgemeinen liegen in der Nähe eines Hauptentfernt liegt, werden Tag und Nacht Güterzüge die Güterzüge zur Hauptmarkthalle und

aber wird noch Mittag gegessen, was man so Mittagessen nennt. Nicht viel besser war es mit dem Trinken. Hinter der heißen Kesselwand bekommt man starken Durst. Auf jeder Übernachtungsstation befindet sich ein dauernd mit kochendem Wasser gefüllter Kupferkessel, damit man sich jederzeit warme Getränke wie Kaffee, Kakao und Tee