

Menge Manöver. Bereits am ersten Stellwerks-Turm mußte gehalten, die Nummer des Zuges, an den wir wollten, mußte gerufen, besser: hinaufgebrüllt werden. Ich habe hier zum ersten Male meine Stimme gebrauchen gelernt, denn bei dem Lärm der durch die Station ratternden Fernzüge mußte man schon tüchtig schreien, um verstanden zu werden. Erst nachdem im Stellwerk alles in Ordnung und die Gleise frei befunden worden waren, durften wir mit unserer Maschine weiter. Dies wurde uns durch ein weißes Blinksignal mitgeteilt. Aber schon 100 Meter weiter wurden wir wieder vom nächsten Turm mit rotem Blinksignal „angeknallt“, und wieder hieß es auf der Stelle stoppen. Das wiederholte sich viermal. Endlich waren wir am Zuge, langsam schiebt sich unser Zug aus dem unendlichen Gewirr von Signalen und Gleisen. Elektrische D-Züge rattern durch die Station und machen den Lärm noch größer. Aufpassen heißt es jetzt, um ja kein Signal in diesem Riesenbahnhof zu überfahren.

Nun sind wir endlich heraus aus dem Gewirr und auf freier Strecke, jetzt den Regulator weiter auf, die Steuerung soweit wie möglich auf Sparstellung gestellt, und nun kann man endlich mal aufatmen.

Mit Vollampf geht es nun der Heimatstation entgegen

Der Führerstand ist nur durch das schwache Licht der Deckenlampe erhellt, grade so hell, daß man die Instrumente ablesen kann, und doch nicht so hell, daß man die Sicht nach vorn verliert. An beiden Seiten des Führerstandes befinden sich gut gefederte und ausschwenkbar befestigte Hocker, die in kurzen Pausen zum Ausruhen benutzt werden. Ich habe wenig Gebrauch davon gemacht in den kurzen Pausen, die mir die Bedienung des Feuers ließ, denn die Gefahr des Einnickens war ziemlich groß. Die Sicht durch die Scheibe nach vorn mit der dunklen Nacht als Hintergrund wirkte meist einschläfernd, zumal wenn längere Zeit kein Lichtsignal in der Ferne zu sehen war.

Mein Führer rauchte regelmäßig nachts einen so schweren ober-schlesischen Tabak, daß er einfach nicht müde werden konnte. Einmal hatte ich mich doch hingesezt und wurde grade von Müdigkeit übermannt, aber eine vom Führer zugeblasene Tabakswolke machte mich sofort wieder ganz munter. Und immer weiter geht es durch die Nacht, das Rattern der kurz hintereinander laufenden fünf Triebräder der Lokomotive übertönt alles. Wir fahren mit vollem Vertrauen auf die ordnungsgemäße Strecke, denn die Lokomotivlichter vorne leuchten höchstens einige Meter, darauf ist also kein Verlaß. Sie sind überhaupt nur dazu da, um auf den herannahenden Zug aufmerksam zu machen, sehen kann man von der Lokomotive aus durchaus nichts.

Der Führer macht seine Eintragungen in sein Dienstbuch, Kilometerzahl und Gewicht des Zuges werden eingetragen, mit ihnen steigt der Verdienst des Lokomotiv-Personals. Im ersten Wagen hinter dem Tender hat der Zugführer seinen Platz, er führt genau Protokoll über die Ereignisse während der ganzen Fahrt. Ist zum Beispiel ein Signal nicht gezogen und der Zug muß halten, oder ist ein Maschinendefekt eingetreten, alles findet sich in seinem Fahrtbericht wieder.

Es ist bereits 22.30 Uhr, in einer halben Stunde sollen wir zu Hause sein. Jetzt heißt es, das große Feuer langsam

heruntergehen lassen, so daß möglichst wenig Rückstand beim Ausschlacken bleibt, die gute Handhabung des Feuers macht sich am Ende des Monats in der Kohlenprämie bemerkbar. Wer also bei gleicher Arbeitsleistung seiner Lokomotive am wenigsten Kohlen verbraucht hat, erhält die höchste Kohlenprämie. Es lohnt sich deshalb sehr, recht sparsam mit der kostbaren Steinkohle umzugehen, ja, wir waren so sparsam, daß wir von der Maschine herunterstiegen, falls beim Kohlen ein mehr als faustgroßes Stück Kohle neben den Tender gefallen war, um es wieder hinaufzuwerfen.

Schon poltert die Maschine über die ersten Weichen, das Einfahrt-Signal wird durchfahren, wir sind mit nur wenigen Minuten Verspätung am Ziel. Eine halbe Stunde geht noch drauf für das Abrüsten der Lokomotive. Schnell noch an der Feuerstelle ausgeschlackt, das Reserdefener in die Ecke geschoben, Kohlen und Wasser genommen, und die Maschine fährt in den Schuppen, um bis zum nächsten Dienst auszuruhen.

Sechs Stunden auf der Schnellzugs-Lokomotive

Etwas leichter und noch interessanter wurde der Dienst, als ich zum Schluß meiner Ausbildungszeit aus dem Güterzugsdienst in den Personen- und Schnellzugsdienst kam. In diesem Turnus habe ich auf unserer braven 382 850 die schönsten Stunden meiner Eisenbahnerzeit verlebt. Diese Lokomotive hatte den Vorzug, daß sie nicht nur als die sauberste galt, sondern auch sehr sparsam im Verbrauch war. Die allzu große Sauberkeit dieser Maschine habe ich manchmal allerdings verwünscht, wenn ich jede freie Minute damit zubringen mußte, die Armaturen und blanken Teile zu putzen. Vor allem frist so eine Personenzug-Maschine nicht so ungeheuer viel, wie es die Güterzug-Maschine tat, denn die Last ist ja hier nur meist ein Viertel so groß. Dafür aber war die Geschwindigkeit größer, und damit wieder auch die Abwechslung. Dabei werde ich einen Fall nicht vergessen, der sich in Magdeburg unter der 15 000-Volt-Fahrleitung der elektrischen Bahn zutrug.

Wir hatten grade einen Sitzzug nach Magdeburg gefahren, nun war bis zur Rückfahrt drei Stunden Pause. Die Lokomotive wurde vor einen der Schuppen gestellt, die auch für elektrische Lokomotiven eingerichtet sind. Mein Führer hatte die Maschine während dieser Ruhepause verlassen, und ich blieb darauf, um „rein Schiff“ zu machen und dann baden zu gehen. Im Führerstand befindet sich ein sogenannter Spritzschlauch, der zum Befechten der Kohlen dient, damit während der Fahrt nicht dauernd Kohlenstaub in den Führerstand fliegt. Diesen Spritzschlauch benutzte ich auch zum Abspritzen des Führerstandes, um Kohlen- und Schmutzteilchen zu entfernen. Da das Wasser heiß ist, weil es aus dem Kessel kommt, erleichtert es die Säuberung sehr. Grade hielt ich in der rechten Hand den Schlauch, um mit der linken das Absperrventil zuzudrehen, da bemerkte ich zu meinem Schrecken, daß der Wasserstrahl höchstens zwei Handbreiten neben der 15 000-Volt-Leitung vorbeispritzt. Ich war im Augenblick so bestürzt, daß ich den Schlauch mit aller Wucht auf den Boden warf, auf die Gefahr hin, mir die Füße zu verbrühen. Aber lieber das, als von 15 000 Volt eins gewischt zu kriegen. Zur Niederschrift dieser Erlebnisse wäre es sicher nicht mehr gekommen. So kalt ist es mir noch nie über den Rücken gelaufen wie bei dieser Gelegenheit.