

# Berliner Familien-Zeitung

## Im Schneegestöber auf der Schnellzug-Maschine

Ueber eine Fahrt / Von C. J. Klögel / Mit Zeichnungen von Hans Baluschek



[Schneefeld verdrängen.]

Dunkel und geheimnisvoll liegt das riesige Gattungs des Lokomotivpuppens in der hellen Morgenluft. Nicht einmal die kurzen Schienenstränge, die als ungleiche Maden auf dem Mittelstück der Dreiecksbrücke zu liegen, haben ihren fahrlässigen Glanz verlohrt. Alles ringt sich um einer Dämmerung, aber schon Schicht bedeckt, geradezu durchdrückt von einer dichten, aus Kohlenstaub und Wasserdampf. Die Luft ist ein feines, opalisierendes Leberglas auf den schwebenden Schichten aus den hohen Schuppenkaminen, heftet an jedem Gegenstand, den man berührt. Was hier zu tun hat, trägt stets den kalten Duftwolk in der Hand.

Im Lokomotivpuppen steht es bald kochend, bald stiller zu, aber die Arbeit hört weder bei Tag noch bei Nacht je ganz auf. Sobald eine Maschine von ihrer Weite ankommt, stürzen sich die Leute vom Schuppenboden auf sie, um sie für die neue Fahrt vorzubereiten. Das bedeutet eine vollkommene Überholung und Reinigung der ganzen Maschine, die Vernahme leitender Reparaturen durch die Schuppenwerkstatt (die zur Not sogar Wasserdampf vornehmen kann), die Verbringung des Tenderts mit Wasser und Kohle und die Aufbereitung des Aschensacks. In diesem Zustand muß die Maschine etwa zwei Stunden vor Abgangzeit des Zuges dem Lokführer und seinem Gehilfen, dem Heizer, übergeben werden.

Im planmäßigen Dienst bleiben nicht nur Führer und Heizer stets beisammen, sondern sie fahren auch immer dieselben Maschinen. Es entsteht dadurch ein sehr festes Verhältnis nicht nur zwischen den beiden Menschen, sondern auch zwischen ihnen und der Lokomotive. Die drei da vorne ist ein in der Eisenbahnersprache nicht ungewöhnliches, beinahe poetischer Ausdruck für dieses Verbundendein. Für den Eisenbahner ist die Maschine kein toter Mechanismus, sie ist ihm ein lebendiges Wesen — wie dem Richter sein Pferd —, hat ihre eigene Individualität, ihre Tugenden und ihre Mängel. Adern ein Gefährter eine ihm unbekannt Maschine übernimmt, erfindet er sich faste genau nach ihren Eigenheiten. Und wenn er einmal seine alte Gefährtin zu längerem Aufenthalt in die Reparaturwerkstätte tutschert, so bedeutet das einen ersten Trennungsschmerz.

Neuere Maschine, Ende S 10, mit langen, schlanken Kesselrohr, niedrigen Schlot und hohen Kaminen. In jedem ihrer Führer übergeben worden. Mit einigemmaßen Kammereinstellung muß er besonders das Zielvermögen in allen Einzelheiten. Inzwischen überzogen sich der Heizer vom Funktionieren aller der jüngsten Teile, die seiner besonderen Ebnat unterteilt sind. Er läßt Pumpe und Zylinderwerke arbeiten, prüft das Gehäuse des Sandtreibers, wirft einen Blick auf den Zeiger, der die Temperatur im Kessel anzeigt, überzeugt sich davon, daß all sein Feuerungsgerät zur Hand ist und daß die Kohlenblöcke auf dem Tender gut gelagert sind. Ein Blick in das Feuerloch überzeugt ihn davon, daß der Schuppenboden gut geordnet hat. Dann nimmt er Schuppen und Büchse vor die Hand und macht seinen Mundraum zu allen Zählwerkstätten. Bald stellt er ganz oben auf dem Kessel, bald tief in den Kessel in den einen Raum zwischen zwei Kaminen, dann vergrößert er plötzlich in einem Triebwerk festlich am Kessel, und man hört ihn immer in Gehänge rumoren. . . .

Es ist Zeit, vor den Zug zu gehen. Der Lokführer meldet dem Maschinenoberkontrolleur, den die Reichsbehörden dem „Wahlkreis“ zur Bedienung mitgegeben hat, seine Fahrbereitschaft. Wir klattern auf den Stand. Draußen dreht die Schelle sich lautlos, bis ihr Schienenpaar sich in genauer Richtung mit dem Stand befindet, auf dem wir stehen. Der Lokführer berührt flüchtig einen Hebel: ein kleiner, gelber Pfeil fährt aus dem Pfeifenrohr. Ein großer, doppeltso langer Pfeil wird um ein weniges seitlich verschoben: das Signal, daß die Maschine aus dem Schuppen auf die Schiene. Die Schiene, als trägt sie ein gewisses Gewicht, jedes Geräusch, macht an

einem andern Geleis fest und, den Tender voran, schiebt die Lokomotive auf das Zufahrtsgleis zum Lokschlepp. Führer und Heizer sitzen jetzt mit dem Rücken zur Kesselwand, den Blick an den Kohlenberge auf dem verjüngten oberen Teil des Tenderts vorbei auf die Straße gerichtet. Der Führer hat die Hand an Dampfregulator, der Heizer hält neben dem schweren Balancegewicht der Handbremse. Langsam geht es auf das Hauptgleis zu, aber öffnet sich ein Heizer, ein Arm erhebt und macht ein paar veränderte Bewegungen. Die Erlaubnis zur Einfahrt ist damit gegeben. Der Bahnhof eröffnet, die Räder rumpfen über Weichen, dann gleitet langsam der Zug, den wir beobachten sollen, uns entgegen. Der Führer stellt den Dampf ab, der Heizer hat den Bremshebel gesetzt, im selben Augenblick, wo die Räder sich berühren und der Rangierer die Triebwerke schlüsseln läßt, steigt das Gewicht herum, presen sich die Einschloßen der Bremslöcher gegen die Räder, steht die Maschine. Der Führer steigt ab und überzogen sich davon, daß die Anstellung vorwärtsbewegung erfolgt. Der Lokführer erhebt und notiert sich die Maschinennummer für die Namen der Mannschaft für seinen Fahrtenbericht. Da leuchtet auf dem Drehhebel ein Lichtsignal auf. Die Bremsprobe, die wichtige Prüfung für den Zug, wird vorgenommen. Der Führer betätigt die Bremse, der Wagennutzer geht um Zug entlang und sieht bei jedem Wagen nach, ob die Bremsung vollständig, hinreichend und gleichmäßig erfolgt. „Bremsen!“ „Kohle!“ „Bremsen!“ „Kohle!“ — Endlich kommt das Signal: „Bremsprobe beendet!“

Der Heizer hat inzwischen „Dampf aufgemacht“, d. h. bereitgestellt, daß die Beschleunigung nicht an der gefährlichen Abhängigkeit ankommt. Der Führer lehnt sich mit seinem Stand um den Hauptkesselrohr gehen zu können, lassen rote Pfeile ein Zeigefeld auf den Wagen der Reichsammere schimmeln. Jetzt rückt der Heizer der Lokschlepp auf die Abfahrtinnenseite, die kleine weiche Schiene mit dem guten Klang erhebt, der Führer rückt am Regulator, zischend langsam weise Dampfwellen aus den Zylinder, langsam, langsam, wegen sich die Gegenstände dröhnen und rindwärts.

Der Zug fährt. . . .

Für Führer und Heizer beginnt jetzt der verantwortungsvolle und anstrengende Dienst. Der des Heizers ist körperlich schwerer, der des Führers ist geistigere Konzentration, der des Führers ist und die körperliche Geduldskraft. Er ist der Rangierer, er trägt fastlich und rechtlich die volle Verantwortung für die ihm anvertrauten Menschen und Güter. Es steht auf beiden Maschinen rechts, alle Streckensignale sind zu beobachten, daß sie keiner Beobachtung so gut wie möglich zugänglich sind. Seine Arbeit ist Arbeit der Augen und der Hände. Den weitaus schwereren Part haben die Augen.

In unmittelbarer Grifffweite des Führers sind die beiden Hebel angeordnet, welche jene wichtigen Handhaben sind, sozuzulassen Weiche und Hebel für das Dampfrohr, der Hauptregulator und die Ventilbremse. Beide sind durch ganz einfache, unkomplizierte Bewegungen von je einer Hand zu betätigen. Zugreifen aber befindet sich ein dritter Mechanismus: die Ventilbremse, und welcher die Dampfzufuhr zu den Zylinder ist noch der Eigenart der Strecke reguliert werden muß. Sie enthält ein

Arbeits, eine Exzentervorrichtung und eine Stala. Während Regulator und Bremse mit einer Hand und ohne hinzuhängen bedient werden, erfordert dieses Steuer die Zugszeit beider Hände und die Kontrolle durch das Auge.

Das Auge des Führers wird aber gleichsam auf unmerklich in Anspruch genommen. An erster Stelle gehört es der Strecke. Unablässig paßt es an den langgedehnten Weichenabstell vorbei auf den Schienenstrang. Alle paar Minuten erhebt dort ein Signal, das Wechsler fordert. Die Reaktion auf ein Zeichen, das die Weiterfahrt verbietet, muß sofort erfolgen: nicht um einen Zentimeter darf über ein Hauptgleis hinausgefahren werden, das auf „Halt“ steht. Und die Beobachtung ist oft auch unter günstigen Witterungsverhältnissen schwer. Da liegt dicht hinter einer Kurve eine Zylinder, das Einfahrtssignal ist gut sichtbar und gibt sofort, das Wechslerabstell aber wird von einem Gebüde verdeckt und wird nur den Produkt einer Stunde sichtbar, wo der Zug sich an ganz bestimmter Stelle befindet. Dann sehen Führer und Heizer mit weit vorgestrecktem Oberkörper aus ihrem Stand heraus, der Führer die linke Hand am Bremshebel, die rechte als Schutz über den Augen. „Halt!“ rufen der Heizer dem Führer als Wechsler haben einer Wechsleränderung zu. Und der löst er befindet der Bremshebel fahren.

Aber das Auge des Führers wird nicht allein von der Strecke beansprucht. Zeit neben dem Bremshebel ist eine weiche, unverteilte Schelle befestigt, in der ein kleiner Zeiger sich bewegt: das Zugsometer, es zeigt die jeweilige veranlagte Fahrgeschwindigkeit an. Der Führer muß immer wieder vergleichen, ob die vorgelegte Geschwindigkeit der fahplanmäßig für diesen Teil der Strecke festgelegten entspricht. Zeit neben dem Bremshebel ist eine weiche, unverteilte Schelle befestigt, in der ein kleiner Zeiger sich bewegt: das Zugsometer, es zeigt die jeweilige veranlagte Fahrgeschwindigkeit an. Der Führer muß immer wieder vergleichen, ob die vorgelegte Geschwindigkeit der fahplanmäßig für diesen Teil der Strecke festgelegten entspricht. Zeit neben dem Bremshebel ist eine weiche, unverteilte Schelle befestigt, in der ein kleiner Zeiger sich bewegt: das Zugsometer, es zeigt die jeweilige veranlagte Fahrgeschwindigkeit an. Der Führer muß immer wieder vergleichen, ob die vorgelegte Geschwindigkeit der fahplanmäßig für diesen Teil der Strecke festgelegten entspricht.

Der Heizer unterteilt den Führer in der Streckenbeobachtung und in der Kontrolle der beschriebenen Manometer. Aber seine Hauptaufgabe ist das Feuer. Alle zwei Minuten öffnet er den Zugang zur Feuerkammer. Ein Flammmeer leuchtet drinnen in dem starken Licht, der vom Kessel durch die Flammrohre zum Schlot führt. Es gehört außerordentliche Geschicklichkeit dazu, auf der hohen und schlingenden Maschine die schwere Kupferkammer zu handhaben und ihren Inhalt mit fröhlichem Zuphu durch die ideale Öffnung zu werfen. Der Heizer eine kurze und führt er sich nicht gegen ihre Richtung, so wald die Scharte gegen die Kesselwand und der Mann wird mit großer Gewalt gegen den Tender geschleudert. Es ist schon mehr als ein Heizer mit blutendem Kopfwunde am Ziel von der Maschine gestiegen. . . .

Bei klaren, sonnigen Wetter sind wir abgehoben, aber schon seit einer Stunde hat sich der Himmel mit einer dicken Wolkendecke überzogen. Die Temperatur fällt merklich, die feinen Dampfstrahlen, die aus ein paar niedrigen Stellen hervorströmen, überziehen die nicht erwarteten Metallteile mit weichen Reif. Die Schienen werden eben und schlüpfig, obwohl der Spannungsmesser ständig den höchsten zulässigen Spannungswert weit und die Kesseltemperatur an 300 Grad herangebracht worden ist, zeigt das Zugs-

meter eine langsame, aber stetige Fahrverminderung. Und dann fängt es an zu schneien. Zuerst macht man es nur daran, daß in weiten Abständen von jungen kleine Flöckchen sichtbar werden. Der Zug ist gleichbar in einer schneefreien Zone, denn die Flöckchen verhalten sich wie ein feines Pulver, das sich nicht an den Schienen festsetzt. Aber dann wird der Schneefall härter, die Flöckchen werden größer, ein Wirbel schneit Rollen weißer Schleier von Himmel abzulassen und die Erde zu verdecken. . . .

Und nun geschieht etwas, was den Wagen tief in unruhigt: die Beobachtungsstellen voran auf der Maschine flücken zu. In wenigen Minuten ist es unmöglich geworden, auch nur die geringste durch die Schneehöhe hindurch zu erkennen, auf die der Luftdruck in jeder Sekunde neue Flöckchen legen preßt. Der Führer öffnet das Fenster, um es von außen zu reinigen, esstalt und überhaupt für ein Luftstrahl herein, so klar, blendend und prächtig, daß das Fenster sofort wieder geschlossen werden muß.

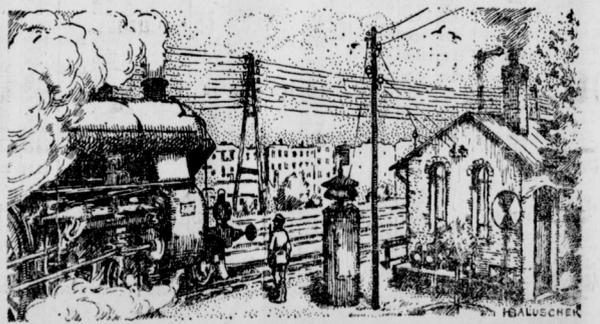
Und fahren wir durch die Schneehölle. . . . Da gibt es für Führer und Heizer nur einen Rettungs mit dem Kopf aus dem schneehellen Stand! Die Zeitentferner werden geöffnet, die Räder fest auf dem Schot gepreßt und das Fenster, so gut es geht, mit dem Schot gefüllt. Wir versuchen, es immer gleichsam über das ist kein Glückwunsch, das ist ein Schicksal. Klögel, der gegen unsere Kopfe preßt, die weiche Gebilde, das sich so laut auf dem Schot ausbreitet, ist ein fieselleschtes Wirtgehos, wenn es mit Windstärke 8 an einem Zug vorbeiwirbelt, das mit neunzig Kilometer Stundenbegwindigkeit im entgegenkommt.

Eine Stunde fährt in diesen Gebüden ist an sich ein toller, aber es kommt ein ganzer Tagelöhner. Und das heißt kein Signal, sondern sein Streckenübergang unterbrochen. Ein heftig können die zwei da vorne nicht verhindern: daß der Druck in der Gehänge fest und daß es in der Zeit nicht mehr ganz so langsam vorwärts geht. Denn der Dampf wird jetzt vorn in der Zylinderkammer gedrückt. Zum Glück hört man's ja aus weiter nicht, wenn im dritten Wagen zweier Heizer die Luftgrube auf die „Zugweiche“ schimpft. . . .

Das Schneefeld ebbt ab. Der Wind legt sich. Das Zugsometer rückt wieder vor. Der Maschinenoberkontrolleur murmelt etwas, was wie eine Anerkennung klingt. Der Führer reißt sich eine Pfeife an, willkommene und verdiente Nebenbeschäftigung. Der Heizer bringt einen kleinen Schnapf zum Verschlecken, der woanders auf einen Reflektorbogen, wo er binnen lungen heiß sein wird.

Vorortbahnhöfe werden domern durchfahren, die alle zeigt fast eine Minute Verpöpfung, das Zugsometer muß sich bewegen, nach ein Stückchen vorwärts. Eine Minute — das holen wir noch ein! Zeigt ein Vorortbahn die orangefarbene Schiene. Der Führer bremst, der Heizer über springt an den Weichenhebel und läßt einen Pfeil erlösen, in dem alle Zehn über dieses Licht, unverteilte Kinnern, anströmen. Geradezu lautlos läßt er den Zug bis zum freistehenden Gesänge anspindeln, um ihn dann zum fliegenden Wall zu setzen. . . . plötzlich aber ist es ein übermühtiger Jäger geworden: das Hauptgleis zeigt Fahrt.

In diesem Augenblick, wo der Führer im Bahnhofs die Hand vom Bremshebel nehmen kann, rückt der Uhrzeiger auf die Minute fahplanmäßiger Ankunft. Die Fahrt ist beendet. . . .



HALUSCHKE