

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 Gelande des Lokomotivpuppens in der hellen Morgenluft. Nicht einmal die kurzen Schienenränge, die als ungleiche Mäden auf dem Mittelpunk der Dreiecke zulassen, haben ihren fahrlässigen Glanz verliert. Alles ringsum ist von einer Dünne, aber schon Schicht bedeckt, geradezu durchdrank von einer feinen, aus Kohlenstaub und Wasserdampf. Die Luft ist ein feines, opalisierendes Leberglas auf den schwebenden Schleiern auf den hohen Schuppenkanten, heftet an jedem Gegenstand, den man berührt. Was hier zu tun hat, trägt stets den kalten Duftwolk in der Hand.

Im Lokomotivpuppen gibt es bald Lichter, bald flücht, aber die Arbeit hört weder bei Tag noch bei Nacht je ganz auf. Sobald eine Maschine von ihrer Weite antommt, stürzen sich die Leute vom Schuppenrand auf sie, um sie für die neue Fahrt vorzubereiten. Das bedeutet eine vollkommene Leberreinigung und Reinigung der ganzen Maschine, die Verkohlung leitender Reparatoren durch die Schuppenwerkstoffe die zur Not sogar Wasserdampf vornehmen kann, die Verkohlung des Tendens mit Wasser und Kohle und die Aufbereitung des Aschesensers. 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 Verbundentein. 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 unbekante 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, Type S 10, mit langen, schlanken Achsen, niedrigem Schlot und hohen Rädern. In jedem ihrer Führer übergeben worden. Mit einigem Aufmerksamkeitspunkt prüft er besonders das Triebwerk in allen Einzelheiten. Zugreifen überzogen sich der Führer vom Funktionieren aller der jüngsten Teile, die seiner besonderen Acht unterwerft 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 alle feuertungetätigt zur Hand ist und daß die Kohlenblöcke auf dem Tender gut gelagert sind. Ein Blick in das Feuerloch überzeugt ihn davon, daß der Schuppenrand gut geordnet hat. Dann nimmt er Schuppen und Büchse vor die Hand und macht seinen Mund zum allen Schmelzsteinen. Bald setzt er ganz oben auf dem Kessel, bald hinst auf den Kopf in den engen Raum zwischen zwei Rädern, dann vergründet er plötzlich in einem Triebwerk festlich am Kessel, und man hört ihn in einem 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 flerkern auf den Stand. Draußen dreht die Schelle sich lautlos, bis ihr Schienenpaar sich in genauer Richtung mit dem befindet, auf dem wir stehen. Der Lokführer berührt flüchtig einen Hebel: ein kleiner, gelber Pfeil fährt aus dem Pfeifenrohr. Ein großer, doppeltlanges Rohr wird um ein weniges seitlich verschoben: das Signal, daß die Maschine aus dem Schuppen auf die Schiene. Die Schiene, als trägt sie einetweil Gewicht, ohne jedes Geräusch, macht an

Arbeit, eine Exzentervorrichtung und eine Stala. Während Regulator und Bremse mit einer Hand und ohne hängischen bedient werden, erlebter dieses Steuer die Zugsfett beider Hände und die Kontrolle durch das Auge.

Das Auge des Führers wird aber gleich auf andere in Richtung genommen. An erster Stelle gehört es der Strecke. Unablässig prüft es an dem langgedehnten Weichenblech vorbei auf den Schienenwegen. Alle paar Minuten erklingt dort ein Signal, das Bedienung fordert. Die Reaktion auf ein Zeichen, das die Weiterfahrt verbietet, muß sofort erfolgen: nicht um einen Zentimeter darf über ein Hauptsignal hinausgefahren werden, das auf „Halt“ steht. Und die Beobachtung ist oft auch unter günstigen Witterungsverhältnissen schwer. Da liegt dicht hinter einer Kurve eine Station, das Einfahrtsignal ist gut sichtbar und gibt sofort, das Weichenblech aber wird von einem Gebände 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 Weichenblech, die Rechte als Schutz über den Augen. „Halt!“ ruft der Heizer dem Führer als Bestätigung dessen eigener Wahrnehmung zu. Und der löst erlebter den Weichenblech fahren.

Aber das Auge des Führers wird nicht allein von der Strecke dominiert. Zeit neben dem Weichenblech ist eine weite, unvertierte Scheibe befestigt, in der ein kleiner Zeiger sich bewegt: das Zugsometer, es zeigt die jeweilige verante Fahrgeschwindigkeit an. Der Führer muß immer wieder vergleichen, ob die jeweilige Geschwindigkeit der fahplanmäßig für diesen Zeit der Strecke festgelegten entspricht. Und die fahplanmäßige Fahrgeschwindigkeit hängt die Weichenblech des Zuges ab. An die Seitenwand hat der Führer mit strede die Anfangsbuchstaben der großen Stationen und die Minutenziffern des fahplans geschrieben; bei Durchfahren überzeugt er sich durch einen Blick auf die große Bahnhofsuhr, ob die Fahrgzeit eingehalten ist.

Der Heizer unterteilt den Führer in der Streckenbedingung und in der Kontrolle der beschrifteten Manometer. Aber seine Haupttätigkeit ist das Feuer. Alle zwei Minuten öffnet er den Zugung zur Feuerkammer. Ein Flammmeer leuchtet da drinnen in dem starken Zutuge, der vom Kof durch die Flammvorlage zum Schlot führt. Es gehört außerordentliche Geschicklichkeit dazu, auf der hohen und schlingenden Maschine die schwere Kupferhaube zu handhaben und ihren Inhalt mit fräftigem Zudrupen durch die ideale Öffnung zu werfen. Verzicht der Heizer eine Stunde und führt er sich nicht gegen ihre Richtung, so waldt die Scharte gegen die Kesselwand und der Rauch wird mit großer Gewalt gegen den Tender geschleudert. Es ist schon mehr als ein Heizer mit blutendem Koppschmerz am Ziel von der Maschine geliegen. . . .

Bei klaren, sonnigen Wetter sind wir abgehoben, aber schon seit einer Stunde hat sich der Himmel mit einer dicken Wollenschicht 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 schlüpfrig, obwohl der Spannungsmesser ständig den höchsten zulässigen Spannungswert weit und die Kesseltemperatur an 300 Grad herangebracht worden ist, zeigt das Zugs-

Der Führer hat inzwischen „Dampf ausgemacht“, d. h. bereitgestellt, daß die fahplanmäßige Fahrt an der geforderten Geschwindigkeit angesetzt ist. Der Führer lehnt sich weit aus seinem Stand um den Hauptdruckmesser sehen zu können, dessen rote Nadel wie ein Zeigefinger auf den Wogen der Weichenblende schwingt. Jetzt rückt der Zeiger der Bahnhofsuhr auf die Abfahrtsminute, die seine weiche Schelle mit dem gültigen Klang erklingt, der Führer rückt am Regulator, zühend langsam weise Dampfwellen aus den Zylinder, langsam und wegen sich die Gegenstände dröhnen und rindwärtig. Der Zug fährt. . . .

Für Führer und Heizer beginnt jetzt der verantwortungsvolle und anstrengende Dienst. Der des Führers ist körperlich schwerer, der des Führers ist geistiger Konzentration, der Aufmerksamkeit und die höchste Geduldskraft. Er ist der Revisor, er trägt fastlich und rechtlich die volle Verantwortung für die ihm anvertrauten Menschen und Güter. Er steht auf beiden Maschinen rechts, alle Streckensignale sind zu beobachten, daß sie seiner Beobachtung so gut wie möglich zugänglich sind. Seine Arbeit ist Arbeit der Augen und der Hände. Den weitaus schwereren Part haben die beiden Hebel angeordnet, welche diese wichtigen Handhaben sind, sozulange Weiche und Hebel für das Dampfrohr, der Hauptregulator und die Ventilbremse. Beide sind durch ganz einfache, unkomplizierte Bewegungen von je einer Hand zu bedienen. Zugreifen aber befindet sich ein dritter Mechanismus: die Ventilsteuerung, und welcher die Dampfzufuhr zu den Zylinder ist noch der Eigenart der Strecke reguliert werden muß. Sie enthält ein

meter eine langsame, aber stetige Fahrgeschwindigkeit. Und dann fängt es an zu schneien. Zuerst macht man es nur daran, daß in weiten Abständen von jungen kleine Flöden sichtbar werden. Der Zug ist gleichbar in einer schneefreien Zone, denn die Schiene ist recht, das Gleis ist so eben, wenn auch die unklarheit bleiben. Aber dann wird der Schneefall härter, die Flöden werden größer, ein Wirbel schreit Rollen weicher Schleier von Himmel abzulassen und die Erde zu verbergen.

Und man geduldet etwas, was den Wagen tief in umruht: die Beobachtungsfehler von 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 Flöden lagern preßt. Der Führer öffnet das Fenster, um es von außen zu reinigen, einfallt und ischneit fast ein Luftkissen herein, so klar, blendend und preßt, 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 Seitenfenster werden geöffnet, die Hände fest auf die Kof gepreßt und das Fenster, so gut es geht, mit der Faust geschlossen. Wie verhalten, es ihnen gleichgültig über das ist kein Gedanken, das ist ein Schicksal, Klögel, der gegen unsere Kappe preßt, die weiche Gebilde, das sich so laut auf den Nacken hämmert, ist ein fieslerhaftes Zurgeschob, wenn es mit Windstärke 8 an einem Zug vorbeiwirbelt, das mit neunzig Kilometer Stundenbegwindigkeit im entgegenkommt.

Eine Stunde fährt in diesen Gebirg ist an sich veränderbar als sonst ein ganzer Tagelänger. Und das heißt kein Signal unvertiert, kein Streckenübergang unvertiert. Eine festlich können die zwei da vorne nicht verhindern: daß der Druck in der Gehänge fließt und daß es in jeder Zeit nicht mehr ganz so langsam vorwärts ist. Denn der Dampf wird jetzt vorn in der Zylinder bedrückt. Zum Glück hört man's ja aus weiter nicht, wenn im dritten Wagen zweier flöden die Luftriebeben auf die „Zugweiche“ schimpft. . . .

Das Schneetreiben 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 wundert auf einen Reflexion, wo er hinwinken lügen heiß sein wird.

Vorortsbahnhöfe werden domierend 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 Verortung die orangefarbene Scheibe. Der Führer bremst, der Heizer aber springt an das Weichenblech und läßt einen Pfeil erklingen, in dem alle Zorn über dieses Licht, unvertierte Stunden, anstehet. Geradezu lautlos läßt er den Zug bis zum freistehenden Gesänge anspindeln, um ihn dann zum fliegenden Wall zu setzen. . . . plötzlich aber ist es übermühtiger Judger geworden: das Hauptsignal zeigt „Halt“.

Im gleichen Augenblick, wo der Führer im Bahnhof die Hand vom Weichenblech nehmen kann, rückt der Uhrzeiger auf die Minute fahplanmäßiger Aufenthalt. Die Fahrt ist beendet. . . .



HEALUSCHER