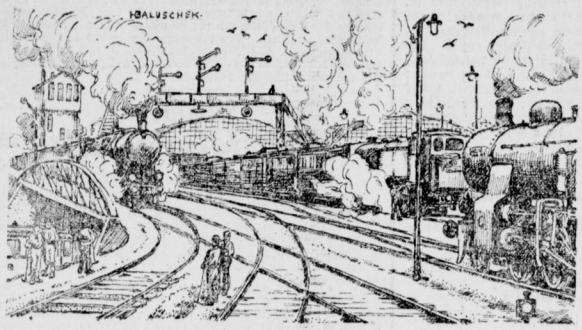
Nummer 32 Donnerstag, 7. Februar 1924

Berliner Familien-Zeitung

Im Schneegestöber auf der Schnellzug-Maschine

Ueber eine Fahrt / Von C. Z. Klötzel / Mit Zeichnungen von Hans Baluschek



[Nachdruck verboten.]

Dunkel und geheimnisvoll liegt das riesige Halbrund des Lokomotivschuppens in der hellen Morgensonne. Nicht einmal die kurzen Schienenstränge, die als unzählige Radien auf den Mittelpunkt der Drehscheibe zulaufen, haben ihren stählernen Glanz bewahrt. Alles ringsum ist von einer dünnen, aber festen Schicht bedeckt, geradezu durchtränkt von einer Mischung aus Kohlenstaub und Maschinenöl. Sie bildet einen feinen, opalisierenden Ueberzug auf den Wasserlachen, klebt, aller Reinigung trotzend, als lichtverwehrender Schleier auf den hohen Schuppenfenstern, haftet an jedem Gegenstand, den man berührt. Wer hier zu tun hat, trägt stets den Ballen Putzwolle in der Hand.

Im Lokomotivschuppen geht es bald lebhafter, bald stiller zu, aber die Arbeit hört weder bei Tag noch bei Nacht je ganz auf. Sobald eine Maschine von ihrer Reise ankommt, stürzen sich die Leute vom Schuppendienst auf sie, um sie für die neue Fahrt vorzubereiten. Das bedeutet eine vollkommene Ueberprüfung und Reinigung der ganzen Maschine, die Vornahme leichterer Reparaturen durch die Schuppenwerkstatt (die zur Not sogar Achsaustausch vornehmen kann), die Versorgung des Tenders mit Wasser und Kohle und die Aufbereitung des Kesselfeuers. In diesem Zustand muß die Maschine etwa zwei Stunden vor Abgangszeit des Zuges dem „Lokführer" und seinem Gehilfen, dem Heizer, übergeben werden.

Im planmäßigen Dienst bleiben nicht nur Führer und Heizer stets beieinander, 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 ungewöhnlicher, beinahe poetischer Ausdruck für dieses Verbundensein. Für den Eisenbahner ist die Maschine kein toter Mechanismus, sie ist ihm ein lebendiges Wesen — wie dem Kutscher sein Pferd —, hat ihre eigene Individualität, ihre Tugenden und ihre Mängel. Wenn ein Lokführer eine ihm unbekannte Maschine übernimmt, erkundigt er sich sehr genau nach ihren Eigenheiten. Und wenn er einmal seine alte Gefährtin zu längerem Aufenthalt in die Reparaturwerkstätte kutschiert, so bedeutet das einen echten Trennungsschmerz. — — —

*

Unsere Maschine, Type S 10, mit langem, schlankem Kesselleib, niedrigem Schlot und hohen Rädern, ist soeben ihrem Führer übergeben worden. Mit einbringlicher Aufmerksamkeit prüft er besonders das Triebwerk in allen Einzelheiten. Zuzwischen überzeugt sich der Heizer vom Funktionieren aller derjenigen Teile, die seiner besonderen Obhut unterstellt sind. Er läßt Pumpe und Zusatzpumpe arbeiten, prüft das Gebläse des Sandstreuers, 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 Kohlenbleche auf dem Tender gut gelagert sind. Ein Blick in das Feuerloch überzeugt ihn davon, daß der Schuppendienst gut gearbeitet hat. Dann nimmt er Oelkanne und Putzwolle zur Hand und macht seinen Rundgang zu allen Schmierstellen. Bald leitet er ganz oben auf dem Kessel, bald steckt er den Kopf in den engen Raum zwischen zwei Rädern, dann verschwindet er plötzlich in einem Trichter seitlich am Kessel, und man hört ihn innen im Gestänge rumoren. . . .

Es ist Zeit, vor den Zug zu gehen. Der Lokführer meldet dem Maschinenoberkontrolleur, den die Reichsbahndirektion dem „Zivilisten" zur Bedeckung mitgegeben hat, seine Fahrbereitschaft. Wir klettern auf den Stand. Draußen dreht die Scheibe sich lautlos, bis ihr Schienenpaar sich in genauer Richtung mit dem befindet, auf dem wir stehen. Der Lokführer berührt flüchtig einen Hebel: ein kleiner, greller Pfiff fährt aus dem Pfeifenventil. Ein großer, doppelarmiger Hebel wird um ein weniges seitlich verschoben: ganz langsam rollt die Maschine aus dem Schuppen auf die Scheibe. Diese schwimmt, als trüge sie keinerlei Gewicht, ohne jedes Geräusch, macht an einem andern Gleis fest und, den Tender voran, gleitet die Lokomotive auf das Zufahrtsgleis zum Bahnsteig. Führer und Heizer stehen jetzt mit dem Rücken zur Kesselwand, den Blick an dem Kohlengebirge auf dem verjüngten oberen Teil des Tenders vorbei auf die Strecke gerichtet. Der Führer hat die Hand am Dampfregulator, der Heizer steht neben dem schweren Balanciergewicht der Handbremse. Langsam geht es auf das Hauptstellwerk zu, oben öffnet sich ein Fenster, ein Arm erscheint und macht ein paar pendelnde Bewegungen. Die Erlaubnis zur Einfahrt ist damit gegeben. Der Bahnhof erscheint, die Räder rumpeln über Weichen, dann gleitet langsam der Zug, den wir befördern sollen, uns entgegen. Der Führer stellt den Dampf ab, der Heizer hat den Bremshebel gepackt, im selben Augenblick, wo die Puffer sich berühren und der Rangierer die Trillerpfeife schrillen läßt, fliegt das Gewicht herum, pressen sich die Stahlbacken der Bremsklötze gegen die Räder, steht die Maschine. Der Führer steigt ab und überzeugt sich davon, daß die Kuppelung vorschriftsmäßig erfolgt. Der Zugführer erscheint und notiert sich die Maschinennummer sowie die Namen der Mannschaft für seinen Fahrtbericht. Da leuchtet auf dem Bahnsteig ein Lichtsignal auf. Die Bremsprobe, die wichtigste Prüfung für den Zug, wird vorgenommen. Der Führer betätigt die Bremse, der Wagenmeister geht am Zug entlang und sieht bei jedem Wagen nach, ob die Bremsung rechtzeitig, hinreichend und gleichmäßig erfolgt. „Bremsen!" „Lösen!" „Bremsen!" „Lösen!" — Endlich kommt das Signal: „Bremsprobe beendigt!"

Der Heizer hat inzwischen „Dampf aufgemacht", d. h. derartig eingeheizt, daß die Kesselspannung dicht an der gestatteten Höchstgrenze angelangt ist. Der Führer lehnt sich weit aus seinem Stand, um den Fahrdienstleiter sehen zu können, dessen rote Mütze wie ein Seezeichen auf den Wogen der Menschenmenge schwimmt. Jetzt rückt der Zeiger der Bahnhofsuhr auf die Abfahrtminute, die kleine weiße Scheibe mit dem grünen Rand erscheint, der Führer rückt am Regulator, zischend fahren weiße Dampfwolken aus den Zylindern, langsam, langsam bewegen sich die Gegenstände draußen nach rückwärts.

Der Zug fährt. . . .

*

Für Führer und Heizer beginnt jetzt der verantwortungsvolle und anstrengende Dienst. Der des Heizers ist körperlich schwerer, der des Führers erfordert die größere Konzentration der Aufmerksamkeit und die schnellste Entschlußkraft. Er ist der Kapitän, er trägt sachlich und rechtlich die volle Verantwortung für die ihm anvertrauten Menschen und Güter. Er steht auf deutschen Maschinen rechts, alle Streckensignale sind so angeordnet, 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 Augen.

In unmittelbarer Griffnähe des Führers sind die beiden Hebel angeordnet, welche seine wichtigsten Handhaben sind, sozusagen Peitsche und Zügel für das Dampfroß: der Hauptregulator und die Luftdruckbremse. Beide sind durch ganz einfache, unkomplizierte Bewegungen von je einer Hand zu bedienen. Dazwischen aber befindet sich ein dritter Mechanismus: die Ventilsteuerung, mit welcher die Dampfzufuhr zu den Zylindern je nach der Eigenart der Strecke reguliert werden muß. Sie enthält ein Kurbelrad, eine Sperrvorrichtung und eine Skala. Während Regulator und Bremse mit einer Hand und ohne hinzusehen bedient werden, erfordert dieses Steuer die Tätigkeit beider Hände und die Kontrolle durch das Auge.

Das Auge des Führers wird aber ohnehin aufs äußerste in Anspruch genommen. In erster Linie gehört es der Strecke. Unablässig späht es an dem langgedehnten Maschinenleib vorbei auf den Schienenstrang. Alle paar Minuten erscheint dort ein Signal, das Beachtung 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 Einfahrtssignal ist gut sichtbar und gibt Fahrt, das Ausfahrtssignal aber wird von einem Gebäude verdeckt und wird nur den Bruchteil einer Sekunde sichtbar, wo der Zug sich an ganz bestimmter Stelle befindet. Dann lehnen Führer und Heizer mit weit vorgebeugtem Oberkörper aus ihrem Stand heraus, der Führer die linke Hand am Bremshebel, die Rechte als Schutz über den Augen. „Frei!" ruft der Heizer dem Führer als Bestätigung dessen eigener Wahrnehmung zu. Und der läßt erleichtert den Bremshebel fahren.

Aber das Auge des Führers wird nicht allein von der Strecke beansprucht. Dicht neben dem Bremshebel ist eine weiße, mattierte Scheibe befestigt, in der ein roter Zeiger sich bewegt: das Tachometer. Es zeigt die jeweilige genaue Fahrgeschwindigkeit an. Der Führer muß immer wieder vergleichen, ob die angezeigte Geschwindigkeit der fahrplanmäßig für diesen Teil der Strecke festgesetzten entspricht. Von dieser Uebereinstimmung hängt die Pünktlichkeit des Zuges ab. An die Seitenwand hat der Führer mit Kreide die Anfangsbuchstaben der größeren Stationen und die Minutenziffern des Fahrplans geschrieben; bei Durchfahren überzeugt er sich durch einen Blick auf die große Bahnhofsuhr, ob die Fahrzeit eingehalten ist.

Der Heizer unterstützt den Führer in der Streckenbeobachtung und in der Kontrolle der verschiedenen Manometer. Aber seine Haupttätigkeit ist das Feuern. Alle zwei Minuten öffnet er den Zugang zur Feuerkiste. Ein Flammenmeer lodert da drinnen in dem starken Luftzug, der vom Rost durch die Flammrohre zum Schlot führt. Es gehört außerordentliche Geschicklichkeit dazu, auf der stoßenden und schlingernden Maschine die schwere Kohlenschaufel zu handhaben und ihren Inhalt mit kräftigem Schwung durch die schmale Oeffnung zu werfen. Vergißt der Heizer eine Kurve und sichert er sich nicht gegen ihre Wirkung, so prallt die Schaufel gegen die Kesselwand und der Mann wird mit großer Gewalt gegen den Tender geschleudert. Es ist schon mehr als ein Heizer mit blutender Kopfwunde am Ziel von der Maschine gestiegen. . . .

*

Bei schönem, sonnigem Wetter sind wir abgefahren, aber schon seit einer Stunde hat sich der Himmel mit einer dicken Wollewand überzogen. Die Temperatur fällt merklich, die feinen Dampfstrahlen, die aus ein paar undichten Stellen hervorkommen, überziehen die nicht erwärmten Metallteile mit weißem Reif. Die Schienen werden glatt und schlüpfrig, obwohl der Spannungsmesser ständig den höchsten zulässigen Atmosphärendruck weist und die Kesseltemperatur auf 300 Grad herangebracht worden ist, zeigt das Tachometer eine langsame, aber stetige Fahrtverminderung.

Und dann fängt es an zu schneien. Zuerst merkt man es nur daran, daß in weitem Abstande vom Zuge kleine Flocken sichtbar werden; der Zug selbst scheint in einer schneefreien Zone, denn die Luftzug reißt die Flocken so schnell vorbei, daß sie unsichtbar bleiben. Aber dann wird der Schneefall stärker, die Flocken werden größer, ein Wirbel scheint Ballen weißer Schleier vom Himmel abzulösen und auf die Erde zu werfen.

Und nun geschieht etwas, was den Laien tief beunruhigt: die Beobachtungsfenster vor und auf der Maschine schneien zu. In wenigen Minuten ist es unmöglich geworden, auch nur den Geringste durch die Schneeschicht hindurch zu erkennen, auf die der Luftdruck in jeder Sekunde neue Flocken lagen preßt. Der Führer öffnet das Fenster, um es von außen zu reinigen, eisskalt und schneenaß fährt ein Luftstrahl herein, so stark, blendend und pressend, daß das Fenster sofort wieder geschlossen werden muß.

Blind fahren wir durch die Schneenebel . . .

Da gibt es für Führer und Heizer nur einen Weg: raus mit dem Kopf aus dem schützenden Stand! Die Seitenfenster werden geöffnet, die Mütze fest auf den Kopf gepreßt und das Gesicht, so gut es geht, mit der Hand geschützt. Wir versuchen, es ihnen gleichzutun. Aber das ist kein Flockenwirbel, das ist ein Steinhagel, der gegen unsere Köpfe prasselt. Die weiche Gebilde, das sich so sanft auf den Rockärmel schmiegt, ist ein kieselhartes Wurfgeschoß, wenn es mit Windstärke 8 an einem Zug vorbeiwirbelt, der mit neunzig Kilometer Stundengeschwindigkeit ihm entgegenkommt.

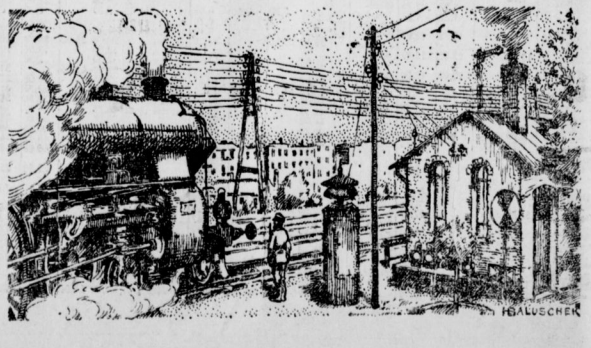
Eine Stunde Fahrt in diesem Gestöber ist aufreibender als sonst ein ganzer Tagesdienst. Und doch bleibt kein Signal unbemerkt, kein Straßenübergang unbeobachtet. Eins freilich können die zwei da vorne nicht verhindern: daß der Druck in der Heizung sinkt, und daß es im Zuge nicht mehr ganz so wollig warm ist. Denn der Dampf wird jetzt vorn in den Zylindern gebraucht. Zum Glück hört man's ja auch vorn nicht, wenn im dritten Wagen zweiter Klasse ein Unzufriedener auf die „Schwierigkeit" schimpft. . . .

*

Das Schneetreiben ebbt ab. Der Wind legt sich. Das Tachometer rückt wieder vor. Der Maschinenoberkontrolleur murmelt etwas, was wie eine Anerkennung klingt. Der Führer steckt sich eine Pfeife an, willkommene und verdiente Nervenberuhigung. Der Heizer bringt einen blauen Eisnapf zum Vorschein, der wandert auf einen Kesselvorsprung, wo er binnen kurzem heiß sein wird.

Vorortsbahnhöfe werden donnernd durchfahren, die Uhr zeigt fast eine Minute Verspätung, das Tachometer muß sich beeilen, noch ein Stückchen vorzurücken. Eine Minute — das holen wir noch ein! Da zeigt ein Vorsignal die orangerote Scheibe. Der Führer bremst, der Heizer aber springt an den Pfeifenhebel und läßt einen Pfiff erklingen, in dem aller Zorn über dieses letzte, unerwartete Hindernis ausströmt. Geradezu kunstvoll läßt er den Ton bis zum kreischenden Crescendo anschwellen, um ihn dann zum klagenden Moll zu senken . . . plötzlich aber ist es ein übermütiger Juchzer geworden: das Hauptsignal gestattet Fahrt.

Im gleichen Augenblick, wo der Führer im Bahnhof die Hand vom Bremshebel nehmen kann, rückt der Uhrzeiger auf die Minute fahrplanmäßiger Ankunft. Die Fahrt ist beendet. . . .

*

Die Zeichnungen von Hans Baluschek entnehmen wir mit freundlicher Erlaubnis des Weltverlages, Berlin, dem ausgezeichneten Jugendbuch unseres Mitarbeiters „BCCü, die Geschichte eines Eisenbahnwagens von G. Z. Klötzel", das im In- und Ausland großen Beifall gefunden hat, und das wir bei dieser Gelegenheit unseren Lesern erneut angelegentlichst empfehlen möchten.