

Nächtlicher Dienstbeginn

Wie war die Arbeit in der Dampflokezeit – außer dreckig? Rudolf Rindelhardt, von der Pike auf in Halle an der Saale im Fahrdienst, zuletzt als Bezirksfahrmeister tätig gewesen, erzählt mehr . . .

Nachts. Zwischen null Uhr und vier Uhr ist Dienstbeginn äußerst unbeliebt. Spötter meinen: Wer Nachtdienst hat, hat's am besten. Der braucht am Tage nicht zu arbeiten und nachts nicht zu schlafen und bekommt dafür noch Geld.

Ein nächtlicher Dienstbeginn hatte trotz der blöden Zeit seine Reize. Reize im wahrsten Sinne des Wortes. Abends ging es zeitig ins Bett. Meistens war es draußen noch hell und die Kinder spielten vorm Haus. Trotz strengster Ruheverordnung in der Wohnung ging doch mal eine Tür oder es klapperte jemand. Die Klingel war abgestellt. Die vergaß man dann später meist wieder anzustellen. Ungeachtet allen festen Willens konnte man selten einschlafen. Endlich zur Ruhe gekommen, trat der Wecker unbarmherzig in Tätigkeit.

Man erschien pflichtbewusst ausgeruht und pünktlich zum Dienst. Im Umkleide- raum war nur wenig Betrieb. Selten sah man jemand auf Anhieb. In irgend einer Ecke zog sich noch wer um. Am „Meun“ erkannte man die Stimme meistens, waren es bei jedem Dienstbeginn und Ende bei bestimmten Touren die gleichen Kollegen. Keiner sagte ein Wort zuviel. Landfein und im schwarzen Anzug mit der getauschten Aktentasche voller Artistengepäck (Taschenlampe, diverses Werkzeug, Vierkant, Bleistift, Radiergummi, ein Lokführertaschenmesser, geeignet zum Draht schneiden, Schuhe putzen und Apfel schälen) ging es in die Lokleitung.

Der Lokleiter saß an seinem Pult, telefonierte und tauschte Lokschildchen auf den grafischen Plänen. Sein Helfer sortierte Lokdienstzettel oder zog farbige Linien in den Verwendungsnachweisen. Man flüsterte eine Zugnummer durchs Fenster am Tresen und zurück kam nur ein Nicken; im besonderen Fall höchstens noch der Zusatz „Schuppen IV, Kartoffeln, großer Kanal, Reserve“. Das war der Standort der Lok. Am Schlüsselbrett fehlten bereits die Lokschlüssel und das bedeutete beruhigend, dass der Planheizer schon da ist.

An den Wochenenden gab es noch neue La's für die Lok. Das waren Hefte mit den aktuellen Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten, getrennt nach Strecken, Richtung und Direktionen. Man nahm Einsicht in das Befehls- und Arbeitsschutzbuch, quitierte Neueinträge und

studierte eventuell neue Aushänge., insbesondere tagesaktuelle La-Änderungen, die man sich notierte.

Mit Lokdienstzettel und Dienstauftragszettel ging es in die Kantine. Hier wurde die Kaffee- oder Teeflasche gefüllt – bei langen Diensten war der koffeinhaltige Inhalt kurz vor Feierabend sauer (rezeptpflichtig). Zigaretten gekauft und, wenn es die Zeit erlaubte, die Schularbeiten auf den Zetteln vorgeschrieben. Manchmal war auch der Vorgänger da und erzählte kurz das Neueste von der Lok, der Strecke und unserer Brigade.

Dann ging es zur Lok. Eine kurze Begrüßung mit dem Heizer. Der war meist im Kanal und ölte die Unterbuchsen ab, so dass die Begrüßung durch die Speichen bei Fackellicht erfolgte: „Alles klar? – Alles klar. Im Buch liegt ein Zettel.“

Die Kaffeeflasche warm gestellt und die Aktentasche verstaut. Jetzt wurde es dienstlich ernst: Den Wasserstand hatte der

Die Begrüßung mit dem Heizer geschah durch die Speichen bei Fackellicht

Heizer bereits geprüft. Ein Blick in die Feuerbüchse, ob alles ruhig, dicht ist. Wieviel Kesseldruck ist da? Wie ist der Gesamteindruck? Wurden die Fenstergeputzt?. Ist der Führerstand sauber? Der Heizer hatte vorhin schon das Nassdampföl für die Pumpen warmgestellt, den Spritzschlauch angebaut, die Fußtritte an ihren Platz gelegt, die Schaufel und Reserveschaufel aus dem Schrank genommen, das exzellente Schürgerät von der Anschlusskette befreit und die Steuerbockleiste angebracht.

Der nächste Blick galt dem Lokleistungs- bzw. Übergabebuch. Die Namen der vorangegangenen Personale waren wichtig zu wissen. Man kannte sich genau und wusste, was man von einander zu halten hatte. Fuhr die Lok vorher Otto oder Gerhard, dann war das beruhigend. Stand dort Walter oder Paul, dann hieß es aufzupassen, welche Überraschung es heute wohl geben mag. Liegt der Hammer vielleicht noch in Saalfeld bei der Drehscheibenwärterin? Oder hat er das Sandnehmen vergessen? Oder, was noch schlimmer ist, falls es Steinkohle gab, beim Laden keine Kohle zerkleinert?

Oft war im Buch noch ein kleiner Übergabezettel geschrieben, auf der Rückseite eines Vorsichtsbefehls oder Bremszettels. Da stand zum Beispiel „Speisepumpe zwei Mal stehengeblieben“, „eventuell in Berlin Ölsperre wechseln“ oder am meisten einfach „Alles beim Alten“ – aber bitte nicht zu ihm hinrennen.

Nachdem die Buchfahrpläne geordnet, die La eingesehen und eingebessert und, soweit man noch saubere Hände hatte, weitere Schularbeiten erledigt waren, zog man die L0-Jacke (kleinste Schadgruppe) über, nahm Lampe und Hammer und machte dasselbe, was der Vorgänger beim Abstellen der Lok getan hatte – man untersuchte sie in allen hochbeanspruchten Teilen: Stege, Stellkeile, Lager, Kreuzköpfe, Gleitbahnen, Bremsteile, Fangbügel, Sandstreuer usw. Man überzeugte sich vom Sand- und Wasservorrat. Ob die Kohle richtig gelagert ist. Ob in der Rauchkammer der Funkenfänger in Ordnung ist, die Passbleche dicht sind. Leierte die Pumpen durch und und und. Die Arbeit mit dem Heizer erfolgte auch dabei Hand in Hand.

Dann wurde noch Öl geholt, das Feuer lang gezogen, die Luftpumpe langsam angestellt, die Schuppentore geöffnet, Hemmschuhe entfernt, die Speisepumpe probiert, um den Führerstand abzuspitzen und eventuell die Heizung ausgeblasen. Als das Wirken der Druckluftbremse geprüft (und bei Verbund- oder Mehrzylinderlokomotiven etwas vorgewärmt) wurde, gab es eine Zigarettenpause.

Mit einem leichten Achtungspfliff machte man sich beim Drehscheibenwärter bemerkbar. Der „brachte“ dann die Scheibe und gab den Auftrag zum Befahren. Das verlangte in der kalten Jahreszeit und bei Drehscheiben, die erst vor kurzem Revision hatten, größte Aufmerksamkeit. Im Winter sah man nicht viel, denn die Zylinderhähne wurden erst kurz vor der Scheibe geschlossen. Bei frisch überholten Scheiben merkte man nicht unbedingt, wenn eine Achse vom Strahlengleis auf die Scheibe „bumste“.

Bei D-Zügen wurde in Halle (Saale) meist ein Lokwechsel durchgeführt. Aus dem Schuppen kommend, fuhr man an die Mauer, wollte man nach Berlin, und in Richtung Erfurt rollte man in den Gleis-



Bereit auszurücken. In der ersten Stunde ihres Dienstes untersuchen, rüsten, hegen und pflegen Lokführer und Heizer in einem gewissenhaften Ritual, sozusagen Hand in Hand, ihre Lokomotive. Beinahe unnötig zu erwähnen, dass nichts davon per Knopfdruck geschieht, aus Plastik ist oder irgendetwas mit Daten zu tun hat. Nun melden sie ihre Schnellzuglok zum Befahren der Drehscheibe, sind fertig zum Ausrücken in den abendlichen Großstadtbahnhof, von wo aus sie mit einem internationalen Reisezug in die nasskalte Novembernacht fahren werden. Der Drehscheibenwärter wird ungeduldig. Zwei (natürlich unerlaubte) Fotografen bringen mit ihren Stativen den Alltagsbetrieb für Momente durcheinander (Lok 01 1518 in Berlin-Lichtenberg für E 314 GEDANIA am 4. November 1978).

stummel. Vom Stellwerk kam die Lautsprecherdurchsage: „Lokpersonal D 49, Euer Zug hat 10 Minuten“ oder „Euer Zug hat Einfahrt“. Der Heizer machte das Feuer fertig. Er „lummelte einen hinein“, sagte Hans Bellmann immer: 30 Schaufeln rechts, 30 Schaufeln links, 20 Schaufeln Kohle in die Mitte und die schön flach weiterhalten. Der Lokführer wärmte vor. Dann fuhr die ankommende Lok an uns vorbei und man grüßte sich. Dann hieß es: „Neue Lok D 49 an den Zug fahren!“

Der Lokführer überzeugte sich vom ordnungsgemäßen Kuppeln. Manche Rangierer waren beleidigt; manche, wie der kleine Willi lächelnd: „Na, na. Alles in Ordnung Meister!“

Während der Zugführer den Bremszettel ausrechnet, füllt der Lokführer die Hauptluftleitung auf, belüftet der Heizer nochmals die Speisepumpe. Stand der Druck in der Luftleitung, erfolgte die Bremsprobe und mit dem Zugführer der Lok- gegen den Bremszettel getauscht.

Den ersten Blicken galt den Zahlen von Achsen, Wagenzuggewicht und Bremsleistung. Stand die Ausfahrt, war die Zeit heran, pfliff die Aufsicht Otto Rittmeister kräftig in seine libanesische Polizeipfeife und hob die Kelle zur Abfahrt.

Nun konnte man schon einschätzen – anhand der Lok, des Heizers, der Kohle, der Zuglast und des Wetters –, was einem bevorstand. Und so kam es meistens auch: eine schöne Fahrt.