

Geister vergangener Tage

Es war ein kühler Oktoberabend als wir uns am Gleis 6 im Frankfurter Hauptbahnhof trafen. Wir, das waren Sigrid, Dominic und ich und wir wollten nach Nürnberg um unsere Dampflokomotive ins Heimat Bw zu überführen. Unser Zug, ein EC, sollte um 18.19 Uhr abfahren. Unser Gepäck wog einiges, schließlich beinhaltete es Kleidung, Arbeitsanzug, Schutzschuhe und diverse Nahrungsmittel, weil wir uns selbst versorgen mussten. Als der Zug einlief und wir endlich einsteigen konnten fanden wir auch glücklicherweise drei Plätze und verstauten dann unser Gepäck. Pünktlich rollte der Zug aus dem Hauptbahnhof uns fuhr in die Strahlen der untergehenden Sonne. Ab Würzburg war der Zug wie ausgestorben und die Nacht rollte vor den Fenstern vorbei. In Nürnberg Hbf verließen wir den Zug und stiegen in einen Nahverkehrszug um, weil das Bw etwas vom Hauptbahnhof entfernt war. Neusünderbühl stiegen wir aus und liefen durch die kalte Nacht zum Bw. An der Drehscheibe vorbei stapften wir beladen in die Lokleitung wo uns eine angenehme Wärme empfing. Sigrid fragte nach einem Zimmer, während Dominic sich den Lokschlüssel unsere 01 geben ließ. Sigrid hatte Probleme, weil es angeblich kein freies Zimmer mehr gab. "Zimmer 202 ist belegt. Es wurde vorreserviert von einem Dampflokpersonal!" "Ja, richtig! Geben Sie uns doch den Schlüssel!" "Kann ich nicht, das Zimmer wurde aus Frankfurt vorreserviert!" "Wir sind doch aus Frankfurt!!!" "Ach so na dann..." Grinsen auf allen Gesichtern. Wir haben wieder unsere Taschen geschnappt und sind in den zweiten Stock über die alten knarrenden Stufen hochgegangen. Wir haben unser Zeug ausgepackt und sind dann mit dem Lokschlüssel in der Hand zur Drehscheibe gelaufen. Der Drehscheibenwärter war freundlich und höchst behilflich. Er begleitete uns zum Schuppen, zwischen den Diesellokomotiven hindurch zu einem Drahtgittertor. Es roch nach Schmieröl und Diesel, doch hier vor dem Tor roch es anders, vertrauter. Er öffnete das Schloss und ließ uns in die Dunkelheit, welche nur spärlich durch die trüben Fenster des Ringlokschuppens beleuchtet wurde. Doch wir sahen schon, weshalb hier abgeschlossen war. Die mächtigen Windleitbleche, der kalte schwarze Stahl und die riesigen Räder schimmerten im Nachtlicht. Der schwere Geruch von Rauch, Öl, Asche, Schlacke und Dampf hing in dem Hallenabschnitt. Wir folgten dem Drehscheibenwart, der sich an einer Wand zu schaffen machte. Da erhellte auch schon Neonlicht die Dunkelheit und wir standen vor unserer Lok, die kühl im fahlen Licht der Leuchten glänzte. Es standen noch drei weitere Loks im Schuppen und wir sahen die hohen Aufbauten der schwarzen Kessel, die roten Pufferbohlen und die roten Räder im spärlichen Licht schimmern. Eine kalte, bedrückende Stille herrschte im Raum, welche durch die schwarzen Riesen nur noch verstärkt wurde. Der Drehscheibenwart erklärte uns wie das Licht ausging und ließ uns allein. Dominic streifte um die Lok, während Sigrid Lager und Pumpen prüfte. "Aha! Da haben wir noch eine Baustelle" sagte Dominic und zeigte auf die Wasserpumpe deren unterer Deckel abgenommen war. Unter dem Umlaufblech lag der Deckel und darauf lag eine unbearbeitete Stopfbuchsenpackung. Also erst einmal rauf auf den Führerstand und nachgesehen, ob irgend ein Vermerk zu finden war. Tatsächlich lag auf dem Wärmblech oberhalb der Feuertür ein Paar Arbeitszettel, ganz wie in alten Zeiten. Dominic nahm diese und wir lasen: 1. Stopfbuchse an Pumpe nicht ganz dicht, wird ggf. erneuert 2. Prüfhahn Rohr an Verschraubung abgerissen 3. Lösche ziehen 4. Ölleitung Wasserpumpe HD-Teil verstopft Auf dem zweiten Zettel stand nur: Rauchabzug geschlossen, Betätigung an der Schuppenwand

Damit war die Baustelle an der Wasserpumpe geklärt, so öffnete Sigrid noch schnell die Feuertür um einen Blick auf den Rost zu werfen. Eine dicke Schicht aus Schlacke und unverbrannter Kohle bedeckte den Rost. "Macht nix", meinte Dominic und deutete auf den Rost, "da liegt noch so viel unverbrannte Kohle drin, da geben wir nur etwas Holz drauf und schon haben wir wieder etwas Glut!" So verließen wir den Führerstand, weil wir noch einem Blick auf die anderen Maschinen werfen wollten. Die kleine Tenderlok im Nachbarstand hatten wir schon zur Genüge besehen, auch die Güterzuglok im anderen Nachbarstand.

Dominic war etwas enttäuscht weil die Schnellzuglok im ersten Stand so schön geputzt war, die Güterzuglok allerdings nur mäßig sauber war. Allerdings stellte Sigrid an der Schnellzuglok im ersten Stand, eine Lok unserer Baureihe nur mit kleinen Ohren, wie die Windleitbleche genannt werden, Reste von Putzwolle fest. Die kleinen Fädchen hingen am gesamten Gestänge. Dominic schüttelte den Kopf: "Wenn sich das irgendwo reinwickelt..." Sigrid nickte wissend: "Dann ist die Ölbohrung zu!" So gingen wir zu unserer Lok zurück um unsere Sachen und den Lokschlüssel zu holen, während ich zum Schaltkasten ging um das Licht auszuschalten. Noch ein letzter Blick auf die Rauchkammertür unserer Lok, ein Blick ins 'Gesicht'. Dann wurde es wieder dunkel und das Mondlicht ließ die 'Gesichter' der Lokomotiven im fahlen, unheimlichen Schimmer glitzern. Kühl und etwas bedrohlich starrte das kalte Stahlgesicht die Schuppenwand an und das Mondlicht ließ das Nummernschild matt erstrahlen. Wir verließen den Schuppen, verabschiedeten uns vom Drehscheibenwärter und ließen die vor den Schuppenständen aufgestellten Dieselloks hinter uns. Wir gingen zu Melissa, wo wir wussten, dass es dort noch Abendessen gab. Wir fanden das Lokal erst nach einigem Suchen, doch umso sicherer waren wir, als wir eintraten. Die Rückwand war völlig mit Bildern von Dampflokomotiven, Lokschildern und Aufklebern bedeckt, worunter sich natürlich auch ein Aufkleber unserer Maschine befand. Wir wurden herzlich begrüßt, es wurde ein wenig 'gefachsimpelt' und dann waren auch schon die Schnitzel da. Und was für welche, so groß, das sie kaum auf den Teller passten. Nach einigen Feierabendbier ging es dann gegen Mitternacht durch die Nacht zum Bw zurück, rauf auf die Stube und in die Kiste. Morgen früh um 8.00 Uhr war die Nacht am Ende! So war das Morgengrauen für uns Morgenmuffel wirklich nicht gerade herrlich, aber es half nichts, raus aus den Federn und über den kalten Hof zum Waschsaal gegangen um zu Duschen. Da wird man schon wach und einige Kaffee taten den Rest. So waren wir gegen neun endlich in Arbeitsklamotten beim Drehscheibenwärter, welcher uns den Schlüssel gab. Er vergaß nicht uns vor übereifrigen Fotografen zu warnen, welche auf der Suche nach Souvenirs und Schnappschüssen wie Geier um den Lokschuppen streiften. Also gingen wir über den vom Tau feuchten Schotter in den Schuppen, öffneten den Drahtverhau und betraten die Morgenhelle Schuppenhalle. Schwer schwebten Staub und Rauch unter der Hallendecke und die Loks schimmerten im goldenen Sonnenlicht. Dennoch wirkte die Halle leblos. Etwas fehlte. Vielleicht vermissten wir das typische Zischen und Stampfen der Dampfmaschinen....aber das sollte sich ändern. Zuerst machten wir uns jetzt daran im Tageslicht einmal die Maschine zu betrachten. Sie sah wirklich gepflegt aus. Wir prüften Wasservorräte, Kesselwasserstand und Ölreserven. Während Sigrid den Werkzeugkoffer kontrollierte beschlossen Dominic und ich, die Lok an die zentrale Dampfversorgung des Schuppen zu hängen um mit Dampf das Kesselspeisewasser vorzuwärmen. So nahmen wir einen Dampfschlauch, schlossen diesen an den vom Schuppendach kommenden und an der Wand befestigten Entnahmestutzen an. Dann zog Dominic den Schlauch in die Grube unter die Lok und nahm vom Gestra-Abschlammventil den Pralltopf ab. An dieser Verschraubung schloss er den Schlauch an. Dann kam er unter der Lok aus der Grube hervor, öffnete vorsichtig das Dampfventil an der Schuppenwand, so das es etwa 2 bar anzeigte. Oberhalb der letzten Kuppelachse befindet sich das Handrad zum dauerhaften Öffnen des Gestra-Ventils. Er öffnete es und sofort hörten wir im Kessel ein Klopfen und Rumpeln, weil die Dampfblasen aus dem Schlauch im Kesselwasser kondensierten und lautstark zusammenfielen. Gefahr für den Kessel bestand dabei nicht und gab schön warmes Kesselwasser, wenn man nur lange genug Dampf in den Kessel leitete. Sigrid und ich gingen danach erst mal nach Holz Ausschau halten. Bei den Dieselloks stand ein kleiner Packwagen Jetzt ging es ans Lösche ziehen während Dominic und Sigrid sich um die Pumpe kümmerten. Dominic hatte mir bereits eine Kipplore vor die Pufferbohle gestellt und ich bestieg die Frontschürze um mit dem Hammer die Vorreiber aufzuschlagen. Als ich die Tür am Handrad aufzog, rieselte mir bereits Lösche entgegen. Die Rauchkammer war etwa 20 cm hoch mit Lösche angefüllt und das hieß einen Haufen Arbeit. Aber es nutzt ja nichts, die Lösche musste raus. Also mit der Schaufel rann an den Kram und um zu guterletzt auch die Rohre frei zu bekommen, sogar in die Rauchkammer reinklettern.

Hinter dem Funkenfänger dann an der Außenwand angelehnt, die Reste von Flugasche, Staub und Ruß nach vorn schaufeln und dann von der Frontschürze aus in die Lore. Das danach mein Gesicht schwarz eingefärbt und mit einer Schicht aus Ruß und Ascheteilchen gespickt war, konnte ich im voraus erahnen. Inzwischen waren auch die Kollegen von der Tenderlok gekommen. Sie schossen zunächst um die Maschine..... (to be continued...)