

Das Baby

Es ist früh am Morgen. Noch liegen Dunstschleier im zarten Morgenlicht. Der schwere Anzug ist noch etwas steif, kalt und kneift unter den Armen. Die schweren knöchelhohen Schuhe kratzen auf dem Kies des Weges und die Schweinslederhandschuhe drücken in der Gesäßtasche. Die kühle Luft lässt den Atmen Dampfschwaden ziehen und die Morgenwind spielt mit den Haaren, zieht aber dabei seine frischen Finger durch den Nacken, so dass wir den Kragen hochziehen und frösteln. Dann haben wir das Baby erreicht. In den Strahlen der Morgensonne ein fast idyllischer Anblick, die schlanken Formen, noch so kalt und verschlafen. Die 172 Tonnen aus Stahl und Eisen sind noch kalt und völlig leblos. Das Baby schläft noch. Eine kurze Runde um das Fahrwerk zeigt, die Arbeiten am Vortag waren gut und heben die Schönheit nur hervor. Selbst die Augen sind noch matt und noch von der Staubschicht der Nacht bedeckt. Vorsichtig klettere ich auf den Vorbau, über noch kleine Flecken an Öl in denen sich das Sonnenlicht bricht. Bald habe ich den höchsten Punkt erreicht und nehme den Deckel aus rostigem Eisen vom Schlot. Dampf fällt der Deckel in der erkalteten Schlacke zu Boden. Aus dem dunklen Schlot steigt muffiger Geruch einer kalten Räucherammer hervor und vermischt sich mit den Düften des Morgens. Wie in weiter Ferne höre ich das leise Kreischen von Lagern in ihrem Sitz und das Anschlagen eines schweren Körpers in einer Endstellung. Erneut Stille. Von hinten erklingt das Klappern von Werkzeug in der eisernen Werkzeugkiste, dann Schritte auf dem Kies und dann erklingt dumpfes, erschreckend lautes Hämmern von Stahl auf hohlem Eisen durch die Morgenstille. Bald schon höre ich das dumpfe Rollen des Handantriebes und das tiefe Schnarren der alten eisernen Scharniere. Licht dringt durch die Schlotöffnung und durch das Maschennetz des Funkenfängers sehe ich in die Tiefe. Alles frei und sauber. Kein tropfen Flüssigkeit, nur eine dünne Schicht aus Rost und Staub. Von unten tönt ein dumpfes: "Auch hier alles trocken!" und die schwere runde Tür fällt wieder zu. Der Handantrieb wird gedreht und die Hammerschläge treiben die Vorreiber in Stellung um eine Abdichtung der Tür zu gewähren. Ich verlasse meinen Hochstand, vorher noch eine Blick über die kleinen Buckel und kraftvollen Linien zu werfen, die sich am Ende in dem schwarzen Hügeln verfangen. Dann trete ich die Stufen hinab, prüfe alle Handantriebe der Ventile am vorderen Schuss auf einwandfreie Arbeit und laufe den schmalen, staubigen Laufsteg vor. Unter mir glänzt immer wieder das goldene Sonnenlicht auf roten Rädern und ich ergreife die Griffstange, steige mit einem letzten Blick auf die übermannshohen Treibräder vom Laufsteg hinab. Vorsichtig und mit schon schwarzen Fingern handle ich mich auf den sichern Holzboden in den Innenraum vor. Dort ist es auch noch kalt, und es zeigt sich kein Funke von Leben und Wärme. Nur eine leises Plätschern unter uns ist zu hören versiegt und das leiste Knarren eines Ventils stöhnt durch die Stille. Das Rollen von hölzernen Rädern in der eisernen Laufschiene ist erneut Lärm in der Morgenluft, als die Fenster geöffnet werden. Der Duft von Schmetterlingsbäumen und frischer Erde vermengt sich mit dem Geruch von Öl und Schweiß, der kalt im Innenraum lag. Da blitzt das Licht einer Taschenlampe auf und Leuchtet in den tiefen dunklen Schlund hinein, auch hier alles trocken. Der Lichtfinger wandert über die 4 Quadratmeter Stahlgitterrost, die bedeckt sind mit Holz und Papier. Dann erneut ein Lichtblitz, jedoch wärmer aber aggressiver. Ein Streichholz ist entzündet und die kleine Flamme wandert von Hand getragen in den tiefen Schlund hinein, verfängt sich in den Papieren und wird rasch größer. Schon bald ist der Schlund hell erleuchtet und der Geruch brennenden Papiers durchdringt unsere Nasen. Bald schon hat der erste Holzbalken Feuer gefangen und rasch dringen leichte Rauschschwaden in den Innenraum. Unser Baby ist geweckt. Doch wie alle Babys ist es immer noch verschlafen und benötigt Zeit zum Wach werden. Immer noch ist der Stahl kalt und der Geruch im Innenraum unangenehm. Es riecht muffig, nach Rauch, Holz und Öl. Aber auch der typische Geruch von Schwefel, wie in einer Schmiede ist vorhanden. Erste bläuliche Rauchfahnen dringen flach aus dem Schlot, wie als hätten sie Mühe sich durch die Luft zu bewegen. Rauchschwaden dringen auch aus dem offenen Schlund und ich ergreife den hölzernen Griff und die gelochte, schwere Klappe fällt

mit einem Krachen an den eisernen Schutzring in ihre geschlossene Stellung. Nur am unteren Rand ist ein zarter rötlicher Schimmer zu sehen, der mühsam funkelt und zeitweise durch dichten Rauch vernebelt wird. Das Quietschen eines Hebelantriebes ist unter uns zu hören und eine Raste greift mit einem Klopfen in eine Stellung. Luftklappen auf, damit das dünne Leben atmen kann. Zeit für einen Kaffee und ein Brötchen.

Der Mannschaftsraum ist wärmer und gemütlich, zarter Kaffeeduft empfängt uns während wir noch das eisige Wasser auf unseren Fingern spüren. Erst Händewaschen. Frauengelächter und Stimmen empfangen die schwarzen und grauen Männer von draußen. wir öffnen die Tür und werden begrüßt: "Na, habt ihr sie geweckt? Ist sie brummig?" Der schlanke dunkelhaarige Mann lächelt zärtlich und schüttelt den Kopf: "Nein! Nur noch etwas Müde und kalt, aber es geht ihr blendend!" Die blonde Frau schiebt uns jedem einen Becher Kaffee hin und die andere Frau raschelt mit einer Papiertüte um Brötchen auszuteilen. Honig, Butter und Wurst liegen bereit und werden schon bald von gierigen Fingern genommen. Gelächter und Gespräche, das Geraschel von Zeitungspapier, Klappern von Tassen auf Holz und das Klirren von Glas auf Glas lassen eine heimelige Stimmung entstehen. Wir haben Zeit. Die Frauen stehen auf, um nach dem Baby zu sehen. Schon bald zeigt ein Blick aus dem Fenster nach hinten raus tiefbraunen Rauchschwaden. Zeit die Feuerwehr zu informieren. Die Brandleitstelle muss lachen, wir sind bekannt und jetzt kommt nur noch ein Löschzug, wenn wir anrufen! Wenn schon telefonieren, dann melden wir uns gleich am Stellwerk an. "Ja heute so gegen 18.00 Uhr wollen wir ausrücken.....Nein, wir fahren Ost aus.....Ja über die Bundesbahn...Klar melden wir uns noch einmal...gut, danke auf wiederhören!" Jetzt herrscht Aufbruchsstimmung. Der letzte Schluck Kaffee rinnt durch unsere Kehlen und wir verlassen den Mannschaftsraum. Bald haben wir erneut die schwarze Masse erreicht und besteigen den Führerstand, doch was für ein Klima. Dichte atemraubende Qualmschwaden ziehen zum Oberlicht empor und dichter brauner Qualm dringt aus dem Schlot. Wir greifen schnaubend nach der Tür zum Werkzeugschrank, schnell greifen wir die Kurbel, die metallene Ölspritze und das Kompressorenöl. Oh, ja auch die kleine Kanne Heißdampföl holen wir von der hinteren Kesselrundung. Zum Glück, sie ist schon warm. Noch schnell die zweite Ölspritze und den Ölschlüssel, und es geht los. Die Frauen werfen einen Blick auf das Feuer. Die Tür schwingt nach innen auf und gierig leckt eine Flammzunge aus dem Schlund hervor, nach Sauerstoff lechzend. Wie ein wildes Tier würde sie eine vor der Feuertür stehende Person ungewollt anspringen und vielleicht auch verletzen, aber wir kennen das Feuer und haben gelernt es ein wenig zu zähmen. Wir wissen was es tut. So sehen wir, dass es noch nicht heiß genug ist. Gierig nimmt es die Faustgroßen Stücke Steinkohle an, aber es kann diese noch nicht völlig verspeisen. Es ist noch zu klein und zu schwach, noch zu Kalt. Die dunklen Brocken werden von kleinen blauen Flämmchen umzüngelt und nur an manchen Stellen sind diese gelb-orange. Immer wieder knackt noch etwas Holz, pfeift leise ein Tropfen Feuchtigkeit in dem Stahlgefängnis. Doch schon bald wird das Feuer größer werden, wird gierig die Nahrung verschlingen, die wir ihm geben und wir müssen aufpassen, damit wir es nicht zu stark füttern. So ergreift die blonde Frau eine schmale Schaufel. Das Schaben von Eisen auf Eisen ist zu hören, den des Rollen von Kohlen und das Anschlagen von Metall auf Stahl. Mit einem Dumpfen Rollen fallen die Kohlestücke in den Schlund, schlagen an und Qualm steigt auf. Erneut das elegante, wohlgeübte Einholen der Kohlen, die ebenso grazil in die Öffnung geworfen werden. Mann hört sie hinten anschlagen und zu Boden prasseln. Noch einmal und noch ein paar Mal. Dann erklingt wieder das Quietschen der Feuertür um das 'Tier' gefangen zu halten. Die Männer beobachten, wie kleine Glutstückchen zu Boden fallen und die Luftklappen quietschend bewegt werden. Erneut rastet eine Stufe ein und die Frauen kommen mit hellen Tüchern bewaffnet die Leiter hinab. Der Schlitz des Ölschlüssels klappert auf dem Stahl der massiven Stangen, kleine runde Schraubdeckel werden geöffnet und auf die breiten Stangen gelegt. Das hohle Klappern der Ölspritze in der Ölkanne ist zu vernehmen, aber auch das Sprotzeln des Öls, wenn die Spritze nicht ganz voll war. Mit einem Schaben schiebt sich die Tülle in die Öffnung und zarter Händedruck presst Öl in die kleine Kammer. Schmierige Finger ergreifen einen kleinen Metalldraht, ziehen in empor und er

versinkt wieder langsam in seiner Führung. Ja, die Schmiernadel ist noch in Ordnung. Nach und nach füllen sich die Kammern am Gestänge und flinke Hände verschliessen die Öffnungen wieder, wobei mit dem Ölschlüssel fest angezogen wird. Da knackt dumpf der Kessel zu ersten Mal. Da tiefe Knackgeräusch lässt ein Ächzen durch die Schlingerstücke fahren, bevor mit einem leisen Knirschen die Ausdehnung hingenommen wird. Als die Stangen und oberen Achslager mit Öl gefüllt sind, macht sich der schlanke Mann auf den Vorbau und kriecht hinter eines der großen Ohren. Mit einer kleinen Kanne und der zweiten Ölspritze füllt er etwas Öl in einen kleinen hellen Behälter, steckt eine Kurbel auf einen Vierkant und dreht ein paar Male daran. Dann füllt er nochmals Öl nach. Er befreit sich aus der Enge und ich reiche ihm die volle Ölspritze erneut, als er sich hinter dem anderen Ohr zu schaffen macht. Es ist ein kurzes Zischen zu hören, dann Plätschern von Wasser.. Jetzt klappert die Tülle der Ölspritze und ich bekomme die Spritze zurück. Kräftig presse ich das Restöl in die Kanne zurück und wir verlassen den Umlauf. Die Frauen haben inzwischen die Augen sauber gewischt und die Fenster geputzt. Wir laden die Ölkannen auf einen Bollerwagen und laufen nach vorn. Vom Führerstand bekommen wir jetzt noch den Holzkasten mit leeren Flaschen gereicht. Dann laufen wir alle wieder zum Schuppen. Hinter uns taucht die Sonne alles ins gleißende Mittagslicht und die Rauchschwaden sind jetzt dunkel, aber nicht mehr so dicht. Der Kessel knackt jetzt öfter. Dennoch ist der Kesseldruckmesser immer noch auf Nullstellung. Noch lebt die Lok nicht. Vorn am Schuppen holen wir im Ölraum aus den Fässern etwas Schmieröl, füllen die kleinen Kannen mit Kompressorenöl und mit Heißdampföl. Wir nehmen aus dem Chemieraum Kesselschutz, Soda und Natriumbikarbonat. All das laden wir auf unseren Bollerwagen, während die Frauen noch mal Kaffee aufsetzen und Cola kaltstellen. Wir trollen uns mit dem Bollerwagen wieder zum Baby. Als wir ankommen drückt bereits Wasser aus den Zylinderventilen und aus der Schlabberkammer. Baby ist wach. Als ich den Führerstand erklimme, die Kannen und Kanister abnehme und im Tender verstaue, blicke ich schnell auf das Manometer. Ja genau, wir haben etwas über 1,5 Bar. Jetzt war es schnell gegangen. Wir öffnen die Feuertür und blicken hinein. Die einströmende Frischluft treibt Glutwellen durch das Feuerbett und wir beschließen schnell noch etwas Kohle aufzuwerfen. Geschickt wirft Dominic die Kohlen in die Ecken an die Ränder und ich lasse die Feuertür klappern. Jedes Mal wenn Dominic ausholt öffne ich die Tür und schließe sie hinter ihm wieder, damit nicht zuviel Kaltluft einströmen kann. Dicke Rauchschwaden erscheinen aus dem Schlot und jetzt höre ich hinter mir die Kohlen nachrutschen. Das dumpfe Bollern der schweren Kohlestücke mischt sich mit dem Singen von Dampfbläschen im Kessel, den sanften Zischen von Dichtarmaturen und dem Knacken des Kessels. Immer öfter dringt jetzt eine scharfes 'Dong' durch das Metall weil der Kessel sich wieder um ein Stück gedehnt hat. Längst treten keine Qualmschwaden mehr aus dem Feuerloch und Dominic und ich schließen noch die Luftklappen. Das Baby soll langsam Druck bekommen und nicht so schnell wie jetzt. Plötzlich steht ein Mann an der Tür und schaut mir Interesse zu uns rauf. Er käme von der Feuerwehr und wollte nur mal gucken was das so qualmt. Wir hatten doch angerufen, kontert Dominic und der nette Herr der Feuerwehr grinst weit. "Tja, leider ist die Telefonanlage der Brandleitstelle Ost ausgefallen! Daher fahren wir Streife! Aber nix für ungut. " Damit trollt er sich wieder gemächlichen Schrittes, nicht ohne noch einen kleinen Rundgang um unser Baby zu machen. Wir sehen ihm schulterzuckend nach und beginnen mit Putzlappen und Putzöl den Führerstand zu reinigen. Die Ölstellen der Steuerung und der Handräder bekommen eine Portion, ebenso wie die Rollen und Lager der Feuertür. Auch die Schlingerstücke und Kupplungseisen am Tender wollen etwas haben. Schon bald blinkte der Führerstand, wie als wäre er mit Lack eingerieben worden. Es ist Mittag. Vorn im Mannschaftsraum erwartet uns Kaffee, Tortelini haben wir vom Kessel mitgebracht (heiß natürlich!) und Sigrid hat den selbstgebackenen Kuchen ausgepackt. Gemütlich lassen wir es uns schmecken, unterhalten uns über Eisenbahn, Blumen, das Wetter und die Fahrt eben. Die Zeit im Mannschaftsraum vergeht wie im Flug. Sigrid war inzwischen ein paar Schaufeln Kohle nachlegen und wir nehmen jetzt Kaffee und Kuchen zu uns. Sechs Stunden sind seit der ersten Flamme vergangen und die Maschine hat

gut Druck gemacht. Gerade als Dominic die Tasse ansetzen will, geschied es. Ein lautes Knallen durchzieht die Luft, gefolgt von hohen pfeifenden, rauschenden Geräuschen. Kurz darauf ein weiterer Knall und erneut Stille. Er sieht Sigrid an und brummt: "Etwas zuviel Kohle, wie?" So stehen ich und Dominic auf, um aufzuspeisen. Als wir ankommen krachen erneut die schon brummenden Überdruckventile. Pfeifend entweicht der Dampf hellweiß vom Kessel, wir müssen reagieren. Die Hitze im Führerstand ist jetzt mit der Sonneneinstrahlung unerträglich geworden. Ein Blick auf das singende Wasserglas sagt uns, das wir genügend Luft zum Speisen haben. Also gehe ich an die Kolbenpumpe um nochmals mit der kleinen Kurbel die lokale Schmierpumpe von Hand zu bedienen und die Schmierung zu prüfen. Ebenso verfare ich an der Luftpumpe. Dann höre ich auch schon die Dampfstrahlpumpe rauschen. Das Bollern von Wasser ist weithin zu hören und dann verstummt des Rauschen mit einem Klacken des Rückschlagventils und Restwasser plätschert aus der Schlabberkammer zu Boden. Als ich den Führerstand betrete, bedient Dominic gerade die Lichtschalter. Dann dreht er das Handrad für die Lichtmaschine, ein hohles, tiefes Brummen erklingt am Metall des Kessels, verstummt, kommt erneut auf, wird lauter und steigert sich zu einem Singen. Die Lampen leuchten hell auf, obwohl heller Tag ist. Jetzt stellt Dominic die Luftpumpe vom Meisterplatz aus an. Ein tiefes Stöhnen erklingt, als die Pumpe mühsam Luft holt. Der erste Atemzug das Babys. Schlagartig verfällt die Pumpe in ein hektisches lautes Rumpeln welches den Führerstand erschüttert. Dominic nimmt die Pumpe etwas an den Zügel, damit nichts kaputt geht. Erst nach und nach steigert er die Leistung, bis die Pumpe kräftig und rhythmisch stampft. Dann lassen wir die Speisepumpe an. Mit einem hohlen Schnauben läuft diese Pumpe an, stampft kurz, pfeift, schnaubt und dann beginnt die Pumpe kräftiger und mühsamer zu klopfen. Wasser wird gefördert. Wir prüfen nochmals die Wasserstandsanzeiger. Die Wassersäule verschwindet mit einem Plätschern und Dampfschwaden, dann folgt das Rauschen des entweichenden Kesseldampfes, all dies zweimal, dann läuft die Wassersäule zurück ins Glas und wir sind zufrieden. Schnell dreht Dominic noch mal den Injektor auf, um noch mal einen Schwapp Wasser in den Kessel zu fördern. Jetzt meckert das Überdruckventil der Bremse und ich schiebe den Hebel in Abschlusstellung. Die Pumpe pumpt wieder kräftiger, bis ein Luftdruck von 5 bar erreicht ist, dann bleibt sie stehen. Die Speisepumpe klopft nun etwa einmal pro Minute und die Maschine ist abfahrbereit. Jetzt sind die typischen Geräusche da. Das Singen des Kessels, das Brummen der vorgespannten Sicherheitsventile, das Klopfen der Pumpen, das Knistern des Feuers und das Knacken der Dampfblasen in allen Dampfgefüllten Räumen. Baby ist wach und will spielen. Doch wir sind noch nicht so weit. Der Meister ist noch nicht da und das Feuer ist noch nicht gut genug. Vorsichtig öffne ich die Feuertür und werfe einen Blick auf das Feuerbett. Sanft wogen Wellen heller Glut über den Rost und ich entdecke vorn an der Rohrwand viele helle Stellen, auch an den Seiten und am Feuerloch ist das Feuerbett zu dünn und brennt daher sehr hell. Dominic öffnet mit dem Fuß etwas die Luftklappen, dann greift er zum Handrad des Hilfsbläasers. Ein sanftes Rauschen ist zu hören, als diese Saugzuganlage den Betrieb aufnimmt. Jetzt sind die hellen Stellen deutlich zu erkennen und ich ergreife die Schaufel. Ich stoße kräftig über das Kohleblech rutschend in die schwarzen Brocken hinein, kippe die Schaufel zurück um Schwung zu holen und werfe die Kohle mit einer Hüftdrehung und einer Verlagerung des Körpergewichts in die Öffnung. Schwer prallt die Schaufel auf den Schutzring, die Kohle, von ihrer eigenen Beschleunigung getragen verlässt das Schaufelblatt und fliegt durch das Feuerloch in Richtung Rohrwand. Dumpf höre ich die Kohlen anschlagen und auf den Rost fallen. Flammenzungen lecken gierig auf, ergreifen die neue Nahrung und beginnen diese zu verzehren. Hitze schlägt aus der Öffnung entgegen und ich lade die nächste Schaufel auf, hole aus und werfe diese ohne Anstrengung in die andere Ecke. Nach etwa zehn gut verteilten Schaufeln schließen wir wieder die Feuertür. Längst sind die Flammen über den Rost verteilt, sich gegenseitig um Nahrung verschlingend, miteinander verschmelzend und hoch aufragend. Dominic schließt die Rostluftklappen. Wie angenagelt steht der Zeiger des Kesseldruckmessers auf den 16 bar, vom Stampfen der Pumpen etwas erzitternd. Der Wasserstand wird nochmals durch den

Injektor etwas angehoben. Wir verlassen den Führerstand und gehen noch mal nach vorn um die Rauchkammertür zu öffnen. Mit einigen Hammerschlägen werden die Vorreiber entfernt und die Rauchkammertür wird mit dem Handrad geöffnet. Rauch schlägt uns entgegen, zischend pfeift der Hilfsbläser und reißt die dunklen Rauchschwaden in den Schlot. Die Esse ist mit einer leichten Schicht von schwarzen Rußteilchen belegt. Dominic klopft mit dem Hammer einige Male gegen den schwarzen Drahtkorb der unter der Esse hängt. Rußteilchen wirbeln durch die Rauchkammer, werden von Luft und Dampfströmungen erfasst und durch den Schlot ins Freie getragen. Die Sicht wird uns genommen, doch der Hilfsbläser pustet die Staubteile schnell ins Blau des Himmels. Dann können wir wieder die Rohrwand erkennen. Alles sauber, kein Dampf, kein Wasser an den Walzstellen zu sehen. Ich presse die Tür der Rauchkammer wieder ins Schloss, ein leises Pfeifen ist zu hören, weil Fremdluft durch die Ritzen der Tür angesaugt wird. Dominic legt die Vorreiber an und schlägt diese wieder mit dem Hammer fest. Als wir uns umdrehen, steht ein älterer Mann hinter uns und beobachtet unser Tun mit wachen Augen. In der linken Hand hält er ein sauberes weißes Tuch und eine Ölspritze, während seine rechte ein großes Brecheisen hält. Wie lange er uns schon beobachtet hat, können wir nicht sagen. Er trägt eine schwarze Hose und einen grauen Kittel, darunter eine schwarze Jacke und ein Baumwollhemd. Auf den dunklen, schon ergrauten Haaren bettet sich eine alte, verbeulte Lederschirmmütze, deren Kopfteil keine Form mehr hat. Sein volles rundes Gesicht lächelt uns mit blitzenden Augen an. Herzlich begrüßen wir den 'Meister'. Klaus ist unser Lokführer, von uns 'Meister' genannt. Wir begleiten ihn zum rechts seitigen Triebwerk, wo er die Gleitbahnen mit einem Tuch abwischt und vorsichtig mit Öl aus der Ölspritze einölt. Dann geht er zur Treibachse und legt das Brecheisen zwischen Treibstange und Lagerung auf den Treibzapfen. vorsichtig rüttelt er an der Spitze des Brecheisens die Hebelwirkung nutzend. Er stemmt sich etwas mit dem Körpergewicht nun gegen den Stahl des Brecheisens. Dann ertönt ein dumpfes Knacken und die Treibstange rutscht auf dem Treibzapfen einige Millimeter nach vorn. Klaus wechselt das Brecheisen zur anderen Seite der Treibstange und das Spiel beginnt erneut. Dann schlägt die Treibstange mit einem Klopfen an den Treibzapfen und Klaus lächelt. Er deutet mit dem Finger auf den Treibzapfen und meint: "Das Spiel könnte etwas leichter sein, aber es ist gut so! Es drücken 40 Tonne auf dieses bisschen Stahl.." Er dreht sich zu mir um und funkelt mich an: "...kannst du dir das vorstellen? 40 Tonnen! Da bewegt und windet sich sogar das ganze Rad, dass kann man sogar sehen! Ehrlich..." Eine magische Ausstrahlung mitsamt der Faszination eines Märchenerzählers aus tausend und einer Nacht strömt von seiner Gestalt aus. Fast abwesend gibt er einige Tropfen Öl aus der Spritze auf den Treibzapfen. Wir nicken ihm nur bestätigend zu. Die mächtige Treibstange schimmert in den Strahlen der Spätnachmittagssonne. Der Treibzapfen mit deinen Beilagen und Schmiergefäßen blinkt und das mächtige Triebwerk der Schnellzuglok überragt uns. Ein Schauer läuft uns über den Rücken, den uns wird die Macht des Dampfes im knackenden Kessel über uns gewahr. Nochmals blinkt das Triebwerk, im Sonnenschein, wie als wenn ein Bodybuilder seine öligen Muskeln spielen lässt. Ich wende mich ab, reiche den Hammer Dominic ins Führerhaus und klettere hinterher. Hier ist das Rauschen des Dampfes, das Knacken von brennender Kohle und das Bollern der Dampfblasen im Kessel klar zu hören. Das leise Sirren der Kugeln in den Ventilen und Hähnen mischt sich mit dem Piepsen der Zugbahn-Funkanlage die der 'Meister' in Betrieb nimmt.. Aus seinem Notizbuch zieht er einen kleinen Zettel und heftet diesen an den Fahrplanhalter. Dann klemmt er einen frischen Lappen hinter den Betätigungshebel für den Sandstreuer. Dominic klopft mir auf die Schulter und deutet nach hinten. Oh ja, wir müssen die Frauen abholen, noch einen Kaffee trinken und das Stellwerk anrufen. "Fahren wir über die Bundesbahn?" fragt Dominic und der Meister nickt: "Klar, das geht schneller. Ich wollte vorher noch nach 421 zum abschmieren und einige Lappen bräuchten wir auch noch! Ruf doch mal den WL an und frag, ob wir gleich kommen können, dann mach klar, das wir über SÜD, Niederrad nach 421 fahren wollen." Dominic nickte und wir klettern aus dem Führerhaus. Hinten im Aufenthaltsraum greift sich Dominic eine Tasse Kaffee und ich werfe mich müde auf die Bank. Die Frauen verlassen lachend mit einem Bündel frischer Tücher

und Lappen die Werkstatt in Richtung Maschine. Abwesen höre ich Dominic mit dem Stellwerk und dann mit dem WL diskutieren, dann legt er auf und wir spülen schnell Kaffeetassen und Kaffeekanne am Waschstein in der Werkstatt, trocknen ab und stellen das Geschirr in den Schrank. Dann verlassen auch wir die Werkstatt und gehen zu Lok. Auf dem Führerstand ist es etwas eng, aber es geht schon. Sigrid steigt noch mal ab und Klaus prüft das Funkgerät. Er gibt das Funkgerät Dominic und öffnet das Schloss am Regler, welches er dann im Tenderschrank verstaut. Dann zieht er die Druckluftbremsen an. Mit einem Zischen legen sich die mächtigen Bremsbacken an die stählernen Radreifen. Jetzt greift Klaus den großen roten Handhebel des Reglers und schiebt ihn leicht von sich weg, wobei er ein Druckanzeigeelement scharf beobachtet. Als der Zeiger auf Fünf steht, beginnt er das große rote Handrad schnell nach links bis zum Anschlag und dann nach rechts bis zum Anschlag zu drehen. Dies wiederholt er einige Male, wobei ein kräftiges Rauschen von Dampf zu hören ist. Ein sanftes Ziehen ist unter unseren Füßen zu spüren, wie ein Tier welches an der Leine zerrt. Dann quäkt das Funkgerät: "Tor offen! Weiche liegt!" Dominic betätigt die Sprechtaaste: "Verstanden, wir kommen!" "01 langsam kommen" kommt die Bestätigung. Klaus dreht nun das Steuerrad nach rechts bis fast zum Anschlag und zieht den Regler ein, dann löst er die Bremse. wieder öffnet er den Regler und die Zeiger schlagen aus ein sanftes Klacken von weiter vorne ist zu hören, dann das helle Zischen von Dampf und wir bewegen uns. Die Lok rollt sanft an. Die Schienen ächzen unter der Last der 172 Tonnen und das Rumpeln der Gleise in den Bolzen begleitet das Rollen der Räder. Der erste Auspuffstoß erklingt dumpf schnaubend wie ein tiefes Urzeitliches Zischen, wir hören es als pfeifend-zischendes Saugen in der Feuerbüchse, welches die Feuertür nach innen zieht und diese an den Anschlag mit einem Klappgeräusch zieht. Dann ist der Regler auch schon wieder geschlossen und müde zischend bewegt sich die Lok weiter langsam rollend bollernd über die Gleise. Klaus beendet die Fahrt langsam mit der Bremse und Sigrid besteigt den Führerstand. Klaus stößt den Regler wieder auf, zieht das Ventil wieder zu und öffnet es weit. Jetzt stampfen die Auspuffschläge mächtig ins Freie des Unterdruck in der Feuerbüchse zieht erneut die Fremdluft mit einem Pfeifen durch die Schlitze der Feuertür und dieses Pfeifen folgt im Rhythmus der Auspuffschläge. Die Maschine donnert durch eine Unterführung und Klaus schließt den Regler. Die stöhnenden Schienen begleiten das Rollen der Räder auf dem Schienenstrang. Dann bringt Klaus die Lok mit einem Zischen der Bremsen vorsichtig zum Stehen. Leute an einer Waschstraße blicken fasziniert auf die schwarze Maschine, die im Abendlicht stampfend auf ein grünes Signal wartet. Dominic öffnet die Feuertür, blickt rasch über den Rost und nickt Sigrid zu. Mit geschickten Bewegungen wirft Sigrid schnell noch einige Schaufeln Kohle auf und der Hilfsbläser fördert schwarze Wolken aus dem Schlot die sich im Abendwind verteilen. Dann ruft Dominic: "Rangierfahrt frei!" und Klaus blickt kurz aus dem Fenster, brummt und öffnet den Regler. Wieder beginnt die Lok zu stampfen und sie beginnt über die Schienen zu rollen. Ein letztes Mal müssen wir vor der Hauptstrecke halten. Passanten auf einer Verkehrsbrücke beobachten und winken den 'schwarzen Männern' zu, Arbeiter im Güterbahnhof halten inne und lassen die 'gute alte Zeit' passieren. Schon bald ist auch hier das Signal mit zwei hellen Leuchten auf 'Rangierfahrt frei' und wir rollen auf die Hauptstrecke. "Fahrt frei erwarten" ruft Dominic Klaus zu und Klaus bestätigt mit "Verstanden!", er öffnet den Regler weiter und das Stampfen der Auspuffschläge verdichtet sich zu einem Donnerrollen. Der Tachometer klettert von 40 auf sechzig Stundenkilometer und wir rauschen auf den Bahnhof zu. "Fahrt frei" ruft Sigrid und Klaus bestätigt erneut. Er stößt den Regler weiter auf und der Ferndruckmesser zeigt, das etwa 10 Bar Druck auf die Dampfkolben einwirkt. Das Schlagen der Auspuffstöße ist zu einem Rauschen geworden und die Maschine schlingert leicht durch die Gleise als wir mit 70 Sachen durch den Ostbahnhof huschen und verdutzte Reisende hinter uns lassen. Das Stählerne Tier beschleunigt brüllend immer weiter und erst bei 80 Stundenkilometer dreht Klaus am Steuerrad und drosselt so die Leistung. Wir rauschen mit wirbelnden Rädern über den Main, die Rufe der Signalstellungen sind das einzige, was im Moment geschied, alle konzentrieren sich auf die Fahrt. Dann kommt der lange Bogen und unter uns steht ein ICE auf der Hauptstrecke. Ob er auf uns

wartet? Wahrscheinlich! Reisende stehen am Fenster und sehen uns nach als wir mühelos am ICE vorbei huschen und auf Ffm-Süd zuhalten. Die hellgraue Wolke zieht sich als eine Schleppe hinter uns her und wird leicht durch den Sog des Fahrtwindes verwirbelt. Klar ist das Grollen der Auspuffstöße, das Rattern der Räder und das Pfeifen der Luft an der Feuertür zu hören, aber es ist kein Lärm es ist die Musik der Dampfeisenbahn. Ein langgezogener dumpfer tiefer Pfiff aus der Dampfpeife rollt durch die Häuserwände, bricht sich und bildet ein verzerrtes Echo. Fahrgäste sehen erstaunt auf, richten den Blick auf die Parallelgleise als wir in Frankfurt-Süd einfahren, immer noch mit reichlich 70 Sachen durchfahren wir den Bahnhof und rauschen Richtung Luisa. Hinter uns werden Papierfetzen, Staub und kleine Pflanzenteile aufgewirbelt und vermischen sich mit der grauweißen Schleppe aus dem Schlot. Die Blick haften der Passanten haften an uns, obwohl wir schon längst außer Sicht sind. Doch das schlanke, leuchtende rote Triebwerk, das Donnern der Auspuffschläge und das wirbeln des funkelnden Gestänges bleibt in den Augen wie eingebrannt, Faszination Eisenbahn! Sicherlich habe einige schnell vergessen, doch anderen stieg der Puls und eine geringe Nervosität ist zu spüren. Doch wir wissen davon nichts, der Fahrtwind verwischt unsere Gedanken, spielt mit unserem Haar und treibt Tränen in die Augen. Alle Augenpaare beobachten die Strecke, nur kurz schweifen aufmerksame Blicke auf Wasserstand, Kesseldruck und andere Anzeigen im Führerhaus. Wir huschen durch den Wald, wie ein Gespenst vergangener Tage, beweint mit den Pfiffen vorüberziehender Züge. Doch es sind Pfeife der Hochachtung, der Zuversicht und der Leidenschaft. Reisende in den Zügen deuten auf uns, Blicke folgen uns, doch halten kann uns keiner. Über 2000 Pferde ziehen uns über den eisernen Schienenstrang, mühelos und scheinbar keine 60 Jahre alt. Nur spärlich ist die Beleuchtung im Führerhaus im letzten Schimmer des Abendlichtes und das Knattern der Auspuffstöße mischt sich mit dem Scheppern der Ölspritzen und Zugschilder, die von der schlingernden Maschine bewegt aneinander schlagen. Dominic behält die linke Seite im Auge und ruft nur Klaus die Signalstellungen zu, manchmal jedoch genügt ein Fingerzeichen oder ein Kopfnicken um die Signale auf der kerzengeraden Strecken einander bekannt zu geben. Der Tacho zeigt längst über 100 Stundenkilometer, doch unser Baby aus Stahl macht die Geschwindigkeit mühelos. Immer wieder sinkt der Kesseldruck unter die magischen 15 bar, sodass ein Nachschub an Steinkohle nötig wird. Ich ergreife den Hebel der Feuertür und öffne diese. Eine sengende Hitze schlägt uns entgegen und die Flammenhölle im Inneren der Feuerbüchse zeichnet einen Lichtschein im Führerstand, wodurch die Gesichter und Maschinenteile in verzerrten Schatten beleuchtet werden. Kräftig rammt Sigrid die Schaufel in die Kohlen und wirft diese in das Flammenmeer, welches die Kohlen gierig schluckt. Als sie die Schaufel zurück nimmt schließe ich die Feuertür und öffne erst wieder, als Sigrid zum Wurf ausholt, wir 'klappern'. Schnell sind 10 Schaufeln Kohle im Schlund der Maschine verschwunden und wir beenden die Fütterung. Dominic fängt nun den steigenden Zeiger mit der Speisepumpe bei 16 bar ab, indem er kühleres Wasser aus dem Tender in den Kessel fördert. Immer noch rasen wir mit ratternden Auspuffschlägen mit 100 km/h durch den dunkeln Wald, wie ein schwarzes Phantom einem Schatten vergangener Zeiten gleich. Dann der Knotenpunkt, wir müssen warten. Der Planverkehr nach Frankfurt-Hbf hat Vorrang und wir warten auf eine günstige Lücke. Alle Züge fahren hier kaum schneller als 100 km/h und auch unser Baby würde da noch mühelos mithalten, aber wir sind zurückgestellt, weil wir keinen Fahrplan einhalten müssen. Klaus ruft "Regler zu!" und zieht den Hebel kräftig an sich. Ein Zischen und Schaben als sich die Druckluftbremse an die Räder krallt, bemüht das Hasten der Maschine zu stoppen. Der Ferndruckmesserzeiger rast nach unten, während Dominic mit beiden Pumpen ein Abblasen der Überdruckventile verhindern versucht. Sanft rollt die Maschine mit rauschenden Pumpen aus und stoppt mit stampfender Luftpumpe und singendem Hilfsbläser vor dem roten Lichtsignal. Unsere Hast hat ein Ende. Ein IC braust vorbei, dann kreuzt ein Güterzug und beide grüßen uns mit schrillen Pfiffen der Druckluftpfeifen und wir antworten mit dem tiefen Rufen unserer Dampfpeife. Der melancholische Ton verhallt im Wald und wirkt auf uns wie eine Melodie, Eisenbahnromantik. Dann dürfen auch wir weiter. Erneut beschleunigt die Maschine mühelos

und leichtfertig auf die 80 Sachen und wir biegen nach Niederrad ein, eine weiße Schleppe aus Auspuffdampf hinter uns her ziehend, welche im Licht der Laternen und Streckenlampen mal orange oder blau-weiß erstrahlt. Eine S-Bahn holt auf, schließt mit uns auf und hält unsere Geschwindigkeit. wir könne die faszinierten Blicke der Passagiere sehen aber auch den Blick des Lokführers auf die schönen Linien unserer dahin gleitenden Maschine. Da kreischen Bremsen, die S-Bahn wird rasend langsamer und entschwindet während wir über die Schienen durch den Bahnhof fliegen. Beinahe hätte der S-Bahnführer den Bahnhof durchfahren ohne zu halten....Eisenbahn-Zauber! Die große schlanke Eisenbahnbrücke empfängt uns und mit dumpfen Schlägen rollen wir über die Brücke, deren Stahlkonstruktion dröhnend unter unseren Rädern hallt. Doch merkwürdig, anstatt gleich nach Griesheim einzubiegen, rollen wir in Richtung Hauptbahnhof. Schon pfeift das Funkgerät und Dominic nimmt den Hörer ab. "Ja hier Zug achtzig null siebzig" meldet er sich mit unsere Nummer, den auch wir gelten als Zug. Er hält sich ein Ohr zu um unter dem Rappeln der Metallteile und Dröhnen der Auspuffschläge etwas hören zu können. "Gut, verstanden!" ruft er ins Telefon und hängt ein. "Wir müssen zuerst in den Hauptbahnhof! Wir können nicht direkt nach vier neunundfünfzig fahren!" erklärt er Klaus, welcher nur etwas verwundert den Kopf schüttelt. Langsam rollen wir bergab, müssen jedoch kurzzeitig noch mal halten. Im Licht der Bahnhofsbeleuchtung sehen wir die Schienen wie silberne Wasseradern schimmern, als sich Weichenzungen bewegen und kleine rote Lichter neben den Gleisen aus weiße wechseln. Dann erhalten wir Einfahrt und wir rollen fast ohne Kraft auf Gleis 3 ein. Klaus bringt die Maschine bis unter das Hallendach, weil er die Zeit nutzen will um noch schnell einmal nach den Temperaturen der Stangenlager zu sehen. Als wir einrollen bleiben Leute stehen, Unterkiefer klappen nach unten und Reisende können kaum ihre Koffer halten. Wie ein Trugbild so verlockend schön schimmern die Räder und Treibstangen im Licht der Bahnhofsbeleuchtung. Gegen unser schwarzes, stampfendes Ungetüm wirkt der ICE, das Aushängeschild der Bahn, klein und hässlich. Klaus läuft langsam um die Lok und prüft mit ernster Miene mit dem Handrücken die Stangenlager. Als er zurückkehrt wirkt er zufrieden. "Alles kühl!" sagt er lächelnd und wir atmen auf. Kein Lager hat einen Schaden, keine Schmierung ist schadhaft unser Baby ist gesund. Sigrid witzelt mit Reisenden, die ihre Wartezeit nutzen um unsere Maschine zu bewundern, welche Schnaufend, stampfend und mit murmelnder Feuerung im Bahnhof steht. Die Leuchten lassen die Pflegeölschicht auf der schwarzen Verkleidung matt glänzen. Unsere Maschine wirkt fast fabrikneu und die flimmernde Hitze über dem Kessel und die zarte Rauchfahne aus dem Schlot sind deutliche Lebenszeichen. Plötzlich springt das Ausfahrtsignal von rot auf grün-orange um. Wir dürfen endlich zum Abölen ausrücken. Klaus zieht die Pfeife und der mächtige Ton halt durch die Halle. Die Bewunderer treten zurück als eine zischende Dampfwolke aus den Entwässerungen am Zylinder unsere Maschine ein weißen Dampf einhüllt. Die Treibstangen beginnen sich zu bewegen und der erste Auspuffstoß 'erschüttert' die Halle. Weitere Schläge hallen durch den Bahnhof und Rauchpilze schießen gegen die bogenförmige Decke. Rückwärts fahren wir mir dumpfen 'Schlägen' aus der Halle, träumende Reisende mit dem Lied der Eisenbahn zurück lassend. Selbst die letzten Reisenden heben den Kopf und blicken uns nach als die Auspuffschläge nun bei weit ausgelegter Steuerung mächtig und rhythmisch durch die Bahnhofshalle hämmern, sehen und nach, bevor wieder Alltag im Bahnhof einkehrt. Ein Traum? Eine Fata-Morgana oder war die mächtige Schnellzuglok Wirklichkeit? Oder doch nur ein Gespenst vergangener Zeit, als diese Loks noch zum Feierabend aus der Bahnhofshalle stampften? Wer weiß? Wir, oder verlieren wir selbst uns in den Schatten der Zeit? Weiße kleine Signale am Boden geleiten uns durch das Wirrwarr aus schimmernden Gleisen, während nur noch wenige Augenpaare unseren Weg verfolgen, hinaus in die Nacht, bis nur noch die helle Dampfschleppe unsere Maschine erahnen lässt. .Dann biegen wir schon ein und rollen auf das Waggonausbesserungswerk zu. Geschickt bringt Klaus die Maschine an einem 'hochbeinigen' Telefon zum Stehen und die Leute einer Kleingartenkolonie bestaunen uns mit weiten Augen. Wir müssen etwas warten, aber in 10 Minuten können wir rein. Die Leute trauen sich inzwischen näher heran, die Skepsis ist doch groß gegenüber dem

schwarzen Ungetüm, dessen rotes Fahrwerk von Lampen fahl erleuchtet im Dunkeln schimmert.. Doch schon bald wird gefach'simpelt', gefragt und gelacht. Es wird angefasst, gestaunt und gestreichelt. Dann öffnet sich das Tor hinter uns wie ein gähnender Schlund. Ein kurzer Pfiff vertreibt die Massen und die zischenden Dampfschwaden aus den Zylindern verdeckt alsbald die Sicht auf das schöne Triebwerk. Ohne Anstrengung rollt unser Baby die 200 Meter zurück in die offene Halle hinein. Im Inneren herrscht ein fahles Licht, doch die ebenfalls nicht gerade gleißenden Lampen der Treibwerksbeleuchtung zaubern Stimmung alter Tage in die Werkstatthalle. Klaus legt die Bremsen an und schließt den Regler ab. Es werden Ölschlüssel, Ölkannen und Ölspritzen gereicht, gefüllt und verteilt. Klaus kümmert sich um eine Handlampe und verschwindet mit Dominic in den Tiefen der Grube unter dem Fahrwerk. Der Lichtfinger wandert durch die Speichen der Räder, beleuchtet bestimmte Stellen und wandert dann weiter. Das Klappern von Blech auf Stahl ist zu hören und das leise Sprechen von Leuten. Ich poliere mit Glasreiniger noch mal die Augen und die Scheiben und reibe mit etwas Putzöl die Seiten des Führerhauses ab. Staunend kommen die ersten Arbeiter herbei um den seltenen Gast zu bewundern. Vorsichtig verlade ich einige der Putzklappen im Tender und bringe Alte in die Waschtonne. Die Arbeiter, alles gelernte Eisenbahner, stehen vor der Maschine wie Kinder vor dem Schaufenster eines Spielwarengeschäfts, und doch merkt man, dass einige so etwas noch nie gesehen haben! So werden wir gefragt, ob unser Baby elektrisch fährt, weil Licht an sei oder ob da ein Dieselmotor eingebaut wäre, man würde es ja stampfen hören! Wir können aber beruhigen: Alles echt und voll funktionstüchtig. Licht vom Dampfturbogenerator und das Stampfen von Luft- und Speisepumpen. Keiner wag es die Maschine zu berühren, bis auf wenige 'alte Hasen' die selbst noch an so was 'geschraubt' haben. Da wird mit Kennerblick geprüft, hier hineingeschielt, dort gefühlt und mit verzücken mit der Zunge geschmalzt. Viele bestaunen die Übermanns hohen Räder und berühren vorsichtig das warme Metall, reiben die Finger danach aufeinander um den Ölfilm zu verteilen, riechen daran und prüfen fasziniert den Ölfilm mit den Augen. Saubere Arbeit. Es steckt doch noch Leben in der 'alten' Eisenbahn. Doch für uns wird es Zeit. Ich gehe zum Tor und betätige den Öffnungsschalter, während das letzte Material verladen wird. Dann rollt sie auch schon auf mich zu, begleiten von den Blicken der Spätschicht, die auch bald Feierabend hat. Kein Auspuffstoß ist zu hören, nur das Ächzen der Schienen und das Zischen des Dampfes. Ich ergreife leicht die Griffstange, schwinde mich auf das Trittbrett und besteige den Führerstand wärens Ully die Tür hinter mir schließt. Klaus öffnet den Regler etwas weiter und die ersten wahren Auspuffschläge hämmern in die Dunkelheit. Es ist Nacht geworden und das Licht im Führerhaus macht Kerzenscheinatmosphäre. Die Gleise führen uns nun zum Bahnbetriebswerk wo wir die Lok bis Morgen abstellen wollen. E-Lokführer mit ihren Loks kreuzen unsere Fahrstraßen, fahren neben uns und keiner kann sich einen Blick verkneifen, die auf uns warten müssen schauen länger, die auf die wir warten müssen grüßen freundlich. So rollen wir durch den Nachtverkehr und den 'Feierabendverkehr' auf ein Abstellgleis, über dem kein Fahrdrat gespannt ist. Dort stellen wir die Maschine ab. Klaus schließt den Regler ab und entlüftet die Bremsleitung. Ich steige von der Maschine nehme zwei Hemmschuhe und lege diese unter die mächtigen Treibräder. Noch leuchten die Lampen und man hört das schlagen von Stahl auf Metall, das Kratzen auf Metall und das dumpfe Bollern von Kohlen in der Feuerbüchse. Dominic hat eine drei Meter lange Kratze aus dem Tender gezogen und hat begonnen ein Ruhefeuer für die Nacht aufzuziehen. Während dessen haben Ully und Sigrid Schläuche ausgerollt und am Tender angeschlossen. Aus einer Bodenöffnung in welcher eine Brauchwasserentnahmestelle vorborgehen war entnehmen sie Wasser und befüllen den Tender. Dominic nimmt die Glut von der Rostmitte und verteilt diese vorsichtig an den Rändern der Feuerbüchse. Die Widerschein der Glut lässt ihn wie einen Stahlkocher erscheinen und die Hitze treibt ihm den Schweiß ins Gesicht. Der Griff des Schürhakens rumpelt in die Öffnung im Tender und mit einer werfenden Bewegung schiebt Dominic den glutheißen Schaft hinterher, dessen Spitze noch dampft. Dann greift er sich die Schaufel und wirft flink mehrere Schaufeln Kohle auf die Gluthaufen und deckt diese ab, damit das Feuer bis zum morgen

durchbrennt. Dann schiebt er die Schaufel zurück in den Kohleberg und beginnt mir das Material zum Dosieren herunter. Sigrid zieht die Schutzbrille und Handschuhe an, während Ully mit einem kleinen Testbesteck die Wasserhärte und den pH-Wert bestimmt. Aus einer Tabelle gibt sie Sigrid die Werte für Kesselschutzmittel und Soda/Natriumbikarbonat an. Sigrid entnimmt das stark reizende Kesselschutzmittel einem Kanister und gibt es ins Tenderwasser, dann öffnet sie den Eimer mit Soda und entnimmt ebenfalls mit dem Messbecher die besagte Menge und gibt es ins Tenderwasser. Ich nehme die Dosen, Kanister und Schutzausrüstung und reiche es Dominic auf den Führerstand, der mit der Strahlpumpe immer wieder Wasser in den Kessel 'speist'. Es riecht nach Feierabend. Schon bald erstickt das Schlagen der Luftpumpe, das sanfte Stöhnen der Speisepumpe verstummt nur noch das hohle Brummen der Lichtmaschine ist zu hören. Dann wird das Brummen dunkler und leiser, bald ist es nur noch ein Rauschen und die Lampen werden dunkler. Bald hüllt uns die Nacht ein und nur der zarte Glutschein aus dem halboffenen Feuerloch beleuchtet das Führerhaus. Mit einem Klappen wird die Tür jedoch geschlossen und mit einem Zirpen der schwere Stoffvorhang vorgezogen und abgeschlossen. Die Schläuche bleiben über Nacht an Ort und Stelle, den Morgens hat unser Baby zumeist noch Durst und es wird mit vollen Tanks nur losgefahren. aber das Wasser stellen wir noch ab, sonst läuft es noch über. Taschen werden gereicht und alles sehnt sich nach einer Dusche. Ich bin schwarz im Gesicht und all unsere Hände sind dicht mit einem Film aus Ölen, Staub und Kohle besetzt, noch Tage später wird man uns daran erkennen, weil weder Seife noch Lösungsmittel diesen Film völlig ablösen können.

Unser Baby muss jetzt schlafen, dann morgen schon, oder ist es schon heute(?), muss es einen Zug nach Bern ziehen..... und auch wir haben Schlaf nötig. Doch Dusche und Feierabendbier zuvor sind so wichtig wie Wasser für die Lok. Braves Mädchen schlaf gut....