

Diese Geschichte widme ich meinem Sohn. Der mit mir viele Erlebnisse um die Dampfisenbahn hatte, und dem ich schenken konnte, was mein Vater mit nicht schenken konnte.

Ich widme es meiner Tochter und meiner Ehefrau, die aufgrund meines Eisenbahnvirus viele Tage und Stunden ohne mich sein müssen, weil ich mal wieder unterwegs bin. Die mich erschöpft, abgespannt und übermüdet oft irgendwo abholen mussten. Vor allem meine Frau, die danach die Wäsche gewaschen hat und den oft geschundenen Leib des Ehemann pflegen musste.

Ich widme es meinem Vater, der mir den Eisenbahner Virus einpflanzte und mir früher viele schöne Stunden am Schienenstrang und der Dampfisenbahn schenkte, aber auch meiner Mutter, die das Leid mit uns Männern erdulden musste, oft nicht wissend, wo wir gerade steckten.

Ich widme es Stephan H., Volker J., Hans G., Horst Sch. und Stefan B. die mich auf meinem Weg als Heizer begleitet haben und mir viele wunderbare Stunden auf dem Führerstand beschert haben. Sollte sich einer von Euch in der Geschichte wieder finden, so ist dies reine Absicht und Zeichen meiner Dankbarkeit.

Euer Wesen, Eure Art, sie spiegelt sich in den Hauptfiguren der Geschichte wieder und erweckt diese zum Leben.

Ich danke Euch.

Von Kruppsruhe nach Süddeich Hafen

Es war Plandampf. Eine Veranstaltung diesmal wie keine. Über 25 Dampflokomotiven aus ganz Deutschland waren versammelt um hinter der Höhenkette des Mittleren Zuges Plandampf zu veranstalten. Also Dampflokomotiven vor Regelzügen.

Dabei waren die Güterzüge über die Rampe nach Stiel an der Eiche und hinunter nach Tüssen bei den Fotofreunden ebenso beliebt, wie die D-Züge in die Täler des mittleren Zuges.

Weil sich die Eisenbahnvereine aus Bismarkstadt auch angemeldet hatten, gab es nun sehenswerte Schnellzüge und Langläufer der Güterzüge, welche die über 300 Kilometer über Erhardtshafen in der Ebene um Bismarkstadt herum durchfuhren um dann in Süddeich Hafen Halt zu machen.

Dabei genossen Fahrgäste als auch die Fotografen die Züge auf der langen Rampe nach Stiel an der Eiche, und dann die nachfolgende Hochgeschwindigkeitsfahrt von Tüssen über Erhardtshafen nach Bismarkstadt, die über die sogenannte Henschel Rennstrecke führte. Diese wurde so genannt, weil man dort angeblich die großen Schnellzugmaschinen aus der Henschel Dampflok Schmiede angeblich voll ausgefahren hatte und in den höchsten Belastungen getestet haben wollte.

Bekannt waren daher auch die Güterzüge mit über 2000 Tonnen Gesamtgewicht, die sich in Doppeltraktion, zum Teil mit Nachschub die Rampe hinauf quälten, und dann bis nach Erhardtshafen fuhren.

Dabei gingen die 44er zum Teil bis an deren Kesselgrenzen, ein Genuss für die zahlreichen Fans.

Zum Glück konnte mal das LAW, die einzige Dampflok ausbesserungswerkstatt, als Sponsor gewinnen, die auch mit einigen Leuten die Werkstattarbeit übernahmen.

Als Veranstalter und Betriebsleitung hatte man wie immer das DME mit dieser Aufgabe betraut, den "DampfbahnMarketing-Eisenbahnreisen" hatte die meiste Erfahrung mit solchen Veranstaltungen und war als Betreiber eines Eisenbahnmuseums zudem mit der Materie bestens vertraut. So wählte man dann auch den großen Doppelschuppen des Eisenbahnbetriebswerkes von Hindenburg aus, der in Kruppsruhe stand. Das unter Denkmalschutz stehende Gebäude konnte 2 mal 15 Lokomotiven beherbergen, wobei normalerweise die Eisenbahn hier nur rund 20 Diesellokomotiven unter stellte. Diese waren zum Plandampf abgezogen worden und die Eisenbahnvereine konnten nun das Bahnbetriebswerk als

Knotenpunkt nutzen. In Tüssen wurde ein Bekohlungsort eingerichtet und über das kleine Gleisdreieck Tüssen - Tüssen Güterbahnhof und Tüssen-Stahlwerk konnten die Loks nach dem Bekohlen auch über eine Drehfahrt gewendet werden. In Erhardtshafen stand eine Drehscheibe zur Verfügung, jedoch mussten die großen Schnellzugloks immer bis nach Bismarkstadt durchfahren, weil dort im Eisenbahnmuseum "Schnellzug Bw Bismarkstadt" eine große Drehscheibe und die entsprechenden Behandlungsanlagen zur Verfügung standen. Die rund 35 Kilometer von Süddeich Anleger nach Bismarkstadt ins Bw waren daher zu verschmerzen und wurden zur Not rückwärts Lz gefahren.

So war es wieder einer der wundervollen lauen Frühsommerabende in Kruppsruhe. Über der Lokleitung lag die alte Kantine, die man wieder zum Leben erweckt hatte und als Drehpunkt aller Museumsbahnpersonale diente. Hier wurden Dienste getauscht, Kaffee, Tee und andere Getränke gefasst, es wurde Nahrung gebunkert und natürlich auch genug Eisenbahnerlatein erzählt.

Gerade die Personale der 4 Henschel 23er hatten viel zu erzählen, von den Ausflügen in die Täler des Hohen Zuges, und das schaukelte sich mit den Berichten der 18er Personalen hoch, die sich nicht lumpen lassen wollten.

Verschwiegen waren meist die Personale der 01er und 44er, die meist aufgrund der Langläufer sehr beschäftigt oder müde waren.

Heute nachmittag war 45 102 eingetroffen, die nun morgen mit dem "Langen Hans" rund 3000 Tonnen mit Nachschub durch 44 404 über die Rampe nach Erhardtshafen bringen sollte, und das war Tagesgespräch über Lasten die über die Rampe gefahren wurden.

Dabei gab es die Diskussionen um die Läufe der 18.6 früher über die Rampe nach Tüssen, und die Vergleiche mit der später dort eher verkehrenden 01 mit Henschel Neubaukessel. Dabei vertraten die Personale der heimgekehrten 23er Nahverkehrszüge die Meinung der hohen Leistung der Neukessel 01, hingegen die 18er Personale versuchten, über die Vierzylinderleistung zu trumpfen.

Auf einem Tisch standen Spenderkannen für Kaffee und schwarzen Tee, Kästen mit kühlen Limonaden, Wasserflaschen und dann auch Töpfe mit einer deftigen Gulaschsuppe, dazu belegte Brötchen, Joghurt, Pudding, Kuchen und Obst. Zwar fanden nachts keine Fahrten statt, doch die Personale kamen oft spät nach dem Abrüsten erst, hatten den Tag über oft nicht wirklich gegessen, so daß man hier dann auch die verbrauchten Menschlichen Reserven wieder aufstocken konnte.

Das ging dann oft auch mit einem der üblichen Genusses des ein oder anderen Bieres einher, geraucht wurde in der Kantine nicht, aus Rücksicht auf die Nahrungsmittel.

So kann man sich die Stimmung vorstellen, als ich gegen 21 Uhr den Raum betrat. Ich hatte vor nur vier Wochen erst meine Heizerprüfung bestanden und daher noch nicht viel Erfahrung mit Streckenfahrten, doch am Plandampf da wollte ich nicht fehlen. Also war ich als Nachtheizer, Notreserve oder schlicht Schuppenheizer eingeteilt. Heute hatte ich wieder Nachtschicht, morgen dann Spätdienst und dann wieder Nachtdienst. Ich teilte mir den Dienst normalerweise mit 3 Kollegen der anderen Vereine, doch wir hatten mit Ausfällen zu kämpfen, so daß ein Kollege nach Bismarkstadt abgezogen worden war, wo er die ölgefeuerten 01.10er und die ölgefeuerten 44er, sowie die 01 551, die von der VES-M mit einer neuen Ölfeuerung für mittelschweres Heizöl ausgerüstet wurde. Mein Kollege hatte einen

Ölschein, ich nicht. Und daher wurde er abgezogen. Der andere Kollege, der in Kruppsruhe mit mir Dienst haben sollte, war aufgrund eines Schadens an der Wasserpumpe einer der 01er nach Süddeich Anleger gefahren und nicht zurück gekehrt. Das war nicht schlimm.

Bei meinem Rundgang durch den Schuppen, bat ich die Heizer der Personale ein Ruhefeuer als Ringfeuer anzulegen, einfach damit ich die Loks unterhalten konnte, denn allein hatte ich die Nacht reichlich zu tun. Zwar gab es zwei Lokschlosser, doch auch diese waren bisher nicht aus Bismarkstadt zurück, so daß wohl Kleinigkeiten wie eine Stopfbuchse neu bestücken, oder ein Zylinderentwässerungsventil reinigen, dann doch in meine Tätigkeiten der Nacht fallen würden. Ich hatte in der Lokleitung das Standbuch eingesehen und freute mich! Denn neben den beiden Altbau 01 stand mit 01 281 eine neubekesselte Umbau 01 im Schuppen, dazu kamen dann die 18 494, die 18 383, die 18 428, 18 687 und 18 678. In den anderen Ständen dann 44 404, die 45 102 war auch da, dann die 50 583 und 52 4267, die 23 134 und 23 201, dann waren das die Tenderloks 64 731 und 86 926 und Oskar, die kleine B-gekuppelte Rangierlokomotive, von den Personalen auch als Hofdackel oder Beiboote bezeichnet. Also 17 Lokomotiven waren heute Nacht in meinen Händen, worauf ich mich auf die 45er und die Neubekesselte 01 besonders freute. Doch jetzt, da wollte ich erst einmal was essen, ein wenig Lokführerlatein lauschen, Erlebnisse des Tages hören und mich so auf meinen Dienst einstimmen.

Ich fand kaum Platz, denn die meisten Lokführer und Heizer waren schon da, naschten Kuchen oder labten sich an der Gulaschsuppe, von der ich mir auch einen Teller nahm. Da ich keinen Platz am Tisch der 18er Personale fand, setzte ich mich abseits zu Jochen, der wie immer allein auf seiner Pfeife kauend am Tisch saß. Jochen galt bei den Personalen zwar als fähiger Lokführer, schließlich hatte er in Bismarkstadt einst die großen Loks noch selbst bewegt, aber man munkelte, da er ein Lokführer wäre, dem es kein Heizer recht machen konnte. Er galt als mürrisch und sehr stur, ja recht streitsüchtig, so daß niemand gern mit ihm fuhr... doch er war sowieso nur der Reservelokführer und für heute Nacht auch der Schuppenverantwortliche. Das war nicht wild. Jochen würde eh meist auf der Bank der Drehscheibe sitzen, seine Pfeife würde Rauch in die milde Nachtluft kringeln und ab und an würde er auch sicherlich wieder einnicken, so wie immer. Er würde nur dann vielleicht nervös, wenn nicht regelmäßig mal ein Injektor rauschen würde, oder in bestimmten Abständen die Feuertüren klappern. Dann setzte es was. Das hatte er im Gehör und ich wußte es, aber ich glaube, die letzten zwei Nächte wußte Jochen, daß er sich auf mich verlassen konnte. Ich hatte ihn jedenfalls nicht Nachts zu Gesicht bekommen und morgens war er meist vor mir verschwunden.

Gerade als das Gespräch darauf kam, daß die 01.10 auf der Rampe wohl nieder 18.6 das Wasser reichen konnten, was Geschwindigkeit anging, und Jochen gerade hörbar seinen Pfeifenkopf auf den Tisch geklopft hatte, wohl um etwas zu erwiedern, kamen die müden Personale der 01 1056 rein. Das zweite LAW-Personal war angekommen. Die Lokomotiv-Ausbesserungs-Werkstatt in Frankfurt war über die Landesgrenzen bekannt und hatte die 01 1056 der DME gerade mit einem neuen Kessel ausgerüstet, die Achsen neu bereift, alle Lager durch brandneue SKF Lager ausgetauscht und dann auch alle anderen Anlagen auf Vordermann gebracht, da war die Lok schon wenige Wochen nach ihrer Lastprobefahrt jetzt im Plandampf im Einsatz. Besser konnte man kaum die Lok der Öffentlichkeit vorstellen. Ullrich Breithöfer hatte dies geschickt gemacht und das

LAW hatte ganze Arbeit geleistet. Die Maschine war auf allen Probefahrten wie ein Uhrwerk gelaufen. Die Maschine sollte in den nächsten Tagen nach Tüssen überführt werden und dann die Henschel Rennbahn hinunter gejagt werden. Mir schauerte. Ich träumte davon, das Schiebefenster geöffnet, der Auspuff wie ein Tornado brüllend, die Treibstangen wirbelnd im 140 km/h Tempo an der Kesselgrenze die Augen leicht zusammen gekniffen im Wind, dabei zu sein, wenn die 01.10 die lange Gerade im Tiefflug nahm. Doch ich wußte auch, daß es für einen Heizer wohl die Hölle war, denn die 01.10 durfte dann einen Appetit haben... Bei den Ölern war das kein Problem, hier konnte der Heizer am Fenster bleiben, hatte er doch mit wenigen Handgriffen Hilfsbläser, Ölschieber und auch Fahrpumpe im Griff. Doch auf der 01 1056 musste Kohle geschaufelt werden und für Höchstleistung, da musste jede Schippe sitzen.... das traute ich mir nicht zu. Aber träumen durfte man.

Und meine Freude auf diese Nacht wuchs, denn nun stand auf dem 1. Stand das Prachcross, der Vollbluthengst, das Paradeferd, und ich durfte es heute Nacht füttern und streicheln. Ich bezwang meine Ungeduld sofort hin zu gehen, sondern hörte dem Heizer zu, der schlicht mit zwei Flaschen Bier sich an einem Tisch niederließ und in tiefem Hessisch nun erzählte, daß die Lok die über 200 Kilometer gerannt sei, wie ein Neubau aus der Kasseler Lokfabrik. Sein Lokführer wirkte ebenfalls sehr müde, nahm sich auch ein Bier, etwas Kuchen und setzte sich schweigend nieder. Jochen nahm mit einem "Hrrmm!" zur Kenntnis, daß der Heizer ihm erklärte, daß die Lok abgeölt war, alle Reserven aufgefüllt, der Aschkasten besenrein, Lösche gezogen, die Lok frisch geputzt und mit einem großzügigen Ringfeuer auf Stand 1 abgestellt war.... Später trollten sich die Beiden in die Unterkünfte... Es war wohl 20 Minuten vor 10, als die Tür aufging und ein besorgter Ullrich Breithöfer herein kam, im Gefolge den Lokleiter von Kruppsruhe, Thomas Beerendonk.

"Ulli, ich sag Dir doch, daß ist noch nie passiert. Eine Blamage!"

Ullrich sah sich in der Kantine um, gebot kurz Ruhe und fragte dann: "Wir brauchen noch einen Lokführer und zwei Heizer..." Gemurmelt erhob sich, dann brach es aus Ullrich heraus: "Die 101 vom Schlafwandler hat einen Defekt, und wir haben aus Bismarkstadt zwar eine Diesellok angefordert, doch diese ist nie in 2 Stunden hier, da auch dort erst Personale gesucht werden müssen, und die Lok aufgerüstet werden muss. Normalerweise ist eine Lok hier, doch durch den Plandampf... Wir würden Thomas gern helfen, doch für die 8 Wagen über die Rampe brauchen wir zwei Loks, eine 01 und eine 18er, oder zwei von beiden Typen, um die Last im Plan zu bewältigen, denn die Rampe ist nicht ohne." Thomas jammerte: "Es wird zwar dann knapp, aber das kann dann vielleicht eine 101 aus dem Bw Bismarkstadt-Rapsdorff dann noch ein wenig korrigieren, aber diese Lasten, das haben die 01er früher nie ohne Schublok bewegt!"

Keines der Personale rührt sich, die meisten hatten mehr als ein Bier getrunken, und die, die vielleicht noch fahren könnten, waren ohne Pause einfach zu müde. Ullrich versteht es.... Im Hintergrund gurgelt eine Tasse Tee in Jochens Tasse, er klopft hörbar seine Pfeife auf den Tisch und brummt dann: "Ullrich, 8 Wagen, daß schafft die eins-zehner auch allein, ich brauch nur einen guten Heizer!" Jochen nippt am Tee, sein einst blondes, jetzt silberblondes Haar liegt in einer zurück gekämmten Frisur geordnet auf dem Kopf und seine stahlblauen Augen bohren sich in Ullrichs Augen, der sich umsieht und dann meint: "Jochen, die 1056 ist die einzige Lok die wir da haben, und kein Personal hier, würde ich, von Dir

abgesehen auf die Lok lassen. Zudem: Keiner der Heizer hier ist fit!" Jochen zapft sich noch einen Tee und fragt dann: "Wann ist der 'Schlafwandler' hier?"

Thomas meint: "In rund 90 Minuten müßte der Zug hier raus..." Hilfesuchend kreist sein Blick zwischen Jochen und Ullrich hin und her.

Jochen zieht sich eine weitere Tasse des leckeren Earl-Grey-Tees, geht in Richtung meines Tisches. Dann knallt sein Schlüssel vor mir auf die Tischplatte und er murmelt: "Jung, auf Dich kommt es an. Mach die Maschine fertig!"

"Jochen," mahnt Thomas, "das packt die 01 nicht!"

Ullrich legt Jochen die Hand auf die Schulter: "Jochen, der Junge hat keine Erfahrung! Die Rampe macht ihn fertig und spätestens auf der Rennbahn ist Schluss mit Lustig!"

Zustimmendes Gemurmel aus dem Bereich der Altbau 01er Fraktion und der 18er Personale. "Wir können nicht nachschieben!" bricht es aus Otto heraus, der mit seiner 18.6 bisher erstaunliche Fahrten gemacht hatte und als Kenner der Gegend galt.

"Du bist ja immer noch hier!" donnert mich Jochen an, dreht sich dann zu Ullrich um und meint: "Ulli, wenn ich sage, wir machen das, dann machen wir das!" Er wirft einen eiskalten Blick zu Otto, der mit einem "Wer nicht hören will.." sich wieder setzt und schweigt. Jochen brummt Thomas zu: "Da kannst du lernen, was so eine ein-zehner alles packt, Kerl!"

Ich verlasse mit Jochens Schlüssel den Raum... mir ist übel, und vor Aufregung klopft mein Herz bis zum Hals... Doch ich habe keine Zeit.

Abgeölt ist wirklich, und ich ziehe rasch mit der Kratze die Kohlen über den Rost. Mit ein wenig Hilfsbläser schaffe ich es, frische Kohlen zu entzünden, die ich aufwerfe... Nervosität läßt nicht alle Kohlen so geschickt auf den Rost fliegen, wie ich es sonst kann. "Na, das darf Dir unterwegs nicht passieren!" brummt Jochen plötzlich hinter mir. Er läßt mich die Wasserstände prüfen, quittiert meine Meldung "Wasserstände geprüft und in Ordnung" mit einem simplen Kopfnicken.

Langsam hebt sich der Zeiger des Manometers, und ich drossle den Bläser etwas, drehe mich zu Jochen, und meine: "Sorry Meister!" Jochens eiskalte Augen fixieren mich im Dämmerlicht der Führerstandsbeleuchtung: "Nicht Meister, Jochen reicht!" sagt er knapp. "Aber.... Mei, ähm, Jochen, ich habe das noch nie gemacht. Und nach Süddeich Anleger, das ist sehr anspruchsvoll, ich schaffe das nie!"

Jochen stopft seine Pfeife, stemmt seinen Fuß auf das Blech unter der Feuertür. Dann schaut er mich lange an und plötzlich zwinkert er. "Bub, wenn Du machst was ich Dir sage, Du nicht einbrichst, dann schaffen wir das. Aber eines ist verboten, daß sind Selbstzweifel. Denn dann wird das nichts!" Er steckt die Pfeife an, Rauch steigt würzig auf und Jochen brummt mit Blick auf die Bremsarmaturen: "Ich vertraue Dir, also enttäusch mich nicht!"

Jochen entschwand mit einem Hammer vom Führerstand und begann, leise klopfend um den herrlichen schwarzen Hengst herum zu laufen, dessen Schnaufen und Stampfen deutlicher wurde, umso mehr sich der Zeiger gegen den roten Strich auf dem zentralen Anzeigeelement reckte. Ich prüfte indes rasch das Werkzeug, schmierte nochmals Steuerbock und Handräder ab, wischte schnell über den polierten Griff der Bremse, gab der Feuertür ein wenig Heißdampföl. Dann kurbelte ich schnell die Zentralschmierpumpe durch, kletterte von der Lok und prüfte in den Tenderfächern, daß genügend Dosiermittel, Schläuche und anderes Material vorhanden war. Dann sah ich rasch nach der Luft- und Speisepumpe, prüfte deren Öl nochmals, sah nach dem Ölaustritt der

Zentralschmierung und wischte vorsichtig über die Fahrpumpe, mit dem stillen Stoßgebet, daß diese mich nicht im Stich lassen möge. Heimlich beschwor ich alle Geister vergangener Heizer, mit heute nacht auf dem Führerstand bei zu stehen, meine Hände zu führen. Ich war so nervös, daß mir schlecht wurde.

Doch es blieb wenig Zeit, so eilte ich in die Kantine, besorgte ein paar Stullen, füllte die Weißblechdosen mit Gulasch, schnappte mit ein wenig Obst, zwei Becher Joghurt, packte meinen Steig voll Wasserflaschen, lud zwei Cola obenauf und machte mich damit beladen wie ein Maultier zurück zu Stand 1.

Jochen kam gerade aus der Grube, beobachtete kurz wie ich die Sachen auf den Führerstand wuchtete und dann aufenterte. Ich wußte genau was er dachte, so beeilte ich mich, daß Material zu verstauchen, bevor ich mit zittrigen Händen dem gut brennenden Feuer rasch 5 Schippen verpasste und so den Zeiger zum Zittern brachte, der sich nun weiter der 16 Bar Markierung entgegen bewegte.

Jochen hatte die Bremse geprüft und sich eine Pfeife gestopft. Seine Augen halb geschlossen, wie in Trance hing er auf dem Drehschemel auf der rechten Seite, entspannt und wartete. Inzwischen hatte ich ein gutes Feuer auf dem Rost, welches unter dem Bläserzug rauschte. Hier knackte ein Wassertropfen, dort zerkanllte Wasser auf einem heißen Flansch... Ruhe vor dem Sturm. Die Angst lies mich mehr zittern als ich erwartet hatte.

Dann richtete Jochen sich auf, hieß mich die Schuppentore zu öffnen. Ich stolperte von der Lok, denn nun ging es los und es gab kein zurück mehr. Ich öffnete die Tore des Schuppens Kruppsruhe und die Aromatische Nachtluft umwirbelte mich mild und zart, wie tausend Stimmen guter Geister. Ich hatte Lampenfieber und trotzdem: Es galt. Ich musste mich der Verantwortung stellen. Ich höre, wie hinter mir die Feuertür geschlossen wurde. Jochen hatte sich wohl ein Bild der Lage gemacht und darum war ich froh. Glücklicherweise war ich, daß er nicht zur Schaufel gegriffen hatte, so hob sich nun die Hoffnung, daß die Lage so ganz in Ordnung war.

Ich winkte dem Drehscheibenwärter, der sogleich das rotierende Gleisstück in Bewegung setzte und ich machte mich zurück auf den Führerstand.

Jochen lehnte auf dem Fenstersims und quittierte erneut mit einem "Hrrmmh!" meine Ansage, das die Tore geöffnet seien und die Scheibe in Stellung ging. Als von draussen das Tröten kam, griff Jochen hinter sich, öffnete den Regler, betätigte die Zylinderentwässerung und kurbelte die Steuerung rasch ein paar mal voll nach vorn und wieder voll rückwärts... als er diese dann auf voll vorwärts auslegte und dann den Regler öffnete, wollte die 1056 nicht... Jochen drehte nun den Kopf zu mir herum und bellte: "Handbremse!" Verdammt...

Ich rotierte herum, löste die Handbremse und die 1056 glitt unter Jochens Händen mit einem leisen Pfiff aus dem Schuppen. Tack-Tock-Tack-Tock rollten die Räder über den Stoß auf die Scheibe und Jochen stoppte die Maschine so genau, als hätte er nie anderes gemacht, als 01.10er Lokomotiven auf die Scheibe gefahren. Die Scheibe drehte sich in Richtung Hauptbahnhof. Der Lokleiter kam heran und drückte Jochen den Fahrplan in die Hand, während die Scheibe herumschwang. "Bremszettel und alles weitere bekommt Ihr vom Zugführer, viel Glück und gute Fahrt!" "Danke!" brummte Jochen mürrisch.

Jochen klemmte den Fahrplan in den Halter. Er blickte darauf, blätterte kurz, blies pfeifend am Mundstück der Pfeife den Rauch aus und brummte dann nur: "Was für eine Scheiße!" Erneut ein Pfiff, und die 1056 zischte von der Scheibe, die Zylinderhähne schlossen und die Maschine nahm Fahrt auf... vor uns gab es schon

"zwei Helle", wie das Sh1 Signal genannt wurde, und der Zugfunk tutete. Jochen nahm den Hörer ab. In seiner kurzen Art, unterhielt er sich mit Kruppsruhe Fahrdienst. 1056 bekam nun Hp1 und Jochen öffnete den Regler weiter. Mit einem zarten Ruck huschte die Maschine vorwärts, und ich öffnete automatisch die Feuertür, legte rasch ein par Kohlen nach. Hindenburg Hauptbahnhof war nur 5-6 Minuten entfernt, da sollte Jochen den Regler rasch wieder schließen und ich wollte nicht, daß sich die Sicherheitsventile öffneten. Es mochte halb zwölf sein, als wir die Einfahrt des Hauptbahnhofes erreichten, und dort auf dem Ausziegleis in Wartestellung gingen. Jochen brachte die Maschine zum Stehen, drehte sich dann zu mir und meinte: "So, und nun bau das mal langsam auf. Die Ecken tust Du mal schön hoch, mit den großen Stücken, an der Tür bis zur Kante. Wenn wir an den Zug gehen, krachst Du die Seiten gut hoch, vorn und Mitte, kein Stück, blanke Rostspalten. Bläser nur so, daß es nicht hinten raus kommt! Klar?" Ich nickte nur. Blickte auf den Wasserstand, der auf gut 2 Drittel Glas stand und sortierte mir von der Tenderbühne die großen, schwarzen Steine heraus, die ich dann in die Ecken verteilte. Dann packte ich vor der Feuertür einen schönen Keil aus Kohlen und Jochen blickte nur kurz herum, als ich die Feuertür schloss, kniff die Augen zusammen und brummte: "Injektor, wenn die 16 da sind, schön halten!" Dann reckte er sich wieder in das gelbe Licht der Bahnhofsbeleuchtung und hypnotisierte das Signal. "Geht gleich los!" meinte er beiläufig, als eine Baureihe 101 an uns vorbei kroch, die Geräusche machte, wie ein defekter Videorecorder. Schon öffnete sich der Regler und die 1056 zischelte langsam rückwärts an den wartenden Schnellzug. Der Zugführer stand schon da und unterhielt sich mit einem in Orange gekleideten Rangierer. Jochen dockte die 01 mit einem sanften Stoß an, und drückte gleich ein wenig auf. Dann tippte er die Zugnummer in den Funk. Als er den Rangierer auf dem Bahnsteig wieder sah, salutierte dieser kurz. Dann sah ich das erste weiße Licht und rief: "Bremse anlegen!" Luft zischte, dann kam das zweite weiße Licht, ich rief: "Lösen!" und Jochen betätigte die Bremse, zischen entwich Luft, es quitschte leise und dann hörte man Luft ausströmen und die Bremse löste sich. Kurz darauf erschien das dritte weiße Licht und ich meinte: "Bremse in Ordnung!"

Dabei öffnete ich die Feuertür und verteilte nun rasch drei gute Schippen nach links an die Wand und drei nach rechts an die Seitenwand. Jochen war rasch einen Blick in die Feuerbüchse, schnarrte etwas, klopfte seine Pfeife an der Griffstange aus, steckte diese wieder in den Mund und betätigte den Zugfunk. Er meldete den "Schlafwandler" abfahrbereit. Dann ging er zum Fenster auf meiner Seite, öffnete die Tür, und nahm den Bremszettel entgegen. Er blickte kurz darauf, und es war, als würde ein Grinsen über sein Gesicht huschen, welches sofort der bekannten, monotonen Gesichtslage wich. Er schloss die Tür, klemmte den Bremszettel hinter den Fahrplan. Dann nahm er ein Stück Kreide aus seiner Jackentasche und machte auf den Schutzkörper meines Wasserstandes einen Strich oben und einen Strich über der Hälfte. Er steckte die Kreide ein, fixierte mich, nahm die Pfeife zwischen den strengen Lippen heraus und meinte: "Die Pumpe wird im Betrieb so gefahren, daß das Wasser nie über den oberen Strich kommt, aber auch nie darunter!" Er trat auf seine Seite, legte die Zusatzbremse an und begann erneut die Zylinder leicht vorzuwärmen. Dann meint er streng: "Injektor nur dann, wenn die Fahrpumpe nicht höher gedreht werden soll, und der Kessel mit kaltem Wasser in der Leistung gedrosselt werden soll."

Als er die Steuerung auf die Mitte einklinkte und den Regler schloss sagte er:

"Jetzt, bis ich dir anderes sage, immer im Rhythmus von ungefähr einer Minute drei Schippen an die Seite links, drei nach Rechts, drei hinten verteilen. Bei der Abfahrt eine auf die Mitte, ruhig springen lassen und schnell drei nach vorn verteilen. Wirf Sie flach, sonst zieht sie die über den Feuerschirm weg und dann haste den Dreck oben drinne in der Verbrennungskammer, und dort bringt das nichts!"

So warteten wir, doch der Zeiger war unerbittlich... ich zögerte einen Moment zu lange, als das erste der beiden Henschel-Ackermänner mit lautem Krachen sich öffnete und zischend Dampf in Freie blies. "Scheiße!" entfuhr es mir und der Injektor erwachte sofort gurgelnd zum Leben. Das kalte Wasser zwang das Sicherheitsventil zurück in seinen Sitz und Jochen saugte hörbar die Luft ein und meinte dann: "Also, die Dinger funktionieren auch... dann kann ja nichts passieren! Wenigstens sind jetzt alle wach" Der schneidende Spott machte es für mich nicht leichter... fast hätte ich in meiner Panik das Signal am Bahnsteig übersehen, denn der Zugführer fuchtelte schon recht wild mit seiner grünen Lampe. "Abfahrt" rief ich Jochen zu, der die Pfeife betätigte, die Steuerung mit wirbelnden Händen auf voll vorwärts auslegte und zum Regler griff. "Gute Fahrt!" rief er und öffnet den Regler. "Gute Fahrt!" echote ich, und beschwor erneut die Geister der einstigen Heizer, mir beizustehen. Noch 15 Minuten bis Mitternacht und wir flogen in die Nacht hinaus, wie Geister längt vergangener Zeiten, aber mit einer Aufgabe von heute. Mir war vor Lampenfieber so schlecht, ich hätte nicht mal Kaugummi kauen können. Hohle Auspuffschläge erklangen, als die 1056 mit dem Zug am Haken aus Hindenburg in die Nacht gen die schwarzen Höhen des mittleren Zuges strebte. "Frei auf Frei erwarten!" rief ich Jochen zu, der nur kurz nickte, während ich im Rhythmus meine Schippen in den gierigen Schlund warf. In der kurzen Pause genoss ich den milden, frisch duftenden Fahrtwind an meinem Fenster, regelte die Fahrpumpe neu ein und dann schoss ich wieder 3 Schippen in das Loch. "Beim nächsten Mal drei nach vorn und eine auf die Mitte!" brüllte Jochen gegen das Donnern der Maschine und ich rief: "Jawohl!" Der Zeiger war knapp unter 16 bar. Leider verfehlte ich die rechte, vordere Ecke und wollte nachziehen, das brüllte Jochen: "Bloß nicht! Das sortier ich schon mit dem Regler. Mach nie mehr als ich Dir sage!"

So stopfte ich die Schippe zurück in die Kohle, prüfte den Zeiger und dann das Wasser... Bei den nächsten drei Schippen stand der Zeiger wieder auf der 16 und ich spüre Erleichterung. Jochen sagte nichts. Wie ein Greifvogel auf dem Ansitz hatte er die linke auf der Steuerung, die unentwegt sich bewegte, die rechte klemmte im Fenstersitz. Eine Gesichtshälfte aus dem Fenster ragend, den Kopf gegen den Fahrtwind gereckt hatte er die Strecke fest im Blick. Er war nun völlig mit der Maschine verschmolzen.

Ich wußte genau, daß ich Teil des Ganzen war, und nun einfach meinen Job zu erfüllen hatte. In den kurzen Pausen, die ich hatte, beobachtete ich die Strecke, warf mal einen Blick zurück auf den Zug, der sich hinter uns als dämmerige Lichterschlange bewegte... viel Zeit zu genießen hatte ich nicht, denn vor uns kam schon Block Mühlbach und danach ging es bald in die Rampe. Soviel wußte ich. Rasch kachelte ich die drei Schippen in den gierigen Schlund, stellte die Fahrpumpe ein wenig höher und danke den Geistern des Führerstandes, daß der Zeiger auf der 16 klebte.

Jochen drehte den Kopf und rief: "Gleich geht es bergan. Ab jetzt, halte den Rhythmus. Was auch passiert. Drei Schippen nach vorn, drei Schippen linke Seite, drei Rechts Seite und dann Vier Schippen hinten. Die machst Du 1 Ecke, eine

daneben, eine rechts Ecke, eine daneben zur Tür hin. Eine Fünfte im Wechsel auf die Mitte streuen, oder dann direkt vor die Tür klappen!"

Ich nickte nur, und legte Los. "Jochen..." ich wollte Ihm sagen, daß mir nicht wohl war, doch Jochen winkte ab und rief nur: "Mach es einfach!" Er öffnete mir die Tür und ich sah wie die Steuerung sich weiter als sonst bewegte, das Wasser auch leicht im Glas anstieg... So krachte ich die ersten Schippen nach vorn. Nach einer Minute dann die drei an die linke Seite... Zwischen drinne stellte ich die Fahrpumpe mehr und mehr stärker. "Wasser hochhalten!" rief Jochen und ließ die linke Hand kreisen: "Weiter, Junge, dran bleiben. Dran bleiben!"

So krachte ich die nächsten Schippen in die Feuerkiste. Die Maschine schüttelte sich nun, die Zeit zwischen schippen, Wasserpumpe nachstellen, Strecke beobachten und Schippen verging. Schweiß floss nun in Strömen und Jochen rief immer wieder "Im Rhythmus bleiben!" Ich seufzte, nahm einen Schluck Cola und sah, daß der Zeiger sich schon nach links bewegt hatte. Gern hätte ich Ihr nun mal acht oder neun Schippen aus Wut verpasst, doch so legte ich nur die fünf auf, die dran waren und Jochen brüllte: "Auch wenn es Scheiße aussieht, nicht nachlassen. Du musst mehr gegen die Uhr feuern. Wenn der Zeiger hochgeht, nachlegen, und nicht warten, bis er sich bewegt!" Der hatte gut reden.... Der Zeiger stand auf der 15 und kam zitternd dort zum stehen... "Los Junge, weiter!" rief Jochen eindringlich und anstelle nun zu warten, schoss ich die drei Schippen nach vorn. Der Zeiger machte nach der Minute einen Ruck in Richtung 16 und Jochen brüllte gegen den Fahrtwind: "Auf, dran bleiben, jetzt gilt es!" und ich griff zu Schippe.

Die Speisepumpe pulsierte nahezu unter Höchstlast, im Ofen war ein Feuer, daß 100 Teufeln Ehre gemacht hätte und ich ballerte Schippe um Schippe in diesen Schlund, der wir flüssige Lava war.

Ich vergass die Zeit. Immer wieder halte es in meinen Ohren "Dran bleiben!" und wie ein Roboter kachelte ich die Schippen in den Ofen. Draussen von mir unbemerkt flog die nachtschwarze Landschaft vorbei: Schroffe Felsen, finstere Wälder vom Mondlicht durchflutete Lichtungen. Stetig bergan ging die Trasse und die Maschine schüttelte sich unter den donnernden Auspuffschlägen, sie hämmerte über Strecke und ich hatte nur ab und an mal Zeit, einen Schluck Cola zu trinken, oder eine Wasserflasche halb zu leeren. Ich war Schweiß gebadet. Block Diana ging vorbei und ich rief: "Jochen, es geht nicht mehr, ich kann Sie nicht halten!" Jochen sah nicht mal ins Innere, er reif nur aus: "Dran bleiben, weiter dran bleiben!" Der Zeiger ging unaufhaltsam herunter. 15, 14,5 und am Block Signal Stiel an der Eiche war ich auf 13 bar runter, im Ofen ein Höllenbrand, Wasser an der oberen Markierung, aber der Zeiger wollte nicht steigen. "Jochen" rief ich verzweifelt.. "Frei auf frei" sagte Jochen, blickte nun endlich rein, kniff die Augen zusammen, fixierte kurz Wasser und Manometer, sah dann wieder hinaus und meinte nur: "Weiter! Weiter! Dran bleiben! Wir haben es bald geschafft!" Inzwischen waren es nur 12,5 bar und ich war am verzweifeln. Die Schippen gingen rein, doch der Zeiger wollte und wollte nicht mehr hergeben, die Maschine brüllte, der Auspuff donnerte.

Plötzlich senkte sich die Trasse im Mondlicht und merklich wurde unsere Fahrt schneller. Dann sah ich die Senke und meine Hand zuckte schon zum Injektor. "Kein Injektor!" donnerte Jochen und mahnte: "Dran bleiben!" Sein linker Zeigefinger deutete auf das Kesseldruckmanometer und ich seufzte. Im stillen fragte ich mich, warum hier die Heizer früher Erleichterung verspürten, wenn man doch nicht nachlassen konnte.

Nach den fünf Schippen auf die Rückseite sah ich, wie die Trasse sich senkte und in eine sanfte Rechtskurve ging. Das Mondlicht ließ alles wie in Tinte gemalt erscheinen und ich hatte keine Zeit, den wunderbaren Blick ins Tal zu genießen, als wir an der Felswand von Thors Hammer leicht bergab donnerten. Noch immer machte Jochen keine Anzeichen, den Regler bei zu nehmen, oder sonst etwas zu tun, die Leistung die er der Maschine abverlangte zu drosseln. 12 bar und im Mondschein sah ich warum. Die Strecke stieg wieder an.

Block Thors Hammer ging Frei durch als es auf einmal zischte. Eine Schippe Kohlen krachte voll gegen die Verkleidung unter der Feuertür als es mich in Richtung Kessel wuchtete. Die Maschine ging voll in die Eisen, mit einem Knall hatte sich der Regler geschlossen. "Scheiße verdammte!" brüllte Jochen und stemmte sich gegen den Fensterrahmen. "Injektor!" schrie er und ich wuchtete den Injektor sofort in Betrieb und Jochen kam herüber und drehte die Fahrpumpe runter. Mit einem Kreischen kam die ganze Ladung in der Steigung bei Thors Hammer zum Stehen. Die Luftpumpe überschlug sich und auf meiner Seite sah ich die weiße Laterne des Zugführers über den Schotter auf uns zu gewirbelt kommen. Sein blasses Licht erschien an der Tür und Jochen sah ihn grimmig an. "Sorry, ein Fahrgast hat den Griff versehentlich gezogen. Alles wieder in Ordnung, ich konnte es nur nicht auslösen. Bitte sofort auffüllen und weiter!" Jochen sagte nichts sondern knallte dem Zugführer die Tür vor der Nase zu und grollte: "Idioten, alles Idioten!"

Deutlich spürte ich wie sich die Bremsen lösten und ich sah, daß sich der Zeiger auf 16 bar kaum mehr halten lies. Jochen nahm das tiefe Brummen der beiden Sicherheitsventile wahr, löste vorsichtig die Bremse und meinte dann zu mir: "Sobald ich Fahrt haben, 5 Schippen. 3 Hinten, eine links eine rechts an die Seite." Quietschend rechte sich der Zug als die Bremse langsam löste und ich sah zu, wie der Zeiger des Schieberkastendruckmessers langsam stieg. "Komm schon..." lockte Jochen und drehte die Steuerung langsam vor. Donnernd kam die Maschine ins Schleudern, tanzte auf der Stelle, stemmte sich gegen die Last am Haken. Jochen hatte es aber nach wenigen Umdrehungen im Griff. Sand rauschte vor die Treibräder. Erneut kam die Umdrehungen, Jochen zügelte die Maschine wieder, doch nun sah ich, das es Vorwärts ging. Die Auspuffschläge waren nun sicherlich Kilometerweit zu hören. Ich öffnete die Feuertür und setzte meine Schippen hinein, als die Maschine sich gegen die Last und in die Steigung legte. Die Flammen loderten hell im Rhythmus der Schläge des Auspuff, leckten aus der Feuertür und versengten mir fast die Unterarme. Zum Glück trug ich an der vorderen Hand Handschuhe. Doch nun kam es trotzdem: Die Ackermänner konnten nicht mehr halten, zischend brüllte der Kesseldampf ins Freie. Die Ackermänner verstummten kurz, um dann wieder mit einem ohrenbetäubenden Lärm abzublasen. Ich deutete auf die Schippe, doch Jochen winkte ab. Wasser bis unter die Kronenmutter des Glases. Er deutete auf den Injektor und dann schnitt er sich mit der Handkante die Kehle auf... ich verstand und stellte den Injektor ab. Brüllend beschleunigte die 1056 in der Steigung, für Fotografen wäre das eine Szene gewesen, allein die Tonaufnahmen wären hoch gehandelt worden, als wir die letzte Steigung nahmen. Plötzlich brach sich die Strecke auf einer Öffnung. Abzweigstelle Stiel an der Eiche, Ausziehgleis, Überholgleis und Haltepunkt der Schublokomotiven. Der kleine Wärterposten war besetzt und winkte Jochen. Mich wunderte, daß er nicht "Fahrzeit kürzen" signalisierte, aber ihm war wohl bekannt, wie der Zug befördert wurde und vielleicht hatten wir einen anderen Plan. Die 01 1056 brüllte durch die Gleisstelle,

Ausfahrt war frei, Jochen sah es und meinte dann: "Mach nun nichts. Lass es runterbrennen! Kein Injektor, erst wenn ich es sage. Aber bitte mal Abschlammen!" Rasch betätigte ich die Pressluft und donnernd hüllte sich die Lok in Dampf. Als ich wieder sehen konnte, sah ich wie die Strecke nun abfiel, und der Wasserstand im Glas nicht mal mehr pendelte, so voll war es. Jochen zog den Regler nicht bei, sondern die Maschine nahm mehr und mehr Fahrt auf. Der Zeiger stand bei 16 Bar und so gingen wir ins Gefälle nach Tüssen.

Jochen hatte den Regler immer noch voll geöffnet und brüllend beschleunigte die Maschine nun bergab und der wütende Lindwurm schoss in die Finsternis des Waldes unterhalb von Thors Hammer.

Jochen klappte den Drehschemel um und setzte sich. Ich tat es gleich und genoss nun den kühlen Fahrtwind der mit ins Gesicht wehte.

Ich sah vor mit das Signal in der Linkskurve zuerst und rief: "Frei auf Frei erwarten!" Jochen nickte nur und begann seine Pfeife zu stopfen. Erst jetzt nahm er die Steuerung bei und zog den Regler vorsichtig ein. Die Maschine lehnte sich nun deutlich in die Linkskurve und ich hatte zum ersten Mal Zeit ins Tal zu blicken, wo unten Lichter funkelten, die immer mal wieder, wenn der Wald eine Lücke hatten aus der Ebene wie Edelsteine auf einem samtschwarzen Tuch funkelten.

Ich fragte: "Ist Zeit für Essen, oder werde ich gleich wieder richtig gebraucht?"

Jochen schüttelte nur den Kopf und entzündete seine Pfeife: "Geht bis nach Tüssen nun bergab. Solange Wasser so bleibt, Druck auch und Feuer nicht ausgeht, kannst Du essen. Gugg nur zwischen drinne immer mal wieder nach deinem Kessel und den Signalen!"

Ich griff rasch zu meiner Blechbüchse auf der Wärmblech und klappte auch meinen Drehschemel runter. Ich wollte zum Bläser greifen als Jochen brummte: "Kein Bläser, ich mach das schon!" Merklich schneller rauschten wir ins Tal, und die Maschine erklang nicht mehr laut, sondern rauschte nur noch leise bergab.

Jochens Pfeife erfüllte die Luft immer mal wieder mit einer zarten Vanilienote und das warme Gulasch wärmte meinen Magen. Cola hielt mich wach. Ich schälte eine Banane, warf die Schale ins Feuer und steute auf einige Stellen an den Seitenwänden ein wenig Kohle nach, weil das Feuer herunter gekommen war. So vergingen die Minuten bergab... der Wald lichtete sich, niederes Buschwerk kündete das Ende des Gefälles an. Licht vor uns markierten auch schon Tüssen.

Der Abzweigsanzeige zeigte jedoch an, daß wir nicht nach Tüssen fahren, sondern weiter in Richtung Ehrhardtshafen gingen. "Haben wir keinen Halt?" fragte ich Jochen, der schüttelte den Kopf und meinte: "Nein, erst in Ehrhardtshafen!"

Er klappte seinen Schemel wieder ein und mahnte dann: "Bau mal dein Feuer wieder auf, ich muss gleich wieder die Lok ran nehmen, damit wir einigermaßen im Plan sind!" Jochen spielte mit der Steuerung und die Maschine strebte wieder merklicher vorwärts. "Vergiss nicht," mahnte er: "immer nur drei Schippen ab jetzt!"

So klappte auch ich den Schemel ein, justierte die Pumpe ein und lud Minute für Minute mit den Rost mit frischer Kohle. Immer drei gute Schippen... Der Druckmesser blieb nun bei 16 bar und die Lok schoss an den Lichtern der Vorstädte von Tüssen vorbei. Irgendwann hatten wir Tüssen hinter uns gelassen und rasten entlang einer Bundesstrasse. Erstaunt merkte ich, daß wir schneller als die Autos auf der Strasse waren. Schnur gerade lief die Strecke über die Ebene, man konnte Kilometerweit voraus sehen. Ich sah so auch, daß vor uns die Signale immer erst grün wurden und glaubte, auch Schlusslichter zu sehen... "Jochen," meinte ich, "ich glaube wir haben einen Zug vor uns!" Jochen schaute auf den Plan

und meinte dann: "Müsste ein Güterzug sein, der sollte uns gleich Platz machen!" Und richtig, die Lichter kamen näher, aber die grünen Signale hielten an, und schon bald donnerten wir an einem Güterzug vorbei, der auf einem Ausweichgleis langsam parallel zu uns fuhr. Vorweg war nun so weit mein Blick reichte grüne Welle und die 1056 klang nun wie ein rauschender Wasserfall, Auspuffschläge gab es nicht mehr, es war schlicht wie als hätte ein Rohr einen Leck und Dampf würde daraus entweichen.

Ich erkannte mehr und mehr, wie Automatismen griffen. Die drei Schippen, nicht immer gelangen die Würfe, doch trotzdem, sie kamen nun in den Abständen ganz allein und Jochen musste mich nur antippen, so daß ich eine zusätzliche Schippe auf die Mitte warf. Pumpe justieren, Strecke schauen, es wurde irgendwie eins. Fahrtwind umwehte meine Brille, spielte in meinen Haaren und ließ mein Halstuch flattern.

Wieder überholten wir ein paar Autos an der Bundesstrasse, die kaum etwas von unseren wirbelnden Stangen und Rädern erkennen mochten. 10 1056 war in ihrem Element: Ungebunden, entfesselt und mit Volldampf rauschte die Lok die Gerade entlang, die man wohl zu Recht als Henschel Rennstrecke kannte. Keine Kurve, und wenn, dann nur minimal, Kilometerweite Sicht, hier konnte man der Maschine die Zügel schießen lassen und Jochen hatte die Maschine voll im Griff. Wie schnell, es war mir egal. Druck in Ordnung, Wasser am oberen Kreidestrich, Feuer gut.. das war mein Job. Der Rest, wie schnell, Kesselgrenze oder nicht, egal. Die 1056 flog über die Henschel Rennstrecke. Tiefflug und ich kam mir vor, wie bei einer Hochgeschwindigkeitstestfahrt. Jochen sah angespannt aus. Er musste meinen Blick gespürt haben und mahnte: "Nicht nachlassen! im Rhythmus bleiben!" Dann lächelte er, und dieses Lächeln, es war warm wie ein Sommerwind. "Junge, auf auf. Das ist eine Testfahrt, da geht man schon mal an die Grenzen der Maschine und auch an die der Personale!" so legte ich nach, und meinte es wohl ein wenig zu gut, denn schon kurz darauf knallten die Ackermänner. Jochen zog den Kopf ein, warf mir einen düstern Blick zu und ich zuckte nur die Schultern. Plötzlich spürte ich, das nicht ich mich der Lok anpassen musste, sondern Jochen mir... ich gab Tempo und Geschwindigkeit vor. Die Lok frass die Kohlen aus meiner Hand und die Pufferbohle verschlang die Schwellen. Sportsgeist wurde wach in mir... die Dunkelheit ließ mich wie in eine Trance fallen und ich verschmolz mit Feuerbüchse und dem Donnern der Maschine. Ich gab der Lok das Tempo vor und fütterte die Maschine. Und sie nahm es willig an. Der Kessel mochte nun nicht nur warm sein, er mochte auf jede Schippe wohl reagieren, und in meinem Rhythmus fand ich mich wieder. Immer mal wieder krachten nun die Schippen rein, und die Ackermänner meldeten sich. Jochen sah mich nicht mehr an. Der Zeiger stand nun einen Tick über der 16 und ich wusste: Wenn nun Halt kam, konnte keine Pumpe den Kessel halten, die Sicherheitsventile würden sich öffnen und den Dampf entlassen, egal was da kommen und versucht würde. Jochen griff nicht ein, denn voraus sahen wir nur grüne Lichter und die 1056 lief nicht nur wie ein Uhrwerk, nein sie rannte mit höchstem Tempo diese Rennstrecke hinunter. Ich gab ihr zu Rennen. Ich fütterte die Maschine und der stolze Hengst galoppierte willig unter den Zügeln des Herrn.

Wenn ich mich mit Cola putschte, und dabei nach vorn sah, spürte ich wie die Maschine auf der Geraden leicht schwingend Kilometer frass. Doch ich hatte keine Zeit. Der glühende Kessel verlangte nach Wasser und lechzte nach Nahrung. Bloß keine Schippe an die falsche Stelle. Sicher, ab und an krachte eine meiner

Schuppen doch mal an die Feuertür, oder auf den Feuerlochschröner, was Jochen mit einem mißmutigen Brummen quittierte, aber wirklich: Er sortierte sich die Kohlen mit Steuerung und Regler. Wie lange ich das machte, ich wußte es nicht. Ich wurde eins mit dem Kessel, schwitze in Strömen und fütterte die Rennmaschine mit bestem Treibstoff. Insgeheim fragte ich mich, wie Jochen den Dampf nur weg bekam, den der glühende Stahl erzeugte. Aus Minuten wurden Sekunden und die Zeit verflog, jetzt hatte ich den Rhythmus. Und so tauchten dann auch die Lichter von Ehrhardtshafen vor uns auf. Die lange Kurve nach Gutshof kam und Jochen mahnte mich mit einer Handgeste, nun nicht mehr so zu kacheln. "Junge, das ist kein Wettkampf hier!" Grüne Lichter, Block Gutshof durch... die lange Rechtskurve nach Ehrhardtshafen Block Dom kam und wir gingen über die Eich. Die alte Nietbrücke grummelte unter unseren Rädern, der Dom kam in Sicht und dort lag dann auch der Hauptbahnhof, nicht mehr weit. "Nichts mehr machen!" mahnte Jochen und zog langsam den Regler bei. Ich sah auf den Druckanzeiger, der leicht unter 16 stand, öffnete die Tür und schloss diese wieder. Feuer lag gut, keine Aktion nötig. Ein Ruck ließ mich an meinen Platz zurück taumeln, das Bahnhofsvorfeld kam in Sicht. "Frei langsam auf Halt" knurrte Jochen und ich meinte: "Ja, kann ich sehen, Ausfahrt ist Halt! Bahnsteig auf deiner Seite..." Jochen nickte nur und klopfte seine Pfeife aus. "Wasser?" fragte ich. Jochen sah mich an und fragte: "Wieviel?" Ich sah auf den Anzeiger...

"Runter auf 11 Kubik"

"Nee, das sollte bis Süddeich reichen, da müßten wenn es gut geht noch vier drinne sein, ansonsten müssen wir in Bismark nehmen!"

Ich nickte: "Okay!"

Jochen brachte den Zug zum Stehen, sah mich an und meinte dann: "Du darfst halt keinen Fehler machen! Sparsam sein!"

Jochen verließ die Maschine und ich überlegte, wie ich Sparsam sein sollte, wenn er doch den Dampf der Lok entnahm... Okay, ich durfte nicht mehr abblasen.... das nötigte meinen Blick auf den Druckmesser, der sich langsam auf 16 bar geschaukelt hatte und warf den Injektor an. Der Zeiger zitterte, das Wasser im Glas schaukelte und dann endlich bewegte sich der Zeiger auf 15,5 wo ich den Injektor abstellte.

Jochen kam auf meiner Seite zurück auf die Lok und brummte: "Alles kalt, kaum warm. Gut."

Vor uns wechselte das Signal auf Frei langsam und Jochen sah auf den Fahrplan, zog die Stirn kraus und brummte dann: "Na, dann leg mal was auf. Sind noch runde 75 Kilometer bis nach Bismarkstadt!" So öffnete ich die Tür und versenkte 9 Schuppen zum Grundfeuer auf dem Rost. Jochen sah nicht mal hin. Er hob gerade die Hand aus dem Fenster, griff zur Pfeife und der tiefe, wohlklingende Ton der Messingpfeife ertönte unter dem Tonnendach.

Jochen schob den Regler auf, Dampf zischte, und der erste Auspuffschlag wummerte unter das Bahnhofsdach.

Bald hatte ich wieder meinen Rhythmus gefunden, drei Schuppen und immer mal wieder eine auf die Mitte. Pumpe gut, Kesseldruck bei knapp 16... So rauschten wir durch die Vororte und kleineren Orte in Richtung Bismarkstadt. Laut Plan sollten wir nur insgesamt etwas über 3 einhalb Stunden brauchen, doch es war der Plan für die 101er, so daß ich so rund 4 einhalb Stunden annahm. Leider hatte ich meine Uhr vergessen und wieder versäumt, auf die Bahnhofsuhr zu schauen, doch die 01 1056 lief ruhig und rauschte wie ein Herbststurm über die Trasse, durch

Felder, kleine Wälder, vorbei an den Bahnsteigen kleiner Ortschaften. Jetzt, es mochte nach weit nach 2 Uhr sein, war alles ausgestorben.

Doch inzwischen war das egal. Ich hatte zwar immer noch Bauchweh und war aufgeregt, aber das Erlebnis allein, es setzte so viele Glückshormone frei..

Ich fuhr auf einer 01.10 und wir waren die Henschel Rennbahn runter gekachelt, daß es eine Wonne war und auch jetzt, im wohl reichlich 100er Tempo in Richtung Bismarkstadt, fand ich Momente, wo ich mal eben meinen Traum leben durfte: Heizer einer 01.10 zu sein, die Nase im Fahrtwind und dann in der Ebene dahin zudonnern...

Leider war es stockfinster und nur die Lichter der fernen Großstadt, auf die unsere 01.10 zuflog waren zu erkennen und Orientierung. Ampeln auf der Bundesstrasse flogen vorbei und immer wieder mahnte Jochen: "Im Rhythmus bleiben! Nicht nachlassen!" und ich riss mich los um das Feuer zu füttern. Immer wenn Jochen mit Antippe, streute ich eine Schippe über die Mitte, doch leider: Immer noch nicht perfekt. "Konzentriere Dich!" rief Jochen, als wir über eine Weiche flogen, die Lok schlingerte und eine Schippe Kohlen krachend an der Seite der Feuertür anschlug und die Kohle sich im Führerstand verteilte.... Rasch ein Blick auf das Wasser, die Pumpe, den Druck und dann mit dem Besen die Kohle unter die Tenderbühne gekehrt. Dann war es schon wieder Zeit, und weil ich nicht getroffen hatte, war ich nun dort auf. "Mach die andere Seite mit!" rief Jochen gegen den Fahrtwind und das Rauschen des Saugzuges. So baggerte ich 6 Schippen auf das Feuer und selbst in der Finsternis konnte ich erkennen, daß es Pechschwarz aus der Esse kam. "Mist!" rief Jochen, seine kalten Augen taxierten mich und ich sah ihn wohl an, wie ein Hund, der umsonst Prügel bekommen hat. Jochen winkte ab und meinte dann: "Pass auch, daß es nicht soviel Blumenerde ist. Den feinen Gruss, denn kannst Du nass machen und dann immer auf die Mitte streuen... das Zeug nie an die Seiten, da geht der Rost sofort zu!" Jochen drehte die Steuerung ein wenig heftiger und die Maschine begann sich stärker zu bewegen, zu donnern und zu stampfen, so daß ich bei meinen neuen drei Schippen die Schaufel festhalten musste, so zerrte der Saugzug an der Schaufel. 01 1056 zog sich die Kohlen förmlich von der Schippe und ich erinnerte mich an Jochens Worte, die Kohlen flach einzuwerfen, damit diese nicht über den Feuerschirm gerissen wurden und in die Verbrennungskammer gezogen wurden.

So warf ich die letzte Schippe mit Wucht gegen den Saugzug nach unten, und Jochen berührte mich, deutete auch den Zeiger.... Mist, nur noch 14 Bar....

Ich wollte schon weitere 3 Schippen aufwerfen, da winkte Jochen und rief: "weniger ist mehr, auch 14 reichen mir im Moment... lass runter brennen und dann leg Dich mal rein!" So wartete ich... dabei kletterte ich nun in den Tender um wieder mir Kohle nach vorn zu holen, denn der Tender hatte sich schon deutlich geleert. Als ich damit fertig war, war der Zeiger unter auf 13 bar. Ich klappte die Tür auf.

"Fünf Stück hinten!" rief Jochen und eine Minute später als ich wieder beschickte meinte er: "Fünf Stück jetzt die eine Seite, dann fünf Stück die andere!"

Der Fahrtwind heulte, und ich baute nach Jochens Anleitung während der Fahrt mein Feuer wieder auf. Mehr schlecht als Recht, doch die Maschine kam langsam.

"Zuviel kalte Luft!" rief Jochen und gab neue Anweisungen... Pechschwarz kam es wieder aus der Esse, doch der Rost war nun überall mit orangen Flammen bedeckt, die gierig sich die das schwarze Gold der Erde fraßen. 13 bar immer noch... doch dann zuckte der Zeiger und begann langsam zu steigen. "Los," rief Jochen, "jetzt wieder dran bleiben!" Ich klappte die Tür auf und versenkte meine 3

Schuppen. "Du musst nicht gegen die Uhr feuern, mit der Uhr. Wenn der Zeiger hochgeht, dann ist es Zeit, da nachzulegen. Warte ab, damit Sie kommt und dann füttere wieder im Rhythmus. Also, bleib dran, wir haben noch ein wenig vor uns..." Und so verlor ich meine Träumerei, meinen Blick nach draussen. Pumpe, Wasser im Glas und Schippe... das war mein Rhythmus. Dazwischen immer mal wieder mit der Schippe oder der Kohlenhacke Kohlen aus dem hinteren Tenderbereich holen... Ich griff immer mal wieder nach meiner Cola. Apfel, Banane, Joghurt, dass alles mußte warten.. Keine Zeit nach draussen zu sehen, kurze Blicke auf die Strecke, mal einen Signalbegriff rufen, mal einen Signalbegriff bestätigen. Aber keine Zeit für die nächtliche Landschaft, die vor dem Fenster vorbei flog. In meinen Ohren rauschte der Saugzug der Maschine, ich schwang mit der Lok, wenn diese über einen Weichenstoß schlingerte.

Block Papiermühle, grüne Welle, Block Ölfabrik, durch... die Vororte rasten draussen als Lichter vorbei. Keine Zeit. 15 bar auf der Uhr und der Zeiger steig nur langsam... aber ich gab der 01 1056.

Jochen tippte mich an, ich zuckte zusammen und die Schippe verfehlte das Ziel. Krachend donnerte die Kohle in die Lokführer-Ecke an Jochens Füße, der mich böse anfunktete und nach vorn deutete. Ich klappte die Tür zu und blickte raus. Signal am Block Waldsportpark war grün, aber Vorsignal war Halt erwarten. "Zug voraus?" fragte ich, und Jochen schüttelte den Kopf. Ich trat zu Ihm und schaute auf den Plan. Block Waldsportpark, Block Abzweig Güterbahnhof, dann Hauptbahnhof. Jochen tippte mich wieder an und meinte: "Warte bis Hauptbahnhof." Erst dann wieder. Jochen hatte inzwischen Regler bei gezogen und brummte nur noch: "Denk an deinen Bläser.."

Und richtig, es qualmte schon leicht aus der Feuertür. Also Bläser auf und mit einem lauten Knall kamen die Henschel-Ackermänner, als Jochen den Regler schloss. "Scheiße!" brüllte ich. Jochen sah mich eindringlich an und meinte nur: "Besser so, als kein Dampf zum Fahren!"

Ungelogen, 5 Minuten machten die Ackermänner einen Radau, daß ringsum die Lichter angingen.... trotz einem unter Vollast donnernden Injektor und stehender Fahrpumpe. Die 01 1056 rollte mit dem Zug im Rücken auf das rund 3000 Meter entfernte Signal zu, welches immer noch Kirschrot gegen den Blauen Nachthimmel glänzte...

50 Meter vor dem Signal wechselte dieses auf Frei langsam, der Voranzeiger blieb aber mit zwei Orangen klar beim Halt Begriff. Jochen öffnet den Regler und die Ackermänner verstummten. Ich drehte den Injektor zu, Wasser hatten wir wieder fast bis unter das Kesseldach voll, und der Tender Anzeiger schwappte bei 4 Kubik hin und her... Als ich Jochen darauf aufmerksam machte sagte der nur kalt: "Wenn du es richtig anstellst, kommen wir damit locker hin!"

Wir trudelten nach Bismarkstadt Hauptbahnhof ein... die stolzen Maschinen waren hier einst heimisch gewesen und der hell erleuchtete Bahnhof blendete meine Augen ein wenig.

Das Ausfahrtsignal wechselte kaum das wir gehalten hatten von Halt auf Frei, was ich Jochen meldete. Der kaute nur auf seiner Pfeife herum, klopfte diese wieder an der Griffstange ab und brummte: "Schon gesehen!" Dann drehte er sich herum, öffnete die Tür und sah in die Feuerkiste. Er schloss diese kommentarlos wieder und sah nach hinten. Ich sah Ihn salutieren, zur Pfeife greifen und wußte das es losging. "Abfahrt!" grummelte er und ich quittierte: "Abfahrt!". Dabei machte ich automatisch die Fahrpumpe wieder auf, justierte diese auf ein paar Doppelhübe

ein, drosselte mit den Auspuffschlägen den Bläser und griff wie in einem festgelegten Muster nach der Schaufel. "Mach nicht mehr zu viel," kam es von der Meisterseite, "sind nur 30 Kilometer und das wird meist Vorort-Schaukellei!" Jochen regelte die Steuerung ein und sah mich an, bevor er erklärte: "Ab hier übernehmen normalerweise die 238er die Ladung. Denn hier gibt es keinen Fahrdrat mehr! Daher geht es etwas langsamer voran!"

So schaufelte ich vorsichtig, verteilte die Kohle nur leicht, stellte aber den Bläser leicht an, damit wenn Jochen den Regler schloss, ich nicht überrascht wurde. Und wirklich... wir schlepten und mehr, als wir fuhren durch die Langsamfahrtstellen der Großstadt. Immer mal wieder ein Spurt, doch mehr war nicht drinne.

Als wir dann nach 20 Minuten aus der Stadt heraus waren lies Jochen die Maschine nochmals in einen flotten Trab fallen, der sichtlich der Maschine gut tat, doch dann hatten wir schon den Bereich von Süddeich erreicht. Es ging um den kleinen Vorort herum, meist mit 60 bis 80 km/h und so erreichten wir dann auch den Anleger.... Es war immer noch stock finstere Nacht und eigentlich hatte ich erwartet, jetzt hier an der See zumindest einen leichten Silberschleier über dem Wasser zu erkennen, doch es war alles wie schwarze Tinte, als wir in den Sackbahnsteig einliefen.

Das Feuer war herunter gebrannt, Wasser auf halbes Glas gesunken und nur noch 2 Kubik Im Tender. Kohle war auch nur noch wenig auf dem Tender.

Matt stieg ich auf den Bahnsteig und beobachtete die Reisenden, die verwundert das stolze Ross an der Zugspitze bewunderten, Jochen mit Fragen bedrängten. Die meisten wollten die 4 Uhr Fähre bekommen und ich war sicher, daß Sie nun erst mit der 6 Uhr Fähre übersetzen würden, denn vom Gefühl her, hatten wir das nicht gepackt.

So rückte ich den alten Wasserkran auf den Tender zu, öffnete die Klappe mit dem Gestänge und drehte das Ventil auf.

Eine kleine Wasserprobe verriet mir, daß hier oben das Wasser so weich war wie Samt, doch Jochen reif vom Führerstand: "Härte verdoppeln, hier ist viel Salz im Wasser!"

So nahm ich den Kanister Dosiermittel füllte den ersten von drei Dosiergefäßen und gab es ins Wasser. Als ich den Dritten eingefüllt hatte und vom Tender stieg, kam gerade ein Rangierer, stieg in den Berner Raum und trennte unseren stolzen Hengst vom Zug. Eine 260 zog den Zug in Richtung Bismarkstadt ab, und neben mir rauschte das Wasser in den Tender, in seltsamer Harmonie mit dem leisen Rauschen des Meeres.

Wenig später schloss ich das Ventil, schwenkte den Wasserkran zurück unter das Bahnsteigdach und klappte die Tenderklappe zu.

"Lz nach Bismarkstadt, dort dann erst mal Pause!" sagte Jochen und griff zur Pfeife. "Frei" gab ich an und öffnete die Tür, versenkte meine drei Schippen und stellte die Fahrpumpe an. Eher gemächlich trommelte die 01 1056 durch die Finsternis, wo sich nun endlich ein Silberschimmer im Osten zeigte und das Morgengrauen kündete. Amseln begannen zu singen und der Tag erwachte. Ich war müde, voller Eindrücke und hatte zudem Hunger. Ein Blick auf die Wasserkiste sagte mir, daß ich drei Liter Cola und 6 Liter Wasser abgepumpt hatte... Harndrang? Ich überlegte... nein, da war nichts. Ich wollte nicht wissen, wie ich wohl roch. Egal. Monoton fütterte ich die Lok, jedoch weniger wie vorher.. ob nun Strich 16 oder es nur 14 waren, gelinde gesagt, es war mir Wurscht.

Ich schabte die letzten Kohle Reste vom Tender als wir Bismarkstadt P erreichten. Die Lok rollte mir halben Glas Wasser auf die Grube und zum Glück waren die Jungs vom LAW da. Jochen und ich durften ohne Abrüsten in die Kantine gehen. Beim Absteigen erzählte ich dem Heizer kurz die Lage, meldete, daß es keine Schäden gab, aber die Maschine leer mit Kohlen war. Dann ging ich zur Kantine. Leise streichelte ich die Treibstangen und lobte das feine Ross, danke dem Geist des Führerstandes für seinen Beistand.

Es gab frische Brötchen, gerade geliefert. Mit etwas bekannter Nuss-Nougat-Creme, die hier nur als Pufferschmiere bezeichnet wurde, einem warmen Kakao ging es mir gleich besser... Nach dem Duschen fiel ich wie ein Sack in das Bett. Wie lange ich geschlafen hatte, keine Ahnung. Die Sonne stand hoch am Himmel, es war warm und mild. Meine Klamotten hingen draussen, schwarz von Öl und Kohlestaub, aber trocken. Ich zog alles wieder an und erinnerte mich dunkel, daß ich mit der Handwaschpaste mein Gesicht gereinigt hatte, weil kaum mehr helle Haut unter der Kruste aus Graphit hervor geschaut hatte... ich grinste mein Spiegelbild an, wischte den Ölfilm von der Mütze und trottete in die Kantine. Das Gemurmel verstummte. Ich grüßte, die Personale kannte ich nur vom Sehen und Wenden und Kruppsruhe, doch scheinbar kannte man mich nicht.

Es gab Listen erklärte man mir und dann würde der Lieferservice kommen. Ich bestellte eine Pizza, angelte eine Cola aus dem Kasten und hockte mich in eine Ecke. Jochen war nicht zu sehen... Dann lauschte ich, denn auch hier drehte sich alles um Schnellzüge und vor allem die 01.10.

Rasch wurde mir bewußt, was man dort sprach.

Der "Poltergeist" " minus 5 bei Thors Hammer" und "die 4 Uhr Fähre noch bekommen" sagten mir klar, daß man um meine Schicht sprach.

Ich spitzte die Ohren, als einer der alten Lokführer am Tisch neben mir meinte: "Der Jochen, der ist mutig. Den Grünschnabel, den muss es aber zerrissen haben." Ein Heizer lachte und meinte: "Den hat man angeblich von der Lok getragen!"

Sein Kollege klopfte vor Lachen auf den Tisch und meinte: "Jaja, der Jochen. Fahren kann der schon, aber ein Heizer, der seinen Fahrstil abkann, den muss man bauen!"

"Mag sein," mahnte der alte Lokführer, "das man darum die Ölfeuerung erfunden hat, damit auch Leute wie Jochen die eins-zehner fahren können, ohne daß man pro Schicht zwei Heizer brauchte. Dennoch, der ist trotz Verspätung in Hindenburg 5 Minuten vor Plan am Bahnsteig zum halten gekommen!" Gemurmel erhob sich, doch der Lokführer gebot mit erhobener Hand Ruhe und fügte hinzu: "Und ich habe die Lokwechsel in Hindenburg und hier schon raus gerechnet!"

Nun mischte sich vom Nebentisch ein kräftiger Mann mit Brille ein, grauhaarig im grauen Kittel und meinte nur: "Leute, ich sag Euch, egal was da heute nacht war, der hat die Lok rangenommen, wie es kaum einer von uns geschafft hätte. Kein Wunder, daß der arme Heizer wie tot von der Lok getragen wurde. Das hält keiner aus..." Man nickte nur.

"Sagt mal," fragte nun ein Heizer, der mit der Tasse Kaffee an den Tisch getreten war, "ist er wirklich mit 8 Wagen die Rampe hoch?" Totenstille auf einen Schlag und der alte Lokführer seufzte: "Der ist da nicht nur hoch! Man munkelt, er sei da wohl eine Abkürzung gefahren!" Am Tisch lachte man leise, und der alte Lokführer ergänzte: "Verdammt, wir haben für die Strecke einen extra Plan und bolzen die Loks schon ganz schön! Doch der Jochen, der ist mit der 1056 und einem völlig unerfahrenen Heizer da hoch, IM E-LOK-Plan!" Er betonte das E-Lok-Plan

überdeutlich und am Tisch herrschte erstauntes Grummeln.

"Ohne Schublok?" fragte nun ein anderer vom Nebentisch und der grauhaarige im grauen Kittel nickte: "Ohne Schublok!"

Der alte Lokführer schlug mit der flachen Hand auf den Tisch und sagte: "Männer, ich hab vom Weichenwärter Stiel an der Eiche. Den Kai, den kennt Ihr doch?"

Zustimmendes Gemurmel und so fuhr der Lokführer fort: "Die Fahrzeit auf der Steigungsstrecke lag nur unwesentlich über der von der E101, wenn man die Verspätung der defekten Lok rausrechnet, aber weit unter der von der V205"

Ein Heizer piff anerkennend durch die Zähne und ein anderer meinte: "Dann konnte er in der Ebene wirklich viel wett machen!"

"Pah," meinte der alte Lokführer vom Nebentisch, "Stellenweise soll er die Maschine mit über 160 rangenommen haben! Wie der Heizer das geschafft hat, ich weiß es nicht!"

Der andere Lokführer lachte rau: "Die Jungs vom LAW haben sofort abgeklatscht, als der hier eingelaufen ist, denn eine bessere Lastprobefahrt hätten die auch nicht machen können!"

"160 Kilometer..." brummte einer der Heizer anerkennend

Ein anderer nickte: "auf der Henschel Rennbahn!"

"Mit einem Kohleofen!" sagte dann ein anderer Heizer.

"Und der Heizer?" fragte einer der Heizer vom Nebentisch.

Der alte Lokführer zuckte die Schultern und ein der andere Lokführer meinte:

"Keine Ahnung, den hat wohl seit gestern keiner mehr gesehen!"

Das Gespräch zog sich noch so ein Stück weiter.... ich war eigentlich nur fasziniert. Denn ich hatte angenommen, die 01.10 würde die Frühe Fähre nicht mehr schaffen, doch Jochen hatte es geschafft. Er hatte wirklich alles in den Schatten gestellt.

"Leute," sagte nun laut der alte Lokführer, "der Jochen, der war schon früher hier, als es mit Dampf hier zu Ende ging eine Legende. Wenn das einer schaffen konnte dann er. Der war nicht umsonst Oberlokfürer im Versuchsamt DreiUlmen!"

Damit standen die Leute auf, grüßten mich und verließen die Kantine in Richtung Lokschuppen.

Meine Pizza kam, die ich hastig verschlang. Dann trollte ich mich in den Schuppen, wo die 01 1056 leise zischend in Stand 14 abgestellt war, Abgeölt, bekohlt, Wasser voll und geputzt. Ich stand einfach da, und sah das stolze Tier an...

Da war hinter mit eine Bewegung und ich kreiselte herum, Jochen stand direkt hinter mir. Zum ersten Mal sah ich Ihn lächeln und er fragte: "Junge... ich such Dich schon. Der D34488 muss nach Hindenburg. Wir laufen vor einer V205 und könnten daher die Gelegenheit nutzen wieder nach Hause zu kommen." Ich nickte schweigend und Jochen klopfte mir auf die Schulter: "Dacht ich mir doch. Ich such daher noch einen Heizer, einen guten Heizer... und da dachte ich an Dich!"

Es war ein Lob, welches mich tief rührte.

"Ich bin dabei" sagte ich fröhlich, und über Jochens Gesicht huschte ein breites Grinsen, welches sofort verschwand. Sein Gesicht wurde hart wie Granit als er fragte: "Und da stehst Du hier noch rum? Das Feuer macht sich nicht von alleine, die Pumpen... haste schon durchgekurbelt? Aschkasten geschaut? Rauchkammer sauber? Dosiermittel und der restliche Kleinkram?" "Nee, bin doch eben erst gekommen!" stammelte ich verwirrt. Jochen hatte mich stehen lassen und war auf den Führerstand geturnt: "Dann wird es aber Zeit!" grollte er von oben. "Das macht sich nicht alleine!" rief er von der anderen Seite, als er klopfend um die Lok herum

ging...

Ich stand völlig verdattert noch vor der Lok, als Jochens Kopf unter der Lok zwischen Treibachse und Kuppelachse erschien und mich andonnerte: "Ja, was ist? Ich mach Dir das nicht. Immer schön dran bleiben!" Und gerade als ich Richtung Führerstand ging kam von unten: "Aber vielleicht solltest Du erst mal für uns beide in der Kantine plündern gehen. Der Weg ist lang, und durch die Diesellok finden wir sicher auch mal Zeit was zu Essen und zu trinken."

Ich ließ die Griffstangen los und wollte gerade zum Schritt ansetzen, als unter seinem Klopfen von vorn ertönte: "Und Junge, nur die Ruhe. Feuer kann ausnahmsweise ich auch mal richten!"

Nun grinste ich! "Ja Meister und Danke Meister!" rief ich aus und sofort kam lautstark von unter der Lok: "Du sollst nicht Meister sagen!"

Doch ich winkte nur, und hörte ein "Frecher Bengel!"

Mir war nicht mehr Angst und Bange, ja ich wäre mit Jochen sogar ohne den Diesel zurück gefahren!

Seit diesem Tag an, da waren Jochen und ich, wir waren ein Team. Und die 01 1056, sie hat vielen Kopfweh im Laufe Ihres Museumsbahner Daseins gemacht, doch Jochen und mir ist die Maschine immer gefolgt. Mit Jochen an meiner Seite, da konnte nichts passieren. Egal ob 44 404 mit 2000 Tonnen Bauzug am Haken, noch mit 01 1056 und Grenzlast in der Süddeich Ebene... Wir sind immer im Plan geblieben...

Jochen hatte seinen Heizer gefunden, den er über all die Jahre gesucht und nie gefunden hatte...

Schlussbemerkung:

Diese Geschichte ist reine Fiktion. Das Zusammentreffen mit realen Erlebnissen oder real existierenden Personen ist rein zufällig und nicht beabsichtigt. Sicherlich findet sich der ein oder andere hier wieder, auch bestimmte Lokomotiven sind absichtlich eingefügt worden.

Alles andere sind Gedanken aus eigenen Erlebnissen, die sich als eine zusammenhängende, nie wirklich so stattgefundene Geschichte nun lesen lassen.