



2 Auf der E-Lok nach Kassel und Hannover

»Ohne Strom läuft in meinem Leben nichts mehr.«

»Auch wenn der Frühling noch nicht mit voller Kraft da ist, der Wintermantel noch nicht im Kleiderschrank eingemottet werden kann. Es ist gut! Gut, dass in Ottbergen endlich wieder die Grashalme zu sehen sind. Gut, dass es nach in der Sonne moderndem Moos und Laub riecht, dass das zaghafte Grün der Wiesen aufs Neue zum Vorschein kommt! Am 24. Dezember '79 fing's an, dicke dicke Schneeflocken pünktlich zu Heiligabend. Anfangs freuten wir uns ja noch. Nun könnte das Christkind doch mit dem Schlitten zu uns kommen – zumindest glaubte das meine kleine Tochter – aber dann hörte es ja nicht mehr auf. Bei mir wurden schon Erinnerungen an den Katastrophenwinter 78/79 wach – nicht direkt schon wieder so'ne Kälte mit so viel Schnee«, dachte Oberlokführer Elmar über die letzten Winterwochen nach, bevor er es sich gestern Abend nach der Tagesschau im Bett gemütlich gemacht hatte. Zufrieden war er eingeschlafen, hatten doch die Wetterfrösche im Ersten in Aussicht gestellt, dass die Pause, die der Winter mit seinem starken Tauwetter seit ein paar Tagen einlegte, anhalten sollte.

Elmar wohnt mit seiner Familie in einem weiß verputzten Einfamilienhaus auf dem Stockberg im Ottberger Norden. Er hat das Haus vor fast neun Jahren neu gebaut. Das schmucke Eigenheim – wenn es zum Teil auch noch der Bank gehört – erfüllt ihn mit Stolz. Die Haustür grenzt nicht direkt an die Straße, ein kleiner gepflegter Vorgarten schmückt den drei Meter langen Weg bis zum Eingang. In der warmen Jahreszeit bietet der großzügige Garten hinter dem Haus viel Platz im Grünen.

Um den Gemüsegarten kümmert sich Elmars Herzdame Susanne. Sie hat Gartenkräuter, Kartoffeln, Bohnen und Kohl angebaut. Ein Mirabellenbaum, zwei Apfelbäume und eine große Süßkirsche spenden vom Frühling bis in den Spätherbst Schatten und kleine Leckereien. Die beiden Apfelbäume haben den richtigen Abstand zueinander und ihre Astgabeln sind ein perfekter Aufhängepunkt für eine Hängematte. Elmar sehnt die wärmeren Tage herbei, dann wäre wieder »Hängemattensaison«.

Seine Frau ist zwei Jahre jünger als der 42-jährige Elmar und bei der Stadt Höxter beamtet. Tochter Leonie kam im Herbst 1977 zur Welt. Sie schlummert noch tief und fest, als neben Elmars Bett der Wecker erst leise, dann aber konstant lauter werdend Musik spielt. Aus dem Schlaf geholt, versucht er anfangs, den Störenfried nicht zu beachten. Der hört aber einfach nicht auf.

Elmar tastet nach dem Radiowecker, wendet seinen Kopf und braucht ein paar Sekunden, das ertönde »... Sie können uns buchen, für alle Zwecke, bei uns springen die Fans bis an die Decke« eines Gottlieb Wendehals auszustellen und sich im Bett aufzurichten. Seine Frau hat geregelte Arbeitszeiten und der Wendehals sie glücklicherweise noch nicht geweckt, Leonie träumt wie gewohnt in ihrem Kinderzimmer. Susannes Lieblingspruch ist: »Die wird nicht wach, da kann ein Güterzug durchs Zimmer donnern.« Elmar reckt sich. Es fällt ihm nicht schwer, richtig wach zu wer-

den. Er steht auf und schlüpft leise in die am Vorabend zurechtgelegten Pantoffeln im schottischen Karomodetrend. Da hört er plötzlich, wie etwas vom Dach rutscht und auf die Pflastersteine der Garageneinfahrt poltert – hat sich ein Schneebrett gelöst?

Diesen abwegigen Gedanken schiebt er schnell beiseite, behält aber im Hinterkopf, beim Verlassen des Hauses noch einen schnellen Blick aufs Dach zu werfen. Vielleicht wäre trotz Dunkelheit die Ursache zu erkennen? Aus dem lichtleeren Schlafzimmer tastet er sich geräuschlos zum Türspalt. Einmal rechts um die Ecke, dann ist er im vorgewärmten Bad, wo er am Vorabend seine Unterwäsche und weitere Anzihsachen wie einen blauen Wollpullover, lange wärmende Baumwollsocken und eine blaue Jeans bereitgelegt hat.

Im Spiegelbild betrachtet er einen schlaksigen, 1 Meter 83 großen Mann mit blauen Augen, dessen dunkles, streng nach hinten gekämmtes glattes Haar am oberen Rand des Spiegels abgeschnitten scheint. Elmar schmunzelt: »Na, Hauptsache, meine Frau kann sich vollständig betrachten. Spätestens, wenn die kleine Leonie mal größer geworden ist, muss der Spiegel höher.«

Dann fühlt er mit der rechten Hand über die Bartstoppeln auf seinem kantigen Kinn und greift zu Rasierpinsel und Seife. Etwas später geht er frisch gewaschen und rasiert in die Küche. Er zieht als Erstes die Rollläden hoch und späht aus dem Fenster. Voller Verwunderung reibt er sich die Augen. Dann schiebt er schnurstracks mit beiden Händen die Gardinen zur Seite und drückt sein Gesicht ganz dicht an die Scheibe. Er runzelt missbilligend die Stirn und schüttelt fassungslos den Kopf:

»Nein! Alles weiß!«

Er hat sich also nicht geirrt. Vom Dach muss ein Schneebrett gerutscht sein!

»Bloß nicht schon wieder ein Winter wie im letzten Jahr, der wollte kein Ende nehmen. Seitdem ich E-Lok fahre, habe ich da



Kein gewöhnlicher Wintereinbruch im Dezember 1978. In Schleswig Holstein gab es Katastrophentalarm! Der Schneesturm tobte. Von starken Dieselloks geschobene Schneepflüge steckten fest, obwohl manchmal Loks der Baureihen 220 und 216 gemeinsam gegen die Schneemassen arbeiteten. Für den eingeschneiten Eizug 676 mit Zuglok 220 071-5 ist am 17. Februar 1979 eine Schneewehe in der Nähe Elmlenserdamm's Endstation. Der Gegenzug aus dem nahen Wilhelmshaven nimmt die Passagiere auf und fährt zur Hafenstadt zurück.
Foto: Slg Helmut Heiderich

zum zweiten Mal schmerzhaft erfahren: Ohne Strom läuft in meinem Leben nichts mehr!«

Unweigerlich fällt Elmar die Silvesterwoche 1978 ein. Mit ihr begann die Schneekatastrophe, die im Februar 1979 einen zweiten Höhepunkt erleben sollte. Er war damals gerade im Raum Hannover unterwegs und kann die zermürbenden Erinnerungen daran jetzt nicht mehr unterdrücken: »Selbst unsere riesige Bundesbahn musste ganz bescheiden zurückstecken. Obwohl die Werbefritzchen ja mit dem Spruch ›Wir fahren bei jedem Wetter‹ immer das Gegenteil behaupten! Ehrlich gesagt ging bei uns fast nichts mehr, die Schneefälle und Schneeverwehungen waren kolossal. Die Zahl der Schienenbrüche stieg sprunghaft. Loks und Wagen zeigten zahlreiche Schäden, beispielsweise an Türen und Heizungen der Reisezugwagen. Signalanlagen waren blockiert, viele Weichenheizungen überfordert. Sogar die Zugfahrten ganzer Reisezugtriebwagen, von solchem Kaliber wie der VT08, endeten in meterhohen Schneebergen. Komplette Züge – sogar mit zweimotoriger V200 – waren im wahrsten Sinne bis aufs Dach in den weißen Massen verschwunden. Und ich musste ausgerechnet da oben Dienst haben, mittendrin! Wie hab' ich den Dienstplan verflucht, steckte ich doch in einem Kaff bei Hannover fest. Zumindest, und das war ja auch was, frieren habe ich nicht müssen – bis in dem Gasthof am Bahnhof der Strom ausfiel! Das war wie ein Rutsch in die alten Zeiten, wo mir nur aus de Gschichden maines Obbas vertraut warn. Kälteeinbrüche hatte der Großvadder auch gekannt, aber 'nen Stromausfall ist für den kain Katastroph' gweise, der hatte gar kain! Damals kamen se noch anders zurecht.«

Wenn sich Elmar die alten Zeiten und die Großeltern ins Gedächtnis ruft, denkt er automatisch im badischen Dialekt seiner Heimat. Bis 1960 hatte er im Bw Haltingen bei Basel gearbeitet und war erst dann als Heizer nach Ottbergen versetzt worden. Immerhin hatte er sich seinen Lebenswunsch erfüllt und war Dampflokführer geworden.

Vielleicht hatte sein Freund und damaliger Heizer Erich ja Recht, als er Elmar vorwarf, er würde sich beharrlich Neuem

verweigern. Schmunzelnd hört er Erichs anklagende Worte noch heute: »Ich glaub, du hast Angst vor E-Loks. Das ist bei dir eine wahrhaftige Elektrophobie!«

Grinsend gesteht sich Elmar ein, dass er nun E-Lokführer ist und einen Stromausfall bedauert.

Nein!

Erichs Sorge war zwar begründet, aber Elmar hatte es trotzdem auf Diesel- und E-Loks geschafft: »Als ich von der 44er auf Diesel und E umgesattelt bin, das hat schon viel verändert. Gerade bei mir, der immer oben auf die Dampflok wollte – doch dann war das plötzlich nichts mehr wert! Auf der Dampflok konnte ich mehr körperliches Arbeiten, auf der E-Lok ist es geistig anstrengender. Je schneller alles ist, umso mehr Stress! Nach der Dampflokzeit ist man auf der E-Lok oder Diesellok immer alleine. In der alten Zeit hab' ich mit dem Hans Dampf oder dem Höllenheizer Erich mein Ross bei Dienstbeginn aus dem Stall geholt. Wir waren nicht allein, fuhren zusammen durch die Gegend. Nachher zum Feierabend – auf jeden Fall mit der Planlok – da haben wir se auch wieder in den gleichen Stall reingefahren. Die neue Zeit ist eben sauberer als das, wo ich groß drauf geworden bin. Während einer Schicht hab' ich jetzt manchmal drei oder vier verschiedene Loks zu fahren.«

Auf alle Fälle ist es bei einem Stromausfall mit den Annehmlichkeiten der zeitgenössischen »Generation Knopfdruck« vorbei. Der Gastwirt hatte ihm nur eine Decke gegen die Kälte und trockenes Brot gegen den knurrenden Magen reichen können, schon einfachste Küchengeräte versagten den Dienst. Auch Fernseher liefen nicht, Telefone machten Probleme und ohne Batterien blieben Radios stumm.

Elmar erschauert und hadert mit sich, als er voller Unbehagen auf den vorletzten Winter zurückblickt. Wie üblich ist er seinen Erinnerungen jetzt wehrlos ausgeliefert. Während er trübsinnig hinaus in den Schnee starrt, schaffen sich seine Gedanken Platz: »Der jetzige Winter löst zumindest keine Notstände wie der vergangene Jahrhundertwinter aus. Wer keinen Ofen hatte, der fror, die Heizung fror ein oder die Wasserleitung platzte! Manch

Im April 1980 schüttelt Elmar fassungslos den Kopf: »Nein! Alles weiß!«

Sieben Jahre zuvor war er bei kräftigem Westwind mit 044 084-2 und einem Nahgüterzug nach Holzminden unterwegs. Sein Heizer Erich unterstellte ihm Elektrophobie. Doch vor fast vier Jahren schulte Elmar auf Diesel- und E-Loks um. Noch ahnt er nicht, welche Überraschungen außer dem ungeplanten Schneefall heute auf ihn warten werden.

Am 24. Februar 1973 rauchte Elmars Jumbo auf Gleis 6 in Ottbergen vor sich hin. Foto: Jürgen A. Bock



elektrischer Verteilerkasten zog 'nen Kurzschluss vom Schnee – kein Wunder, wenn er schon ganz drinne versunken war. Nein, nein, das war damals kein gewöhnlicher Wintereinbruch. Noch weiter oben in Schleswig-Holstein gab's Katastrophentalarm! Der Schneesturm tobte. Wo außerhalb geschlossener Ortschaften nicht einmal 'n einziger PKW bewegt werden durfte. Wo von starken Dieselloks geschobene Schneepflüge feststeckten. Manchmal waren 220 und 216 gemeinsam hinterm Pflug! Strecken waren blockiert, viele Züge fielen aus, dafür brauch'ts nicht nur meterhohe Schneebrüter. Auch für Dünnbrettbohrer ist was dabei. Wer kennt es nicht – fragt mal die oben auffen Stellwerk, wenn denen eine wichtige Weiche vereist – was dann passiert?!

Der Fahrplan kommt ins Wanken, der trudelt gehörig. Zwar gibt es Weichenheizungen. Mindestens Backenschienen, Umstellgestänge und Verschlussfach sollen die beheizen – aber bei solchen Schneemassen wie im letzten Jahr? Da kamen se damit nicht mehr gegen das alles an! Personal muss dann kommen, Weichen auftauen und die Gleise ganz schnell wieder frei schüppen. Zwar hat die Bahnmeisterei in Altenbeken Räumkommandos in Bereitschaft, aber für die Spitzen hat sie Verträge mit hiesigen Baufirmen. Die helfen dann beim Schneeschaukeln. Machen doch sowieso Schlechtwetter und freuen sich umso mehr, auffem Bahnhof so noch 'ne unverhoffte Mark verdienen zu können.«

Elmars Blick schweift über den Ottberger Bahnhof. Die Lichter der Gittermastleuchten schimmern herüber, die Handleuchte eines Bahnbeamten blitzt ab und an bei dessen Rundgang über den Bahnhof auf und die Bahnsteigbeleuchtung spendet gerade so viel Licht, um in der ansonsten noch dunklen Nacht die Bahnsteige ausmachen zu können. Von irgendwoher unterbricht kurz ein dumpfes Geräusch das über den ausgedehnten Bahnhofsanlagen liegende Schweigen.

Leichter Nebel beeinträchtigt die Fernsicht, und aus den Fenstern der meisten Nachbarn scheint noch kein Licht, nur jede zweite Straßenlaterne brennt. Kaum etwas kündigt den neu beginnenden Tag an. Dessen Betriebsamkeit hätte bis vor

vier Jahren zur damals ausklingenden Dampflokzeit auf dem Ottberger Bahnhof ganz anders ausgesehen.

»Ja, die 70er, die sind jetzt vorbei. Wir haben Winter 1980 und bald soll die Sommerzeit kommen. Da wird bei uns schon viel drüber diskutiert. Die Bauern sagen, ihre Uhr ist die Sonne! Sie brauchen keine Sommerzeit. Die Sonne teilt den Tag ein, bestimmt, wie das Feld bestellt wird. Die Bauern im Dorf spotten: Nehmen Rinder und Schweine etwa Rücksicht auf die Sommerzeit? Für andere ändert sich auch nichts. Die Arbeiter in der Papierfabrik müssen sowieso um 5 Uhr aufstehen. Dafür sind nur die Beamten (Erg. d. Verf.: Elmar meint für die Sommerzeit). Kein Wunder, ist ja deren Idee. Von den längeren Tagen erhoffen die sich 'nen schöneren Feierabend. Kann man noch in 'n Garten oder Sport treiben. In 'n Garten kann man noch oder Sport machen. Ärzte sehen das Plus und Minus. Manche sagen, die Sonne tut gut! Andere meinen, der geklaute Schlaf schadet. Na ja, ob's denn zumindest wirtschaftlich was bringt? Tageslicht besser nutzen wollen, Energieverbrauch drosseln? Ist wohl 'ne Folge der beiden Ölkrisen. Meine Kollegen und ich fragen uns, wie das mit dem Fahrplan ist: einmal 'ne Stunde weg und im September dann 'ne Stunde doppelt. Kommt da nicht alles durcheinander?«

Beim Wort »durcheinander« fällt Elmar sein Schichtdienst ein. Eine geregelte Arbeitswoche, wie beispielsweise jeden Tag um sieben Uhr zur Arbeit zu gehen, um 16 Uhr nach Haus zu kommen und an den Wochenenden frei zu haben – das ist Elmar seit jeher unbekannt. Schichtbeginn und Dienstschluss wechseln häufig, Ruhezeiten verschieben sich immer wieder.

»Ich freu' mich schon auf nächste Woche, da hab ich drei zusammenhängende Ruhetage«, obwohl hin und wieder noch unvorhersehbare Vertretungsdienste seine Freizeitpläne durchkreuzen. Dafür gewährt die Deutsche Bundesbahn zwar einen Ausgleich. Trotzdem zerstört es manchmal wundervolle Momente. Auf vergangenes Weihnachten hatte sich Elmar schon besonders gefreut. Am ersten Weihnachtstag riss Leonie nach dem Aufstehen die Schlafzimmertür auf, sprang samt ihrem Heiligabend vom



Was Elmar noch nicht weiß: Nicht nur das Wetter wird ihm heute Probleme bereiten. Noch vor Jahren brachte er Güterzüge mit Dampf nach Altenbeken. Heute muss er sich im Bekedorf bei der Lokleitung melden und einen Güterzug mit einer 140er nach Kassel fahren. Im Frühjahr 1976 nehmen gleich zwei Ottberger 44er mit dem Dg 53842 die Steigung nach Altenbeken in Angriff. Dieses Meisterfoto gelang Ulrich Preiß an der Ausweichanschlussstelle Herste.

Christkind gebracht und sehnsüchtig erwarteten Weihnachtsgeschenk ins Bett und kuschelte sich zwischen ihre Eltern. Ihre erste eigene Puppe legte sie dabei nicht aus den Armen und lächelte überglücklich. Der Tag fing schön an, und Elmar würde die kompletten Feiertage frei haben. Er freute sich bereits, seiner Tochter ein paar Geschichten vorzulesen, danach mit Oma und Opa zu frühstücken und dann gemütlich mit der Familie in die Weihnachtsmesse zu gehen. Die Ottberger Heilig-Kreuz-Kirche war dabei immer so wunderschön geschmückt und erwartete die Kirchgänger mit einem wohligen Geruch nach Weihrauch, Kerzenwachs und Tannenzweigen ...

In diesem Moment schellte das Telefon. Zu so früher Uhrzeit war nichts Gutes zu erwarten. So war es auch. Elmar schluckte, als die Lokleitung Altenbeken ihn informierte, dass er einen krank gewordenen Kollegen vertreten müsse. Leonie presste sich an sein Bein. Susanne streichelte ihr über den Kopf. Erst

nach einer Weile schien die Kleine ihre Stimmbänder wiedergefunden zu haben.

»Papa, da bleiben. Papa, nich' gehen«, stammelte sie in einem fort. Die tränenfeuchten Kinderaugen der kleinen Leonie und Susannes Vorwürfe, am Nachmittag mal wieder ohne ihn die Verwandtschaft besuchen zu müssen, erleichterten das Lokführerleben in solchen Momenten nicht.

»Nicht, dass ich wegen der Sommerzeit noch verschläfe? Hab 'nen bisschen Bammel davor. Am 6. April soll's so weit sein. Dann wird wohl wegen der Ölkrise erstmals¹ an der Uhr gedreht und es ist nichts mehr mit gemütlichem Frühstück«, assoziiert Elmar bei seinen Überlegungen, wie sich unregelmäßige Arbeitsrhythmen im Zusammenspiel mit der Zeitumstellung auf Körper und Seele auswirken könnten.

Beim Gedanken an die Ölkrise zieht Elmar die Augenbrauen herunter und macht ein unzufriedenes Gesicht.

»Hat mir die innere Stimme denn heute Morgen nichts Aufmunterndes zu sagen«, fragt er sich.

Mit dem Gefühl tiefer Frustration und ein wenig zusammengekniffenen Augen hängt er schon wieder traurigen Erinnerungen nach:

»Wir hatten hier unsere Krise. Kaum zu glauben, aber nach dem Dampf-Aus mussten viele Schlosser unsere Maschinen und auch ihre über Jahre hinweg tipptopp gepflegten Dampfzuger eigenhändig mit dem Schneidbrenner zerlegen. Eine Schande! Im Juni '77 war's soweit. Mit der 044 326-7² war die letzte Ottberger Lok zerschnitten. Eine wahre Verschrottungsorgie. Sogar noch Dampfzuger aus anderen Betriebswerken kamen hierhin – zu ihrer letzten Fahrt! Auf der Schiene gab es nichts mehr zu verschrotten, da musste letztes Jahr noch die Gummibahn dran glauben. 1979 haben sie noch Bahnbusse zerlegt.

Aber immer noch nicht Schluss! Die Ottberger Schlosser, die hier mit dem Brenner nichts mehr zu zerschneiden haben, müssen nun woanders Gebäude abreißen. Zum Beispiel steht das alte Empfangsgebäude vom Bahnhof Schieder auf der Liste. Und in Warburg die Wohnhäuser, die der Eisenbahn gehören, die da auf dem Eisenbahngelände stehen.«

Am Spülbecken öffnet Elmar den Hahn und füllt Wasser in den emaillierten Tauchsiederbecher. Dabei streift sein Blick zufällig die alten, schon etwas verblassten Pril-Blumen an den hellgrünen Küchenschränken.

Mit den Abziehbildchen hatte Susanne vor Jahren einige Küchenmöbel verziert. Ob die blumigen Aufkleber jetzt immer noch eine Verschönerung darstellen?

Aus den Hängeschränken nimmt er eine große Tasse, einen verwaschenen Teller und zwei Thermoskannen, das Edelstahlbesteck kramt er aus der Geschirrschublade im Einbauschrank neben der Spülmaschine hervor. Die elektrische Brotschneidemaschine zieht er aus einer weiteren Schublade heraus, klappt sie nach oben hin auf und schneidet sich sechs Scheiben Ottberger Landbrot ab, die er anschließend mit guter Butter bestreicht – jeweils zweimal Marmelade, Käse und Wurst. Die süßen Schnitten sind fürs Frühstück.

Aus alter Gewohnheit trinkt Elmar grünen Tee zum Frühstück. Nur eine Kleinigkeit hat sich seit der Dampflokzeit, als er als Heizer und später für das Bw Ottbergen als Lokführer tätig war, geändert: Er süßt seinen heißen Wachmacher! Drei Stücke Zucker lässt er in die große Tasse purzeln. Mit einem Dutzend schwungvoll kreisender Bewegungen löst er die süßen Würfel in der köstlich duftenden Tasse auf. Nebenbei verpackt er mit der anderen Hand die Brote und verstaut diese zusammen mit einer Viererpackung Erdnussriegeln, einer gläsernen 0,7-Liter-Mineralwasserflasche und den beiden Thermoskannen in der Ledertasche.

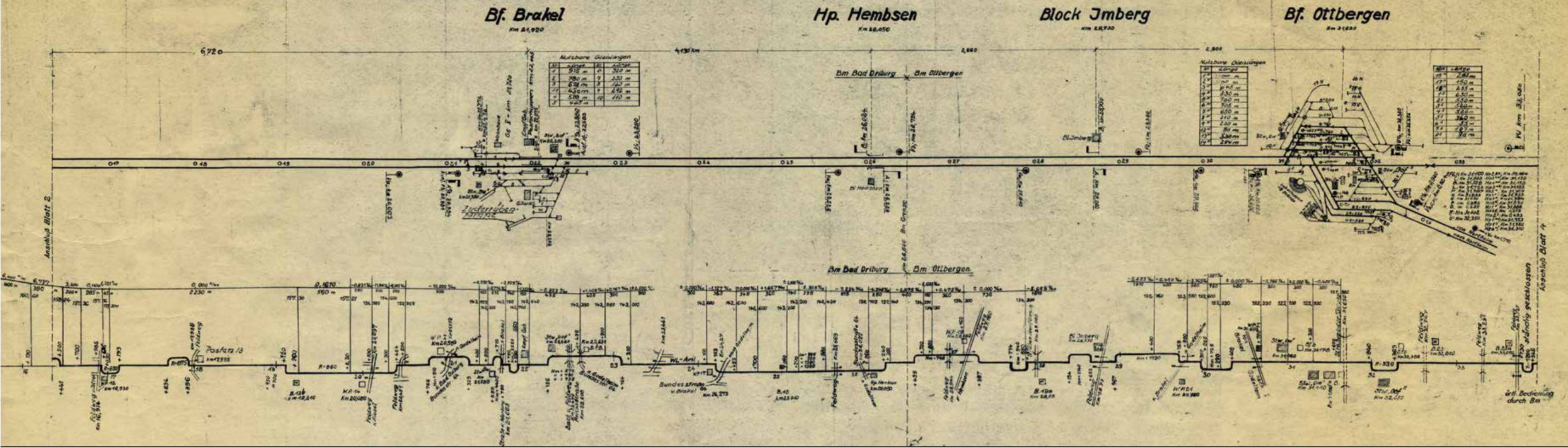
Beim genüsslichen Biss ins zweite Marmeladenbrot schlägt die Küchenuhr viertel vor 5. Mit der soeben verklungenen Tonfolge kommt eine Nervosität in Elmar auf, die ihn mit einer heftigen inneren Unruhe vorantreibt. Mit den Zähnen hält er seine Marmeladenbrotscheibe fest. Jetzt sind beide Hände frei, reflexartig greift er zu seiner Ledertasche, dem Parka, Schal, der Wollmütze, den Handschuhen und dem Haustürschlüssel. Der ganze Tagesplan droht durcheinander zu geraten und die Zeit drängt, um den Eilzug um kurz vor 5 nach Altenbeken noch zu erwischen.

Der Gedanke, auf dem Weg zum Bahnhof das Brot aufessen zu können, entspannt ihn kein bisschen.

Fertig eingekleidet, hat Elmar die Hände für den nächsten Biss ins Marmeladenbrot frei. Er schließt die Tür und stapft auf der Außentreppe in den eine Handbreit hoch liegenden Neuschnee. Um den Schnee zu räumen, ist es zu spät. Wäre Elmar von dem zurückgekehrten Winter nicht überrascht worden, hätte er Zeit fürs Schneeschippen auf der Treppe, dem Bürgersteig und vor der Garage einkalkuliert. Ausnahmsweise müsste das Susanne heute erledigen.

Noch ein kurzer Blick auf die Uhr, die nur mit Mühe unter den dicken Handschuhen zu finden ist: 4:48:48 Uhr. Viel Zeit bleibt ihm nicht! Bis 4 Uhr 51 muss er am Hausbahnsteig des Ottberger Inselbahnhofs sein und in den Frühzug nach Altenbeken steigen.

Glücklicherweise schneit es auf dem kurzen Fußweg kaum noch, dennoch sind die abschüssigen und geteerten Gehwege zum Bahnhof herunter gefährlich glatt. An Laufen ist nicht zu denken.



Oben: Übersichtspan der Strecke aus Ottbergen in Richtung Altenbeken, Stand um 1960. Die Blockstelle Imberg ist im April 1980 längst Geschichte.

Der Schnee dämpft Elmars Schritte wie ein Teppich aus Watte und lässt die Geräusche vom Bahnhof und vereinzelter Autos auf der Bundesstraße 64 fern erscheinen.

Dienst beginnt als Fahrgast

Auf Höhe der Bahnunterführung dringt ein gut wahrnehmbares Geräusch an seine Ohren. Aus den Lautsprechern ertönt die Bahnansage.

»Es hat Einfahrt der Eilzug von Holzminden nach Aachen über Bad Driburg, Altenbeken, Paderborn, Lippstadt, Soest, Hamm, Essen. Nächster Halt Brake! Bitte Vorsicht am Gleis 1 bei der Einfahrt des Zuges!«

Dabei hört er schon den von einer Diesellok aus der Baureihe 216 geführten Zug in den Ottberger Bahnhof einfahren. Es gilt, sich zu sputen. Elmar geht noch schneller. Zum Glück ist die Treppe zu den Bahnsteigen hinauf überdacht. In dem mit hellen Fliesen ausgekleideten Aufgang sind die grauen Stufen zwar weitgehend schneefrei, dennoch stellenweise feucht und glatt. Mit weiten Schritten und baumelnder Tasche wuchert er sich zum Bahnsteig hinauf. Elmar verliert den Tritt und rutscht, doch die gummiartigen Antirutschstreifen an den Stufenkanten zahlen sich aus. Nichts passiert! Elmar überläuft es eiskalt bei

dem Gedanken, dass er die 5,32 Höhenmeter der Treppe hätte hinabstürzen können. Langsam beruhigt sich sein Pulsschlag. Indessen erheitert der Anblick des sich beeilenden Lokführers den Kollegen Schorse. Der Aufsichtsbeamte lässt sich aber nichts anmerken:

»Juten Morgen! Hat dich das Wetter wohl überrascht? Ist schon seit 'n paar Stunden am Schneien.«

»Hallo Schorse. Stimmt. Muss schnell nach Altenbeken, 'nen Zug nach Kassel übernehmen.«

Der Aufsichtsbeamte steht an der offenen Tür des dritten Reisezugwagens, einem 26,40 Meter langen AB (Sitzwagen mit Plätzen der ersten und zweiten Klasse), und ist bis in Höhe seiner Knie von dichten Dampfschwaden umhüllt.

»Die Dampfheizung ist in den Heizungskuppelungen undicht. Fühlst du dich als Verehrer der Dampflok jetzt zurückversetzt in die alte Zeit?!«

»Dampf mochte ich nur aus dem Schlot der Lok, nicht als Heizung. Wenn ich drin bin, kannst' abfahren lassen, dann drängt Elmar in die Wärme.«



Eine andere Antwort hat Schorse nicht erwartet und für ein längeres Gespräch fehlt die Zeit. Der Aufsichtsbeamte schließt die Wagentür, kontrolliert den Bahnsteig, sieht, dass alle Fahrgäste eingestiegen sind, und ruft Elmar hinterher: »Jau, mach's gut!«

Der nur an Montagen ab Holzminden eingesetzte Reisezug E 2646 war bereits am Vortag um 23:15 Uhr als E 2647 aus Aachen in Holzminden angekommen und wurde über Nacht dort abgestellt. Der Eilzug verkehrt erst ab Altenbeken mit einem gesonderten Zugführer.

In den letzten Jahren ist die Deutsche Bundesbahn häufig dazu übergegangen, die Aufgaben des Zugführers auf den Triebfahrzeugführer zu übertragen. Ein wesentlicher Grund für diese Entwicklung sind neuartige Kommunikationsmöglichkeiten gewesen, insbesondere der Zugbahnfunk³. In Ottbergen regelt das Bahnhofsbuch, dass Schorse als örtlicher Aufsichtsbeamter die Aufgaben des Zugführers vor der Abfahrt des Zuges wahrzunehmen hat, vereinfacht geschrieben ist es die Zugaufsicht. Das ist für ihn allerdings nicht neu. Schon zu Dampflokzeiten in den 1970ern – als er bei der Aufsicht angefangen hatte – galt diese Regelung auf dem Bahnhof Ottbergen.

Mit Elmar ist der letzte Reisende eingestiegen. Danach sind alle Außentüren der 26,40 Meter langen Silberlinge ordnungsgemäß verschlossen. Der Frühzug führt zwar einen Packwagen mit sich, der seiner Aufgabe aber gemäß Kursbuch erst ab Altenbeken zu entsprechen hat. Schorse braucht daher nicht die

Beendigung eines sonst möglicherweise dargebotenen Ladegeschäftes abzuwarten. Er stellt fest: »Der auf Gleis eins wartende E2646 ist abfahrtsbereit!«

Nach dem Blick zum Hp 2 zeigenden Ausfahrtsignal P1 weiß er, dass der Fahrdienstleiter vom Stellwerk Ottbergen Ost die Zustimmung zur Abfahrt erteilt hat. Pünktlich um 4 Uhr 53 gibt Schorse mit seiner Trillerpfeife einen kurzen Achtungspfeiff. Dann hält er einen für den Lokführer gut erkennbaren kleinen batteriebetriebenen Befehlsstab mit grünem Licht hoch.

Aus dem Fenster seiner Diesellok schauend, quittiert ein junger Lokführer den Abfahrtsauftrag mit einer gut sichtbaren Handbewegung. Nach dem Lösen der Bremsen wummert der Dieselmotor laut auf, der Nachthimmel tarnt den sich auf dem Bahnhof ausbreitenden schwarzen Qualm des Auspuffes.

Schorse schaut dem Zug nach. Dabei steigen ihm allmählich die unangenehmen Abgase der abfahrenden Diesellok in die Nase. Die schwefelig beißenden rußigen Dämpfe zwingen ihn ein paar Schritte zur Seite. Sein Augenmerk fällt noch einmal auf den 4-Wagen-Zug. Die weiße Dampfahne, die dieser hinter sich herzieht, ist kein Grund, den Zug nicht fahren zu lassen. Am letzten Wagen brennen vorschriftsgemäß die zwei roten Lichter des Zugschlusses, lediglich die Kupplungen der Dampfheizung lecken. Um der eisigen Kälte zu entgehen, begibt sich Schorse nun auf direktem Weg in sein warmes Büro.

Im hell beleuchteten Zug riecht es unterdessen nach einer nebligen Mischung der Dünste aus Zigaretten, Pfeife, Kaugum-

mi, Duftwässern, nassen Parkas und anderer Baumwollmäntel, Letzterer entledigen sich die neu zugestiegenen Reisenden rasch. Als Elmar auf den Boden schaut, sind überall Lachen aus schmelzendem Schnee und schmierigem Schmutz, an trockenen Stellen sind hellweiße Salz- oder Kalkkrusten zu sehen.

Zumindest würde die leidlich trockene, kaum ausgetauschte Luft die Kleidungsstücke in der zweiten Wagenklasse schnell trocknen. Gerade als Elmar auf einer mit rotem Kunstleder überzogenen Sitzbank Platz genommen hat, setzt sich der Zug mit laut aufbrummendem Motor und einem Ruckeln in Bewegung.

Nach dem Gleiswechsel über das Weichenpaar 12-13 beschleunigt die 216 aus dem Ottberger Bahnhof heraus und zieht nun eine Fahne aufgewirbelten Schnees neben, unter und hinter der Wagenschlange her.

Am Bahnübergang Posten 30 beobachtet Elmar auf der Bundesstraße 64 nur einen einzigen wartenden PKW. Dann schlängelt sich der Zug durch das idyllisch verschneite, aber noch immer dunkle Nethetal. Kurz nachdem der Zug ohne Halt am kleinen Haltepunkt Hembsen vorbeirauscht, kommt Schaffner Fröhlich in den Wagen und fragt: »Guten Morgen, noch jemand zugestiegen?«

Die neu zugestiegenen Fahrgäste melden sich. Ein Reisender ohne Fahrausweis hat keine negativen Folgen zu befürchten, da er sich direkt beim Erscheinen des Schaffners zum Nachlösen meldet. Von den anderen Reisenden lässt sich der Schaffner die Fahrkarten reichen.

Er überprüft und locht diese. Danach erblickt er ein vertrautes Gesicht und begrüßt Elmar freundlich:

»Guten Morgen. Immer die gleichen im Zug. Musst wohl wieder nach Altenbeken, was?!«

Ohne eine Antwort abzuwarten, winkt Fröhlich ab und zwinkert vertrauensselig.

»Du hast ja sowieso 'nen Ausweis, dich kontrollier' ich nicht.«

»Das wär' auch noch schöner! Muss schnell zur Lokleitung und dann wohl 'nen Zug nach Kassel übernehmen. Aber sag mal, ist was mit der Heizung nicht in Ordnung? Ist so heiß hier drin?«

»Leider ja! Hier nur, andere Wagen sind normal. Reglerventil – macht immer volle Pulle. Dingens ist kaputt. Haben sowieso Probleme, hast ja die undichte Heizkupplung gesehen!«

Besänftigend erwidert er noch Elmars kühlen Blick mit dem wenig erwärmenden Ratschlag:

»Du kannst höchstens 'n Fenster öffnen.«

Elmar starrt Fröhlich länger an, als es die Höflichkeit zulässt, und sein Blick scheint zu besagen: »Glaub bloß nicht, dass du mit deiner Schludrigkeit durchkommst, du Flöte. Bist wahrscheinlich wieder schuld an dieser Panne.«

Dann richtet er sich auf und packt Fröhlich fest am Oberarm. Mit düsterer Miene fragt er: »Wer ist für das Vorheizen der Züge verantwortlich?«

Fröhlich reißt sich entrüstet los und faucht: »Hände weg!«

Ihm mag eine scharfe Entgegnung auf der Zunge liegen, aber dann streicht er nur seine Kleidung glatt. Er kann es überhaupt nicht leiden, wenn sich ein derart penibler und korrekter Kollege wie Elmar ungefragt in seine Angelegenheiten mischt. Er knurrt zurück:

»Geh mal davon aus, dass das der Wagenmeister machen muss oder der Lokführer.«

Exakt solches Gehabe kann die beiden jetzt in einen handfesten Streit verwickeln. Elmar fragt sich, wie er seinem Kollegen die Verfehlungen deutlich machen kann. Obwohl ihm der kollegiale Zusammenhalt stets wichtiger gewesen ist als die Serie der »fröhlichen« dienstlichen Pannen und Pleiten, ist er heute mit seiner Geduld am Ende. Erst vor zwei Wochen ist ihm Fröhlich bei einer eigenen Fahrt als Schaffner zugeteilt worden – und hatte verschlafen. Elmar ist so wütend, dass ein ernsthafter Streit entbrennen könnte. Er hebt die Stimme:

»Gehst mal vom Wagenmeister oder vom Lokführer aus! Ich gehe davon aus, dass der Wagenmeister für den betriebsfähigen Zustand und die vorschriftsmäßige Bedienung der Heizeinrichtungen sowie der Heizkupplungen, ferner für das ausreichende Vorheizen vom Zug bis zur Übergabe verantwortlich ist. Allerdings, das muss ich schon sagen, eher ein imaginärer Wagenmeister.«

Fröhlich zuckt mit den Schultern: »Imaginär?«

Elmar spreizt die Finger und presst die Fingerkuppen seiner Hände gegeneinander: »Imaginär! Holzminen ist nach meinem Wissen seit langem ein Bahnhof ohne Wagenmeister. Die Vorheizung fällt auf Bahnhöfen mit imaginärem Wagenmeister dem Lokführer oder laut örtlicher Anordnung einem bestimmten Bediensteten zu. Und dieser bestimmte Bedienstete bist du!«

»Nein«, erwidert Fröhlich, obwohl der Lokführer den Nagel auf den Kopf getroffen hat. Instinktiv streitet er den Vorwurf ab: »Erst nach der Übergabe des Zuges bin ich das. Kurz vor der Abfahrt übernimmt das Zugbegleitpersonal die Aufgabe der Zugheizung. Und überhaupt, am letzten Wagen muss ja wohl der Schlussbahn leicht geöffnet sein, damit das Niederschlagswasser aus dem Heizungsdampf entweichen kann. Dass sich dabei leichte Dampfschwaden bilden, ist doch typisch.«

»Erstens«, unterbricht Elmar, »sitze ich aber nicht im letzten Wagen und zweitens? Typisch für dich ist, leichte Dampfschwaden mit der Vollvernebelung einer Waschküche zu vertauschen.«

Fröhlich fühlt sich in die Enge getrieben. Er weiß nicht, ob das Thema mit einer lapidaren Bemerkung ausgestanden wäre. Vermutlich ist es ihm einen Versuch wert, in versöhnlichem Ton sagt er: »Ich denke, hier gibt es noch einigen Raum für Interpretationen. Ich wünsche frohes Schaffen!«

Schulterzuckend geht er schnell zum nächsten Fahrgast weiter und spricht mit fröhlicher Stimme:

»Die Fahrkarten bitte, verehrte Dame.«

Elmar muss einsehen, dass bei der Dampfheizung nichts zu machen ist. Fröhlich ist eben kein Techniker. Mit einem spöttischen Zug um die Mundwinkel fragt er sich, »ob der in einfachen Worten überhaupt hätte erklären können, wie die Zugheizung einer 216 funktioniert?«

Elmar ruft sich sein Grundlagenwissen ins Gedächtnis: »Als die V160⁴ Ende der 1950er entwickelt wurde, war es noch üblich, Personenzüge mit Dampf zu heizen – bei den herkömmlichen Dampfzügen war dieser schließlich ausreichend vorhanden. Deshalb hat diese Diesellokomotive – wie einige der späteren Schwestern aus der V160-Familie – keine elektrische Heizeinrichtung. Hintern Getriebe findet lediglich ein eingebauter Heizkessel Platz. Der hat einen Vorrat an 850 Litern Heizöl und 3.000 Litern Kesselspeise-



Gemischte Gefühle beim Rückblick auf die Dampflokzeit: Auch wenn Elmar passionierter Dampflokführer war, kalte Tage bereiteten selten Vergnügen. Im Winter 1976 stampft 044 360-6 mit voller Kraft die Rampe von Herste nach Bad Driburg empor. Foto: Ulrich Preis

wasser. Der heizölgefeuerte Zwangsdurchlaufkessel wird aus einem isolierten Wasserbehälter gespeist. Er versorgt eine stillstehende 216 und die über die Hauptdampfleitung angeschlossenen Wagen normalerweise mit 'ner Dampfleistung von 750 Kilo pro Stunde, bei 'nem Heizdruck von vier bar⁵. An diesem kalten Tag wird der junge Lokführer vorn auf der Zugspitze den Dampfdruck allerdings deutlich erhöht haben. Ich hätte zumindest 'nen ähnlichen Druck wie beim Vorheizen vom Zug in der Leitung, so um die 4,5 bar.«

Beim nächsten Halt im Bahnhof Brakel warten an der Bahnsteigkante sieben neue Fahrgäste. Der 272 Meter lange und 38 cm hohe Hausbahnsteig 1 ist frisch vom Schnee befreit. Ein Beamter aus der Fahrkartenausgabe ist – wie im Bahnhofsbuch vermerkt – für die Reisendensicherung zuständig. Ob der hochgewachsene schlanke Mann Franz ist? Die blaue Mütze ist tief ins Gesicht gezogen und der Kragen der Dienstkleidung hochgekrempt. Elmar kann das Gesicht kaum erkennen und die Frage nicht mit Sicherheit beantworten.

Als die neuen Passagiere vorsichtig die Stufen der Reisezugwagen hochsteigen, fallen von ihren Schuhen Schnee und Nässe in den hoffnungslos überheizten Zug, die nach dem Trocknen auf dem gräulichen Kunststoffboden neue weiße Salzverkrustungen bilden werden.

Beim Warten blickt Elmar aus dem Fenster auf den hell erleuchteten Bahnsteig. Einige Meter hinten, rechts neben dem

frierenden schlaksigen Beamten aus der Fahrkartenausgabe sitzt der Fahrdienstleiter im Warmen hinter einer nur wenige Meter breiten Glasfront. Vor drei Jahren, als die mechanischen Stellwerke noch in Betrieb waren, war das nicht so gewesen. Das östliche Stellwerk Bof steht jetzt leer und war, wie der Name schon sagt, früher Brakel Ost Fahrdienstleitung. Im Westen liegt das ebenfalls verwaiste Wärterstellwerk Brakel West. Seit dem Bahnhofsumbau 1977 ist die Fahrdienstleitung in die früheren Räumlichkeiten – Vorraum plus Büro – des Aufsichtsbeamten umgezogen. Die Aufsicht war in Brakel schon lange nicht mehr besetzt und deshalb diente die freie Fläche im Empfangsgebäude zwischenzeitlich nur noch als billiger Abstellraum.

Elmar beobachtet hinter der erleuchteten Glasfront, wie der Fahrdienstleiter mit Druck auf die Tasten des modernen Bildstellwerks allem Anschein nach die Fahrstraße zur Abfahrt des E 2646 einlegt. Was danach passiert, kann Elmar aus eigener Erfahrung und Lokführerperspektive im Voraus errahnen: Die beiden oberen parallel angebrachten roten Lichter am Ausfahrtsignal P1 erlöschen. Nach einem kurzen Moment – dies ist sehr typisch für relaisgeschaltete elektrische Anlagen – leuchtet dann ein einzelnes grünes Licht: Hp 1. Der Motor der 216 heult auf und danach – ähm, irgendetwas stimmt doch nicht! Entgegen Elmars Vorhersage ist weder ein Motorengheul zu hören noch eine Bewegung zu sehen oder zu spüren.



Schon beim Anblick dieser Winteraufnahme könnte es einem frösteln: schneeweiße Front der 216 182-6, vereiste Scheiben, tiefverschneiter Bahnhof Bad Driburg. Eiskalt regiert König Winter, allen Widrigkeiten zum Trotz ist es im Zug gemütlich, nur die in der Kälte langsam aufsteigenden Dampfschwaden zeugen von der undichten Dampfheizung. Im Gegensatz zu Brakel ist keine Weichen- oder Signalanlage gestört, so dass der Eilzug seine Winterfahrt ohne Verzögerung fortsetzen kann. Foto: Ulrich Preiß

Gerade in dem Moment kommt der hochgewachsene Beamte in Rufweite. Ungeduldig schiebt Elmar sein Fenster runter, steckt den Kopf aus der Öffnung und ruft:

»Fraa-anz? Bist duuus?«

»Elmar? Schön, dich zu sehen.«

»Franz, was ist los? Warum fährt der Zug nicht ab?«

»Der Ursache bin ich schon nachgegangen, hab' mal nachgeschaut und mich zu Walter in die Fahrdienstleitung begeben. Das Signal kommt nicht auf Fahrt, kommt nicht auf Fahrt! Ist zwar alles vorher in der Kältekammer getestet aber ähm. Es bleibt rot, ist eine technische Störung. Der Fahrweg ist schon geprüft. Du weißt ja, was jetzt kommt.«

einen schriftlichen Befehl am Hp 00 zeigenden Ausfahrtsignal vorbeizufahren.

»Ist's tatsächlich das Signal, oder ist der Streckenblock kaputt«, will Elmar wissen.

»Nein, nein! Walter sagt, am Relaisblock ist alles in Ordnung. Ist kein Kabel defekt oder sowas. Einmal ist es vorgekommen, dass der Stellisch ein tatsächlich freies Gleis als belegt gemeldet hatte und er das Signal deshalb nicht auf Fahrt stellen konnte. Nein, nein! Die Kälte macht mir zu – ähm, die Kälte macht dem Signal zu schaffen, ist ein Fall für die Nachrichtenmeisterei Bad Driburg.«

Nach einem kurzen Lufftholen verabschiedet sich Franz mit tief in den Taschen vergrabenen Händen: »Wie gesagt, Fahrweg ist geprüft, ihr fahrt gleich aus. Die Verspätung ist nicht nennenswert. Mir wird kalt, ich geh' rein. Auf Wiedersehen, Elmar.«

Für eine noch genauere Erklärung ist es Franz wohl zu frostig gewesen. Der Fahrdienstleiter darf das Ersatzsignal selbstverständlich erst nach der Fahrwegprüfung bedienen. Bei einem Gleisbildstellwerk wie in Brakel müssen die zum Fahrweg gehörenden Festlegemelder leuchten und die Blockbedingungen (Strecke frei, Gegenfahrten ausgeschlossen) geprüft sein. Diese Aufgaben übernimmt im Regelfall die Technik. Der Relaisblock auf freier Strecke zwischen Brakel und Bad Driburg ist mit einer selbsttätigen Streckengleisfreimeldeanlage ausgerüstet. Sie arbeitet mit Gleisstrom und prüft auf einen Kurzschluss zwischen der Einspeisung und Ausspeisung im isolierten Gleisabschnitt. Ist eine Achse im Abschnitt, kann das Freimeldegleisrelais nicht anziehen, der Abschnitt ist besetzt.

Beim Fahrdienstleiter in Bad Driburg lässt Walter sich vor dem Stellen des Ersatzsignals den zuletzt in Richtung Altenbeken abgegangenen Zug noch zurückmelden. Da in Brakel außer dem Fahrdienstleiter seit drei Jahren keine anderen Betriebsbeamten an der Einstellung oder der Prüfung des Fahrweges beteiligt sind, entfällt die Meldung »Zug E 2646 fährt ohne Hauptsignal aus Gleis 1« an den (nicht mehr vorhandenen) Weichenwärter. Die Signalstörung trägt Fahrdienstleiter Walter ins Störungsbuch ein und schreibt ins Zugmeldebuch, zu welcher Uhrzeit der Zug E 2646 auf Ersatzsignal fahrend den Bahnhof Brakel verlässt. Er erteilt mit den drei weißen, in Form eines A leuchtenden Lichtern am Signal P1 das Ersatzsignal Zp 1 und damit die Zustimmung zur Abfahrt. Den Abfahrauftrag erteilt der Zugführer, da der Lokführer (genauer Triebfahrzeugführer) keinen separaten Zugführer dabei hat, vereint er dessen Funktion auf sich und fährt ab.

Es ist interessant zu wissen, dass im Brakeler Bahnhof alle Ausfahrtsignale und die Einfahrtsignale A und F mit Ersatzsignalen ausgerüstet sind. Zudem sind seit 1977 alle Signale des Bahnhofes mit INDUSI ausgestattete Lichtsignale. Aus Richtung Ottbergen kommend ist wegen Sichtbehinderung auf das Einfahrtsignal F (Gleisbogen) das Vorsignal f als Lichtvorsignal wiederholt. Der Vorsignalwiederholer Wvf steht in verkürztem Bremswegabstand vor dem zugehörigen Signal F.

Zufrieden hört Elmar den aufheulenden Motor der 216, »und der Zug fährt auf Ersatzsignal mit höchstens 40 km/h bis zum Ende vom sich anschließenden Weichenbereich, sofern nicht eine niedrigere Geschwindigkeit im Fahrplan oder der La (Erg. d. Verf.: Er meint das wöchentlich aktualisierte Verzeichnis der

Elmar weiß, was Franz meint. Im Winter gehen Störungen an Signalanlagen meist auf Witterungseinflüsse zurück. In Brakel ist ein Ausfahrtsignal der Bauform 1969 betroffen. Bei diesem Typ ist der kastenförmige Hauptsignalschirm nur an den oberen Ecken abgeschrägt und das Gleisperrsignal ist in den Signalschirm integriert. Unter diesem ist mittig das Ersatzsignal mit dreieckig angeordneten weißen Lampen in einem quadratischen Signalkörper angebracht.

Das Ersatzsignal Zs 1 ersetzt nicht den Fahrtbegriff des gestörten Ausfahrtsignals. Es erlaubt dem Lokführer aber, ohne