Auf ein solches Foto hat Bernard Huguenin jahrzehntelang gewartet! Eine 44 an der Spitze einer Wagenschlange von 28 Erzwagen im Bahnhof Ottbergen! Auf Gleis 4 wartet der 2200 t schwere Ganzzug auf seine Weiterfahrt zu den Stahlhütten im Ruhrgebiet. Foto: H. Disse

Links: *Während der Lokleiter noch telefoniert, fällt der erste Blick des Lokpersonals auf den Aushang. Für den Lokführer der V-Lok gibt es eine besonders wichtige Nachricht: »Ab sofort HD Oel an der Tankanlage«. Im Schrank links neben der Tür sind Betriebsbücher einzelner Loks.*

Geschmack ein wenig besser als der Geruch war, fiel es mir nicht so leicht, den Käse hinunter zu würgen. Ob das wohl für heute meine härteste Prüfung sein sollte?«

Endlich auf der Lok

Auf Gleis 4, vor dem westlichen Ausfahrsignal P4, stand die 44 1202 leicht rauchend unter Dampf, gleich dahinter waren die Erzwagen eingereiht. Die Lok war die Spitze einer Wagenschlange von 28 Erz III D. 2200 Tonnen war dieser Erzzug schwer. Am Zugschluss befand sich ebenfalls eine fünffach gekuppelte Güterzuglok, eine Ottberger Schiebelok der Baureihe 50 mit der Betriebsnummer 1411. Der Wassereinlauf am Tender der 44 1202 stand passend unter dem Wasserkran. Ein Mann ergänzte gerade die Speisewasservorräte. Neben dem Wasserkran hatte er zwei Behälter abgestellt, vermutlich enthielten diese Diskro und Soda (oder auch Natrium(bi)karbonat). Soda ist ein Wirkstoff, der vor jedem Wasserfassen in den Wasserkasten des Tenders beigegeben werden musste. Der Wirkstoff soll die bereits im Wasser gelösten Kalkteilchen ausfällen und vorhandenen Kesselstein anlösen. Diskro war ein sogenannter Schutzstoff und sollte in erster Linie ein Aufschäumen des Kesselwassers verhindern. Die Zugabe vom Schutzstoff zum Speisewasser war unabhängig von der örtlichen Wasserhärte[60] und stieg linear mit der aufgenommenen Wassermenge an. Die Dosierung der Wirkstoffmenge – bei hartem Wasser wurde grundsätzlich Natriumkarbonat anstatt Soda beigegeben – hing von der Wassermenge und deren Beschaffenheit ab. Die Wasserbeschaffenheit ist in Ottbergen regelmäßig von einem Wasserlabor untersucht und die Dosierung durch einen genauen Dosierungsplan festgelegt worden.

Während Heizer Elmar noch kurz in Gedanken bei Diskro und Soda war, blickte ihn der Eisenbahner an. Elmar dachte sich: »Ob das wohl Lokführer Josef ist?« und er sprach ihn an:

60 Ein deutscher Härtegrad (dH) bedeutet, dass ein Teil Kalk in 100.000 Teilen Wasser oder 1/100 Gramm Kalk in einem Liter Wasser vorhanden ist. Kesselspeisewasser bis zu 6 dH wird als gut und von 6 – 12 dH als noch brauchbar bezeichnet. Vgl. Eisenbahn – Lehrbücherei der Deutschen Bundesbahn, Band 430, Der Dienst des Heizers auf der Lokomotive, Starnberg 1957, S. 23.

»Grüß Gott, ich bin der Aushilfsheizer für die 44 1202. Sind Sie Lokführer Josef?«

Der Lokführer musterte Elmar kurz von Kopf bis Fuß, lächelte, und sagte schließlich: »Ja, der bin ich. Morgen, Junge. Haben Sie schon mal auf 'ner 44er geschippt?« fragte er noch etwas besorgt. Nachdem ich die Frage bejahte und Lokführer Josef erklärte, dass ich dies sogar seit einigen Jahren tat, bekräftigte er, wie sehr er auf genau diese Antwort gehofft hätte. Dann bat er mich darum, die Bedarfsschmierstellen zu schmieren und die Lager zu prüfen.

Lokführer Josef kümmerte sich unterdessen wieder um die 44 1202 und überprüfte die Stangen der Lok. Wo die Schmierstellen einer 44 sind, das hatte ich während meiner Zeit in Haltingen auf der 44 833 verinnerlicht. Ich nahm die Schmierspritze und arbeitete die Liste vor meinem geistigen Auge ab. Bei den Lagern war es schon etwas schwieriger. Lager, die sich während des Dienstes besonders erwärmt hatten, ließen Ölmangel vermuten. Diese Lager musste ich dringend versorgen, weil sie sonst heißlaufen könnten. Die Lok käme dann nicht mehr allzu weit und müsste zu einer größeren Reparatur dringend ins

Bahnbetriebswerk. Ich ging mit der Ölkanne in der Hand um die Lok, prüfte gewissenhaft den Ölstand und bei Bedarf goss ich Öl nach.

Ich war gerade mit dem letzten Lager fertig geworden, als Lokführer Josef drängte: »Ich sehe, Sie sind durch! Kümmern Sie sich jetzt bitte ums Feuer, Richtung Altenbeken brauchen wir ordentlich Dampf! Die restliche Nachschau bringe ich unterdessen allein zu Ende.« Ich stieg die Stufen in den Führerstand der 44 1202 hoch. Das sollte nun die erste Ottberger Maschine sein, die ich heizen sollte. Mir klangen immer noch die Worte von Lokleiter Hermann in den Ohren – das sollte meine Bewährungsprobe sein. Ich befahl mir innerlich immer wieder ruhig zu bleiben! Das war gar nicht so einfach, denn innerhalb kürzester Zeit stürmten schon eine Menge neue Eindrücke und Aufgaben auf mich ein – gerade weil ich die 44 1202 noch nicht kannte, trieb mich eine akute innere Unruhe an. Es war für mich gar nicht so leicht, mir einen Überblick zu verschaffen.

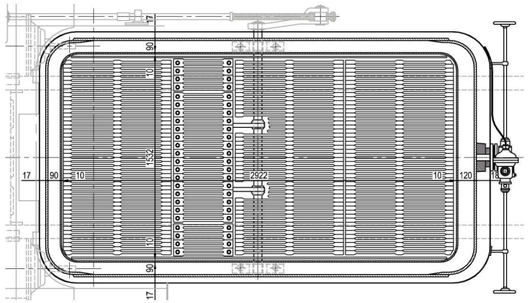
Oben im Führerstand beruhigte ich mich bereits wieder etwas, weil das Vorgängerpersonal Josef meinen Arbeitsbereich tadellos und aufgeräumt übergeben hatte. Die Schürhaken und die Schaufel waren sofort griffbereit. Ich machte mich an die Arbeit. Zunächst prüfte ich den Wasserstand im Kessel und der Wasserstand befand sich etwas über der Hälfte des Glases. Waren die Wasserstandsanzeigen auf Lokführer- und auf Heizerseite denn auch in Ordnung? Das musste ich vor Fahrtantritt prüfen. Ich bediente dazu bei beiden Wassergläsern die Hähne, entleerte die Wassergläser und im Anschluss pendelte sich der Wasserstand wiederum bei etwas mehr als der Hälfte des Glases ein – soweit also alles in Ordnung. Da der Kessel noch gut mit Wasser versorgt war und weiteres Einspeisen die Gefahr des Wasserüberreißens erhöht hätte, begann ich mich jetzt mit der Feuerung zu beschäftigen.

Am Anfang meiner Heizerkarriere war es gar nicht so einfach die Schippe zu führen, um den Rost der Feuerbüchse mit einer gleichmäßigen Kohleschicht zu versor-

Wasserüberreissen

ist ein von Dampflokführern gefürchtetes Phänomen. Es entsteht bei sehr lebhafter Verdampfung im Kessel und wird durch eine zu kleine Wasseroberfläche begünstigt (Je mehr Wasser im Kessel ist, desto kleiner wird der Dampfraum). Beim Durchdringen der Wasseroberfläche reißen die Dampfblasen große Mengen an Wasserteilchen mit sich. Der vom Regler abgehende Nassdampf enthält dann größere Mengen an Wasser, das im Gegensatz zum Dampf nicht komprimierbar ist. Deshalb können gravierende Schäden am Triebwerk verursacht werden.

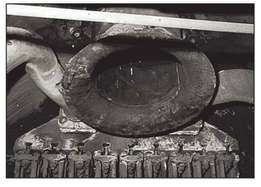
gen. Mittlerweile beherrschte ich es gut, die immerhin 2,972 Meter lange und 1,532 Meter breite Feuerbüchse einer 44er zu beschicken. Gerade hinten links und hinten rechts genau zu treffen, ist am Anfang nicht so einfach, insbesondere weil die Feuertür recht klein ist. Ziel ist es, den Rost auf seinen 4,55 m² mit einer gleichmäßig durchgebrannten Feuerschicht zu bedecken, ohne dass sich Lü-



Draufsicht auf den 4,55m² großen Rost. Der Rost der Vorserie hatte 4,7 m² (Zahlen nach DV 930 05 von 1927 und 1950) andere Quellen nennen 4,73 m². (Zeichnung: nicht maßstäblich)

cken einbrennen. Überall, wo das Feuer bereits hellweiß brannte, war die Gefahr einer Lücke groß. Dort musste ich möglichst schnell nachlegen. Ich bereitete nun das Feuer für die Anfahrt vor.

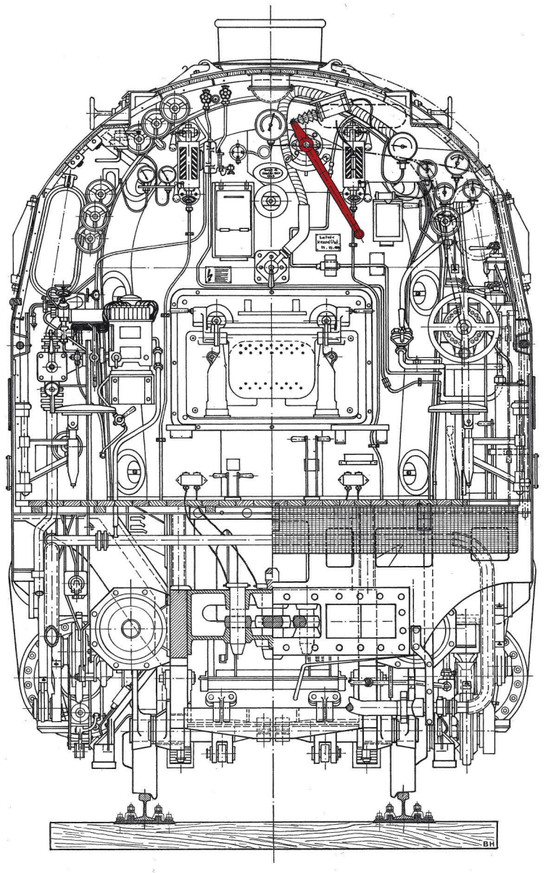
Der Regler, mit dem die Lokomotive in Gang gesetzt wird, war bei der ruhenden 44 1202 noch geschlossen. Ich änderte deshalb die Einstellung des Hilfsbläsers (siehe bitte Fotos unten), weil bei Stillstand keine Feueranfachung durch das Blasrohr gegeben war. Sofort hörte ich, dass es in der Feuerbüchse lebendiger wurde. Der Bläser, so sagen wir Heizer, war an; er verursachte den nötigen Luftsog in der Feuerbüchse. Außerdem konnte ich beim eingeschalteten Hilfsbläser sicher sein, dass mir beim Öffnen der Feuertür keine Flammen entgegenschlugen. Während ich nun Schaufel für Schaufel Steinkohle in den gierigen Schlund der Feuerbüchse schippte und den Kesseldruck in Richtung des zulässigen Kesselhöchstdrucks treiben wollte, bestieg Lokführer Josef die Lok, schaute nach hinten und sah das Zeichen des Wagenmeisters: ›Bremse in Ordnung!‹ Nachdem das Feuer durch eiliges Schaufeln, gekonntes



Oben links: *Bei einem abmontierten Funkenfänger ist die trompetenartige Mündung des Schornsteins in die Rauchkammer besonders gut zu sehen. Dahinter sind zu beiden Seiten die Einströmrohre und darunter die Überhitzerelemente.*
Oben rechts: *Das Blasrohr liegt tief in der Rauchkammer. Um dessen Mündung ist der Hilfsbläser montiert. Das Rohr im Vordergrund bringt einen Teil des Abdampfes in den Vorwärmer. Im Hintergrund teilt sich das Einströmrohr für den linken und mittleren Zylinder.*

Der Regler

ist das Organ im Dampfdom des Lokomotivkessels, der den Dampf vom Kessel in den Zylinder leitet bzw. absperrt. Mit dem Reglerhebel (rot gekennzeichnet) im Führerhaus reguliert (daher der Name) der Lokführer die Dampfmenge zu den Zylindern und dementsprechend die Geschwindigkeit der Lokomotive. Die Steuerung der Dampfmaschine spielt dabei auch ihre Rolle.



Führerstandansicht Maßstab 1:32

Bläsern und Stochern mit dem Schürhaken bestens vorbereitet war, hatten wir kurz vor der Abfahrt Spitzendruck. Die Sicherheitsventile säuselten bereits.

Lokführer Josef machte auf mich, trotz seines Stresses infolge des ausgefallenen Planheizers, bereits jetzt einen überaus freundlichen, unkomplizierten und ausgegliche-

nen Eindruck. Er strahlte Souveränität aus und seine Ausdrucksweise klang entspannt: »Die Schiebelok 50 1411 hat sich an den Zug gesetzt und mir das Achtungssignal gegeben. Sie sind also bereit und warten auf unser Zeichen.« Dann schob er mit nachdenklich gerunzelter Stirn noch hinterher. »Und eines merken Sie sich gut, mein Junge, die Eile und Hektik von heute – die nennt man später mal die gute alte Zeit!«

Auf dem Erzzug nach Soest

Vor der Abfahrt hatte Lokführer Josef die Zylinderventile aufgemacht und bei gezogener Bremse den Regler leicht geöffnet. Er drehte die Steuerung mehrmals voll in beide Richtungen, um die Zylinder vorzuwärmen. Dabei wurde die ganze Lok vom Schleier einer dichten Dampfwolke umhüllt. Als Josef den Regler wieder schloss war es plötzlich ganz still.

»Wir sind fertig zur Abfahrt«, meldete er dem Fahrdienstleiter im Stellwerk Oof mit einem lang gezogenen Pfeifsignal. Dieser hatte Josef sofort verstanden und es war dem Fahrplan nach exakt die Zeit zum Fahrtbeginn gekommen. Der Fahrdienstleiter ließ die 44 1202 nicht lange auf seine Antwort warten: Das Ausfahrsignal für Gleis 4, das P4, zeigte daraufhin zwei Flügel (Signalbild Hp 2), und die große runde Bahnhofsuhr 7 Uhr 22. Zwei Flügel – das bedeutete mit verminderter Geschwindigkeit auszufahren.

Nun sollte es endlich auf die Strecke gehen. Lokführer Josef gab das Achtungssignal, der Lokführer der Schiebelok antwortete mit dem Achtungspfiff. Jetzt ging es los. Zwei Loks mit insgesamt 3535 PS, 314 Tonnen Gewicht und 20.670 kg Zug- und Stoßkraft begannen an den Zughaken eines 2200 Tonnen schweren Erzzuges zu zerren, respektive auf dessen Puffer zu drücken. 2200 Tonnen war die schwerste, planmäßig in den Nachkriegsjahren beförderte Zugmasse nach Altenbeken, und die Masse war – auch damals schon – träge …

Josef hatte mit dem Handrad die Steuerung voll ausgelegt und betätigte nun ganz behutsam den Regler. Mit seiner rechten Hand hielt er vorsichtshalber den Griff des Sandstreuers fest. Erster Auspuffschlag …, dann der zweite Auspuffschlag etwas kräftiger … und schließlich war der dritte Auspuffschlag noch klangvoller! Dann noch einmal und noch einmal … Der Zug rollte und die 44er hatte nicht geschleudert. Lokführer Josef blickte mich an und sagte dabei allem Anschein nach sehr zufrieden: »Der Zug hat verloren!« Das verstand ich gar nicht. Ich hatte auch keine Zeit, um danach zu fragen. Mir blieb unklar, was er damit meinte.

Elmar drehte nun das Handrad des Bläsers, um diesen zu schließen. Danach beobachtete er, ob die Schmierpumpe auch richtig arbeitete, und setzte die Fahrpumpe in Gang. Auf dem Pumpenmanometer konnte er die Pumpenhübe kontrollieren. Nach den ersten Metern hatte er noch kurz Zeit, einen Blick nach vorn und nach hinten zu werfen: Zwei mächtige, grauweiße Wolken stiegen in den Himmel. »Gut«, dachte Elmar, »die 50er hilft mit.«

Aus dem geöffneten Stellwerkfenster heraus schaute Fahrdienstleiter Günther dem Spektakel neugierig zu. Die Anfahrt eines schweren Erzzuges und die Ausfahrt aus dem Bahnhof Ottbergen – das war von hier oben immer etwas Besonderes. Jedes Mal war es anders. Günther fühlte sich dabei aber nicht nur als Zuschauer, die Geräusche waren genauso wichtig und klangen wie Musik in seinen Ohren. Wind, Wetter, Zuggewicht und Lok waren die wichtigsten Instrumente dieses Orchesters und deren Ausprägung folgten Schlagfigur und Interpretation des Dirigenten. Der Lokführer schwang den Taktstock. So faszinierte die Vertonung der immer gleichen Symphonie, in der die Dampflokomotive selbstredend die erste Geige spielte, immer wieder neu, nur jeweilig in Nuancen verschieden.

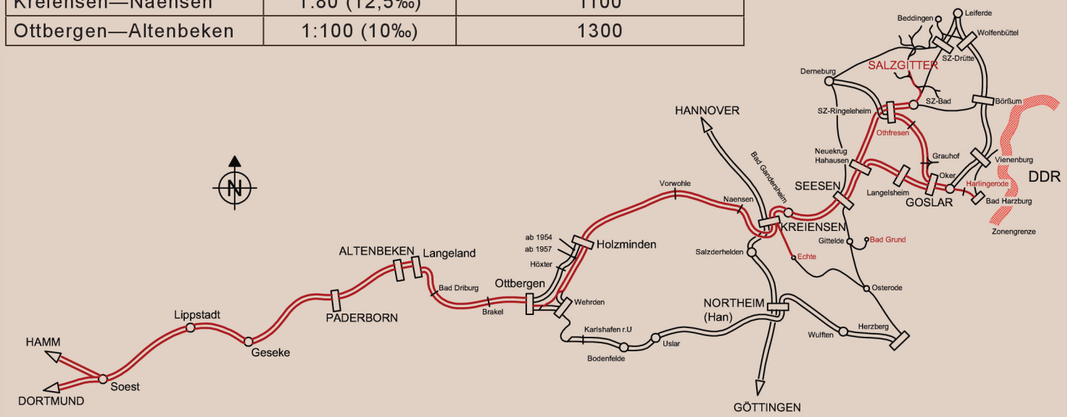
Ganz langsam kam der schwere Zug in Fahrt und rollte über die Weichenpaare 19-16 und 4-3 auf das Streckengleis in Richtung Langeland.[61] Lokführer Josef zog die Steuerung etwas ein und öffnete den Regler ein wenig mehr.

Als wir die Schranke passierten, grüßte Josef mit einem Wink den Schrankenwärter. Ich schaute über seine Schulter und warf einen Blick auf den Geschwindigkeitsanzeiger. Ich las: 20 km/h. Josef drehte sich um und sagte schlicht »Nachlegen! Die Abfahrt hat Dampf gekostet.« Er nahm die Steuerung noch einmal etwas zurück und öffnete den Regler noch mehr. Ich griff nach der Kohlenschaufel und wollte gerade die Feuertür öffnen, als ich bemerkte, dass Josef sie schon aufgemacht hatte. Ich schippte sechs Schaufeln, vorn mittig und hinten jeweils links und rechts, und stellte erstaunt fest: Jedes Mal hatte Josef die Tür wieder geschlossen und jedes Mal stand sie vollends offen, als meine Kohlenschaufel das Höllenfeuer der Feuerbüchse beschicken wollte. Ich dachte mir: »Das ist ein Lokführer! So etwas, das tat nicht jeder!« Dann warf ich einen Blick auf den Wasserstand: Alles war in bester Ordnung.

Der Zug nahm allmählich Geschwindigkeit auf, was allerdings nicht lange andauerte. Josef sagte zu mir: ›Nicht schlafen Junge, jetzt steigt 's.‹ Ich riss die Feuertür auf,

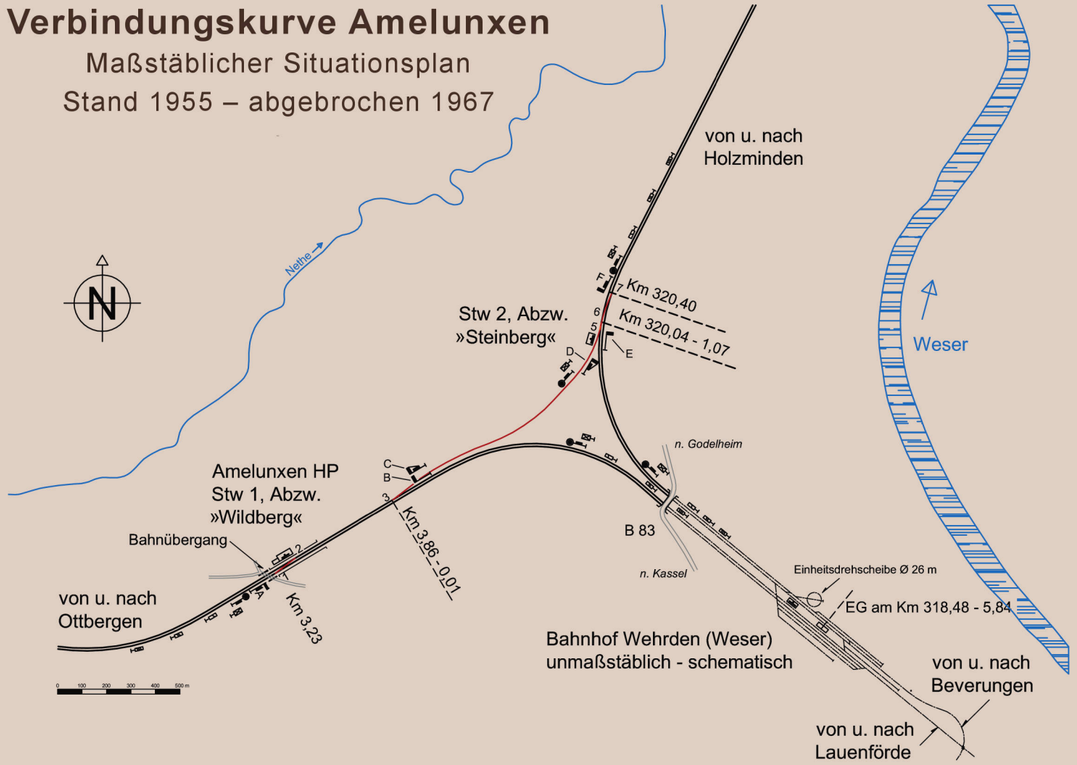
61 Anm.: Ein Streckengleis geht bis zur nächsten Abzweigung. Hier ist es Langeland und nicht Altenbeken.

Strecke	größte Neigung	BR 44 max. Zuggewicht in t
Salzgitter—Kreiensen	1:150 (6,6‰)	1600
Kreiensen—Naensen	1:80 (12,5‰)	1100
Ottbergen—Altenbeken	1:100 (10‰)	1300



Bemerkung:
Die Strecke Kreiensen - Echte - Osterode (Harz) ist zwischen 1967 und März 2010 außer Betrieb gesetzt worden.Die Strecke Holzminden - Wehrden- Scherfede ist zwischen 1984 und 2001 abschnittsweise stillgelegt worden.
Der Streckenabschnitt Ottbergen - Holzminden ist seit ca. 1950 wieder eingleisig!

Ganzzug-Erzverkehr Harz—Ruhr 1946-1962



Zum Sinn der Drehscheibe in Wehrden gibt es eine interessante Erklärung: Personal und Lokomotiven aus Ottbergen brachten Güterzüge aus Bestwig nach Wehrden. Im kleinen Weserdorf wurde umgespannt und der Zug setzte seine Fahrt in Richtung Northeim — Nordhausen fort. Zu diesem Zweck und insbesondere für Lokomotiven mit einem Gesamtachsstand über 20,5 m, hatte die Reichsbahn während der Kriegsjahre eine Drehscheibe im Bahnhof Wehrden gebaut.

Unten links: *Was ist schöner, als zwei Jumbos vor einem 2200t Zug im Mittelgebirge? Foto: M. Gendre*

die schweren Erzzüge war sie mit Achslasten von 20 t und Meterlasten von 5,6 t zugelassen. Ihr Schicksal war mit dem der Erzzüge eng verbunden. Die Einstellung des über Ottbergen führenden Erzverkehrs führte im Frühjahr 1962 schlagartig dazu, dass die Kurve kaum noch gebraucht wurde. Am 11. Dezember 1964 wurde die »Engländerkurve« schließlich stillgelegt.

Da die Corveyer Weserbrücke noch nicht wieder passierbar war, kamen die Züge von Holzminden über Fürstenberg und mündeten bei der Abzweigung Amelunxen in die Strecke Wehrden–Ottbergen ein. War die Zugdichte zu groß, so mussten einige Züge in Wehrden »Kopf machen.«

Die neue Brücke für den Weserübergang bei der berühmten Schloßabtei Corvey östlich von Höxter wurde am 3. Oktober 1954[8] eingleisig in Betrieb genommen. Dies bedeutete, dass ab sofort der gesamte Personenzugverkehr aus Holzminden Höxter wieder direkt bediente. Von nun befuhren fast nur noch Erzzüge die Abzweigstelle Amelunxen.

Zu Beginn des Erzzugverkehrs war der 24-Stunden-Betrieb mit acht planmäßigen Zugpaaren die Regel. Das Erzabfuhrprogramm führte folgende Zugnummern auf: Gdg 7070, 7072, 7074, 7076, 7078, 7080, 7082, 7084 für die Vollzüge und Gdg 7069, 7071, 7073, 7075, 7077, 7079, 7081 und 7083 für die Leerzüge. Die Erzzüge[9]

7 Nach Fritz Wiesemann, Ottbergen, Mein Heimatdorf und seine Geschichte, Dortmund 2002, S. 143.
8 Neue Westfälische, Nr. 134, Mittwoch 12. Juni 1996.
9 Werner Borchert, a.a.O (Anm. 1), S. 15.