



4 Neuer Anfang als Lokomotivheizer in Ottbergen

Auf dem Erzzug nach Soest, die Feuerprobe bestanden

Mit der Deutschen Bundesbahn hatte so mancher Bundesbürger in der Nachkriegszeit kleinere Umzüge erledigen können. Alles Hab und Gut von einem Ort zum anderen auf dem Schienenweg zu befördern? Heute undenkbar! Damals war das anders, Heizer Elmar berichtet: »Mein Start in Ottbergen war nicht gerade einfach. Ich hatte im November 1958 meine Ausbildung zum Heizer im Bahnbetriebswerk Haltingen bei Basel bestanden und sollte im Sommer 1961 nach Ottbergen versetzt werden. Die Bundesbahndirektion Karlsruhe plante, den 44er Dampflokbetrieb in meinem Bahnbetriebswerk bald aufzugeben. Ich war ein junger Eisenbahner, noch dazu unverheiratet. Deshalb konnte ich mich gegen die Versetzung nicht wehren. In Ottbergen dagegen wurden qualifizierte Heizer schließlich dringend benötigt – gerade, wenn sie so wie ich bereits einige Jahre auf der 44 geschippt hatten.

Auch als Süddeutscher Eisenbahner hatte ich bereits vom Bahnbetriebswerk Ottbergen gehört, geografisch konnte ich diese Versetzung zunächst nicht einordnen. »Wo um alles in der Welt liegt denn Ottbergen?«, fragte ich mich. Ich erkundigte mich und fand heraus: Es gibt in Deutschland zwei Ottbergen. Das eine liegt bei Hildesheim und das andere im Weserbergland. Da das Ottbergen bei Hildesheim keine Bahnanbindung hat, war klar: Meine neue Heimat sollte also das Weserbergland werden.«

Wohnen in »Klein Hamburg«

Elmar erzählt weiter: »Ausgerechnet Anfang der 1960er Jahre, in denen die Einwohnerzahl Ottbergens nach wie vor stark zunahm, da sollte ich mir kurzfristig 'ne neue Wohnung suchen. So g'schwind war aber keine Wohnung, ja nicht einmal 'nen passendes Zimmer zur Untermiete zu bekommen! Ich suchte nach Lösungen. Ein Aushang im Bahnbetriebswerk brachte nichts, mein Zeitungsinserat führte zwar zu einigen Angeboten, aber nur in umliegenden Orten – in Ottbergen war auf die Schnelle nichts zu finden! Ich klagte meinem Dienststellenleiter Ludwig Brandt⁴¹ in Haltingen mein Leid, dass es mit der Versetzung schwierig für mich werde, denn von jetzt auf gleich sei eine Wohnung nicht in Sicht! Brandt überraschte mich. Sein Opa war gebürtiger Ostwestfale, deshalb hat-

te er Verwandte in Ottbergen, die er von meiner Misere in Kenntnis setzte.«

Die Verwandten hießen ebenfalls Brandt. Heiner Brandt sprach bereits tags darauf fernmündlich zu mir:

»Ich bin pensionierter Eisenbahner. Wir wohnen in Klein Hamburg. Meine Tochter ist in Bielefeld verheiratet und mein Sohn ist ebenfalls außer Haus. Er tut seit einem Jahr in Gelsenkirchen-Bismarck als Schlosser arbeiten, deshalb haben wir was frei. Das Zimmer von meinem Sohn können Sie haben. Wollen Sie das? Ist 15 m² groß und tut 50 Mark im Monat kosten. Kalt. Wollen Sie das haben?«

Ich antwortete, dass ich doch eine Wohnung in Ottbergen suche. Daraufhin sagte er ein wenig eingeschnappt:

»Klein Hamburg, das ist eine gute Wohngegend. Aufgeräumt und gepflegt, alles tip top in Ordnung. Das ist sogar in den Nachbarorten ein Begriff! Zu ihrer Wissenslücke: Natürlich ist das in Ottbergen! Wollen Sie das Zimmer nun haben oder nicht?«

Im Grunde hatte ich mich noch nicht entschieden. Von »Klein Hamburg« wusste ich jetzt nur so viel, dass es wohl eine Neubaugegend sein musste. Außerdem fühlte sich der Gedanke an eine gepflegte Wohngegend gut an. Herr Brandt seufzte. Ich merkte, dass er von mir eine schnelle Entscheidung verlangte, und dass meine Zweifel sich mehr und mehr in meiner wachsenden Sorge auflösten, am Ende ohne Bleibe da zu stehen. Ich sagte also: »Ja, gerne.«

Es war Freitag, der 30. Juni 1961. Ein weiß blauer Himmel zur Begrüßung in Begleitung eines lauen Lüftchens aus Südwest. Kein Regen. Das hatten ihm gestern die Meteorologen in der Süddeutschen Zeitung prophezeit, und es sah ganz danach aus, als sollten sie Recht behalten: Ein angenehmer Sommertag empfing Elmar im Weserbergland, der eine lange Reise von Basel Badischer Bahnhof nach Ottbergen gehabt hatte. Umsteigen musste er in Northeim. Er hatte nur das Nötigste dabei. Sein Hab und Gut war bereits gestern losgefahren und immer noch mit der Eisenbahn unterwegs. In drei Tagen, also am Montag, sollte es an der Ottberger Güterabfertigung eintreffen.

»Ottbergen hier Ottbergen, Gleis 51. Der eingefahrene Eilzug aus Walkenried fährt 19 Uhr 59 weiter nach Oberhausen, Sie haben Anschluss ...« hörte Elmar, als er aus dem Zug ausstieg und sich umschaute. Zu seinem Erstaunen befand er sich auf einem Inselbahnsteig. Er musste

⁴¹ Name geändert.



Am Hausbahnsteig Gleis 1 wartet ein Schienenbus. Elmars Eilzug hielt auf der gegenüberliegenden Südseite. Der Badener war überrascht, als er feststellte, dass der Ausgang zum Dorf an Ort und Stelle inmitten des »alten« Empfangsgebäudes zu finden war. Foto: Sammlung Huguenin

daher zuerst den Ausgang zum Dorf suchen und seine Überraschung war groß, als er feststellte, dass dieser Ausgang an Ort und Stelle inmitten des Empfangsgebäudes zu finden war. Über eine Treppe ging es dann rechts zum Dorf hinunter. Er blickte eine mit ansehnlichen Kopfsteinen gepflasterte Straße entlang, links hinter der dunklen Unterführung erkannte er einen großzügigen lichtüberfluteten Platz – vielleicht einen Parkplatz – und über das holprige Buntsteinpflaster polterte ihm ein kleiner Junge mit einem Handwagen entgegen. Bei dem Anblick des Knaben fiel Elmar sofort auf, dass die Jungs ihre Lederhose hier vermutlich genauso wie die Haltinger Buben liebten. Dort war es Mode und anscheinend trugen auch in Ottbergen viele Burschen eine Lederhose. Kein Wunder, war diese doch solide, praktisch und robust.

Die Mitte der Unterführung nahm ein Lichtschacht ein, wo der Junge sein Holzwägelchen abstellte, und eilig die Treppenstufen zum Bahnhof hinaufkrannte.

»Wiekammerawweraa!« brüllte Elmar dem Zwerg noch hinterher, »Dess isch demm sei Kischd. Sodder – de Geppegdreger – doch ned eifach so do hogge lasse!«, während ihm wieder einfiel, dass ihn so wohl kaum jemand verstehen würde. Er hatte doch schließlich eifrig Hochdeutsch geübt. Mit gerunzelter Stirn murmelte er so vor sich hin.

»In Haltingen hätte das auf keinen Fall jemand gewagt, das Wägelchen ohne Aufsicht stehen lasse – schon gar ned so ein kleiner Bub.«

Einen Moment lang grübelte er, ob er nicht rasch weitergehen sollte. Dann siegte der Gedanke in ihm, dass der Handwagen geklaut werden könnte und der Kleine dann

großen Ärger bekäme. So war es Elmar als Kind selbst nicht nur einmal ergangen, schon für kleine Unaufmerksamkeiten hatten ihn seine Eltern hart bestraft.

Er konnte sich noch gut daran erinnern, wie schlimm es für ihn war, Stubenarrest zu bekommen, oder wenn ihm die Eltern das Sonntagsgeld nicht gaben. Stubenarrest war noch schlimmer als die Züchtigung durch den Kochlöffel, nachdem die Mutter ihn wieder beim Vater angeschwärzt hatte.

Nein, vor all dem musste er den Bub bewahren, womöglich erwartete den Strolch sonst eine Woche Hausarrest. Während er noch über mögliche Strafen spekulierte, kam der Junge mit einem Schlüssel in der Hand die Stufen wieder hinab und wollte Elmar grimmig dreinblickend die Deichsel entreißen. Mit festem Griff wehrte Elmar den Versuch ab und verlangte:

»Bass uff!« Dann räusperte er sich, holte noch einmal tief Luft und sprach:

»Pass auf! Ein Dankeswort wär schon angebracht, wo ich hier auf deinen Wagen aufpass.«

»Ach, der Wagen, den klaut hier eh keiner! Geben Sie mir den wieder her, bitte.«

»Du kriegst ihn ja gleich wieder. Aber wie heißt ' denn? Und überhaupt, was hast ' vor?«

Der Kleine antwortete zunächst auf die letzte Frage. »Heute ist doch Fischttag! Jeden Freitag ist Fischttag! Mein Papa hat den Konsum. Soll für ihn Salzheringe holen. Und Schollen, oben vom Bahnhof. Mit dem Leiterwägelchen komm ich aber die Treppe nicht rauf. Und den Schlüssel hier, den hab ich für den Lastenaufzug.«



Der Sommer 1963 zeigt rege Zugbildung in Ottbergen. Im Norden (rechts) liegt die Eisenbahnersiedlung »Klein Lübeck«. »Klein Hamburg« ist so eben nicht im Bild, wäre aber links unten. Auffällig ist die (noch) fehlende Bebauung von dort zum Dorfkern hin. Foto: Schöning Verlag Lübeck

»Und wie ist nun dein Name?« Der Kleine schaute zu Elmar auf und verriet nach einem leichten Zögern, dass er Klaus gerufen werde.

»Also gut, Klaus. Ich bin Elmar. Ich helf dir.«

Klaus schloss das Tor zum Lastenaufzug auf. Dieser war im Lichtschacht eingebaut und verband die Bahnstraße in vertikaler Richtung mit dem Bahnhof. Elmar zog den Handwagen hinein und verschloss sorgfältig die Tür.

»Hoffentlich geht der heute, letzters war er wieder mal kaputt. Musste ich die vielen Treppenstufen rauf und runter. Habe mir dabei noch die Schuhe eingesaut, dabei hab ich ja nur zwei Paar. Eines für werktags, eines für sonntags. War gar kein Spaß, das sag ich Ihnen!«

Klaus ' Sorge war unbegründet. Ratternd ging es nach oben. Auf der Bahnsteigplattform angekommen, zog Klaus den Wagen zur Lebensmittellieferung. Sie zerrten den im Holzfass gelagerten Salzhering auf den Handkarren. Auf

dem Fass erkannte Elmar dabei den Schriftzug »Deutsche Nordsee Bremerhaven.« Aber die Salzheringe waren noch nicht alles. Jede Menge Eis kühlte einen Weidenkorb und die darin verpackten Schollen. Die Körbe mit dem Fisch konnten sie wesentlich einfacher als das Fass umladen.

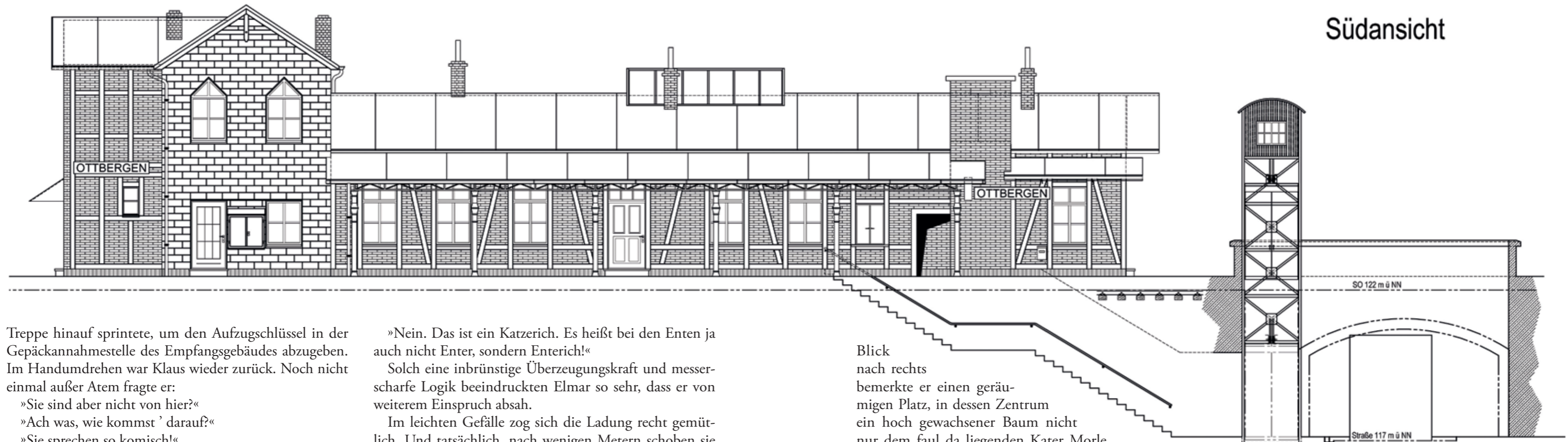
»Jetzt haben wir alles! Wollense 'nen Prickel Pit?«

»Du willst mich wohl belohnen?« mutmaßte Elmar. »Ich kenn das aber gar nicht!«

»Probieren Sie mal.« Noch ehe Elmar protestieren konnte, hatte ihm Klaus schon ein Schleckbrausebonbon in die Hand gedrückt.

»Was die Kleinen alles so in sich reinfuttern. Ist aber gar nicht schlecht«, wunderte sich Elmar, dem besonders das erfrischende Prickeln auf der Zunge gefiel. Mit dem Lastenaufzug erreichten sie wieder die Bahnstraße.

»Auch wenn hier nicht geklaut wird. Ich wart hier besser auf dich!« sagte Elmar, während der kleine Junge hurtig die



Südansicht

Treppe hinauf sprintete, um den Aufzugschlüssel in der Gepäckannahmestelle des Empfangsgebäudes abzugeben. Im Handumdrehen war Klaus wieder zurück. Noch nicht einmal außer Atem fragte er:

»Sie sind aber nicht von hier?«

»Ach was, wie kommst ' darauf?«

»Sie sprechen so komisch!«

Ohne Unterbrechung ergänzte Klaus: »Wo kommen Sie denn weg und was machen Sie hier in Ottbergen?«

Elmar lachte und antwortete: »Ich geb mir schon Müh, der Region üblich zu reden. Aber du bist echt pffiffig, hast ' erkannt, dass ich aus Baden bin. Genau gesagt, komme ich aus Haltingen. Da bin ich her!«

Dann zwinkerte er Klaus zu und fuhr bedeutungsschwanger fort »und nicht weg!«

Nachdem er tief Luft geholt hatte, erinnerte sich Elmar wieder an die zweite Frage und beließ es für einen so neugierig wirkenden kleinen Jungen bei einer geradezu provozierend knappen Antwort:

»Ich bin Dampflokheizer. Morgen fange ich in Ottbergen bei der Bahn an.«

»Das gefällt mir«, sagte Klaus anerkennend. Dann runzelte der Kleine die Stirn. Das kurze Nachdenken veranlasste ihn zu einem kritischen Vergleich:

»Sie sind Heizer – aber ich! Ich will mal Lokführer werden, das ist noch besser! Hier im Dorf malochen fast alle bei der Eisenbahn, oder auch in der Papierfabrik. Mein Papa ist kein Eisenbahner, aber das ist hier fast eine Ausnahme.«

»Wo musst ' denn hin?«

»Bahnhofsstraße zwei, nur die Straße runter. Das ist da hinten, da wo unser Katzerich vor dem Eingang hockt. Sie dürfen Morle den Viertel nach Neunten ruhig streicheln!«

»Na halt mal – Das ist doch ein Kater!«

»Nein. Das ist ein Katzerich. Es heißt bei den Enten ja auch nicht Enter, sondern Enterich!«

Solch eine inbrünstige Überzeugungskraft und messerscharfe Logik beeindruckten Elmar so sehr, dass er von weiterem Einspruch absah.

Im leichten Gefälle zog sich die Ladung recht gemütlich. Und tatsächlich, nach wenigen Metern schoben sie den Handkarren in das auf der linken Straßenseite liegende Lebensmittelgeschäft. Der Kater hatte inzwischen seinen Platz geräumt, sodass der Weg in den Verkaufsraum frei war. Hinter der Theke standen einige Metallregale, in denen Zucker, Salz, Mehl, Reis, Linsen, Kaffeebohnen, Nudeln und viele andere Grundnahrungsmittel in loser Form für den Verkauf lagerten. Der Laden selbst war mit vielen kleineren aber auch einigen stattlichen Säcken gespickt. Gerade öffnete der Verkäufer für eine Kundin eine große Regalschublade, aus der er mit einer Metallschaufel Kaffeebohnen holte. Diese purzelten zunächst klopfend, später weniger geräuschvoll prasselnd in eine hellbraune Papiertüte. Mit Hilfe seiner monströsen Waage und vielen verschiedenen Standardgewichten wog er den Kaffee ab. Anschließend kassierte er eine Mark und zehn Pfennig. Die Frau bezahlte, packte die Papiertüte in ihre Leinentasche und verabschiedete sich.

»Was kann ich für Sie tun?« fragte der Krämer. Klaus sagte schnell, »Papa, du kannst dich bedanken! Das ist Elmar, der hat mir mit dem Fisch geholfen.« Der Kaufmann bedankte sich bei Elmar für die Hilfe. Dann sagte er: »Nun wissen Sie schon mal, wo in Ottbergen gut und günstig eingekauft wird!«

Elmar bestellte eine kleine Tüte Prickel Pit, verabschiedete sich und verließ den Laden diesmal nicht durch den Seiteneingang, sondern nach vorne durch den Haupteinlass. Er öffnete die Schwingtür und schritt ein paar Stufen hinab. Beim

Blick nach rechts bemerkte er einen geräumigen Platz, in dessen Zentrum ein hoch gewachsener Baum nicht nur dem faul da liegenden Kater Morle Schatten spendete. Ein halbes Dutzend Jungs vergnügte sich beim Murmelspiel, dem so genannten Knicker. Dieses Schattenspiel war den Mädchen wohl nicht genehm. Zusammen mit einem einzelnen Bub hüpfen sie lieber im Schein der Sonne beim Gummitwist.

Links lag die Kreuzung zur Bundesstraße 64. Bis dorthin waren es höchstens noch 50 Meter, von wo aus er dann wieder links die Höxtersche Straße entlang, in Richtung der Eisenbahnersiedlung »Klein Hamburg«, gehen musste.

»Klein Hamburg« liegt auf der Südseite des Ottberger Bahnhofes und ist wie »Klein Lübeck« auf der Nordseite und die im Westen gelegenen Siedlungen »Steinäckern« und »Klein Bremen«, ein Wohnviertel des Ortes. Für alteingesessene Ottberger sind diese Ortsteile aber gefühlte Nachbarorte, sie sind – westfälisch gesprochen – »aus dem Dorf!« 1961 kursierten aber bereits Gerüchte, dass die Lücke zwischen dem Dorfkern und »Klein Hamburg« demnächst als Bauland erschlossen werden würde.

Die Wohnungen in »Klein Hamburg« wurden übrigens von der Bahnmeisterei Ottbergen vermietet. Untermieter waren grundsätzlich nicht gestattet. Im Falle des Heizers Elmar hatte Heiner Brandt, wohl auch mit Hilfe des mit ihm verwandten Dienststellenleiters aus Haltingen, eine Ausnahme bewirken können.

Als Elmar nach einem guten Kilometer Fußweg in »Klein Hamburg« angekommen war, fällt ihm zurückblickend dazu ein:

»Klein Hamburg gefiel mir aus verschiedenen Gründen sofort. Den ersten bleibenden Eindruck hinterließen die großen im preußischen Stil gebauten Ziegelsteinhäuser. Etwas Solides, das sagte mir zu. Als nächstes fiel mein Blick auf die gepflegten Vorgärten, während ich viele lachende Kinder und vergnügte Erwachsene hörte. Die Kinder spielten Fangen oder Ball, während einige Erwachsene ihre großzügig angelegten Gemüseärten pflegten. Diese Gärten waren vermutlich für die Selbstversorgung gedacht, ich konnte verschiedene Kohlarten wie Rot- und Weißkohl, dazu Kartoffeln, Zwiebeln, Bohnen und Erbsen ausmachen. Und hinter den Gärten lag der mächtige Bahndamm. Das erschien mir perfekt! Gut gelaunt war ich auf der Suche nach der Hausnummer 15 in der Höxterschen Straße. Lange dauerte meine Ausschau nicht. Nummer 15 lag offenkundig auf dem Weg. Sie war die am weitesten westlich gelegene Doppelhaushälfte einer langen Reihe von Ziegelhäusern, dessen linke Erdgeschosswohnung die Brandts bewohnten.

Auf dem Weg zur Türklingel schüttelte ich noch kurz verwundert den Kopf, als ich doch tatsächlich einen Ziegenbock mit Eisenbahnermütze entdeckte. Irgendwie wollte mir nicht so recht einleuchten, was das zu bedeuten hatte. Ob die Mütze Diebesgut, die Ziege vielleicht entlaufen war oder sogar den Brandts gehörte – sie graste



Links: Dieses Foto (aufgenommen Ende der 1950er) zeigt die von links kommend auf die Bundesstraße 64 zulaufende Bahnhofstraße. Im zweigeschossigen weißen Haus mit Krüppelwalmdach wohnt Klaus. Im Erdgeschoss betreiben seine Eltern den Konsum, wo Elmar regelmäßig einkaufen geht. Im großen Fachwerkhäus an der B64 ist der »Dorfkrug« ein beliebtes Ziel. In der linken Haushälfte versorgt eine der drei örtlichen Bäckereien die Dorfbewohner mit frischem Brot. Der Schornstein der Bäckerei ist zwar recht hoch, doch sein Abdampf kann mit dem der Dampflok nicht mithalten. Foto: Sammlung K. Schmitz

Rechts: Gut gelaunt ist Elmar auf der Suche nach der Hausnummer 15 in der Höxterschen Straße. Es ist das erste Haus in der Eisenbahnersiedlung »Klein Hamburg«. Hier ist er am Ziel und klingelt gerade bei Heiner und Erna Brandt.

immerhin genüsslich in ihrem Garten – dieses Schauspiel blieb mir zunächst ein Rätsel. Wie auch immer, auf jeden Fall hatte hier die Bahn für ihre Mitarbeiter gesorgt. Die Häuser sind allesamt um 1900 herum erbaut worden und waren bestens gepflegt. Mir persönlich war es wichtig, dass in Klein Hamburg die Eisenbahner wohnten. Das Dorfviertel erschien mir geradezu ideal, hier rückten die geliebten Dampflok ganz in meine Nähe!

»H. u. E. Brandt«, so war der kleine runde Klingelknopf beschriftet. Die Brandts müssen mich bereits beobachtet haben, denn bevor ich klingeln konnte, öffneten sich die schlichte Haustür. »Hier wohnen Heiner und Erna Brandt«, hörte ich fast unisono zwei Stimmen, die eine war hart, laut und kratzend und übertönte die hell und lieblich klingende Stimme deutlich. Als die Holztür nun richtig offen stand, blickten mich zwei fröhliche Augenpaare erwartungsvoll an.

Als erstes begrüßte ich Erna Brandt, eine kleine, elegante, dennoch eher im Stile vergangener Epochen gekleidete Frau. Sie schien mir so Mitte 60 zu sein, während Heiner Brandt deutlich, wahrscheinlich rund 10 Jahre älter war. Ihr Mann machte auf mich im armfreien Feinripp, der blauen kurzen Leinenhose und nackten Sandalenfüßen einen praktischen und unbekümmerten Eindruck. Er war recht groß. Und es wäre jedem direkt aufgefallen, dass er immer leicht gebückt ging.

»Na Junge«, sagte Herr Brandt »jetzt gehen wir erst mal was essen! Dein Magen muss ja knurren. Heute ist Fischtag – Freitag ist immer Fischtag. Da essen wir hier kein Fleisch. Du kriegst 'ne ordentliche Portion vom saftigen

Shellfisch mit 'ner Portion Senfsoße obendrauf. Komm Erna, füll dem schwächigen Jung mal anständig auf – auch von den herrlichen Salzkartoffeln.«

Frau Brandt war eine exzellente Köchin. Sie hatte den Fisch und die Kartoffeln auf dem Kohleofen in der Küche zubereitet. So wie jetzt im Sommer wurde der Ofen nur zum Kochen benutzt, im Winter lief er Tag und Nacht, weil er zusätzlich einen Teil der Wohnung heizen musste. Das Essen schmeckte wirklich gut. Und den Brandts saß gehörig der Schalk im Nacken.

»Als Heizer auf 'ner P Achte oder auch so einer 44, da ist es feudal, da tust du allen Komfort haben. Deine Eier brätste inner Feuerbüchse auf der Kohlenschippe und deinen Tee? Tust du am Kessel warm stellen! Nur den Käse hier, den isste besser zu Hause! Willst du mal probieren?«, meinte er lachend, und sie warteten gespannt auf meine Reaktion. Ich hatte noch nie einen solch streng riechenden Käse gerochen. Meine Reaktion war leicht als ein Nein zu deuten, denn ich wandte mich ein wenig angewidert ab. Amüsiert, aber durchaus nicht überrascht, schmunzelten die beiden:

»Du wärest auch der Erste gewesen. Das ist Harzer Roller! Es gibt noch einen ähnlichen Käse, den Nieheimer. Die beiden Sorten sind hier berüchtigt, aber durchaus lecker. Sei es drum. Der tut dir wohl zu sehr in die Nase steigen. Noch nie haben wir einen von außerhalb weg gesehen, der von dem freiwillig geknabbert hätte.«

Frau Brandt zeichnete mit den Fingern einen imaginären Kochtopf in die Luft und erkundigte sich, was denn meine Lieblingspeise sei. Diese Frage weckte wohlige Gefühle,



erinnerte sie mich doch an bestimmte Düfte und das gemeinsame Schmausen mit der südbadischen Familie. So sprudelte es unvermittelt aus mir heraus.

»Awwah! Ganz eifach! Mii Liebg 'richt i de Schüfeli. Aber de Schüfeli, wu mit Krummbeeresalat hänn.«

Dann erkannte ich die nicht zu übersehenden Fragezeichen in den Gesichtern meiner Vermieter und bemühte mich wieder Hochdeutsch zu sprechen: »Als Kind dürft' ich mir das immer zum Geburtsdig wünsche, die Schüfeli. Wo die Mama dann zum Nachtsich sogar Dampfknudeln g' kocht hat, mit Vanillesoße.« Erna Brandt räusperte sich, lachte dann aber.

»Guter Junge, ich tu nichts verstehen! Heiße Nudeln haben wir auch, die tun mit Ketchup dranne aber besser schmecken. Aber Schüffelflieh?«

Jetzt musste ich auch lauthals lachen, und das steckte so sehr an, dass wir alle bei bester Laune waren. Nachdem wir uns wieder beruhigt hatten, erklärte ich in meinem besten Deutsch:

»Eine gepökelte und geräucherte Schweineschulter wird bei milder Hitze zwei Stunden lang gekocht, Zwiebeln und ein Lorbeerblatt dabei gegeben. Das mit dem Fleisch verbundene schaufelförmige Schulterblatt gab dem Schüfeli – oder auch in Nordbaden Schäufele genannt – seinen Namen. Und die Dampfknudel ist keine Nudel, eher ein

»KLEIN HAMBURG«

Wo der Name »Klein Hamburg« seinen Ursprung nahm, ließ sich in Gesprächen mit Ottbergern nicht abschließend ermitteln. Am wahrscheinlichsten ist aber, dass die Bezeichnung auf den um 1900 herum im Dorf noch ungewohnten Baustil zurückfällt. Die großen, zweigeschossigen Häuser im Backsteinstil mit schönen Verzierungen erinnerten hier an typische norddeutsche Bauweise – so wurde die neue Siedlung »Klein Hamburg« getauft. Aber auch an weitere Hansestädte erinnern kleinere Ansammlungen von Gebäuden. Am Lindtrott, in der Nähe vom Nikolausplatz und am Fuß des Stockbergs ist die Siedlung »Klein Lübeck« zu finden, während im Westen Ottbergens noch »Klein Bremen« liegt. Allen Siedlungen ist gemein, dass sie nicht im eigentlichen Dorfkern wurzeln und in ihnen vornehmlich Eisenbahnerfamilien zu Haus waren.

Hefedampfknödel. Der wird in einem Topf mit Deckel gleichzeitig gebraten und gedämpft. Unten knusprig, oben butterweich und lecker...«

Nach dem Essen sollte ich erst einmal einen Überblick über die Wohnung bekommen. Das Wohnzimmer war mit rund 25 m² recht geräumig und schlicht, aber dennoch bequem und ordentlich eingerichtet. Auffällig war neben zwei großen Gemälden, die die Dampflok P8 zeigten, der ölgefeuerten Ofen.

»Im Winter tun die Türen vom Wohnzimmer und der Küche ständig offen stehen. Das sind die einzigen Räume mit Heizung, die müssen den Rest der Wohnung wärmen. Gerade der Öfen ist dann praktisch. Im Geräteschuppen steht ein Ölfass. Das Gezapfte aus der Kanne tut meist für zwei bis drei Tage reichen, erst dann musst du was Neues nachgießen«, erklärte Heiner Brandt.

Mit kleinen weißen Fliesen war der Fußboden im Bad gekachelt, die Wände waren schlicht verputzt. Die Ausstattung war so, wie ich es erwartet hatte und es Anfang der 1960er durchaus nicht unüblich war: Ein Wasserklosett mit kombinierter Badewanne und Dusche.

Ich mochte die Brandts. Stundenlang konnten sie über ihre Erlebnisse oder die Vorzüge der Wohnung erzählen, unablässig sprudelten die Worte aus ihrem Mund. Ich erkundigte mich noch, was es mit der Ziege auf sich hätte.

»Ach, die Ziege. Die tut meine Bahnermütze aufhaben, weil nur Eisenbahnerziegen auf der Bahn ihrem Damm grasen dürfen. Sonst wird se wech gejagt. So, jetzt haben wir aber erstmal genug erzählt. Erna, mach dem Elmar mal ihm ihn seine Zimmertür auf. Wir tun derweil im Garten am Erdbeerpflücken sein!«

Da stand ich nun in meinem Zimmer und schnupfte erst mal etwas von meinem Tabak. Ich schaute mich um. Bis auf das versprochene Bett und den in die Jahre gekommenen Kleiderschrank war es komplett ausgeräumt. Zwei

PLANLOKOMOTIVEN

1961 war noch die Zeit der Planloks in Ottbergen. Eine Planlok ist eine Lokomotive, die in einem festen Umlaufplan eingeteilt ist und auf der nur ein bestimmter Lokomotivführer mit seinem Heizer Dienst tat. Nicht zu unrecht sagte er dann zu seiner Maschine: »MEINE Lok«.

Wegen der Zugehörigkeit der Personale zu einer Maschine war der Pflegezustand der Lokomotiven meist hervorragend und erheblich besser als in der Zeit danach, als man »wild« fuhr. Großer Nachteil der Planloks war aber, dass ihre Einsatzzeit deutlich ge-

ringer war als später, als zwei, drei oder mehr Lokführer an einem Tag die Lok bestiegen.

Der langjährige Ottberger Planlokfürer Josef bedauert: »Als andere die Pflege der Maschinen übernahmen, war das nicht das Gleiche. Nachlässigkeiten passen mir nicht, weder auf den Gleisen noch auf der Maschine. Ihr Pflegezustand sollte stets oberstes Gebot sein.« Er will damit sagen, dass die Bws zwar grundsätzlich pflichtbewusst arbeiteten – aber sein zuvor gewohnter Pflegezustand für gewöhnlich nicht mehr erreicht wurde.



In gleich dreifacher Hinsicht außergewöhnlich: 44 1265 führt einen genieteten Schlepptender Bauart 2'2'T32. Dieser Tender kann wegen seines Kohlenkastenaufsatzes mehr Brennstoff bunkern, aber »nur 32 m³ Wasser fassen«. Ob der Fotograf Fritz Wiesemann im Sommer 1962 bewusst durch den Mast der Bahnstahleuchte die Loknummer festhalten wollte?

Fenster zeigten in Richtung Garten, den Erna Brandt liebte. Sie hatte ihm sein unverwechselbares Gesicht gegeben und Bäume, Sträucher, Büsche, Rosen und Tulpen gepflanzt. Mit einem Lächeln auf dem Gesicht stampfte sie gerade in Gummistiefeln und grauer Gartenschürze zwischen den Erdbeerpflanzen herum. Heiner Brandt stellte ihr den Korb für die Beeren, die eigentlich der Familie der

Sammelnussfrüchte angehören und damit Nüsse sind, an das Beet. Seiner Frau war es zu verdanken, dass ich mir im Sommer die Taschen mit schmackhaftem Obst vollstopfen konnte: Pflaumen, Äpfel und Birnen. Natürlich auch Erdnüsse,⁴² Johannisbeeren, Himbeeren und Brombeeren von den Sträuchern im hinteren Teil des Gartens, der ganz nah am Bahndamm lag. Mein Blick wanderte

⁴² Elmar meint Erdbeeren.

von den Brombeersträuchern zur Eisenbahn hoch. Zufrieden stellte ich fest: Welch ein herrlicher Ausblick auf die Bahn! Hier würde ich meinen Tisch, den Bücherschrank, den Stuhl und auch das Radio hinstellen. Am Montag erwartete ich schließlich meine Habe aus Haltingen am Güterbahnhof und morgen sollte ich mich bereits beim Lokomotivdienstleiter Hermann im Bw Ottbergen zum Dienst eintragen.«

Erste Feuerprobe beim Lokleiter bestanden!

Am ersten Juli stand Elmar morgens früh um Viertel nach 5 auf. Im Bad erblickte er im Spiegel seine noch schläfrigen blauen Augen, die eines schlaksigen 1 Meter 83 großen Mannes. Mit der Handkante seiner großen Hände strich er sich die Müdigkeit aus den Augen. »Heute muss ich funktionieren!«, sinnierte Elmar, »und zupacken, das kann ich! Ich sag immer schlaksig, aber drahtig.« Seine glatten, kurzen, dunklen Haare kämmte er nach hinten, dann fühlte er mit der rechten Hand über die Bartstopfeln auf seinem kantigen Kinn. Mit 23 Jahren hatte er sich längst an die tägliche Rasur gewöhnt. Er griff zu Pinsel und Seife. Jetzt war er richtig wach, denn die Rasur forderte präzises Arbeiten – eine gute Einstimmung auf den ersten Arbeitstag. Nachdem er im Bad fertig war, sich angekleidet hatte und ruhigen Schrittes das Haus verließ, wollte sich Elmar pünktlich um 6:30 Uhr beim Lokleiter Hermann zum Heizerdienst melden.

Es war noch die Zeit als einem Lokführer ein bestimmter Heizer zugeordnet war. Diese feste Zuordnung hielt oft sehr lange, wenn Lokführer und Heizer sich gut vertrugen. Die meisten Lokführer wechselten nur ungern ihren Kumpel. Auf dem Weg zur Lokleitung fing ihn ein Kollege Hermanns bereits am Kohlenbansen ab und teilte ihm einen Spind zu. Elmar bekam weitere Arbeitskleidung und nahm eine Tasche mit Werkzeug in Empfang. Danach forderte ihn der Kollege auf, sich auf direktem Weg zum Lokleiter Hermann zu begeben. Lokleiter Hermann ließ Elmar kaum die Zeit, sich umzuschauen: »Hören Sie mal. Ich komm gleich zur Sache. Ich weiß zwar, dass das Ihr erster Tag ist. Aber wir haben den Erzzug nach Rheinhausen im Bahnhof stehen. Beim ablösenden Personal fehlt der Heizer, der ist kurzfristig ausgefallen. Und weil heut Samstag ist, bekomme ich so kurzfristig keinen Ersatzmann und Sie direkt eine Bewährungsprobe. Melden Sie sich auf Gleis 4 beim Lokführer Josef. Die Zuglok ist die 44 1202.« Hermann bemerkte, dass er Elmar an dessen erstem Tag wohl ein wenig überrumpelt hatte und wollte ihm etwas Gutes tun. Er rief ihm nach:

»Nun kommen Sie nochmal zurück. Zur Stärkung nehmen Sie noch ein leckeres Stückchen Harzer Roller mit auf den Weg.«

Triebfahrzeugbestand des Bw Ottbergen im Jahre 1961					
44	020	070	084	390	425
	498	672	947	971	1185
	1188	1201	1202	1203	1204
	1265				
Zugänge:	0				
Abgänge:	1 (44 172 an Bw Hameln)				
BR 44:	16 Lokomotiven				
50	665	771	811	1158	1163
	1397	1411	1607	1649	1721
	1819	2373	2466	2684	2719
	2756	2856*	2973*	3035	
* Lok stand eine Zeit lang auf z					
BR 50:	17+2z Lokomotiven				
86	066	067	074	087	117
	177	180	197		
BR 86:	8 Lokomotiven				
Gesamt:	43 Betriebslokomotiven				

Der Lokleiter zerteilte das Stück Käse mit einem scharfen Messer und drückte Elmar die eine Hälfte zum sofortigen Verzehr in die Hand. Elmars Gesichtsausdruck verriet seinem Gegenüber nicht, wie sehr ihm das gerade widerstrebte.

»Ich streckte meine Hand ein wenig zögerlich aus. Was sollte ich tun? Den Käse ablehnen und damit gleich am ersten Tag den Lokleiter verprellen? Oder den Harzer Roller annehmen und sich so der Gefahr einer gehörigen Magenverstimmung aussetzen? Viel Zeit zu überlegen blieb mir nicht und ich entschied mich für das geringere Übel – den Käse! Des Meisters Miene hellte sich merklich auf und er sagte mit freundlicher Stimme zu mir:

»Elmar, Sie werden sehen, mit dem schmackhaften Käse im Magen schippt sich die Kohle wie von selbst.«

Dabei verabschiedete er mich mit einem strahlenden Lächeln und wünschte mir eine gute Fahrt. Aus dem Fenster heraus beobachtete er mich. Obwohl er vermutlich nur schauen wollte, ob ich auch zum richtigen Gleis ging, blieb mir so nichts anderes übrig, als tatsächlich in den Käse zu beißen.

Dann stürmten innerhalb kürzester Zeit viele Sinneseindrücke auf meine Geschmacksnerven ein. Wenngleich der



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 Ausfahrtsignal 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 Wirk-

stoff, 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 auflösen. 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 Wasserhärte⁴³ 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:

⁴³ 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.

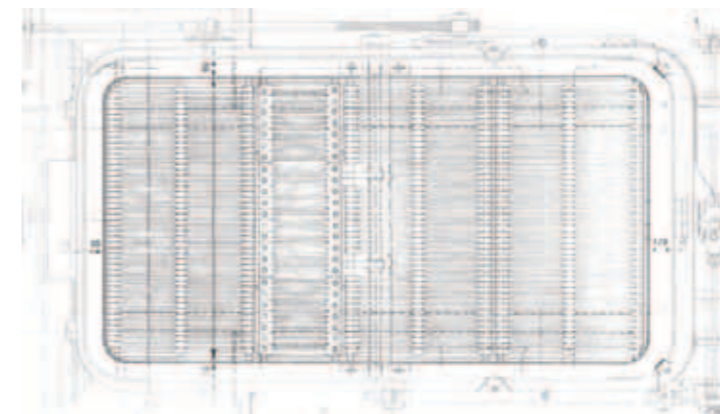
Oben im Führerstand beruhigte ich mich bereits wieder etwas, weil das Vorgängerpersonal Josef meinen Arbeitsbereich tadellos und aufgeräumt übergeben hatte. Die Schürhaken und die Schaufel waren sofort griffbereit. Ich machte mich an die Arbeit. Zunächst prüfte ich den Wasserstand im Kessel und der Wasserstand 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 Wasserüberreißen 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-

WASSERÜBERRESEN

ist ein von Dampflokmännern 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 Hilfsbläses (siehe bitte Fotos unten), weil bei Stillstand keine Feueranfischung 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 Luftzug 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: »Bremsen in Ordnung!« Nachdem das Feuer durch eiliges Schaufeln, gekonntes

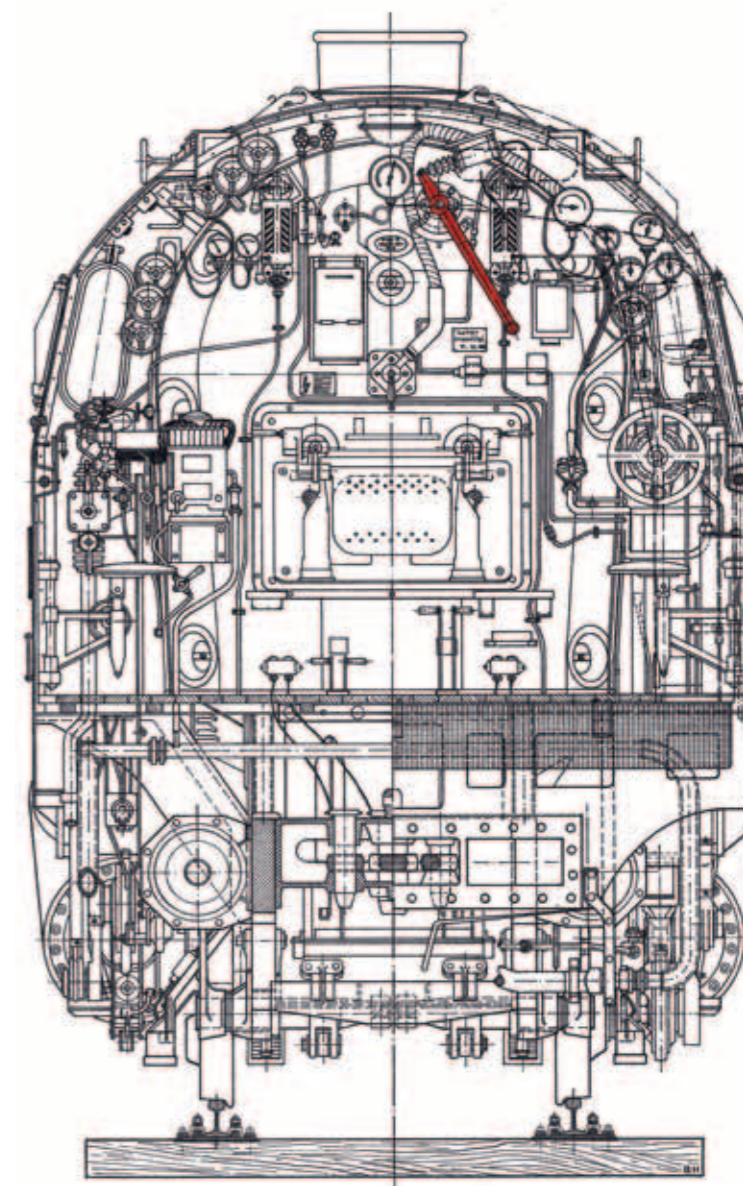


Oben links: Bei einem abmontierten Funkenfänger ist die trompetenartige Mündung des Schornsteins in die Rauchkammer besonders gut zu sehen. Dahinter sind zu beiden Seiten die Einströmrohre und darunter die Überhitzerelemente.

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 ausgeglich-

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 Ausfahrtsignal für Gleis 4, das P4, zeigte daraufhin zwei Flügel (Signalbild Hp2), 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 Achtungspfeiff. 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 Bläfers, 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.⁴⁴ 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 Kohlschaufel 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 Kohlschaufel 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,



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



Oben: Gäbe es eine Fahrkarte zur Zeitreise, manch einer möchte wohl genau in die Zeit dieses Bildes zurück? Um 1960 knipste Ulrich Preiß diesen Erzzug, dessen Zuglok 44 1185 gerade unter größter Anstrengung das Stellwerk Driburg Ost (Do) passiert. Die 50 am Zugende (nicht im Bild) ist noch mitten in der Steigung und wird noch bis zum Rehbergtunnel bei Langeland kräftig nachschieben.

Links: Elmar bestätigt: »Batterieburg, Durchfahrt frei!« Die Bahnhofsgleise zwischen den Driburger Stellwerken Do und Dwf liegen nahezu in der Ebene, der Zug nimmt ein wenig an Fahrt auf. 15 Jahre später genoss Fotograf Joachim Schmidt am 29. Mai 1976 einen besonderen Blick vom Tender. 044 669-0 hat Durchfahrt auf Gleis 2. Die Gewerbeimmobilie »Porzellan und Steingut« ist Ende der 1990er abgerissen worden. Rechts dahinter ist der Güterschuppen, wo an diesem letzten Tag des Dampfbetriebs drei gedeckte Güterwagen abgefertigt werden.

Vorige Seite, links: Auf dem Führerstand hatte Elmar als Heizer seinen Platz auf der linken Seite des Führerhauses. Da sind nämlich die meisten Einrichtungen für die Überwachung der ordnungsgemäßen Funktion des Kessels. Hier überprüft Heizer Anton Lukas den Wasserstand der 044 195-6 (März 1976).

Vorige Seite, rechts: So leicht war es für den Fotografen nicht, Lokführer Josef Lücking ganz auf das Bild zu bekommen. Er musste sich an die Wand des Heizerfensters lehnen. Der Lokführer, mit seiner linken Hand am Reglerhebel und der rechten am Steuerrad, ist voll auf die Strecke konzentriert. Im Bildvordergrund unten rechts ist die Schaufel zu erkennen, die der Heizer vor einem Augenblick in der Feuerbüchse geleert hat (März 1976).

nahm meine Schaufel und kontrollierte das Feuer. Es war kein Loch zu erkennen. Josef hatte aber Recht, ich musste schon wieder nachlegen. Also »ran an die Kohlen.« Synchron zum Dreitakt der 44er taugte das Dreitakt-Leitmotiv des Heizers:

1. Tür auf
2. Kohle rein und
3. Tür zu!

Sichtlich zufrieden beobachtete mich Josef und sagte (er musste besonders laut sprechen damit wir uns überhaupt verständigen konnten):

»Junge, es ist keine Flachlandstrecke hier, bis Altenbeken müssen wir 162 Höhenmeter auf knapp 30 Kilometern überwinden. Da müssen wir aufpassen, dass wir keinen Dampfangel kriegen. Auch, wenn die 50 mächtig nachschiebt, das merke ich schon.«

Wir fuhren soeben unter einer kleinen Straßenbrücke hindurch und Josef rief mir zu: »Das ist die Kürbisbrücke!« Welch ein komischer Name, dachte ich, oder ist das ein Scherz von Lokführer Josef? Ich hatte jedoch keine Zeit, ihn danach zu fragen, denn schon rief Josef »Hembsen, Durchfahrt frei.«