

Der Dampflokomotiv-Heizer

Die Eisenbahnstrecke Hof – Plauen - Reichenbach - Werdau aus der Sicht eines Dampflokomotiv-Heizers - von Andreas Knaak

Die genau genommen erst vor 165 Jahren in Betrieb genommene Sächsisch – Bayrische Eisenbahn, hier insbesondere der Streckenabschnitt von Hof nach Werdau, verlangte den „Schwarzen“, wie die Lokomotivmänner früher genannt wurden, wirklich alles ab. Und das trifft auch jetzt noch im Sonderzugbetrieb mit Dampflokomotiven zu. Jedoch sind die heute notwendigen Leistungen längst nicht mit denen der schweren Güter und Personenzüge in der „richtigen“ Dampflokomotivzeit zu vergleichen.

Und wenn man bedenkt, welcher Dreck von Kohle insbesondere in der DDR-Zeit verfeuert werden musste - und die Züge fahren trotzdem - dann muss man sich tief vor den körperlichen und fachlichen Leistungen der Dampflokomotiv-Heizer verneigen. Denn spätestens hier wird die verklärende Romantik von der schönen alten Dampflokomotivzeit durch die Realität ein wenig verdrängt. Und die wenigsten Eisenbahnromantiker wissen, dass auch noch in unserer Zeit, wenn wir mit den historischen privaten Dampflokomotiven herumfahren, die Arbeiten vor und nach den Fahrten, wie Reparaturen am heißen Kessel, das Auswaschen des Kessels, das Entschlacken, Abölen und so weiter, alles Arbeiten sind, bei denen die Lokpersonale so richtig dreckig werden und welche heute von unserer verwöhnten Jugend so gut wie keiner mehr gerne machen würde!

Am Festwochenende 23./24. April dieses Jahres kommt eine kohle- und eine ölgefeuerte Dampflokomotiv zum Einsatz. Ich möchte hier für alle Dampfzug-Fans die kohlegefeuerte Fahrt von Hof über Plauen nach Werdau und zurück beschreiben. Die Abläufe auf der Öllok sind in etwa die gleichen, nur dass man nicht mehr massenhaft Kohle schippen muss!

Der zu befahrende Streckenabschnitt der zwei Sonderzüge am 23. April führt durch das wunderschöne bayrische und sächsische Vogtland. Die Streckenführung ist gekennzeichnet durch sich ständig wechselnde Neigungsverhältnisse, viele Kurven und natürlich durch die beiden großen Viadukte über die Täler der Elster und der Göltzsch.

Nun zur schweren Arbeit des Heizers:

Zunächst muss die Lokomotive die allfällige Vorbereitung durchlaufen: Kohle und Wasser fassen, das Kesselspeisewasser muss dosiert werden und natürlich das Abölen nicht zu vergessen. Jetzt steht der Zug endlich am Bahnsteig und die Bremsprobe ist bereits durchgeführt. Die Zugpapiere wurden an den Lokführer übergeben und die Kesselspeisepumpe wurde angestellt.

Unaufhaltsam nähert sich die planmäßige Abfahrtszeit des Dampflokomotiv-Sonderzuges!



Etwa zehn Minuten vor dem Start beginnt der Heizer sein Feuer zu richten. Für die gleich nach der Abfahrt beginnende 24 Km lange Steigungsstrecke bis Reuth bei Plauen erfordert der Kessel seine konzentrierte Aufmerksamkeit. Zunächst wird ein Ringfeuer rund um die Rostfläche aufgebaut. Dabei gehen schon mal 30 – 40 Schaufeln Kohle in die Feuerbüchse. Erst kurz vor der Abfahrt beginnt er die Mitte der Rostfläche flach mit Kohle zu bedecken, und zwar so rechtzeitig, dass sie dann auch wirklich gezündet hat.

Nun erklingt ein schrilles Pfeifen über den Bahnsteig, die Wagentüren werden zugeschlagen und der Zugführer gibt den Abfahrtsauftrag.

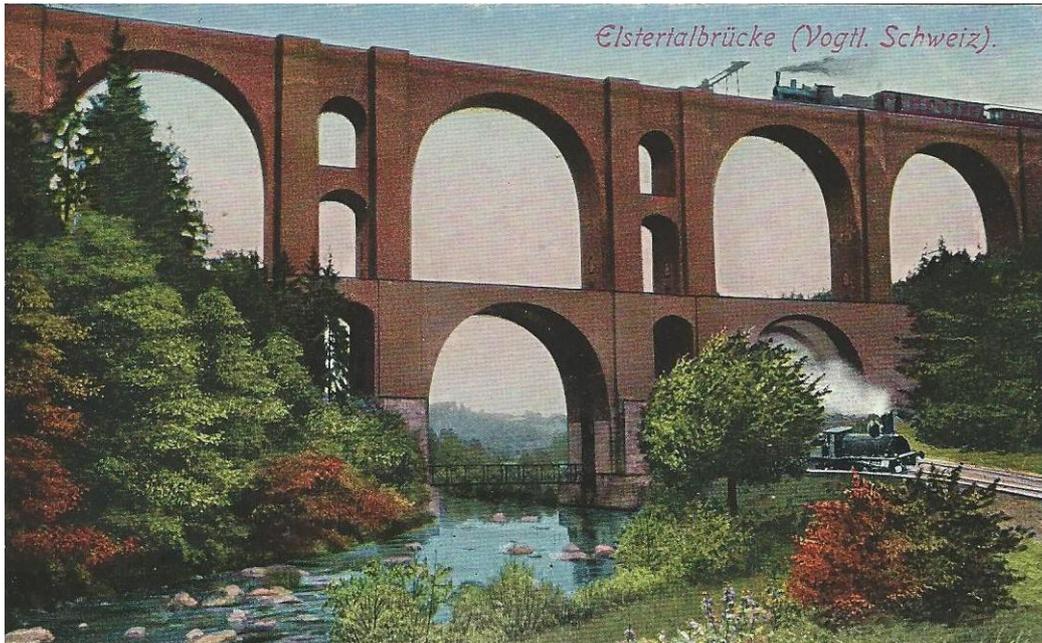
Ein kurzer Pfiff der Dampflok bestätigt den Auftrag und der Meister (Lokführer) setzt den Zug langsam in Bewegung. Zunächst unter lautem Zischen der Entwässerungsventile der Zylinder, welches dann allmählich in einen schnelleren Rhythmus übergeht. Bis hinter die letzte Weiche des Bahnhofs läuft es noch gemächlich, da diese allgemein nur mit 40 Km/h befahren werden dürfen. Wenn die letzte Achse des Zuges die letzte Weiche des Bahnhofs passiert hat, muss der Lokführer unverzüglich die im Fahrplan angegebene Höchstgeschwindigkeit anstreben, da die Dampf-Sonderzüge zwischen die planmäßigen Fahrten eingeordnet werden müssen. Die übrigen Züge dürfen in ihrem Fahrplan nicht gestört werden. Das heißt, trödeln ist nicht, ansonsten geht es auf den Rand, und alle anderen Züge werden vorbei gelassen!

Um das zu verhindern, hat also nun der Heizer bis Reuth dafür zu sorgen, dass der Kesseldruck immer nahe der 16 bar Marke steht (16 bar = Höchstdruck des Kessels) und immer genügend Wasser im Kessel ist. Außerdem muss er in den Linkskurven die Signalbeobachtung übernehmen, da dann der Meister wegen des langen Kessels vor seiner Nase die Strecken-Signale nicht sehen kann.

Übrigens: Auf der Dampflokomotive werden sich alle Signalbegriffe laut zugerufen, damit immer jeder weiß, was er als nächstes zu erwarten hat! So dass z. B. beim Signal „Halt erwarten“, der Heizer das Feuern der Lok sofort einstellt.

Nun zu unserer Fahrt: Der Heizer beginnt also unter Beachtung seiner vorgenannten Aufgaben heftig zu „Löffeln“, um den Zug aus dem Saaletal hinaus in Fahrt zu halten. Bei der Vorbeifahrt am ehemaligen Grenzbahnhof Gutenfürst ist das Pfeifen der Dampflok Pflicht! Danach erreicht der Zug Reuth bei Plauen. Bis hierher hat der Heizer schon einmal eine halbe Tonne Schlesischer Steinkohle verfeuert! Doch bereits vor Gutenfürst ist es seine Aufgabe, das Feuer und den Wasserstand im Kessel so einzurichten, dass letzterer für die „Talfahrt“ hoch genug ist und das Feuer nur noch so gering brennt, dass die Sicherheitsventile bei der weiteren Fahrt nicht abblasen.

Wenn er nun all dies erledigt hat, beginnen für ihn endlich ein paar ruhigere Minuten, denn ab hier geht es bis Plauen fast 25 Km bergab und die Lokomotive hat, bis auf wenige Ausnahmen, nichts zu ziehen. Vor Plauen muss der Heizer jedoch schon wieder anfangen, das Feuer aufzubauen. Denn nach dem Halt in Plauen im Vogtland, Oberer Bahnhof, muss die Lokomotive den Zug erneut einige Kilometer ziehen, bevor es dann die 6 Km hinab zur ersten Flussüberquerung des Elstertales bei Jocketa geht.



Das Elstertal wird durch die wunderschöne **Elstertalbrücke**, mit einer Höhe von 68 m und einer Länge von 279 m, überspannt. In dieser Brücke wurden 12 323 000 aus den Ziegeleien bei Herlassgrün, Jöbnitz und Haselbrunn stammende Ziegelsteine sowie unzählige Granitquader verbaut.

Der Heizer beginnt auch hier bereits während der Talfahrt, sein Feuer und seinen Wasserstand für die anstehende Bergfahrt von der Elstertalbrücke zum nächsten Scheitelpunkt der Strecke bei Herlasgrün herzurichten. Schon mitten auf der Elstertalbrücke öffnet der Meister seinen Regler, um den Schwung aus der Talfahrt in die nächste Steigung mitzunehmen. Jetzt geht es 6,5 Km richtig heftig bergan.

Kurz vor Herlasgrün erreicht der Dampfzug dann den Scheitelpunkt der Fahrt, von wo aus es ca. 5 Km bergab auf die **Göltzschtalbrücke**, geht. Bei einer Länge von 574 m, einer Höhe von 78 m, in 4 Etagen mit 81 Bögen, ist sie die größte je aus Ziegelsteinen gebaute Bogenbrücke der Welt!



Aber die herrliche Aussicht zu genießen, hat der Heizer überhaupt keine Zeit, denn er muss sich für die kommenden 5 Km Bergfahrt vorbereiten.

Nach dem Halt in Reichenbach V. o. Bf. muss noch vieles auf dem Führerstand getan werden, bevor es ab Neumark/Sa.

wieder einige Kilometer bergab Richtung Werdau oder Zwickau geht. Hier angekommen, folgt noch eine Drehfahrt über das Gleisdreieck, bevor es unter den gleichen anstrengenden Tätigkeiten wieder zurück nach Hof geht.

Was hat nun der Heizer auf dieser Fahrt vollbracht?

Wenn wir wieder in Hof angelangt sind, hat er rund 4 Tonnen Steinkohle verfeuert, damit 30 m³ Wasser verdampft und anschließend selbst einen riesigen Durst. Doch bevor es zum Dienstabschluss geht, muss die Lok noch für ihren nächsten Einsatz vorbereitet werden. Das heißt: Wieder Kohle und Wasser fassen, Entschlacken, Abölen und neu Dosieren.

Wir, das ganze Team der Lokomotiven 18 201 und 52 8079, wünschen allen Teilnehmern an den Dampf-Sonderzügen der Hof – Plauener Dampftage viel Spaß und Entspannung und versprechen unser Bestes zu geben, dass diese Fahrten für Sie ein ganz besonderes Erlebnis werden.

Andreas Knaak ist Inhaber der SVC Sonderzugveranstaltungen Chemnitz.