

Ohne Bremse

Es hatte ihn irgendwann auch einmal erwischt. Er hatte gepennt, warum auch immer, er hatte alle Warnsignale übersehen, oder nicht beachtet, aber die gute Ausbildung rettete ihn dann doch.

Ihm wurde das klar und die Erinnerung kam wieder hoch, als das Unglück in Elsterwerder passierte, so endete das bei ihm aber nicht.

Eigentlich ging es ihm gut, er war gesund, hatte gut geschlafen, war nicht zu lange im Dienst, was bei ihm merkwürdigerweise immer größere Aufmerksamkeit hervorrief, er wurde dann erst richtig wach. Hundemüde, ja ausgebrannt, klingelten alle Alarmglocken und er wurde nicht nachlässig, wie das nach langer Routine durchaus passieren kann, was heute aber passierte, war schlechte Ausbildung, weil man keine Zeit hatte, weil es nichts kosten durfte.

Also es war zunächst alles gut, er fuhr an den Zug, es wurde angehängt, was überhaupt nicht mehr normal war, aber hier begann das Desaster. Er wartete nicht ab, als er die Kette über den Haken fallen hörte, sehr oft wurde erst die Luft verbunden, es zischte kurz und das Manometer ging unter 4,2 bar in der Hauptluftleitung. Er ging in Mittelstellung des FBV und verschloss es, die Luft blieb so, die Bremsen der Lok zeigte 1 Bar Druck, die Lok und der Zug waren angebremsst.

Er löste dann die Lok wieder aus, sie war ja indirekt angebremsst, wie der Zug, dann scheperte der Zughaken. Es war angehängt, nun konnte er den Führerstand abrüsten, der Fahrtwendesalter kam in Mittelstellung, der Fahrkreisschalter ausgeschaltet und die Lokbremse wieder in Mittelstellung.

Diesmal war zuerst angehängt worden und er wartete das kurze Zischen der Luftleitung nicht ab, sondern zog das FBV in die Schnellbremsstellung und schob den Hebel schnell wieder zurück in die Mittelstellung und schloss es ab. Mit dem Schlüssel und dem Knochen, wie sie den Fahrtrichtungsschalter nannten, bewaffnet, die Lok angebremsst, das war das Glück, ging er wieder rüber auf den anderen Führerstand. Wenn der die Lokbremse in Lösestellung gehabt hätte, würde er mit dieser nicht mehr bremsen können, warum das wichtig ist, sehen wir später.

Auf dem anderen Führerstand schloss er das Führerbremsventil wieder auf und schob es in die Fahrtstellung, gleichzeitig bremste er die Lok an und ließ die Lokbremse in der Bremsstellung. Damit war der Zug mit der Lok vor unbeabsichtigte Bewegung gesichert. Ein Blick auf die Hauptluftleitung verriet, der Zug war schon voll. Das hätte nicht sein dürfen, hier wurde nicht vorgebremsst, oder hatten die eine Anlage, jetzt? Das wusste er nicht.

Der erste Fehler.

Es klopfte an der Lok, er ging rüber, der Wagenmeister stand unten und reichte ihm die Papiere hoch, an der Tür wäre es besser gewesen, aber sie schafften das beide. Damit hatte er auch den Bremszettel. „Ich gehe hier die Bremsprobe machen, gute Fahrt, Meister!“, und damit wandte er sich dem Zug zu.

Mario bemerkte zwar, dass sich der Wagenmeister am Zug zu schaffen machte, während er nach hinten ging, aber auch jetzt klingelte nichts bei ihm, hätte aber müssen, weil der wahrscheinlich beim Hantieren an der Bremse diese widerrechtlich gelöst hatte, die eigentlich hätte gelöst sein müssen. Vielleicht ging er von einem Überladen aus und jetzt hätte er hinten anlegen lassen müssen und noch einmal nach vorne kommen, denn jetzt war die volle Bremsprobe angesagt.

Zweiter Fehler.

Er sah nicht die ganze Zeit zu, eigentlich schon ein dritter Fehler, denn es regnete weder Katzen, noch war es bitterkalt.

Hinten angekommen gab er das Signal lösen und wieder anlegen, er dachte damals nur, „du Depp, ist doch gelöst“, und legte dabei die Bremsen an. Es zischte und die Hauptluftleitung hatte die 4,5 bar, aber es ging sehr schnell, auch das klingelte nicht bei ihm, es hätte etwas länger dauern müssen, die Luft braucht ihre Zeit bei dem langen Zug, der immerhin 400 m lang war, 2010 t schwer und 100 Achsen hatte, also alles 4 Achser, was guten Bremsen bedeutete.

Lösen kam, es hätte gar keine Bremse angelegt haben können, wie sich später herausstellte, ein weiteres Indiz und der fünfte Fehler war, das Lösen ging sehr schnell und auch das, Bremse

in Ordnung, kam sehr schnell, klar, die waren lose die Bremsen, gar nicht angelegt, vermutlich war der Wagenmeister schon zu Hause, oder sonst wo mit seinen Gedanken, genauso, wie er heute.

Aber noch war nicht alles verloren, jetzt hätte er absteigen müssen und nachschauen, ob richtig angehängt war und noch einmal pinkeln, wer weiß, wann das wieder ging. Sechter Fehler!

Diese Unterlassung.

Selbst als fast sofort die Ausfahrt kam, dann hätte die Abfahrt eben ein wenig gedauert, die Bremsprobe war einfach zu schnell gelaufen. Der Dumme würde er sein und wenigstens den Stress würde er haben. Dem Fahrdienstleiter, der noch am Befehlsstellwerk zu finden war, nicht wie ein paar Jahre später, irgendwo in der Pampa, ohne Licht und ohne Sonne, der konnte noch aus dem Fenster sehen und hätte vielleicht das Drama auch noch sehen können, wenn er bei der Ausfahrt am Fenster gewesen wäre.

Ein zweites Elsterwerder kündigte sich an. Keiner bemerkte die fehlerhafte Arbeit des Wagenmeisters, bis jetzt, und hätte etwas korrigieren können, genauso wie der Zug nach Elsterwerder.

Diesmal ging die Fuhre nach Halle, aber hintenlang, sonst wären sie elektrisch gefahren. Der Fahrplan schickte ihn über Beelitz, Treuenbritzen nach Jüterbog und von da an wieder die Hauptstrecke, bis Landsberg. Dort bog er rechts ab, wie er das immer sagte, um Richtung Halle zu fahren.

Also fuhr er los, die Lokbremse lösen, Fahrstufe ein, Quatsch, noch einmal zurück, der Steuerstrom war ja noch aus, also den Leitungsschutzschalter ein und der zweite Versuch, die Lok rollte brav an, er bemerkte, dass etwas zu lang gekuppelt war, auch ein Indiz, aber das ginge auch so, mit den gekuppelten Schläuchen. Er gab noch zwei Fahrstufen dazu, dann eine Dritte, und der Zug kam brav hinterher. Bis zur Fahrstufe 5 schaltete er, PZB lag nicht, im Osten nicht nötig, das würde erst nach Hordorf geändert, aber es waren 40 im Weichenbereich. Er verließ den Bahnhof und als er das Gefühl hatte, die 400 m waren sicher aus der Weiche, gab er noch vier Fahrstufen dazu, um die 80, die Reisegeschwindigkeit zu erreichen. Die hatte er nach etwa 10 Minuten, er war sogar früher weg, hatte keine Zeitnot. Bevor er aber den Ersten möglichen Halt bekommen würde, unterließ er einen weiteren Fehler, denn wenn das so gewesen wäre, hätte der Bahnhof Wannsee die Katastrophe gehabt, denn Halt dort, bedeutete, das Durchfahrtsgleis war besetzt.

Den siebten Fehler unterließ er, nun griff doch die gute Ausbildung, die erste Bremse ist Meine, mein Überleben, so hatte die es ihm eingebläut, auf der Lokfahrschule, der Lehrlokführer, bei den Belehrungsfahrten, die 8 Monate Zeit hatten, viel Zeit um alles zu üben oder wenigstens zu besprechen. Sein Lehrlokführer, der gute alte Winne Ahlers hatte das sogar einmal mit ihm geübt, Bremsen nur mit der Lok.

Er gab eine Bremsstufe und legte einen Knackten dazu, also eine zweite. Die Lok legte brav an, der Druck in der Hauptluftleitung war unter 4,6 bar gesunken, nichts geschah. Scheiße, der Schweiß brach ihm aus, so ein Mist. Panik ergriff ihn, der Zug bremste nicht, er zog durch, bremste also Not, löste aber die Lok aus.

Nichts, keine Bremswirkung, aber er hatte Zeit. Er nahm die E-Bremse, gab Bremsstrom auf die Fahrmotore, besser noch er veranlasste die Umpolung der Fahrmotore, die nun ihrerseits Strom erzeugten, der in Widerständen verbannt wurde, aber eine Verzögerung ein Bremsen, des Zuges brachte.

Der Zug lief auf, gut, das klappte. Die Lokbremse sollte man in diesem Falle nicht nehmen, jedenfalls nicht stark, aber er gab ein wenig Lokbremse dazu. Es klappte, der Zug wurde langsamer, er löste die Lok wieder aus, es war kein Signal in Sicht, das würde als Vorsignal erst in etwa 8 km kommen, das könnte reichen und es war so, der Zug wurde langsamer.

Sie hatten schon Zugfunk, aber er ließ das sein, müsste sich verraten, Handy gab es noch nicht und es drohte keine Gefahr, sonst hätte er angerufen und um Grün gebeten, wenigstens gelb, damit er nicht in ein besetztes Gleis kam, oder der Zug, der ihn behinderte nicht gestoppt werden konnte. Es drohte keine Gefahr, die E - Bremse wirkte, bei etwa 15 löste er sie aus, sie würde von alleine die Last abwerfen, die E-Bremse und bremste den Rest bis zum Vorsignal, das frei war, mit der Lok. Er musste nachsehen, was das war.

Endlich stand er, schweißnass, er zitterte, die Lok bremste er ganz an, nahm den Fahrtwendschalter, den Knochen in Mittelstellung und sprang von Sitz auf.

Die Luft war nicht auf, schoß es ihm durch den Kopf und wenn ja, wenn er den Zug absuchen musste, musste er den Fahrdienstleiter verständigen. Das war zunächst nicht nötig, es stimmte, die Schläuche der Hauptluftleitung waren zwar verbunden, aber die Hähne nicht auf, er öffnete sie, es zischte und hörte sich an, als wenn der Zug leer war, klar, der Wagenmeister hatte alle Bremsen mit der Hand gelöst, am Notlösezug und hätte nun eine volle Bremsprobe machen müssen, aber Mario hätte auch nachsehen müssen und selbst wenn sie keine volle Bremsprobe mehr gemacht hätten, wüsste er spätestens jetzt, das die Bremse bremst und sicher hätte sie das.

Er drehte noch die Kupplung fester, hier war ganz leichtes Gefälle, der Zug war nicht auseinandergefahren. Auch ein Glück, in Elsterwerder war Gefälle, ordentlich für den Zug, die erste, Seine Bremse, hätte der Kollege bis Grünauer Kreuz machen müssen, das hätte sicher auch noch geklappt und selbst wenn nicht, er hatte grün bis Elsterwerder, er hätte es später auch noch geschafft, nur nicht in dem Gefälle.

Er stieß sich noch den Kopf, er achtete nicht darauf, ohne Helm, nur mit Mütze, die Beule hatte sich verdient. Als er wieder auf der Lok war, klingelte auch schon das Telefon: „86188 hier, Lokführer Kremer,“ meldete er sich.

„Fahrdienstleiter Koch, Beelitz, was is los?“

Der hatte bemerkt, dass er nicht angekommen war, bis jetzt, saß ja auch an der Einfahrt, das Befehlsstellwerk, bis es abgewickelt wurde und in der Pampa verschwand.

„Ich habe eine feste Bremse gehabt, am 5-ten Wagen, konnte ich gut sehen, allet jut, keine Gefahr, kann weiterfahren.“

„Wäre mir lieb, Bremsprobe auslassen, kannst du in Beelitz Stadt machen, aber jetzt husch, husch!“, und der Kollege hörte sich an, als wenn er ihm nicht glaubte, klar, aber warum sollte er Alarm machen, kann alles vorkommen, man half sich dann auch mal.

Die Notlüge funktionierte auch, weil es bisher kein Stellwerk gab, das die feste Bremse hätte sehen müssen und Thermogeräte noch nicht verbaut waren, war ja der Osten, der brauchte keine Heißläuferortung, was hier kaputt ging, war eh Schrott, hatte mal ein Typ des Eisenbahnbundesamtes zynisch auf einer Schulung gesagt.

Gut, die Luft in der Hauptluftleitung stand bei 5 bar, er löste die Lok aus und gab wieder Gas. Der Zug lief an, er kam bereitwillig mit, es schien auch keine Bremse fest zu sein, klar waren ja alle abgezogen. Die Ausfahrt war auch grün, Hauptlichtsignale hier mit 60, die er am Signal auch erreichte. Nun hatte er 8 Kilometer bis Beelitz Stadt und bremste seine erste Bremse, siehe da, der Zug reagierte brav, in der richtigen Stärke, das war das Problem und er atmete auf, das hätte einen Haufen gegeben, aber er hatte noch wenigstens das Letzte nicht falsch gemacht und dachte voller Dankbarkeit an seine Ausbilder und die Zeit, die sie hatten, denn der Kollege in Elsterwerda starb und so wäre es ihm auch ergangen.

Er entspannte sich, löste die Bremse wieder und setzten seine Fahrt in Ruhe, hier mit 60 bis Jüterbog fort, wo er ohne Halt auf die Hauptstrecke kam und bis Bitterfeld durchfuhr.

Dort wurde er angehalten, es würde ihn was überholen signalisierte man ihm und er genehmigte sich nun sein erstes Brot, ein Bier wäre jetzt schön, nach dem Schreck, aber das würde er zum Feierabend nachholen, nein zwei, sein Leben feiern.

Auch wenn es ein weiterer Sargnagel war.

Dazu kam es aber nicht, inzwischen verheiratet, empfing ihn seine Liebe mit einem schönen Essen, ohne Bier, den Geruch mochte sie nicht und bat ihn hinterher mit einem Blick voller Liebesgier ihre offene Wunde zu versorgen. Das konnte er nicht abschlagen, das ging gar nicht, zumal er ihre wunderbare Zunge schon gefühlt bis im Rachen hatte, aber Männer können auch anders ihr Leben feiern.