

Notizen aus der Dampflokomotivzeit zwischen Hamburg, Osnabrück und Köln – aufgezeichnet von Jürgen Munzar

Dampfmangel auf 01 1078

Am 4. September 1964, es war ein Dienstag, hatten wir um 12.30 Uhr Dienstbeginn. Ich fuhr damals als Urlaubs- und Kranken-Vertreter für längere Zeit im Dienstplan 1 des Bw Osnabrück Hbf. Mein Meister, Hauptlokführer Heinrich Hehmann, war auf der Dienststelle bekannt als „Lautsprecher Hehmann“. Zum einen war der Nachname weit verbreitet und bedurfte individueller Unterscheidungen zum Auseinanderhalten. Zum anderen verpasste man Heinrich diesen Spitznamen wegen seines lauten Sprechorgans. Als ehemaliger Hauptfeldwebel der Wehrmacht glaubte er in uns immer noch eine Kompanie Soldaten vor sich strammstehen zu haben, so dass er brüllen müsse, damit ihn auch jeder gut verstehe.

Der Dienstplan 1 bestand aus einem sechstägigen Umlauf. Für heute stand der E 521 an – mit anbringender Lok und Ablösung am Bahnsteig. Vom Bahnbetriebswerk stand uns ein viertelstündiger Fußweg bevor. Der Eilzug von Düsseldorf zur Weiterfahrt nach Bremerhaven traf pünktlich ein. Die üblichen Arbeiten begannen nun an der Zuglok aus unserem Stall, heute die ölgefeuerte 01 1060. Ich hatte sieben, acht Minuten Zeit, die drei Kreuz-

köpfe nachzuölen. Zuerst ging es über den rechten Umlauf durch die kleine Einstiegsklappe an das mittlere Triebwerk. An jedem Kreuzkopf waren zwei Ölverschraubungen zu öffnen, Schmiernadeln auf Funktion zu überprüfen und Öl nachzugeßen.

Wehe, wenn mal eine Verschraubung oder Schmiernadel heruntergefallen wäre – eine drohende Zuglaufstörung!

Dann folgte das Abölen der beiden äußeren Kreuzköpfe. In der Zwischenzeit hatte das abgelöste Personal den Wasservorrat im Tender ergänzt: Lokführer am Regulierungshandrad, Heizer auf dem Tender, den Ausleger festhaltend. Unsere Wasserkräne am Bahnsteig warfen pro Minute 7-8 Kubikmeter Wasser aus. Es musste alles sehr schnell gehen. Bei 38 m³ Wasserinhalt eines 01¹⁰-Tenders reichte die Zeit gerade so. Manchmal kamen Maschinen mit haarsträubend geringem Vorrat an; runter auf zwei Kubikmeter und weniger.



Es geht zur Sache. 01 1060 vor dem D 94 (Hamburg-Altona – Köln) nach der Ausfahrt in Hagen Hauptbahnhof auf der beginnenden Steigungsstrecke (1:73) Richtung Wuppertal vor der Abzweigstelle Rehsiepen, wo die Güterzuggleise vom Güterbahnhof in die Hauptstrecke münden. Solche langen Züge mit 03¹⁰ bespannt mussten eine Schiebelok haben! Die Arbeitergruppe rechts war für die Installation der Oberleitung zuständig und hatte eine längere Pause einzulegen, da noch der D 266 nach Basel und der E 4722 nach Aachen folgten (Mai 1963).



Sanfte Anfahrt mit geöffneten Zylinder-Entwässerungsventilen.

01 1078 verlässt im April 1963 Hagen Hauptbahnhof mit dem Verstärkungszug D 1368 Hamm – München. Es ist der Vorzug zum D 368 Münster – München. Die Osnabrücker Kohle-01¹⁰, zuvor immerhin hier in Hagen Eckesey für neun Jahre beheimatet, wird ihn bis Köln bringen. Der Kasten, den man links oben im Bild sieht, ist ein Baugerüst für die neue Postüberführung, die das Postgebäude rechts mit der Postverladung links verbinden soll. Postgut wurde seinerzeit vorwiegend über die Schiene abgewickelt. Als das dann auf die Straße verlagert wurde und der Schienenanschluss nicht mehr benutzt wurde hat man das aufwändige Bauwerk wieder abgerissen.

Pünktlich ging es um 13.04 Uhr los. Planmäßig erreichten wir Bremen Hauptbahnhof. Dort stand schon die einheimische 03 090 bereit, unseren Eilzug nach Bremerhaven bzw. Cuxhaven weiterzubefördern. Wir dagegen rollten rückwärts nach Bremen-Sebaldsbrück. Gegenüber befand sich das Ausbesserungswerk, damals schon teilweise für die Reparaturen an Strecken-Diesellokomotiven ausgerüstet. Dampflokomotiven wurden auch untersucht, aber leider schon mehrheitlich an Ort und Stelle verschrottet. Mangels Platz im Hauptbahnhof wartete hier in Sebaldsbrück die Wagengarnitur für den E 775 auf uns, den wir als Leerpark zum Hbf und anschließend als besetzten Reisezug nach Hamburg-Altona zu fahren hatten.

Unseren Zielbahnhof in der Hansestadt an der Elbe erreichten wir um 18.34 Uhr. Die Wagenpark brauchten wir nicht nach Langenfelde zu drücken; ihn nahm uns eine der vielen hier anwesenden 78er ab. Im Bw Altona ergänzten wir unsere Vorräte (tankten Öl und nahmen Wasser). An unserer Lok war eine Nachschau auszuführen; das heißt 01 1060 musste komplett abgeölt und untersucht, etwaige Reparaturen in Auftrag gegeben und alle Schmierstoffkannen (Achs-, Heißdampf- und Verdichteröl) im Lager aufgefüllt werden. Der Reiter versorgt ja erst sein Pferd, bevor er an sich

denkt. Dann hatten wir auch unsere Pause von etwa vier Stunden. Ein Kantinenbesuch war angesagt, danach noch etwas Ruhe.

Gegen 21.30 Uhr ging es wieder los. Unsere 01 1060 war schon längst wieder auf der Rollbahn unterwegs. Sie brauchte, im Gegensatz zum Menschen, keine längere Ruhe. In der Altonaer Lokleitung bekamen wir die Schlüssel der Osnabrücker Kohlelok 01 1078 ausgehändigt. Unsere Aufgabe war es nun, mit ihr und dem Expresszug 3048 die Rücktour anzutreten.

Eigentlich hatte ich eine Öllok erwartet, aber irgendwelche Umstände hatten eine Kohlelok in den Plan gewürfelt.

1964 wurden für unsere vier Dienstpläne im Dienst mit schnellfahrenden Zügen wurden 18 Ölloks benötigt ... bei nur 20 vorhandenen Maschinen. Davon befanden sich auch mal welche zum Auswaschen oder in Ausbesserung. Dann mussten Kohle-01¹⁰ einspringen. Erst Ende 1964 kamen weitere fünf Öl-01¹⁰ aus Kassel hinzu. Da ebenfalls der Bestand an rostgefeuerten Exemplaren um fünf Maschinen aufgestockt wurde, ergab sich kurzfristig ein Be-