

Aus den Aufzeichnungen des Cottbusser Lehrheizers und Lokfahrmeisters Max Blumhagen (1)

# Wie die neuen 01<sup>10</sup> des Bw Leipzig West eingefahren wurden

Am 8. März 1940 standen in Leipzigs großem Bahnbetriebswerk für die Reisezugförderung mit 01 1053-1055 die ersten drei frisch im RAW Braunschweig abgenommenen Stromlinien-Schnellzuglokomotiven bereit. Darauf hatte sich einer besonders gut vorbereitet: Max Blumhagen aus Cottbus. Der 40-jährige Lehrheizer der RBD Halle (Cottbus gehörte damals noch zur Reichsbahndirektion der Saalestadt) hatte den Auftrag bekommen, die ausgesuchten Stammpersonale auf die neuen und in ihrem Blechkleid äußerlich ungewohnten Dreizylinder-01 einzuschwören. Aber wie kam Blumhagen dazu? Welche Karriere machte er bis dahin?

Wie so oft in Eisenbahnerfamilien, fiel auch bei den Blumhagens der Apfel nicht weit vom Stamm: „Mein Wunsch als Junge war schon immer, einmal Lokführer zu werden“, schrieb Max Blumhagen (1900-1986) in seine gesammelten und erhalten gebliebenen Notizhefte und Fotoalben aus fünf Jahrzehnten Dienst, „denn in jeder Generation war ein Lokführer vertreten. Der erste war Johann Gottlieb Blumhagen (1826-1906) auf der neu gebauten Strecke Glogau – Deutsch Lissa mit Zylinder und weißen Handschuhen.“

Im Ersten Weltkrieg trat Max als 15-jähriger seine Lehre als Schlosser in der Königlich-Preussischen Lokomotivwerkstatt Cottbus an. „Unsere Lehrzeit von vier Jahren war gestaffelt; und zwar: zwei Jahre in der Lehrwerkstatt (bei Lehrmeister Keil), je drei Monate in der Schmiede, Gießerei, Kupferschmiede und Dreherei. Das letzte Jahr waren wir in der Lokausbesserung zusammengefasst. Arbeitszeit war von 6.30-16 Uhr. Anschließend mussten wir von 17-20

Uhr zur Gewerblichen Fortbildungsschule. Auch Sonntags hatten wir von 10-12 Uhr technischen Zeichenunterricht.“

Blumhagen wurde noch eingezogen, kam aber zum Glück nicht an die Westfront: „Meine Lehrzeit wurde vom 21. Juni bis 11. November 1918 durch Einberufung zum Wehrdienst bei der Ersten Ersatz-Maschinengewehr-Kompanie Frankfurt/Oder unterbrochen.“

Seine Gesellenprüfung legte er am 31. März 1919 mit der Note „gut“ ab. „Danach arbeitete ich ein Jahr als Schlossergeselle in der Lokkolonne Köpke an den S3, S5, P8, G5, G7 und G8-Lok. Organisiert waren wir im Deutschen Eisenbahner-Verband, der sich auch 1918 am Streik beteiligte.“

„Im März 1920 wurde ich zum Betriebswerk Cottbus versetzt: zuerst als dritter

Mann auf die Rangierlok 5 am Nordberg (beim Lokführer Skrabask), nach drei Tagen dann planmäßig eingesetzt.“ Hundert Jahre ist das her. Anderthalb Jahre zuvor erst endete der Große Krieg. Nichts von seiner verheerenden Wirkung war 1920 verwunden. Blumhagen hatte Glück, bei der Bahn unterzukommen, die sich endlich anschickte, eine des ganzen Reiches zu werden. Seinen ersten Heizerdienst im Güterverkehr leistete er auf einer G8 unter Lokführer Stompka nach Falkenberg; im Personenzugdienst auf der S6 Halle 606 mit Lokführer Lehmann nach Görlitz.

Ab 1926 erhielt Cottbus eine Anzahl von S10<sup>2</sup>-Loks für die Beförderung von Reisezügen sowohl zwischen Berlin als auch Halle/Leipzig nach Cottbus und Breslau; nicht zu vergessen: Dresden – Küstrin. Blumhagen zeichnete sich 1928-35 im Umgang mit dieser „wärmetechnisch als eine der empfindlichsten aller Baureihen“ aus. „Der Einsatz der 03 Lok ab 1935 in Cottbus war eine große Erleichterung in der Feuerbedienung. Es waren gute Dampfmaschinen. Aber sie mussten auch gut gepflegt werden. Sie hatten Stahlfeuerbüchsen erhalten. Plötzliche Abkühlung musste vermieden werden.“ Um stets ein angelegtes Reservefeuer zu halten, richteten sie einen „rollierenden“ Vorfeuerschichtdienst unter den 03-Personalen ein. Unterdessen legte Blumhagen am 16. Mai 1934 – nach 14-jähriger Heizertätigkeit im Status eines Anwärters – seine Lokführerprüfung in der RBD Halle ab. Er bestand sie als einziger von neun Prüflingen mit „gut“.

Dass er sich in der Feuerbehandlung große Kenntnisse angeeignet hatte, sprach sich herum: „1937 wurde ich von der RBD Halle, neben dem Kollegen Richard Krahnemann vom Bw Halle, als Heizlehrer eingesetzt. Unsere Arbeitsaufträge erhielten wir



**An ihrer Planlok 17 222, ein 120 km/h schneller Drilling und „wärmetechnisch eine der empfindlichsten aller Baureihen“, so Blumhagen, der rechts neben Lokführer Kronberg steht (Cottbus, 1933).**

**Vor 01 1055, ihrem neuen „Geschoss“, posieren Stammlokführer Baumgarten (3.v.l.) und Kähling (2.v.r.) neben ihren Heizern an der Drehscheibe in Leipzig West (März 1940).**



1940.