

#2 - Lokalanzeiger 1.04.1999

Romantische Zeiten vorbei

Nackenheim erzählt von schönen Dampf- und sauberen Elektrolok-Zeiten

Von
Werner Baum

NACKENHEIM - Lokomotivführer gehörte zu den geachteten Berufen in der Blütezeit der Bahn nach dem Ersten Weltkrieg. Mit dem Bau vieler Haupt- und Nebenstrecken im Rhein-Main-Gebiet von 1850 bis 1900, ging ein enormer wirtschaftlicher Aufschwung einher. Der Nackenheimer Willi Lenz, Betriebsinspektor a.D. und Lokomotivführer, Jahrgang 1924, hat zwei Epochen völlig neuer technischer Entwicklungen in seiner langen Dienstzeit miterlebt.

Weit mehr als die Entfernung von der Erde zum Mond (384 000 Kilometer) legte er mit Dampf- und Elektrolokomotiven unfallfrei zurück. Wenn er aus seiner Dampflokzeit erzählt, gleicht dies einem Mitfahrerlebnis auf den stählernen Giganten. Beim Dienstantritt im Bahnbetriebswerk Mainz stand die zu übernehmende Lok bereits voll unter Dampf, 32 Kubikmeter Wasser waren dafür am Kochen, der Tender war gefüllt mit rund 12 Tonnen Kohle. Vor Fahrtantritt waren Kesseldruck, Wasserstand und Bremsenrichtungen zu prüfen. Alle beweglichen Teile wurden in Augenschein genommen und die Radreifen geprüft. Danach kam die Fahrt zum Außenbahnhof, wo die Lok an die Waggon gekoppelt wurde. Der Zug war komplett, fuhr in den Bahnhof ein und nahm die Reisenden auf.

Willi Lenz schwärmt heute noch von der Personenzuglok, Baureihe 38 der Reichsbahn. Sparsam war sie. Allerdings mußte der Heizer ständig aufpassen, die richtige Glut in der Feuerbüchse zu haben. Vom Dampf lebte praktisch der



So romantisch sah die Einfahrt in den Mainzer Hauptbahnhof einst aus. Schnaufend und stampfend rollt die Lok ein. Bild: Repro

Lokführer, um mit der entsprechenden Geschwindigkeit den Fahrplan einhalten zu können. Die größte Hitze wurde mit faustgroßen Kohlstücken erzielt. Dabei war die Ruhrkohle durch ihren hohen Brennwert weit beliebter als die Saarkohle. Die großen Brocken mußte der Heizer während der Fahrt zerkleinern. Besondere Prämien für richtiges Heizen und sparsamen Verbrauch wurden monatlich gerne auf den Lohnzetteln gesehen.

Während der Fahrt waren die ständige Signal- und Streckenbeobachtung, das Bremsen auf den Meter genau und die ständige Überwachung der Armaturen sowie das präzise Einhalten der Geschwindigkeiten in Gleisbögen und Weichenverbindungen der Job des Lokführers. Im Sommer herrschte auf den Dampfprössern höllische

Hitze und im Winter besonders am Rücken ziemliche Kälte. Bei aller Romantik der Dampflokzeit, brachte der Strukturwandel zur elektrischen Lok enorm verbesserte Arbeitsbedingungen. Alles wurde bequemer und sauberer. In seinen rund zwei Jahrzehnten Dampflokzeit fuhr Lenz auch das „Flaggschiff“ der Reichsbahn, die schwere Dampflok mit der Bezeichnung 03, die bis zu 140 Stundenkilometer schnell war.

Nach dem Krieg gab es in Nackenheim noch sechs Dampflokführer und ebenso viele Heizer. 1959 wurde Willi Lenz auf den elektrischen Betrieb umgeschult und stieg auf die E 103 um. Von seinen Vorgängern weiß er, daß sie in den 30er Jahren noch distanziert auf die Heizer blickten. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde auch hier alles kollegialer.