Impressum

© 2025 Nord Süd Express GmbH,
Hauptstraße 4
82285 Hattenhofen

info@nordsuedexpress.de
www.nordsuedexpress.de

ISBN 978-3-949665-31-8

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über dnb.dnb.de abrufbar.

Die in diesem Werk wiedergegebenen Standpunkte und Meinungen sind die des Autoren und müssen nicht grundsätzlich mit jenen des Verlags und der Redaktion übereinstimmen. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck oder Verbreitung durch analoge und digitale Medien sowie Datenverarbeitungssysteme jeglicher Art, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags.

Autor: Jan Lukow
Layout: Jan Lukow
Satz, Umschlaggestaltung, Bildredaktion, Bildbearbeitung: Robin Garn
Druck: DZS Grafik d.o.o., Ulica Jožeta Jame 12, 1210 Ljubljana Šentvid, Slovenia

Vorsatz:
Schematische Darstellung des Verschiebebahnhofs Berlin-Schöneweide aus den Bahnhofsplänen der Reichsbahnämter vom 14.12.1955.

Nachsatz:
Auf der linken Seite eine Partie des Ostens von Berlin aus dem „atlas DR" von 1989, der letztmalig die seit 1949 existierende Zweistaatlichkeit zu Grunde liegt.
Auf der rechten Seite eine Partie der nach Bundesländern unterteilten Karte der DR aus dem Jahr 1990/91. Unser gewählte Ausschnitt reicht deshalb von Pasewalk im Norden bis Lutherstadt-Wittenberg im Süden, um zwei hier erzählte Geschichten zu begleiten.

Frontispiz auf Seite 2:
Lageplanausschnitt der Anlagen des Bahnbetriebswerks Berlin-Schöneweide von 1975.

Inhalt

Kantinengeschichten	6
Frühschicht	8
Hohe Stromrechnung	11
Schwerhörigkeit	12
Die reisende Beißhilfe	14
Die wildgewordene Dampfpfeife	16
Werkstatttaufe	18
Versuchslok	19
Starke Männer	21
Feierabend	22
Die automatische Kupplung	26
Einmannbedienung	27
Handgebremst durchs Märkische	29
Kleine Ursache, große Wirkung	31
Heizerpremiere oder das Drama im Halbdunkel	32
Das manipulierte Anzeigeinstrument	36
Türkischer Basar oder Schweizer Berghütte? Wohl irgendetwas dazwischen	40
Nachschieben und ein Eisenbahner im Ruhemodus – selten ein gutes Paar	42
Ein hochstapelnder Eisenbahner und die reisefreudige Lokomotive	44
Duschwasser mit unterstützender Reinigungswirkung	48
Neue Rangiertechnologie	51
Mit dem linken Fuß aufgestanden – oder wie ein Wagen ein völlig neues Reiseziel bekam	54
Wenn der Bahnarzt dreimal klingelt	57
Ein Eisenbahnerkörper im Wandel	61
Dreilichtspitzensignal	64
Die Hand an der Kopfbedeckung	66
Nachtschicht	70
Vorstellungsgespräch im Staub der Zerstörung	71
Trusebahn	74
Nachts am Bahnübergang	78
Überbelegung	82
Zeig den dicken Daumen	85
Zg 3	89
Die Erzählung vom dahinschmelzenden Zeitgewinn – oder wie eine Große einem Kleinen zugkräftig unter die Arme griff	92
Abgehängt	95
Seltsame Blüten	98
Raw Stendal-Verbot	101
Heftiger Stangenwirbel, eine Prüfungssituation und eine deftige Verspätung	105
Fehlende betriebliche Regelungen	112
Rangierfahrt widerwillen	115
Modischer Kunstfaserchic – keine wirkliche Hilfe bei fehlender Traktionskraft	117
Wer abblendet hat selbst gute Sicht – auch noch hinterher	120
Die Geschichte von einem, der sich putzen konnte, weil seine Lokomotive geputzt wurde	124
Zwei unterforderte, ein schreiender und ein veralberter Eisenbahner – diese Geschichte gehört in die Welt	129
Selbst zum Schwindeln zu dumm	132
Vom Aufheulen eines Arbeitstieres und einer olympischen 100-Meter-Zeit: im Schotter!	138
Das geheimnisvolle Leben eines kranken Eisenbahners abseits des Transportgeschäftes	142
Hilfe in akuter Personalnot oder auch: Einmal und nie wieder	145
Berufserfahrung: Der Meister hat doch immer noch die besten Ideen	149
Die lieben Kollegen: Schabernack, Blödeleien und allerlei derbe Scherze	151

Kantinengeschichten

Tick, tack, tick, tack geht unermüdlich die Nachtschichtuhr. Es herrscht fast Geisterstunde in der Kantine des Bahnbetriebswerkes der Deutschen Reichsbahn. Der große Wandchronometer im Werksrestaurant, der schon viele gute, aber auch schwere Stunden eingezählt hat, strebt ohne Unterlass auf den Tageswechsel zu.

Trotz der bald hereinbrechenden Mitternacht ist der Tisch, an dem gewöhnlich die Lokführerschaft sitzt, gut besetzt. Gleich einer Bahnhofshalle, so auch hier, ein Kommen und Gehen der Eisenbahner, auf dem Weg in den Feierabend, vor dem Dienstbeginn oder auch zur wohlverdienten Pause. So kommt es, dass die Stätte der Speisung und Erholung stets gut besucht ist. Praktisch zu keiner Zeit sind die Stühle an der langen, pflegeleicht-robusten Sprelacart-Tischplatte verwaist.

Lange, müde und blasse, aber auch wache Gesichter sind hier so beinahe rund um die Uhr anzutreffen.

Diese etwas abgerissene, in die Tage gekommene Kulisse ist die perfekte Bühne für jene Geschichten, die mit wechselndem Wahrheitsgehalt gerne von und über die Helden der Schiene erzählt und von Selbigen auch konsumiert wurden.

Der für die Erzählstunden unzweifelhaft passendste Rahmen war diese nächtliche Atmosphäre, die Ruhe der Kantine – trafen hier doch die verschiedensten Dichter, Poeten, Laienerzähler und Zuhörer aufeinander.

Gab es im „Werksrestaurant“ des Bahnbetriebswerkes Berlin-Schöneweide auch keinen wirklichen der oft runden „Spinnertische“ für Lokomotivführer wie anderorts, so reichte die hier vorhandene Bühne trotzdem allemal aus, um die unglaublichsten Begebenheiten wortreich auszuschmücken und mit allerhand und nachdrücklichen Gesten für den Zuhörer zu bebildern. Hier, an der Speisetafel, wurden tatsächlich, tief im Abseits geltender Vorschriften, ganze Rangierabteilungen fernab jeden Schienenweges über belebte Straßen geschoben, oder sich unerlaubt selbstständig gemachte Wagen in wilder, furchtloser Verfolgungsjagd kinoreif eingefangen und gebändigt. Auch Fahrten mit Zügen von nie gesehener, endloser Länge und Last wurden hier noch einmal wortgewaltig nachgestellt, mit Superlativen wurde hierbei selbstredend nicht gespart.

Wusste der Zuhörer auf der anderen Seite des Tisches sich meist einen Reim auf den tatsächlichen Hergang der dargebotenen Stücke zu machen, so waren die Vorträge jedoch stets sehr unterhaltsam und kurzweilig. Gerade die dunklen, meist sehr zähen und bleiernen Stunden der Nacht verflogen so Geschichte um Geschichte oft wie im Fluge. All diesen Erzählern und auch deren staunendem, gut unterhaltenem Publikum sind die hier niedergeschriebenen „Tatsachen“ und auch „Halbwahrheiten“ gewidmet.

Viele herausragende Geschichten, wie sie mir zu einem guten Teil von meinen lieben, leider viel zu früh verstorbenen Kollegen Werner Makowski, Hans-Joachim Küter, Werner Wyrwinski und Chrisian Süske in ihrer ganz eigenen, besonderen, bildreichen und humorvollen Art zu Gehör gebracht wurden, finden sich zwischen den Buchdeckeln wieder. Ohne sie wäre die Sammlung nicht halb so unterhaltsam und bunt, wie sie tatsächlich geworden ist. Es war mir ein wirkliches Bedürfnis und auch große Freude, ihre Erinnerungen der Nachwelt zu erhalten.

Hier war alles beisammen: Ein behagliches Ambiente, sättigende, auf kommende Arbeitsaufgaben hin abgestimmte, ausgewogene Kost sowie der erzählende Werner, der seine staubige Geschichtenkiste vom turbulenten Alltag der Transportarbeit auf Schienen auch heute wieder sehr weit aufklappte. Was brauchte der Eisenbahner mehr? Sammlung Jan Lukow

Ein Dank gilt hier meiner lieben Frau, welche es auch diesmal wieder bewerkstelligte, meine ungeschliffenen, oft ausufernden Texte zwischen die geltenden, 1870 von Konrad Duden eingeschlagenen Rechtschreibpflöcke einzupassen und so der korrekten Verwendung von Buchstaben und Satzzeichen zu ihrem Recht zu verhelfen. Auch für die Bändigung meines Ausuferungstriebes und Überprüfung der Sinnhaftigkeit meiner Schreiberei sei ihr von ganzem Herzen gedankt.

Dargeboten werden uns die folgenden Anekdoten aus dem Bahnverkehr von Sieg und Niederlage, Gelingen und Scheitern, grandiosen Heldentaten, wie auch veritablen Zerstörungen von Volkseigentum, wie soll es auch anders sein, von jenem, bereits genannten Werner, einem durch viele Fahrplanwechsel gegangenen Eisenbahner, von allen in Abwandlung seines Nachnamens stets nur „Macke“ genannt. An den Anfang jeder Anekdote dieses herausragenden Erzählers ist einer der zahllosen Sprüche gestellt, wie sie gerne kommentierend oder auch belehrend an passender, wie aber durchaus auch unpassender Stelle von ihm oder anderen Mitarbeitern des Schienentransportes verwendet wurden.

Wer möchte nicht, wie hier im April 1983 im Bahnbetriebswerk Leipzig West, im Angesicht der aushängenden Propaganda unter den Augen der Väter des Marxismus-Leninismus und eines saarländischen Dachdeckers erlesene und nahrhafte Speisen wie rechteckig aus der Nudelmasse ausgestochene Makkaroni mit karottenfarbener Sauce genießen? Foto: Thamm, Sammlung Burkhard Techel

Dieser Band enthält neben einigen Geschichten, die bereits im Buch „Berlin-Schöneweide, Bahnhof Bahnbetriebswerk Rangierbahnhof“ zur Veröffentlichung gelangten, zahlreiche „neue“ „alte“ Geschichten aus einer vergangenen, in vielerlei Hinsicht entspannteren und vor allem auch humorvolleren Zeit der Eisenbahn.

Damals, vor vielen, vielen Fahrplanwechseln, als sich all die unglaublichen Geschichten abspielten, dachte natürlich niemand der Protagonisten daran, die teils unglaublichen Situationen für die Nachwelt im Bild festzuhalten. Aus diesem Grund wird hier im Buch auf Bildmaterial zurückgegriffen, das, jeweils zur Episode passend, die damalige Arbeitswelt der Eisenbahner im größten Betrieb der DDR abbildet.

Illustriert ist das Werk zu einem guten Teil auch mit Aufnahmen, die von Eisenbahnern selbst gefertigt wurden, die oftmals während des Dienstes entstanden und ihr Arbeitsumfeld und die lieben Kollegen zum Motiv haben. Aus diesem Grunde sind hier zwangsläufig einige Abstriche hinsichtlich der Aufnahmetechnologien zu machen.

Für die Chance, diesen humorigen Blick zurück in eine vergangene Arbeitswelt der Reichsbahn in dieser Form in die Welt tragen zu können, möchte ich nicht zuletzt den mutigen Verlegern Robin Garn und Thomas Hilge danken!

Jan Lukow

Teltow,
im Juli 2025

Im harten Bahnbetrieb ging öfter mal was kaputt, war doch längst nicht jedes Material in der Lage, vorwärtstreibenden oder auch rotierenden Kräften zu widerstehen. War es nur eine unter dem Druck des Wassers einer „hydraulisch“ gefahrenen Dampflok geborstene Bruchplatte, blieb der Schaden meist noch gering.

Frühschicht

Ein jeder Bahnbetrieb braucht seinen Mittelpunkt und wer jetzt meint, für ein Bahnbetriebswerk seien dies zweifellos der Lokschuppen oder auch die Drehscheibe, der sollte nicht die Anziehungskraft und Wirkung verkennen, die eine Kantine, in der es bis zum Ende der 1960er Jahre gar noch Bier gab, auf die Mitarbeiter des Standortes oder aus anderen Dienststellen zu jeder Tages- und Nachtzeit ausübt. Hier trafen sich, jeweils zu den Öffnungszeiten, eigentlich alle Berufsgruppen der Maschinenwirtschaft, der Verwaltung, aber oft auch längst berentete ehemalige Eisenbahner und, wenn er die Zeit dazu fand, oft auch der Vorsteher.

Im Kreise der lieben Kollegen kulinarische Leckerbissen wie Bockwurst, mit oder ohne Brot oder auch eine deftige Erbsensuppe mit dem Aluminiumbesteck aus der Plastikschüssel zu löffeln, dies hatte schon etwas Erbauliches. Auch wohnte mancher dieser Speisestätten, vollkommen unerwartet, die Innovation und der pure Einfallsreichtum der Eisenbahnerschaft inne. Ein Ding, wie ein an der Decke angebrachter Schlüpfergummi, an dessen anderem Ende ein Flaschenöffner über dem Tisch sein nutzbringendes Dasein baumelnd in Augenhöhe der Speisenden verbrachte, hatte alles – Funktionalität gepaart mit purer Bequemlichkeit.

Bereiche, unterteilt für saubere Kleidung und Arbeitskluft, zaghaft gepolstertes Sitzgestühl, weiß-grüne Gebrauchskeramik, karierte „Igelit"-Tischdecken auf Schichtstoffplattentischen, DDR-Bürgern gut als „Sprelacart" bekannt: In diese Welt einzutauchen, war stets ein ganz besonderes Erlebnis. Zwischen den mit lebensbejahenden Ölfarben gestrichenen Wänden und den in grauen, blechernen Schaukästen gefangenen, bahnbrechenden Ergebnissen des sozialistischen Wettbewerbs seine wohlverdiente Pause zu genießen, erzeugte trotzdem oder gerade darum ein wohliges, behagliches Gefühl. So jedenfalls sind meine Erinnerungen an die vielen Stunden dort. Guten Appetit!

Jedoch, was damals die Altvorderen bei ihren Planungen zur Errichtung der Kantinen nicht bedachten, war, dass sich diese Stätten auch bestens eigneten, um hier schaurige, aber auch heitere Geschichten aus dem sehr eigenen Kosmos des Schienenverkehrs in die Welt zu tragen. Auch war dies der perfekte Ort, um sich über die neuesten Gerüchte oder Arbeitsplatzromanzen auszutauschen oder diese gar erst in die Schienenwelt zu tragen.

Gerade in den Frühschichten der Wochentage herrschte in den Werksrestaurants meist reger Betrieb. Hier fiel die Saat aus der Gerüchteküche schnell auf fruchtbaren Boden und verteilte sich so schnell wie die Botschaft, als wenn es im nahen Konsum Südfrüchte gab.

Noch herrscht in der Kantine des Bw Schöneweide im Jahr 1980 die sprichwörtliche Ruhe vor dem Sturm, aber gleich, wenn die Zeiger der Kantinenuhr auf 7:30 Uhr springen, ist hier innerhalb weniger Sekunden die Frühstückshölle los. Sammlung Jan Lukow

Vor allem aber gaben diese ‚Futterplätze' die Plattform, die es benötigte, um die Erzählungen von „Leid", „Scheitern", „glücklicher Fügung" und auch „unglaublicher Heldentaten" im stählernen Transportgeschäft in die Ohren der Mitspeisenden zu tragen.

Versuchen wir also nun, uns in die Atmosphäre einer Werksküche eines größeren Bahnbetriebswerkes bei Tageslicht zu versetzen und lauschen wir, welch leidenschaftlicher und begnadeter Erzählkünstler unser Protagonist Werner, genannt „Macke", bei seiner Reise durch den üppigen Eisenbahnthemenstrauß ist. Also lautet das schmissig schwungvolle Motto für die nächsten Stunden „Bequem hinsetzen und Ohren spitzen!"

Mehr braucht es nicht, um gesund, gut genährt und beschwingt die kommenden Hürden im Rädergetriebe des Schienenverkehrs zu nehmen. Prost und guten Appetit!

„Warum so überhastet bremsen, hinter dem Prellbock geht das Gleis ja meist noch ein Stückchen weiter!"

Es war früh, sehr früh am Morgen, die Uhr zeigte 4:50 Uhr. Die Tür zur Kantine ging knarzend auf. Waren es die Aura oder ganz spezielle, personifizierte Türöffnungsgeräusche, welche der Hereinkommende in der Klangwelt des Werksrestaurants erzeugte, keiner weiß es. Sicher ist nur, viele Augenpaare gingen zur Eingangspforte des Speisentempels. „Macke!" raunte es vielstimmig mal leise, mal laut durch die Runde der hier vor, während oder nach dem Dienst angeschwemmten Eisenbahner.

Die Schar der Speisenden teilte sich beim Auftreten Mackes auf der wuseligen Speisebühne in zwei etwa gleichgroße Lager. Der eine Teil fand den gerade auf die Bühne Getretenen eher ein bisschen speziell und hätte gut bei der Nahrungsaufnahme auf ihn verzichten können, der andere Teil setzte sich sogleich bequem in sein Sitzgestühl, um das sich nun sicher bald auftuende Geschichtenerzählschauspiel bei bester Lage, Sicht und Verpflegung genießen zu können.

Macke war ein Eins-A-Erzähler, sein Repertoire umfasste Geschichten von heute und früher, von der Bahn und vom Privaten, von Klamauk und Ernst – nee, Ernst streichen wir lieber, denn ernst waren seine Geschichten eigentlich nie.

Selbst wenn man die eine oder andere erzählte Episode bereits kannte, die nächste Kantinenaufführung desselben Stückes versprach trotzdem erneute Spannung und Freude beim Zuhören, variierten seine meist heiteren Ausschmückungen doch von Darbietung zu Darbietung.

Macke erstand, nachdem er den Essensraum unter zahllosen Blicken quer durchschritten hatte, an der Speisenausgabe die für einen ausgehungerten Eisenbahner obligate Bockwurst mit Brötchen und einen Kaffee, türkisch gebrüht. Dann erst schritt er zur doch recht gut besuchten Bühne, von vielen auch nur despektierlich „Spinnertisch" genannt. „Kantine, Heim für Arbeitslose!", dies war seine Begrüßungsformel für die Anwesenden, worauf er sich, ohne auch nur seine vor Schmiere glänzende Mütze abzunehmen, an die Tafel setzte.

Für besondere Arbeitseinsätze, wie beispielsweise das muskelbasierte Beräumen der Gleisanlagen von Schnee und Eis, konnten die Bahnbetriebswerke kostenloses Essen und Trinken für die Schwerstarbeiter ausgeben. Diese absolut fälschungssicheren, umgenutzten Edmondsonschen Pappfahrkarten dienten hierbei zur Legimitation für den kostenfreien Speisenempfang.

Eigentlich niemand am Tisch, in der Dienststelle oder der Bahn überhaupt, kannte Macke in zivilen Klamotten. Er trug stets und ständig, ob dienstlich oder privat unterwegs, seine speckige Reichsbahnwinter- oder Sommerjacke, je nach Witterung, dazu ein fleckiges Uniformbeinkleid, von ihm stets nur „Transporthose" genannt. Es konnte hierbei durchaus vorkommen, dass seine Uniformteile an einem veritablen Knopfausfall litten, kom-

plett war das Eisenbahnerkleid jedenfalls selten. Macke, faul und findig zugleich, nähte nicht etwa, wenn sich mal die Gelegenheit bot, die abgesprengten Knöpfe wieder an, warum dies, wenn es doch auch schneller ging. Den Trick, einfach den fliehenden Knopf mit einer von innen eingesteckten Sicherheitsnadel zu bändigen, hätte er sich mal für die heutigen, hektischen Zeiten patentieren lassen sollen.

Es kam gar vor, dass eine komplette Transporthosennaht die gesamte Beinlänge entlang aufriss und Macke auch hier den Trick mit den, nun von außen eingesteckten Sicherheitsnadeln anwandte. Von weitem schon glitzerte so unser Geschichtenerzähler mit jedem seiner Schritte in der Sonne. Vielleicht war dies gar die Geburtsstunde manchen späteren Punk-Stiles.

Dass Macke sich nicht gerade auf Brautschau befand, konnte man direkt daran erkennen, dass die Resthaare um den üppigen Fleischteller herum auf dem Kopf lang, ungekämmt und ungezähmt ihr keckes Spiel trieben. Auch die Barthaarbeseitigung in seinem Schichtarbeitergesicht endete konsequent mehrere Millimeter unter der Nasenwurzel, wodurch sich stets einige Barthaare über ein längeres Dasein im doppelten Wortsinn freuen konnten.

Selbst der kürzeste Satz aus seinem Mund wurde dabei mit zahllosen, ihm eigenen Schniefgeräuschen garniert. Fast zeitgleich mit dieser eigenartigen, geschnaubten Begrüßung pellte er, gerade erst sitzend, bereits seine soeben erstandene Bockwurst – Pelle mochte er nicht. So sah der Teller mit der Wurst im eigenen Darm bald aus wie ein Schlachtfeld. Wer sollte sich daran stören, Macke jedenfalls nicht.

Nachdem die wehrlose, weil vollkommen hautlose Bockwurst, garniert mit Bautzner Senf, hintergelutscht war, wurde direkt darauf von Werner eine Hinterherzigarette Marke „Cabinet“ angezündet (zur Zeit des Geschichtenerzählers in den Werksrestaurants des Landes und der Bahn noch durchaus üblich und erlaubt).

Nun aber war die Zeit der Stille am Tisch vorbei. „Habt ihr schon gehört was passiert ist?“ „Nee, was denn?“ „Nee, na dann hört mal gut zu!“ Der Vorhang öffnete sich und die Geschichtenstunde noch sehr früh am Morgen begann. Was eigentlich hier nur fehlte, war das Knistern eines Lagerfeuers, so mussten das Klappern mit dem Aluminiumbesteck, die Schlürfgeräusche ringsum und der Klang des Stühlerückens als Untermalung dienen.

War dies etwa der Führerstand der stromfressenden und somit kostentreibenden Diesellok der Baureihe 118? Wenn ja, so war dies mit dem Ende der soeben erzählten Geschichte auch selbiges. Wir werfen am 1. April 1970 einen Blick in den Führerstand des Babelsberger Großdiesels vor einem Schnellzug auf der Relation Erfurt-Meiningen. SLUB/ Deutsche Fotothek, Siegfried Gebser

Hohe Stromrechnung

Lothar, unser erster Geschichtenheld, fuhr schon seit vielen Jahren, zuerst als Heizer, dann für einige Jahre auch als Lokführer, auf den Lokomotiven des Bahnbetriebswerkes Schöneweide rund um den Kirchturm, wie man so schön sagte. Lothar war bei seinen Amtsausführungen eher vorsichtig, manchmal sogar etwas ängstlich. Für waghalsige Aktionen war er unter den Kollegen jedenfalls nicht bekannt. Eigentlich war er zufrieden, wenn er Dienst auf der Dampflokomotive hatte, denn die Verantwortung lastete hier doch irgendwie auf zwei Schultern. Man war nie allein.

Mit dem Einzug der neuen Traktion in Form der BR 118 sollte sich sein gewohntes Arbeitsumfeld jedoch bald ändern. Es kam der Tag, an dem auch er vom Führerstand des Dampfrosses abstieg, um bald darauf zum Lehrgang in der Lokfahrschule anzutreten. Nun galt es, Haltekreise, die Arbeitsweise des Drehzahlverstellers und der Heizkesselsteuerung zu pauken. Lothar, Lothar, wenn das mal alles gut geht.

Also lernte er auch abends und an den Wochenenden immer fleißig und mit ein bisschen Glück, so machte er sich selbst Mut, müsste das doch schon irgendwie klappen.

Mit Gottes Hilfe, er hatte doch tatsächlich einen Abend zuvor in der Kapelle eines Gebetshauses für den Beistand von oben eine Kerze aufgestellt, wurden die schriftliche und auch die mündliche Prüfung bestanden. Seine Opfergabe hatte sich also ausgezahlt. Nach vielen, vielen Belehrungsfahrten wartete schlussendlich die Probefahrt auf ihn. Mit den sprichwörtlich vollen Hosen, auch etwas Glück und praktizierter Nächstenliebe des Prüfers, wurde von unserem Lothar auch diese Klippe genommen. Ab hier hieß es also, selbst ist der V-Lokmann. Rauf auf den Bock und selbst gefahren.

Zur ersten Schicht kam Lothar schon über eine Stunde früher als vorgesehen. Schnell eilte er zur ihm zugeteilten Maschine, um noch eine Kurzeinweisung beim Vorgänger zu bekommen, Fragen hatte er freilich genug.

„War irgendetwas mit dem Bock?“ fragte er ängstlich „Nee, bisher war alles in Ordnung.“ Gott sei Dank! Manne, sein Vorgänger, war schon erfahren auf den rot-weißen Maschinen, wenn er nichts hatte, so sollte die Sache laufen. Nur keine falsche Schalthandlung machen und nichts anfassen, was nicht unbedingt gebraucht wird. Mit diesem Motto wurden seine erste und auch die vielen folgenden Schichten gut über die Runden gebracht. Es schlich sich fast so etwas wie Routine bei ihm ein, wer hätte dies bei Lothar gedacht?

In einer Nachtschicht auf dem Babelsberger Großdiesel in Schöneweide angekommen, ging Lothar nach gewissenhafter Abstellung seiner Großdiesellokomotive zur allgemeinen Stärkung auf dem direkten Weg in die Kantine. Wie zu fast jeder Tages- oder Nachtzeit fanden sich einige der lieben Kollegen im Werksrestaurant. Ein Stammessen für 60 Pfennige und der für schwerstarbeitende Eisenbahner unentbehrliche Kaffee waren bald erworben. Schnell wurde hier, im Dunst der zahlreichen Zigaretten, das Neueste aus der Welt der Bahn und den jüngsten Kreationen aus der Gerüchteküche ausgetauscht. Auch kam die Rede bald auf die neuen Maschinen der Baureihe 118, deren Einsatz, Bewährung und auch ihre Macken.

„Mensch Lothar, was ich Dich schon immer mal fragen wollte ...“ ging die Frage aus der Tischrunde an unseren Neudieselkutscher. „Warum fährst Du eigentlich immer mit Maschinenraumlicht? Immer, wenn ich dich nachts gesehen habe, war deine Maschine wie ein Weihnachtsbaum hell erleuchtet.“

Diese Frage erwischte Lothar unvorbereitet. Er überlegte kurz, warum, ja warum eigentlich? Die Antwort war für Lothar eigentlich ganz einfach und einleuchtend, warum aber nur fragte man danach?

„Na wenn ich mal eine Störung habe ...“ leitete er seine Antwort fast verteidigend ein „... kann ich schnell rein in den Maschinenraum und gucken, was da los ist und muss nicht erst ewig nach dem Lichtschalter suchen!“ Für unseren Protagonisten war die Sache hinreichend beantwortet, für den Fragenden hingegen noch nicht.

„Lothar, weißt Du denn gar nicht, welch hohe Stromrechnung die Dienststelle für Deine Lok letzten Monat bezahlt hat?“ kam gleich die Frage hinterher. „Der Chef hat jedenfalls letztens tüchtig getobt!“

Schweigen und schlucken, mehr brachte unser armer Lothar nicht heraus. Damit hat er nun wirklich nicht gerechnet. Warum gerade er, wo doch „Vorsicht“ sein zweiter Vorname und ständiger Begleiter war? Seit diesem Tag jedenfalls blieb das Maschinenraumlicht bei ihm aus, wollte er doch nicht wegen eines überhöhten Stromverbrauches seiner Maschine zum Chef zitiert werden, nee Lothar, bloß das nicht.

„Wie, der Zug ist sehr schwer? Von wegen! Wenn ihr wollt, könnt ihr mir auch noch euer Stellwerk mit anhängen!“

Allgemein nur Kopfschütteln über die gerade verklungene Geschichte, wie kann man nur so leichtgläubig und naiv sein? Mir wäre dies bestimmt nicht passiert, denkt sich wohl jeder im Auditorium der frühmorgendlichen Kantine. Denn wenn es eine Sache gab, von der jeder behaupten würde, dass er hiermit ausreichend ausgestattet war, dann war dies Verstand, erst recht bei Eisenbahnern.

Macke steckt sich die nächste „Cabinet“ an, zieht mit geschlossenen Augen kräftig an der frischen Zigarette und dreht sich unvermittelt zum Verkaufstresen. „Helga, noch einen Kaffee!“

Der türkisch gebrühte Kaffee war von der geübten Kantinenfachkraft schnell und fachgerecht zubereitet. „40 Pfennig“ war das Letzte, was durch den Kantinenraum schallte. Dann hörte man nur noch das blecherne Geräusch, wenn der geforderte Betrag aus Aluminium-Münzen auf den Tresen rollt. Hiernach war für einige Momente Ruhe, bis Macke, wieder bequem sitzend, andere würden sagen lümmelnd, tief in der Geschichtenkiste kramte und dort tatsächlich auch schnell, ohne größeres Suchen fündig wurde.

„Habt ihr schon mal eine Geschichte mit Schnee und gepaart mit einem echten Körperleiden gehört? Nein? Wirklich nicht? Na dann, hört zu!“ Er schob unbewusst noch sein kurzes, typisches Schniefen hinterher, dann ging es auch schon los.

Schwerhörigkeit

Für Heinz und Dieter ging es auf das Dienstende zu. Durch die Freude hierauf war im Führerstand der Zustand erreicht, der naturgemäß Groll gegen alles hervorbrachte, was drohte, die Feierabendstunde wieder in weite Ferne zu rücken. Allein schon das Wetter war geeignet dazu, alle Pläne für die Zeit nach dem Dienst über den berühmten Haufen zu werfen. Es war lausig kalt, windig und es schneite schon seit Stunden in dicken Flocken. Die ganze märkische Landschaft war schon in dicke weiße Watte gehüllt. Der Eisenbahnbetrieb lief jedoch noch so leidlich. Wie lange würde dies so bleiben? Ihr Zugpferd, eine planmäßig besetzte und somit gut gepflegte Kriegslok, fast noch im Originalzustand, auf welchem die beiden Kilometer um Kilometer des Berliner Rings verschlangen, machte trotz des Wetters noch keine größeren Probleme. Unsere Helden waren der erfahrene Heinz, ein, ungeschönt betrachtet, recht beleibter Lokomotivführer in den besten Jahren, wie man so schön sagt und sein durch fast ein halbes Jahrhundert Jahre in Diensten der Reichsbahn ergrauter, schmächtiger, eher dürrer, fast unterernährter Heizer namens Dieter.

Die beiden fuhren nicht sehr oft miteinander, doch durch den Krankenzoll, den Väterchen Frost jedes Jahr einforderte, war Not am Mann und der Dienstregler formte so für gut zwölf Stunden dieses Team. Entgegen dem Uhrzeigersinn drehte diese Mannschaft ihre Runde auf dem Berliner Ring. Nach einer langen Linkskurve tauchte im Flockenwirbel das Vorsignal des nahenden Bahnhofs auf. Warnstellung! Nur das jetzt nicht, so kurz vorm Ziel. „Der zieht schon!“, beruhigte man sich selbst. Ein kurzer Wink nach links zu Dieter, Regler zu. Der Bläser zischte und ohne Antriebskraft rollte der fast 1.200 t schwere Zug dem hartnäckig rot leuchtenden Einfahrsignal entgegen. Dieses aber zeigte durch das wilde Schneetreiben hindurch unverändert und entschlossen an, dass an eine ungebremste Weiterfahrt unseres Zuges wohl nicht zu denken war. Da sich hieran auch in den nächsten Radumdrehungen nichts änderte, fauchte das Führerbremsventil, um dem Zug die letzte Bewegungsenergie zu nehmen. Etwa eine Loklänge vor dem Signalfernsprecher kam das Geschäft mit einem letzten Ruck quietschend zum Halten.

„Was ist denn nun schon wieder?“ Oft erprobte Flüche kamen auch hier zur Aufführung. Routinemäßig bändigte der dürre Dieter die aufwallenden, nun nicht benötigten Dämpfe im Kessel des Arbeitsgerätes durch das Anstellen der Strahlpumpe. Immer wieder ging der Blick zur Uhr. „Wir sind doch

In welche Richtung das Eisenbahnerohr im Lokfahrbetrieb auch lauschte, überall war Rauschen, Zischen, Klappern, Stampfen, Pfeifen, Vibrieren und Schlagen – da konnte das Hörorgan eines Lokmannes nach 40 Dienstjahren zwangsläufig nicht mehr wie neu sein. Unser Foto mit Brigadelokführer Pflugk und Heizer Neumann entstand im Februar 1962 vor ihrer Rekolok. Sammlung Bernd Neddermeyer

im Plan!“ Fast fünf Minuten stand man nun schon hier. Nur der Mann im entfernten Stellwerkshäuschen an seinen Weichen- und Signalhebeln konnte wissen, warum es hier klemmt. Ein prüfender Blick aus dem Führerhausfenster ließ schon erahnen, dass die paar Meter von der Lok zum Fernsprecher kein Spaziergang würden. In der Senke der Dammentwässerung hatte sich schon eine erhebliche Menge Schnee platziert. „Los Dieter, ruf mal an, warum es hier nicht weitergeht!“ rief Heinz von der rechten Seite in Richtung seines in bequemer Haltung hockenden Feuermannes.

Wer hatte schon Lust, sich den beschwerlichen Weg durch den Schnee hin zum Telefon zu bahnen, Heinz, unser Lokführer, jedenfalls nicht. Da er hier auf der Maschine zweifellos der Chef war, dachte sich Heinz, hatte er auch das Vorschlagsrecht. Widerwillig trat nun der zweite Chef der Besatzung den Weg zur Blechbude mit dem Aufklärung versprechenden Fernsprechapparat an. Teilweise bis zur Wade verschwand der Befohlene in der weißen Pracht. Du willst ja auch Feierabend machen, dachte sich Heinz, unser Lokführer, sichtlich zufrieden mit seiner Entscheidung. Die Tür des Fernsprechhäuschens quietschte. Man konnte kurz das Klingeln vernehmen, welches durch das Drehen des Kurbelinduktors am Telefonapparat im vorgegebenen Muster entstand. Mit den Armen rudernd wurde nun das Gespräch von unserem Vertreter der Lokmannschaft geführt. Die Tür der Telefonbehausung schlug mit dem Ende der kurzen dienstlichen Verständigung zu. Der Rückweg war trotz der gerade frisch „geschobenen“ Spur für Dieter kaum leichter. Die Treppe am Führerhaus hochgezogen und an der letzten Stufe noch den Schnee von den Schuhen geschlagen, stand der Botschaftsüberbringer wieder an seinem Arbeitsplatz. „Und …“ fragte Heinz voller Ungeduld, „… was hat er gesagt?“. „Abspannen!“. Ein kurzer Moment der Ruhe. „Was?“ Heinz rang sichtlich nach Fassung „Abspannen hat er gesagt! Frag ihn doch selbst, wenn Du mir nicht glaubst!“

Auf freier Strecke abspannen, dies war ein Ablauf, der unserem Lokomotivlenker Heinz in seiner Laufbahn in Theorie und Praxis bisher noch nie untergekommen war. „Nee Du, da frag ich lieber selbst noch mal nach!“ Gesagt, getan. Heinz hangelte sich wild entschlossen runter vom Bock und mitten hinein in den Schnee. Seine fassungslose Ungläubigkeit, gepaart mit aufkochender Wut, ließ ihn den Weg vom ausgebremsten, zischenden Zugfahrzeug bis zum Telefonhäuschen erheblich schneller als sein „Wegbereiter“ durch die gefrorene Masse schieben. Quietschen, Klingeln, Sprechen und kurz darauf ein sehr viel lauteres Knallen als zuvor zeugen auch akustisch von der Beendigung des Dienstgesprächs. Dies konnte Dieter, warm und trocken im Führerstand, selbst dort gut vernehmen. Schnaubend vor Wut, springt der eben noch telefonierende Heinz die Stufen zur Lok hinauf. „Dieter du, wasche Dir mal die Ohren. von wegen abspannen! Abstand hat er gesagt!“ Als abschließende Botschaft an seinen Linksaußen schickte er noch einen ausgewachsenen, in Rage gezeigten Vogel. „Du Idiot!“, dann herrschte Ruhe. Mit ‚Abstand‘ bezeichnete der Bahner das Auflaufen auf einen vorausfahrenden, langsameren Zug, vom Entkuppeln keine Spur.

Keine Antwort von links, nur schweigen. Kaum war der emotionale Monolog beendet, sprang das Signal auch schon auf ‚Frei‘ und die Fahrt ging weiter. Nur noch das Nötigste wurde ab hier gesprochen, der zwischenmenschliche kollegiale Ofen war sprichwörtlich aus.

Tja, die Lehrjahre als Betriebsschlosser, die vielen Jahre in der Kesselschmiede im Reichsbahnausbesserungswerk und die Jahrzehnte auf dem Bock als Feuermann mit den dazugehörigen, permanenten, lärmenden, zischenden, klappernden und knallenden Geräuschen hatten ihre Spuren auch in den Gehörgängen Dieters, unseres ersten Mannes am Telefon, hinterlassen. So kam es wohl zur Umwandlung des gesprochenen Wortes im Innenohr des Heizers unserer Geschichte. Zum Glück, so wissen wir, fuhren beide ja nicht planmäßig miteinander!

Das Gehör unseres Lokheizers war durch die vielen tausend abgespulten Kilometer auf den verzweigten Schienenwegen der Deutschen Reichsbahn wohl irgendwo sprichwörtlich auf der Strecke geblieben. Foto: Jan Lukow

„Wir hatten mal einen, der hat derart viele Sonderschichten gemacht, da kam es eines Tages dazu, dass er sich auf der Lok selbst abgelöst hat. Der hat geguckt, kann ich euch sagen!“

Heiterkeit machte sich ob des gerade Dargebotenen in der Eisenbahnerrunde breit. So ein Unfug, „Abstand“ mit „Abspannen“ zu verwechseln. Die Geschichte hatte was, so in der Art konnte es auch trotz der sehr frühen Stunde gerne weitergehen. Die Runde der Zuhörer mischte sich mit Werners Schlusssatz. Einige gingen den schweren Gang zum Arbeitsplatz, andere kamen, bereits mitten im Dienst stehend, hinzu, weitere wiederum wollten, in der Hoffnung, den neuesten Tratsch und Klatsch zu hören, einen letzten Kaffee vor dem Zubettgehen im Kreise der Berufsgenossen genießen.

Jeder Hinzukommende wusste, wenn er die Leute am Tisch, vor allem Macke, sah, was hier mit Sicherheit gleich zur Aufführung kam – sie sollten sich auch heute nicht täuschen.

„Ihr kennt doch alle den zahnlosen Hanne, oder?“ und, ohne wirklich eine Antwort abzuwarten, erfüllte die nächste Geschichte den schmucklosen, auf reine Funktion getrimmten, in die Jahre gekommenen Speiseraum. Bei anderen guten Geschichten kam an dieser Stelle ein „Es war einmal…“, bei Macke begann die Geschichte mit einem mimisch vorgetragenen Beißversuch Hannes, ohne eigene Kauleiste. „Mmmppffff…“

Die reisende Beißhilfe

Mitten im Trinkwassereinzugsgebiet gelegen, hatte das Bw Berlin-Schöneweide, trotz zahlreicher, hier beheimateter Diesellokomotiven, über die gesamten Jahre seines Bestehens nie eine eigene Tankstelle. Darum fuhren die im Güterzug- und Reisezugdienst eingesetzten dieselbetriebenen Maschinen sowie die zahlreichen Arbeitszugloks schon während ihres Einsatzes die Tankstellen am Schienenwege an. Anders war die Verfahrensweise bei den auf dem Bahnhof Schöneweide eingesetzten bis zu sieben V60-Rangierdiesel. Hier hatte der Lokführer nach Beendigung seiner Dienstschicht den Füllstand des 2.100 l fassenden Tanks zu kontrollieren und den hierbei abgelesenen Stand dem Lokleiter zu vermelden.

Bauartbedingt war der Bereich von 700-1.400 Liter an der Füllstandsskala nicht ablesbar, dies war der so genannte geheimnisvolle Bereich „Mitte.“ Wurde ein solcher Stand beim Dienstschluss in der Lokleitung vermeldet, schrillten dort meist schon die Alarmglocken. Handlungsbedarf! Eine solche, mit dem Makel „Mitte“ behaftete Rangierlok wurde meist nachts, während der Rangierarbeiten, gegen eine andere Lok ausgetauscht und hiernach zur Tankstelle ins 11 km entfernte Berlin-Rummelsburg gefahren.

Beliebt war so ein Tausch nie. Er bedeutete für den Lokführer der Rangierlok, Sachen zusammenzusuchen, einzuräumen und mit all seinem Pack auf die neue Lok umzusteigen. Für den Bahnhof hieß dies immer zusätzliche Stillstandszeiten, auf die man gerne verzichtet hätte. Nach zwei bis drei Stunden hieß es dann, nach der Wiederankunft der eigenen Lok, auch meist wieder zurückzutauschen. Soweit zur Erklärung, nun zu unserer Geschichte.

Es war schon weit nach 23:00 Uhr. Unsere Rangierlok 106 880-8 drückte um 22:00 Uhr bereits den dritten Zug seit Schichtbeginn über den Ablaufberg. Am Handrad des fleißigen Stangendiesels saß Hanne, ein Schöneweider Urgestein. Schon seit Jahren, der Dampflok entstiegen, versah er nun seinen Dienst auf den Rangierloks des Bahnhofs. Weit über 40 Dienstjahre hatte er schon abgeleistet. Die qualmende Piepe im Mundwinkel und den Hörschutz auf den Ohren schaute er stoisch auf die lange Wagenschlange, die sich langsam dem Scheitel des Ablaufberges näherte. Vielleicht noch zwei bis drei Züge den Berg hinunter, dann ist Pause, dachte er.

„Hanne, Recke 12 mal!“ quäkte der Rangierfunkname durch den Rangierfunk. „Ja!“ „Nach dem Zug kommst du mal runter vom Berg und dann wird Lok getauscht. Die neue Lok steht schon auf Gleis 103!“ vermeldete der Bahnhofsdispatcher. Watt denn, kaum unter 1.400 l Sprit im Tank und schon wieder tanken.

Schöner Mist, dachte sich unser Nachtschichtler Hanne. Er schaute sich auf seinem Führerstand um. Übergabebuch, Rangierdienstzettel, Stullenbüchse, Teeflasche, Tasche und Zigaretten, alles lag auf dem Arbeitsplatz verteilt herum. Diese Sachen hieß es nun zu ordnen, im Übergabebuch und dem Rangierdienstzettel der Lok waren nun Austragungen vorzunehmen, die restlichen Sachen waren zusammenzutragen und auf die neue Lok zu verbringen. Die letzten Wagen liefen vom Berg. „So Recke 12 Hanne, nun ab zum Loktausch, möglichst schnell!“ vermeldete der Funk. Auf Höhe der anderen V60 hielt Hanne mit einem kräftigen Ruck an.

„Watt soll denn ditt? Der Tank ist noch über halb voll und schon wieder tanken!“ „Ick hab mir ditt och nich ausjedacht!“ kam es von der anderen Seite. „Nachher wird zurückgetauscht.“

Unser Rangierlokmann Hanne ließ sich viel Zeit beim Lokwechsel, ging doch diese von seiner Rangiertätigkeit ab. Udo, der Lokführer der Tauschlok hatte jedoch Interesse daran, alles schnell über die Bühne gehen zu lassen, hoffte er doch, nach dieser Tätigkeit durch den amtsführenden Lokleiter früher vom Nachtdienst entlassen zu werden. 15 Minuten waren bereits vergangen. „Seid ihr endlich fertig?“ kam es ungeduldig vom Dispatcher. „Ja, geht gleich los!“ Die 106 880-8 entschwand Richtung Stellwerk Swm, um in Rummelsburg mit Treibstoff versorgt zu werden. Die nun für den Rangierdienst am Berg II bestimmte Lok fuhr über den Stellwerksbezirk Swad an den vierten abzudrückenden Zug der Nacht.

Nachdem unser neues Rangierpferd den nächsten aufzulösenden Zug angehängt hatte, kam es vom Ablaufstellwerk „Hanne, warten, die dritte Lok bildet gerade einen Zug.“ Dies bedeutete eine kurze Pause, da die Gefahr bestand, dass ablaufende Wagen unkontrolliert durchliefen und der Zugbildung auf der anderen Seite des Bahnhofs in die Flanke rollten. Also, Stullen raus.

Die von Hannes Frau liebevoll gefertigten Schichtbrote in der beuligen Brotbüchse waren schnell zur Hand. Aber wo war das blaue Plastikeimerchen, welches zur ständigen Begleitung unseres Lokbedieners gehörte? Der kleine Eimer, welcher immer rechts am Zusatzbremsventil stand. Weg, wo konnte er nur sein?

Hanne schaute sich ohne Ergebnis in der kleinen Welt eines Führerstandes um. Die Frage war von immenser Wichtigkeit, war unserem Lokführer doch während all seiner zahlreichen Dienstjahre so mancher Zahn abhandengekommen. Die Summe dieser Verluste ließ nur noch eine Ersatzlösung zu, ein Gebiss und genau dieses war mit dem blauen Eimer verschwunden.

Was nützte ihm die prall gefüllte Stullenbüchse ohne dieses Werkzeug? Hatte er den Eimer etwa zuhause vergessen? Unmöglich! Na klar, die Lösung war so einfach. Das Gebiss war mit seiner Planlok in Richtung Rummelsburg unterwegs.

Zwei bis drei Stunden ohne Nahrungsaufnahme, für einen so schwer arbeitenden Werktätigen wie ihn war dies keinesfalls vorstellbar. Nun hieß es also, schnell zu handeln. Über alle Rangierfunkkanäle des Bahnhofs wurde die Lok auf ihrem Weg nach Rummelsburg gesucht und schließlich auch gefunden.

„Ick steh schon anne Ausfahrt Hanne! Watt hastn?“ „Komm mal zurück, ick hab watt bei Dir vajessen!“ „Ditt iss nich Dein Ernst!“ kam es von Udo erbost zurück. „Doch, es iss wichtig!“

Der Zug ging vom Berg. Nach gut zehn Minuten war die bereits entschwundene, freilich noch ungetankte Lok wieder da. „Watt war denn nun so wichtig?“ Unser hungriger Lokführer enterte nun schnell seine eigentliche Lok, um das Beißwerkzeug zu greifen. „Wegen dem Eimer der janze Uffriss?“ Der fast gänzlich Unbezahnte öffnete nun seinen Mund mit einem breiten Lachen. Die Frage nach dem Sinn des Rückrufs war somit rein bildlich beantwortet. Beide fuhren nun ihres Weges, der eine kopfschüttelnd, der andere bald gesättigt.

„Lokpersonale – denkt stets daran, es ist bei Strafe verboten, aus der Feuerbüchse zu schießen!“

Macke hatte es mit seiner Erzählung über den kauzigen Besitzer des blauen Eimerchens auf den Punkt gebracht. Er gab hier tatsächlich nur wieder, was viele der Zuhörenden selbst schon mit Hanne erlebten, besser erleben mussten, daher allgemein zustimmendes Nicken und Kichern im Auditorium der ausklingenden Nacht.

Trotz der wirklich gelungenen Erzählung über die Behinderung eines lieben Kollegen erhob sich dann doch der Eine oder Andere, um die Nachtschicht unter der kalkigen Deckenbrause standesgemäß zu beenden. So, wie ermüdete Eisenbahnleiber den Tempel des guten Geschmackes verließen, kamen auch schon die nächsten Frühschichtler hinzu, um, frisch der Neubauwohnung entflohen, den Arbeitstag mit Kaffee, Käsebrot und Zigarette einzuläuten.

„Na, könnt ihr noch? Eine Kamelle habe ich noch!“ Er wartete eine Antwort der in der Spanplattenwelt in Holzoptik Sitzenden auch diesmal nicht wirklich ab, er legte wieder direkt los. Einen richtigen Erzähler hält niemand auf. „Na dann, die ungewaschenen Münder auf zum Staunen! Euer Werner hat noch eine Geschichte!“ Wer hätte dies gedacht?

Bei Tageslicht betrachtet sieht die Szenerie mit Rangierlokomotive 106 880-8 eher harmlos und friedlich aus, dies änderte sich schlagartig mit Einbruch der Dunkelheit, spielten sich doch, wie beschrieben, hier so manche Dramen ab. Stillleben auf dem Bahnhof Berlin-Schöneweide im Sommer 1986. Foto: Jan Lukow