

An einem Sommermorgen auf der Privatbahn Einbach – Dossel

Es ist ein Dienstagmorgen im Juni 1965, die Uhr zeigt 04:30. Durch die noch dunkle Nacht geht eine einsame Gestalt über das Bahnhofsgelände Dossel zum Lokschuppen. Es ist Oberlokomotivführer Günter B. aus Dossel. Durch die kleine Seitentür verschwindet er im Lokschuppen. Im Schuppen geht das Licht an. Dann öffnen sich knarrend die Lokschuppentore (*stellen wir uns das so vor, der Schuppen hat leider kein Soundmodul*), Günter lässt erst mal die kühle Nachtluft in den Schuppen, in dem steht nämlich noch die Hitze vom Vortag und die 4-achsige MaK Stangenlok, die Gestern erst gegen 22:00 Uhr in den Schuppen gerollt ist, hat ihre Betriebswärme auch noch dazugegeben.

Günter hat jetzt erst mal eine halbe Stunde zu tun:

Peilstab aus dem Nachschaltgetriebe herausziehen, damit der Ölstand im Peilstabgehäuse sich in Ruhe einpendeln kann. Die Stangenlager kontrollieren, darauf achten, das sich auch alle Lagernadeln bewegen lassen, sonst droht ein Lagerschaden. Ölstand in den Achslagergehäusen und an den Balancelagern zwischen den Achsen kontrollieren. Gut das sein Kollege Herbert H. die Lok so abgestellt hat, dass keiner dieser Klappöler von den Stangen verdeckt ist (*Stangenlager an den Radsätzen auf 8-Uhr Position*). Motorölstand überprüfen, die manuelle Schmierölpumpe vorn am Motor ein paar Mal durchdrehen, damit schon mal Öl oben in die Kipphebelschmierung läuft. Kompressorölstand für den Hochdruckkompressor der Anlassluftflaschen im Motorvorbau. Ölstand am Kompressor für die Betriebsluft unter dem Führerstand. Turbogetriebeölstand und jetzt kann man auch den Ölstand im Nachschaltgetriebe prüfen. Nun auf die Lok, den Hauptschalter an und das Führerstandslicht angeschaltet (F3). Nun den Motor starten, vorher mit der Handhebelpumpe auf dem Führerstand erst mal Motoröldruck aufbauen. Nun zu den Anlassluftflaschen, das Handrad aufgedreht und den Anlasshebel kurz gedrückt halten, 30 bar Pressluft machen sich auf den Weg in die Zylinder, ein kurzes Zischen und deutlich erwacht der Motor mit ersten lauten Auspuffschlägen (F1).

Ein paar Sekunden läuft der Motor mit etwas höherer Drehzahl, dann fällt er in seinen ruhigen gleichmäßigen Leerlauf: Tadam.. tadam.. tadam. Gut das Günter zu tun hat, sonst würde ihn dieser Takt bei nur 400 U/min sanft in den Schlaf wiegen. Er darf jetzt nur nicht vergessen die Anlassflaschen wieder aufzufüllen, aber viel Luft hat er nicht gebraucht, denn Werkmeister Gerhard S. hält seine Maschinen in Schuss. Die kleine Bahn hat nur zwei davon, und die braucht sie beide jeden Tag. Sollte eine ausfallen, muss die alte Dampflok noch mal ran.

Während die Lok Luft pumpt, geht Günter noch einmal um die Lok, was hört er da, ein leichtes Fiepen aus dem Motorraum, also rauf auf den Umlauf die Motorhaube aufgeschoben und genau hingehört. Da kommt es her, vom 3. Zylinder. Schnell den Ventildeckel aufgeschraubt und abgenommen. Siehe da, die Welle der Kipphebel hat noch nicht genug Öl. Mit der Kanne etwas nachgeholfen, während die Kipphebel gleichmäßig auf und ab tanzen (*Das Boot lässt grüßen*). Ventildeckel wieder drauf und weiter beobachten.

Die Lok hat nun auch genug Luft, deutlich hat Günter gehört wie das Freilaufventil des Kompressors geöffnet hat und die Restluft ins Freie strömte (Zufallsgeräusch).

Nun wird es aber Zeit an den Zug zu fahren. Um 05:10 Uhr ist Abfahrt. Also schnell das Spitzenlicht an (Funktion), kurz noch die Bremsprobe: Bremse anlegen (F4 klingelt so), Bremse lösen, Handbremse los und raus aus dem Schuppen (leichte Drehung am Fahrtregler). Ein bisschen Gas geben (Regler weiter auf), mit ein paar kräftigen

Auspuffschlägen setzt sich die Lok in Bewegung, sobald die Lok ein paar Meter gerollt ist und der Fahrwiderstand geringer wird, wird der Motor wieder ruhiger. Vor dem Schuppen halten und die Tore zu. Schaffner Friedhelm L. aus Hilwarshausen ist auch schon da, er hat die Gleissperre schon aufgeschlossen und die Weiche ins Hauptgleis gelegt. Zügig mit der Lok bis hinter die Weiche. Deutlich knattert der Motor seine Kraft in den kühlen Morgen. Hinter der Weiche kräftig gebremst (Regler zügig auf Null) und die Lok kommt mit einem kurzen Bremsenquietschen zum Stehen. Friedhelm schließt die Weiche und die Sperre ab. Dann geht es an den Zug, der schon am Bahnsteig steht. Günter fährt sanft gegen die beiden 3-achsigen Umbauwagen und Friedhelm wirft behände die Kuppelkette über (F10). Die Luftschläuche verbinden, Hähne auf und die Luft strömt in die Wagen (F4). Friedhelm klettert in die Wagen, löst die Handbremse und schaltet die Beleuchtung ein. Kaum hat er alle Wagentüren aufgeschlossen, klettern auch schon die ersten Arbeitspendler nach Einbach, noch müde, in die Wagen. Geheizt werden müssen sie nicht. Die Restwärme vom Vortag sorgt noch für eine angenehme Temperatur am kühlen Morgen. Die Luftbehälter der Wagen sind jetzt auch voll. Schnell Günter das Zeichen zum Bremsen anlegen geben, der lehnt schon aus dem Führerstandsfenster, das Knorr Nr. 8 Bremsventil ein paar Sekunden in Bremsen anlegen (F4). Friedhelm zeigt Bremsen lösen, Günter führt aus (Regler kurz aufdrehen und gleich wieder zu). Friedhelm zeigt Bremsen in Ordnung und dann auf seine Uhr und das Zeichen für Kaffeetrinken. Stimmt, es sind noch fünf Minuten Zeit bis zur Abfahrt. Vorsteher Werner B. hat bestimmt schon Kaffee gekocht. Also Handbremse anziehen und nichts wie hin. Die Lok nimmt lieber Diesel und lässt ihr beruhigendes tadam.. tadam.. tadam hören.

Mensch schon 05:12 Uhr, Günter und Friedhelm kommen zügig aus der Tür des Bahnhofsgebäudes, Friedhelm in den Zug, Günter auf die Lok und die Handbremse gelöst. Jetzt kommt auch Werner aus der Tür, er hat noch schnell bei Karl-Heinz K. in Markdorf angerufen und die Zugmeldung abgeben. Er hat die Abfahrtskelle in der Hand, schaut noch schnell ins Schlüsselwerk am Bahnhofsgebäude: Alle Schlüssel da, Friedhelm hat den Zugführerschlüssel am Mann, die Ausfahrt ist also gesichert. Er hebt die Kelle und lässt den Abfahrtspfeiff deutlich in den Morgen schallen (F5).

Es ist 05:14 Uhr Günter löst die Bremsen der Lok und dreht kräftig am Handrad der Steuerung (Regler bis zur Hälfte aufdrehen und einfach warten). Der Zug setzt sich zügig, begleitet von anhaltendem Auspuffknattern in Bewegung, bis auf Höhe des Lokschuppens das Motorgeräusch der Lok ruhiger wird. Vier Minuten Verspätung, aber die beiden holen das bis Einbach wieder auf.

Der Bahnübergang vor dem Haltepunkt Eilburg, Günter pfeift zweimal lange (F2), das reißt Egon K, aus Ellensen aus dem Halbschlaf und er bringt seinen neuen VW-Käfer noch rechtzeitig vor dem Bahnübergang zum Stehen. Da rauscht auch schon der P 101 W nach Einbach an ihm vorbei. Aus dem Führerstandsfenster der Lok lehnt Günter, er droht Egon mit dem Zeigefinger, lächelt aber dabei, er hat bemerkt, dass Egon ihm bald davor gefahren wäre.

Günter schaltet die Leistung der Lok ab und bremst (Regler zügig auf Null), die Lok kommt mit quietschenden Bremsen am Bahnsteig von Eilburg zum Stehen. In dem Moment, wo die Lok zum Stillstand kommt, hört auch das Bremsenquietschen auf, man hört noch wie der Lokmotor im Leerlauf angekommen ist, mit einem deutlichen tradadam, fällt er wieder in das bekannte tadam.. tadam.. tadam, aber nicht für lange, Friedhelm hat die Eilburger zügig in den Zug bugsiert und lässt den Abfahrtspfeiff

ertönen (F5) . Günter fährt wieder zügig an und der Zug rumpelt über die Brücke unter Eilburg, nach einem engen Linksbogen kommt die Einfahrt zum kurzen Tunnel, der Zug kreischt deutlich im Bogen (F9), dann ist er verschwunden.

In der gedachte Realität des Jahres 1965 fährt P 101 W weiter über Markdorf und Juliustal nach Einbach. Um 05:55 Uhr geht es als P 102 W wieder hinauf nach Dossel.

Auf der Modellbahn kommt hinter der Tunneleinfahrt gleich der Schattenbahnhof. Der Personenzug fährt gleich in das vordere Gleis 1 ein und kommt mit dem bekannten Bremsenquietschen zum Stillstand. Die Lok abgekuppelt und umgesetzt. Der Schattenbahnhof ist nur 21 Zentimeter unter dem Bahnhof Dossel, das hieße einen krummen Rücken machen. Aber der mit dem Geräuschen vertraute, kann auch nach Gehör umsetzen: Regler eine Viertelumdrehung auf. Knatternd setzt sich die Lok in Bewegung, bald wird das Knattern leiser, .. klack, das waren die Zungen der Rückfallweiche. Regler zügig auf Null, quietschend kommt die Lok zum Stehen. Nach dem der Motor deutlich in den Leerlauf gefallen ist: tradadam.. die Fahrtrichtung verlegt und den Regler wieder halb auf, zischend löst die Bremse, der Motor knattert los, wird bald wieder ruhiger, .. klack, die Zungen der anderen Rückfallweiche wieder gebremst, .. tradadam.. Fahrtrichtung verlegt und Regler wieder eine Viertelumdrehung auf. Jetzt aber doch einen krummen Rücken gemacht, sonst knallt es: Gemächlich rollt die Lok gegen den Zug, mit feinfühligem Abregeln des Reglers rollt sie sanft am Zug aus, diesmal ohne Bremsenquietschen. Fahrtrichtung wechseln, mit F5 Karl-Heinz seinen Abfahrtpfiff in Markdorf simuliert und den Regler mindestens halb auf, lieber ein bisschen mehr. Die Bremse löst und knatternd geht es wieder bergan nach Dossel über Eilburg. Die Geräusche aus dem Schattenbahnhof sind überdeutlich zu hören...

Da kommt P 102 W auch schon aus dem Tunnelportal (F9 sorgt wieder für ein Kurvenkreischen), am Anfang der Brücke wird das Motorgeräusch wieder ruhiger, die Sollgeschwindigkeit ist erreicht. In der Mitte des Bahnsteiges von Eilburg den Regler zügig zu, schnell kommt der Zug in der Steigung zum Stehen.

Friedhelm gibt den Abfahrtpfiff (F5), Günter pfeift einmal (F2) löst die Bremse und gibt kräftige Gas (Regler dreiviertel auf), gleich noch einmal pfeifen (F2) und knatternd geht es über den Bahnübergang die Steigung weiter hinauf nach Dossel, aber hier liegt noch die Taufeuchte auf dem Gleis, also kurz Sand vor die Räder (F7). An der Bahnhofseinfahrt den Regler ein Stück zurück und mit gleichmäßigem Motorbrummen geht es in den Bahnhof Dossel hinein, wer genau hinhört, kann unter dem brummen des Motors auch das leichte Heulen des Flüssigkeitsgetriebes hören. Feinfühlig bringt Günter den W 102 W wenige Meter vor dem Prellbock zum Stehen. Der Motor fällt mit dem gewohnten tradadam.. in den Leerlauf, Günter lässt ihn noch ein wenig nachlaufen. Es ertönt das ruhige tadam.. tadam.. tadam und im Unterton hört man ein leichtes auf- und abschwellenden singendes Geräusch. So ein großes Getriebe läuft auch im entleerten Zustand nicht ganz geräuschlos. Aber das sind gewohnte Geräusche, die kennt Günter genau, alles in Ordnung. Aber was ist das für ein Geräusch...? Das kommt nicht von der Lok, das ist Günters Magen der da knurrt. Bis zur Abfahrt mit dem Schülerzug P 103 W sind noch 40 Minuten Zeit. Also Motor aus, Handbremse angezogen und erst mal Frühstück machen. Gesagt getan (F1) das Motorgeräusch wird langsamer und langsamer, nach ein paar tam . tam.. tam.. kehrt Ruhe ein.

Soweit die Nebenbahnidylle von 1965.

Kommen wir zurück in die Modellbahnwirklichkeit von 2014. Wer waren denn die Hauptdarsteller in unserem kleinen Bühnenstück?

Die Bühne:

Die Spur-1 Zimmeranlage der privaten Ilmebahn-Gesellschaft, Einbach – Dossel.

Die Hauptdarsteller:

Eine Lok der Baureihe V 65 von Markscheffel & Lennartz, gebaut von Herrn Pein mit Freilaufgetriebe.

Ein ESU LokSound XL 4.0 Decoder, mit Geräuschdatei von Heizhaus Neufeld.

Was nehmen wir aus diesem Bühnenstück mit?

Man kann eine große Modellbahn betreiben, mit vielen, oder gar unzähligen Loks. Aber manchmal reicht auch nur eine Lok.

Konsequent ausgerüstet mit dem Heute möglichen Zubehör. Gute Laufeigenschaften einer Lok, die es zugegebenermaßen nicht gerade zum Schnäppchenpreis gibt. Eine nachgerüstete Führerstandsbeleuchtung. Ein Digitaldecoder mit gutem Soundbaustein und eine wirklich vorbildnahe Sounddatei. Und schon erwacht eine kleine Modellbahn mit etwas Phantasie und ein paar Kenntnissen des Vorbildes zu einem wirklichkeitsnahem Leben.

Ein paar Nebendarsteller, wie Personenwagen mit schaltbarer Beleuchtung helfen diese Bild abzurunden. So ergeben sich viele Bühnenstücke. Das Drehbuch der kleinen Geschichte geht ja noch weiter. Nach dem Schülerzug, der bald nach Einbach aufbricht, kommt die Lok mit einem Güterzug nach Dossel zurück, und dann fängt der Spaß beim Rangieren erst richtig an. Hierbei ist der Rangiermodus hilfreich, der die Geschwindigkeit halbiert und beide Spitzenlichter gleichzeitig schaltet (F6).

Weniger ist manchmal mehr.. und Vieles, oder Alles kann man sich sowieso nicht leisten. Also bescheiden wir uns mit dem, was wir uns leisten können und haben unsere Freude daran.

Jürgen Behrens

ARGE – Eisenbahn Einbeck - Dassel