

Aalener Jahrbuch 1994

Herausgegeben vom Geschichts-
und Altertumsverein Aalen e.V.

Bearbeitet von Karlheinz Bauer

Konrad Theiss Verlag
Stuttgart und Aalen

Lokomotivführer im Wandel der Zeit

Eine Betrachtung aus Aalener Sicht

Eduard Schittenhelm

Praktisch gibt es in Aalen bei der Eisenbahn seit 1865 Lokomotivführer, nur haben sich im Laufe der Jahre die Fahrzeuge und die Antriebsarten geändert. Waren es früher Antriebe durch Dampf und Kolben/Stangentriebwerk, so kamen später (1952) Antriebe mit Dieselmotoren im Verbrennungsmotor und zusätzlichem Getriebe und zuletzt (1971) Antriebe mittels elektrischem Strom, Transformator auf dem Fahrzeug und Elektromotor (Fahrmotor) dazu. So wie sich die Antriebsmittel wandelten, so änderte sich auch das Berufsbild der Triebfahrzeugführer und ihre Ausbildung.

Doch zunächst ein Blick zurück. Bekannt ist, daß Dampflokomotiven zur Behandlung und Unterhaltung der Werkstätte Aalen – zuerst Reparatur-Werkstätte für Lokomotiven und Wagen, dann Hauptwerkstätte und zuletzt Ausbesserungswerk (AW) – zugeteilt wurden. Ebenso ist bekannt, daß Lokomotivführer und Heizer, die den Fahrdienst auf der Rems- und Brenzbahn zu versehen hatten, im November 1865 nach Aalen versetzt wurden. Ab diesem Zeitpunkt sind für einige Jahre keine sicheren Daten mehr bekannt, weil viele Unterlagen am Ende des Zweiten Weltkrieges (1945), nach Schließung des Ausbesserungswerkes (1955) oder durch routinemäßiges Aussortieren über fünf Jahre alter Schriftstücke in den Behörden verschwunden sind.

Die Beaufsichtigung des Zugförderungsdienstes lag also zunächst beim Vorstand der Lokomotivwerkstätte. Zwischen 1891 und 1894 erfolgte wegen der immer größer werdenden Ausdehnung des Betriebs die Abtrennung von der Geschäftsaufgabe des Werkstättenvorstandes. Der nun neu mit der Leitung des Zugförderungsdienstes betraute Beamte war Maschineninspektor, dem ein bestimmter Bezirk Württembergs zugeteilt war. Er war verantwortlich für die ordnungsmäßige Ausübung des Zugförderungsdienstes, den Dienst in den Betriebswerkstätten, die Besorgung der Personalangelegenheiten des Lokomotivpersonals, die Einteilung desselben in den Dienst usw. Unterstellt war ihm das Personal (Lokomotivführer, Heizer usw.) sowie die Werkführer, soweit diese mit der Unterhaltung der in den Dienst eingeteilten Lokomotiven betraut waren. Baulich gesehen, gehörte zunächst zu dieser neu aufzubauenden Dienststelle (Lokomotivstation) eine seit 1876 im Lageplan eingezeichnete, südöstlich von der Hauptwerkstätte gelegene Lokomotivremise in der Form eines Halbrundschuppens. Im Zusammenhang mit dem im März 1899 allgemein bekanntgewordenen

sehr umfangreichen Umbauplan des Bahnhofs Aalen sollten die beiden im Gleisbereich des Bahnhofs liegenden Lokomotivremisen hinter die Hauptwerkstätte verlegt werden. Eventuell sollte noch mit einer dritten Remise eine Unterhaltungskapazität für 30 Dampflokomotiven geschaffen werden. Wie aus dem Stadtplan von 1901 zu ersehen ist, wurde dieses Vorhaben etwas anders verwirklicht. Auf dem Freigelände östlich der Hauptwerkstätte baute man ab 1902 eine zweite Lokomotivremise in der Form eines Halbrundschuppens, ebenfalls mit Drehscheibe und dazu alle notwendigen Lokomotivbehandlungsanlagen.¹ Die beiden Halbrundschuppen hatten dann zusammen 31 Stände für Lokomotiven und wurden einige Jahrzehnte genutzt; der kleinere und ältere bis 1945 (Kriegsschaden), der größere bis 1975 (Abbruch und Ausbau der Drehscheibe). An Stelle des kleineren Schuppens wurde 1951 (im Lageplan eingezeichnet) eine zweigleisige Fahrzeughalle erstellt. Wie man anderen Unterlagen entnehmen kann, waren der Lokomotivstation – nach 1925 offizieller Name: Bahnbetriebswerk (Bw) Aalen – etwas über 35 Dampflokomotiven zugeteilt.² Sie wurden dort für ihre verschiedenen Zugleistungen mit Personal besetzt, von dort aus eingesetzt, immer betriebsbereit gehalten und gepflegt. Zusammengefaßt: Aalen hat seit 1865 (1893/94 eigenständig) eine Heimat-Dienststelle bzw. ein Heimat-Betriebswerk für Fahrzeuge und Personal, seit 1976 nur noch eine Außenstelle mit Personal. In der folgenden Betrachtung werden Formulierungen und Begriffe der Zugförderungsvorschriften, Fahrdienstvorschriften und des Signalbuches verwendet sowie einige Bemerkungen und Erläuterungen über die Eisenbahntechnik eingeflochten.

Die Führer von Dampflokomotiven

Betrachtet man Bilder aus der Anfangszeit fahrender Züge ein wenig genauer, so erkennt man meist auf dem noch offenen Führerstand der Lokomotive einen mit Gehrock und hohem Zylinder stehenden Lokomotivführer. Diese vornehme Kleidung hat sich bei Wind, Wetter und Schmutz auf dem Führerstand auf Dauer nicht bewährt oder gar als spätere Dienstkleidung behaupten oder durchsetzen können. Auf jeden Fall zeigte sich aber schon damals an diesem äußerlich sehr beeindruckenden Erscheinungsbild die herausragende Stellung des Lokomotivführers, die sich, teils mehr oder weniger ausgeprägt, über viele Jahrzehnte, ja Generationen hinweg gehalten hat. Der Wagenlenker oder Dampfwagenführer – wie der Lokomotivführer damals bezeichnet wurde – war anfangs ein gut bezahlter Mann bei der Bahn. Und noch etwas sieht man auf diesen alten Bildern: Auf einigen Wagen sitzt, anfangs meist noch auf erhöhtem Sitzplatz, Bremserpersonal, welches bei der K.W.St.E. bis gegen Ende der 1880er Jahre und allgemeiner Einführung der vom Lokomotivführer selbst bedienten Westinghouse-Druckluftbremse für den ganzen Zug die Handspindelbremse des betreffenden Wagens auf Pfeifzeichen des Lokomotivführers betätigen mußte. Die Bedeutung



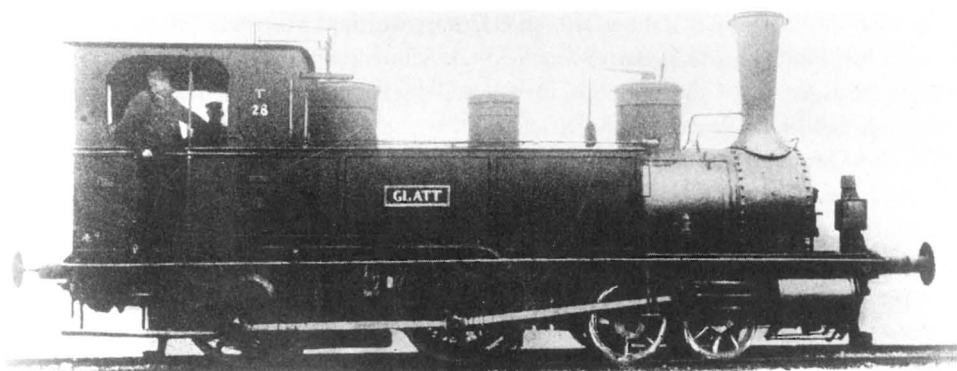
Darstellung der ersten deutschen Eisenbahn, der Ludwigs-Eisenbahn, zwischen Nürnberg und Fürth auf einer Wandfliese, welche 1985 zum Jubiläum „150 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ herausgebracht und für Liebhaber verkauft wurde.

der Pfeifsignale war genau geregelt; zuletzt galt für
Handbremsen mäßig anziehen: ein kurzer Ton,
Handbremsen stark anziehen: drei kurze Töne schnell nacheinander,
Handbremsen lösen: zwei mäßig lange Töne nacheinander.

Im Laufe der Jahre sind an den Schlepptenderlokomotiven auf dem Führerstand vorne senkrechte Stirnwände mit einem kleinen Dachstummel angebaut worden, so daß für das Personal etwas Schutz gegen Witterung und Fahrtwind von vorne gegeben war. Bei einem infolge stärkeren Verkehrsaufkommens notwendig gewordenen Ausbau der bisher eingleisigen Strecken mit einem zweiten Gleis ergab sich auch zwangsläufig bei uns die Festlegung der Rechtsfahrordnung für Schienenfahrzeuge und damit auch die eindeutige Aufstellung des Lokomotivführers in Hauptfahrtrichtung der Lokomotive auf der rechten Seite des Führerstandes (bei gleichzeitiger Festlegung der Signalaufstellung rechts neben dem Gleis) und die des Heizers auf der linken Seite und in der Mitte vor der Feuertür des Kessels. Folglich mußten natürlich auch die Bedienungselemente und Armaturen für Lokführer und Heizer im Führerstand – bei uns für stehende Arbeitshaltung, im Gegensatz zu Englands und Amerikas Lokführerposition³ – durch die Lokomotivbaufirmen entsprechend angeordnet werden. Im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts hatten dann die drei Führerhauswände in den Seitenwänden weite Öffnungen und nach vorne kleine Fenster; das Dach war zunächst geschlossen, erhielt aber später auch zusätzliche Luken zum Rauchabzug und zur Entlüftung. Die dem Schlepptender zugewandte vollkommen offene Seite des Führerhauses konnte bei Fahrt „Tender voran“ (also Rückwärtsfahrt der Lokomotive mit meist 50 km/h) oder im Winter mit einem segeltuchähnlichen Vorhang mit Guckfenster etwas geschlossen werden. Kriegslokomotiven der Baureihe 52 (vereinfachte Güterzugdampflokomotiven) erhielten ab 1942 auf Grund der harten Wintererfahrungen im Osten neben anderem geschlossene Führerhäuser. Die ab 1950 gebauten Personenzugschlepptenderlokomotiven der Baureihe 23 hatten serienmäßig ein allseitig geschlossenes Führerhaus. Aber auch dies sei gesagt: ein allseitig geschlossenes Führerhaus, wohl mit offenbaren Fenstern und Luken, im Hochsommer! Bei den Tenderlokomotiven verlief die Entwicklung des Führerhausaufbaues etwas anders, weil der Kohlevorrat meist direkt an der Führerhausrückwand und der Wasservorrat neben und unter dem Kessel oder unter dem Führerhaus der Lokomotive untergebracht war; auch konnten Tenderlokomotiven wegen der meist symmetrischen Achsanordnung vorwärts und rückwärts gleich schnell fahren. Der Aktionsradius dieser Lokomotiven war zwangsläufig kleiner. Einiges, was in diesem Abschnitt über Führer von Dampflokomotiven angesprochen wird, muß sinngemäß auch schon früher gegolten haben, nur vielleicht mit anderen Worten ausgedrückt.

Lokomotivführer und Lokomotivheizer wurden als Fahrpersonal bezeichnet und waren Eisenbahnbetriebsbeamte.

Die wesentliche Tätigkeit des Lokomotivführers war und ist das verantwortungsvolle Führen und genaue Beobachten der Lokomotive einschließlich der Strecken- und Signalbeobachtung, die des Lokomotivheizers das Bedienen des Kessels samt Hilfseinrichtungen. Soweit es diese Tätigkeit erlaubte, hatte der Lokheizer den Lokführer in der Strecken- und Signalbeobachtung zu unterstützen.



Die umgebaute und umbenannte Lokomotive GLATT, 1849 unter dem Namen TECK von der Maschinenfabrik Esslingen gebaut, zog am Abend des 25. Februar 1868 den verspäteten Zug 72 Bietigheim-Hall-Heidenheim von Crailsheim bis Aalen. Man beachte die niedere Kessellage und den damals noch geringen Achsabstand der beiden vorderen Laufachsen der Lokomotive; Bauzustand nach 1879.

Wenn in dieser Betrachtung in erster Linie über den Lokführer gesprochen wird, muß gleich vorneweg auch unbedingt über den Lokheizer etwas gesagt werden. Jeder angehende Lokführer mußte während seiner Ausbildung auch einige Zeit als Lokheizer gefahren sein, denn er mußte aus eigener Anschauung und Tätigkeit die Besonderheiten dieses Berufes ebenfalls kennenlernen. Der Lokführer brauchte zu einer erfolgreichen Zugfahrt einen routinierten Lokheizer, welcher mit seiner Feuerbehandlung und Feuerungstechnik immer zur rechten Zeit den nötigen Dampf zur Verfügung stellte. Kurz gesagt: Ohne guten Lokheizer lief keine Zugfahrt erfolgreich und anstandslos ab. Welch wichtige Rolle der Dampf für die Lokomotive spielte, geht aus einem Stundenpaß (Fahrtbericht) vom 25. Februar 1868 hervor. Der Zug Nr. 72 von Bietigheim über Heilbronn, Hall, Crailsheim, Aalen nach Heidenheim, auf dieser Strecke bespannt mit fünf verschiedenen Lokomotiven, hatte unterwegs zwischen Hall und Crailsheim wegen dreimaligem Dampfemangel den Fahrplan nicht einhalten können. In diesem Fall hatte die Lokomotive CALW (Baujahr 1853, Bahn-Nr. 49, 1. Umbau 1864, 2. Umbau 1880 in Aalen) wegen schlechter Dampfembildung die alleinige Schuld und nicht der Heizer.

Auf der Fahrt von Aalen nach Stuttgart hat der Lokheizer einer Personenzuglokomotive (1960) etwa 1,3 Tonnen Steinkohle, Schaufel um Schaufel, in die Feuerbüchse der Lokomotive geschippt; nebenbei: dabei verbrauchte die Lokomotive etwa 9 m³ Wasser. In der Fahrtrichtung Stuttgart–Aalen, das Fahrpersonal sagte bergwärts, war der Verbrauch immer etwas höher. Der Ausdruck „bergwärts“ soll durch Höhenangaben

in m über N. N. einiger Bahnstationen erläutert werden: Stuttgart 246,9; Bad Cannstatt 226,8; Fellbach 282,5; Beutelsbach 234,4; Schorndorf 250,8; Schwäbisch Gmünd 319,2; Essingen 464,4; Aalen 430,6. Der Anteil der Streckenlängen mit Steigungen beträgt bei der Fahrt Stuttgart–Aalen etwa 75%, bei der Fahrt Aalen–Stuttgart etwa 25% der Gesamtstrecke.

Beim technischen Vorbereitungs- und Abschlußdienst sowie bei der Nachschau der Lokomotive wurden nach der Zugförderungsvorschrift alle Arbeiten vom Lokführer und Lokheizer durchgeführt. Der Vorbereitungsdienst war in vier Stufen eingeteilt mit verschiedenem Umfang und war für das Fahrpersonal im Dienstplan festgelegt, ebenso der vierstufige Abschlußdienst. Beim letztgenannten Dienst konnte auch örtliches Personal zusätzlich eingesetzt sein, weil es sich dabei z. B. um die Ergänzung der Betriebsstoffe wie Lokspeisewasser, Kohle usw. handelte. Ferner gehörte dazu auch das Abschlammen des Kessels, das Reinigen von Rauchkammer, Rost und Aschkasten sowie das Abstellen der Lokomotive. Zum örtlichen Personal für die Dampflokunterhaltung gehörten u. a. Loks Schlosser, Werkstättenarbeiter, Nachtheizer, Feuerermann, Kesselauswascher, Kohlenabgeber, Lokputzer, Drehscheibenwärter. Die Nachschau der Lokomotive war ebenfalls im Dienstplan für das Personal festgelegt; sie erfolgte bei 350 bis 500 km Laufstrecke, je nach Baureihe. Die Nachschau umfaßte das Prüfen der Lok über einer Arbeitsgrube auf sichtbare Schäden, das Abölen der Lok und des Tenders durch den Heizer sowie die nach der Dienstvorschrift für die Bremse vorgeschriebenen Arbeiten. Der Zeitaufwand für all diese Arbeiten sowie die Zeit für die Bereitstellung der Züge betrug etwa die Hälfte der Arbeitszeit (Sommerplan 1960). In den Wintermonaten kommt für das Vorheizen der Reisezüge durch die Dampflokomotive noch ein weiterer Zeitaufwand bis zu einer Stunde vor Abfahrt des bereitgestellten Zuges dazu.

Das Fahrpersonal mußte die Vorschriften und Anordnungen, die seinen Dienst betrafen, kennen und befolgen. Es mußte mit der ihm zugeteilten Lokomotive und seiner Bedienung vertraut sein; es mußte streckenkundig sein. Streckenkundig wird man dadurch, daß man während Unterweisungen im Bw die dort vorhandenen Bildfahrpläne theoretisch studiert, dann je dreimal bei Tag und Nacht in jeder Richtung unter Aufsicht auf dem Führerstand fährt und dann sich streckenkundig erklärt. Die Streckenkenntnis wird verloren 6 Monate nach der letzten Belehrungsfahrt bei Neuerwerb oder 12 Monate nach der letzten selbständigen Fahrt oder nach Wiedererwerb der Streckenkenntnis. Das Lokomotivpersonal des Bw Aalen hatte Streckenkenntnis in erster Linie auf den beiden Achsen Stuttgart–Aalen–Donauwörth und Ulm–Aalen–Lauda mit den direkt angrenzenden Gebieten; sie ging für manche auch über Ulm hinaus bis Friedrichshafen und über Lauda hinaus bis Würzburg. Da für die Hauptuntersuchungen der verschiedenen Dampflokbaureihen bestimmte Ausbesserungswerke vorgegeben waren, mußten die Lokomotiven dorthin gebracht und wieder abgeholt werden. Das waren für die Baureihen 38 AW Ingolstadt, 50 AW Esslingen/Neckar, 55

AW Karlsruhe-Durlach und Darmstadt, 64 AW Weiden und 78 AW Trier; für die Baureihe 75 genügte die Fahrt in die direkte Nachbarschaft des Bw Aalen ins AW Aalen. Ist das Fahrpersonal nicht streckenkundig, so wird unterwegs ein streckenkundiger Lotse beigegeben.

Neben der Streckenkenntnis ist die Streckenkilometrierung die wichtigste Orientierung für das Lokpersonal auf jeder Strecke. Kilometersteine nur mit Zahlenangabe sitzen direkt neben dem Gleiskörper und darüber laufen, an Masten aufgehängt, die Leitungen für Telegraf und Telefon. Die Eisenbahn hat ja schon immer ein eigenes völlig unabhängiges Netz für die Übermittlung all ihrer Nachrichten. Mit der Umstellung einzelner Strecken auf elektrischen Zugbetrieb mußten alle Freileitungen als Kabel in die Erde neben der Gleisanlage verlegt werden und die Kilometersteine wurden durch Kilometertafeln ersetzt, die an den Masten für die Oberleitung befestigt sind. Die bestehenden Formsignale wurden meist in Lichtsignale umgestellt. Die Kilometer-einteilung und Kilometerzählung der zwei Hauptachsen durch Aalen sieht in den Buchfahrplänen wie folgt aus:

Stuttgart Hbf	0,0		
Bad Cannstatt	3,4;	0,0	
Waiblingen		8,5	
Schorndorf		26,4	
Schwäbisch Gmünd		47,5	
Aalen		72,1	
Goldshöfe		78,8	
Nördlingen	111,5;	70,1	
Donauwörth (von Augsburg)		40,8	
Ulm Hbf	72,5		
Heidenheim	22,1		
Aalen	0,0;	72,1	
Goldshöfe		78,8;	0,0
Ellwangen			9,0
Crailsheim			30,4
Bad Mergentheim		58,9;	7,4
Königshofen			0,0; 113,6
Lauda (von Heidelberg)			116,0

Die Nebenstrecke Schwäbisch Gmünd 0,0 bis Göppingen 27,2, die hier als Beispiel im nächsten Abschnitt kurz beschrieben wird, wurde 1911/12 eröffnet; seit Herbst 1985 ist sie nicht mehr in Betrieb und wurde vollständig abgebaut.



Eine württembergische Tenderlokomotive der Bauart T 5, gebaut von der Maschinenfabrik Esslingen. Diese festlich geschmückte Lokomotive mit Personal aus Aalen zog am 23. Oktober 1922 um 4.15 Uhr den ersten Personenzug aus den neuen Stuttgarter Bahnhofshallen nach Aalen.

Ergänzend noch einige Anschlußdaten an das damals im Aufbau begriffene Eisenbahnnetz der beiden Achsen durch Aalen:

Stuttgart 1846, Cannstatt 1845, Waiblingen 1861, Wasseralfingen 1861, Goldshöfe 1863, Nördlingen 1863 (1849 von Augsburg und Nürnberg aus; Teilstück der Ludwig-Süd-Nord-Bahn Lindau–Augsburg–Nürnberg–Hof), Donauwörth 1849 (1844 von Augsburg aus). Ulm 1876 (1850 von Stuttgart–Geislingen/Steige aus, Ostbahn; 1850 von Friedrichshafen aus, Südbahn; 1854 von Augsburg aus, Teilstück der Maximilian-Bahn Neu Ulm–Augsburg – Rosenheim–Kufstein), Langenau und Niederstotzingen 1875, Heidenheim 1864, Aalen 1864 (1861 von Stuttgart aus), Crailsheim 1866 (1867 von Hall, 1875 von Ansbach aus), Mergentheim 1869, Lauda 1869 (1866 von Heidelberg und Würzburg aus; badische Odenwaldbahn über Meckesheim–Mosbach–Osterburken).



Skizze der Eisenbahnlinien Stuttgart–Donauwörth und Ulm–Lauda als Achsen durch Aalen. Oben links eine badische, rechts und unten rechts bayerische Eisenbahnlinien. Die Skizze zeigt nicht alle Linien in diesem Gebiet.

Ein wenig Lokomotivtechnik soll hier kurz eingeschoben sein. Ab 1889 sind für die K.W.St.E. einige Lokomotiven um- oder neugebaut worden, welche doppelte Dampfdehnung vorweisen konnten. Der im Lokomotivkessel erzeugte Dampf wurde zuerst im Hochdruckzylinder und dann anschließend im Niederdruckzylinder zur

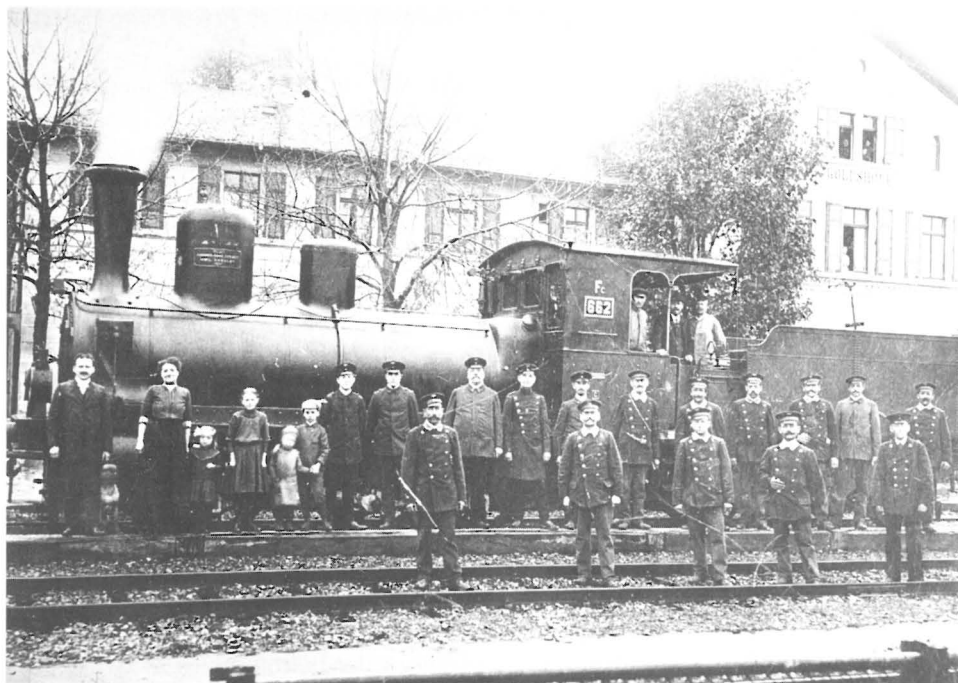
doppelten Arbeit herangezogen. Die Folge war, daß der Dampf für das Fahren etwas besser als bisher ausgenützt werden konnte; diese Lokomotiven nannte man Verbundlokomotiven. Der Lokführer mußte auf diese Verbundbauart besonders achten, weil diese Maschinen in erster Linie beim Anfahren etwas anders zu handhaben waren. Daß eine dieser Maschinen auch bei uns war, zeigt das Bild einer solchen Lokomotive vor dem Stationsgebäude in Goldshöfe.

Damit sind wir wieder beim Lokomotivpersonal. Zum Dienstbeginn meldet sich der Lokomotivführer bei der Lokleitung des Bw, schaut die für diesen Tag geltenden besonderen Vorschriften durch oder nimmt noch zusätzliche Weisungen entgegen und begibt sich dann zu der für ihn bereitgestellten Lokomotive oder löst den Vorgänger auf der Lokomotive ab. Der Lokführer ist von der Übernahme bis zur Übergabe für die Lokomotive verantwortlich und hat die vorgeschriebenen Aufschreibungen (Übergabebuch, Lokomotivdienstzettel) gewissenhaft zu machen. Er hatte den Lokheizer zu unterweisen und zu beaufsichtigen.

Fahrberechtigt ist, wer die Prüfung zum Lokomotivführer bestanden hat und noch als Führer eines Triebfahrzeuges eingesetzt werden kann oder eine Fahrberechtigung auf Gleisanlagen von Bw und AW hat.

Die Ausbildung zum Dampflokführer umfaßte theoretische und praktische Teile; Dauer etwa 18 Monate, wenn eine Lehre als Mechaniker oder Maschinenschlosser oder 2 Jahre gezielte Tätigkeit in einem Ausbesserungswerk (möglichst für Dampflokomotiven) vorausgegangen war. Folgende Gebiete gehörten zur Ausbildung als Lokomotivführer: Dampflokomotivkunde und -betrieb; Heizerdienst mit Ausbildungsunterricht; Reservelokomotivführer mit praktischem Lokomotivführerdienst; allgemeine Aufgaben des Lokführers; Grundlagen des Zugförderungsdienstes; Rangierdienst; Fahrtechnik; Bremsarten und Bedienen der Bremsen; Zugbildung; Sicherung der Zugfahrten; Aufschreibungen; Abfahrt, Ankunft und Aufenthalt der Züge; betriebliche Bestimmungen für die Fahrt auf freier Strecke; Untersuchung und Unterhaltung von Lokomotive und Tender; Sperrung von Gleisen, Befahren des falschen Gleises, Sperrfahrten; Vorspann, Nachschieben von Zügen; Betriebsunfälle evtl. induktive Zugbeeinflussung. Nach Absolvierung dieses Ausbildungsprogrammes war die Prüfung abzulegen. Wenn die Fahrprüfung bestanden war, ging es wieder in die Praxis.

Der nun geprüfte Lokomotivführer hatte auf dem Führerstand nach verschiedenen Vorarbeiten bei ausgelegter Steuerung den Regler der Lok zu öffnen, bis sich der Zug in Bewegung setzte. Beim Anfahren entsteht in kalten Dampfzylindern Niederschlagwasser, das zu schweren Schäden führen kann. Die Zylinder sind daher stets vor der Anfahrt zu entwässern und erforderlichenfalls bei angelegter Zusatzbremse, geöffneten Zylinderventilen und leicht geöffnetem Regler vorzuwärmen. Konnte die Lok den Zug nicht anziehen, so war er durch Zurückdrücken zu stauchen; sodann war neu anzufahren. Zeigte die Lok wegen schlüpfriger Schienen Schleuderneigung, so war zu



Eine württembergische Schleppenderlokomotive der Klasse Fc, F = Güterzuglokomotive, c = compound (Verbundtriebwerk), in Goldshöfe. Das Bild zeigt deutlich die Führerhausbauweise gegen Ende des letzten Jahrhunderts. Folge für das Fahrpersonal: von vorn zu heiß, von hinten zu kalt und dazwischen zu zugig.

sanden; auf Weichen, Drehscheiben und nach unten offenen Brücken war das Sanden – außer bei Gefahr – verboten. Auch hier war behutsames und überlegtes Reagieren des Lokführers besonders wichtig. Während der Fahrt war das ordnungsgemäße Arbeiten der Lokomotive zu überwachen. Bei geeigneten Aufenthalten sollte das Fahrpersonal die Lager durch Abfühlen überwachen. Auf erfahrungsgemäß anfällige Teile war besonders zu achten. Seitliches Hinauslehnen aus dem Führerhaus war nur zulässig, wenn es zum Beobachten der Lok, des Zuges, der Strecke und der Signale unbedingt nötig war. Der äußere Rand der seitlichen Windschutzscheiben war die Grenze, innerhalb der keine Gefahr beim Hinauslehnen bestand. Bei Fahrten unter spannungsführenden elektrischen Fahrleitungen (z. B. früher im Raum Stuttgart, in Ulm und Donauwörth) mußte das Personal bei allen Arbeiten an der Lokomotive wegen Lebensgefahr mindestens 1,5 m von der Fahrleitung entfernt bleiben; dies galt besonders bei der Feuerbehandlung mit Schürgeräten und beim Nässen der Kohle durch den

Spritzschlauch, ferner beim Besteigen des Lokomotivumlaufes sowie beim Betreten des Kohlenraumes und des Tenders.

Lokführer und Lokheizer mußten für die Wahrnehmung ihres Dienstes tauglich sein. Der Bahnarzt bestätigte immer wieder nach eingehenden Untersuchungen die entsprechende Fahrtauglichkeit. Wurde der Lokführer während einer Fahrt dienstunfähig, so mußte der Lokheizer den Zug sofort anhalten und den Zugführer verständigen. War der Lokheizer streckenkundig und fahrberechtigt, so führte er auf Anordnung des Zugführers den Zug zum nächsten Bahnhof. Wurde der Lokheizer dienstunfähig, so hielt der Lokführer den Zug an und forderte vom Zugführer einen Ersatzmann zur Unterstützung bei der Fahrt bis zum nächsten Bahnhof an.

Der Lokomotivführer hatte die Lokomotive mit Beihilfe des Lokheizers möglichst wirtschaftlich unter Ausnützung der Streckenverhältnisse zu führen. Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Betriebes geht aber grundsätzlich der Wirtschaftlichkeit der einzelnen Zugfahrt vor. Zur Belohnung einer wirtschaftlichen Fahrweise durch sparsamen Kohleverbrauch wurde eine Zeitlang die „Kohleprämie“ gewährt. Die Lokomotivkohlenersparnisprämie wurde aus den Ersparnissen gewährt, die monatlich gegenüber den Anfangsverbrauchswerten erzielt wurden. Die Kohleprämie wurde unter dem Lokpersonal, dem örtlichen Personal und dem Aufsichtspersonal des Bw nach einem besonderen Zuteilungsschlüssel verteilt. Ferner wurde eine „Leistungsprämie“ gewährt für die Steigerung der Laufleistung der Lokomotiven zwischen zwei Ausbesserungen. Auch dies war, wie das vorige, eine Anerkennung wert bei den immer älter werdenden, aber dennoch leistungsfähigen Lokomotiven (das Mindestalter betrug meist über 40 Jahre). Ebenso gab es Belohnungen für besondere Aufmerksamkeit und Prämien für Verbesserungsvorschläge.

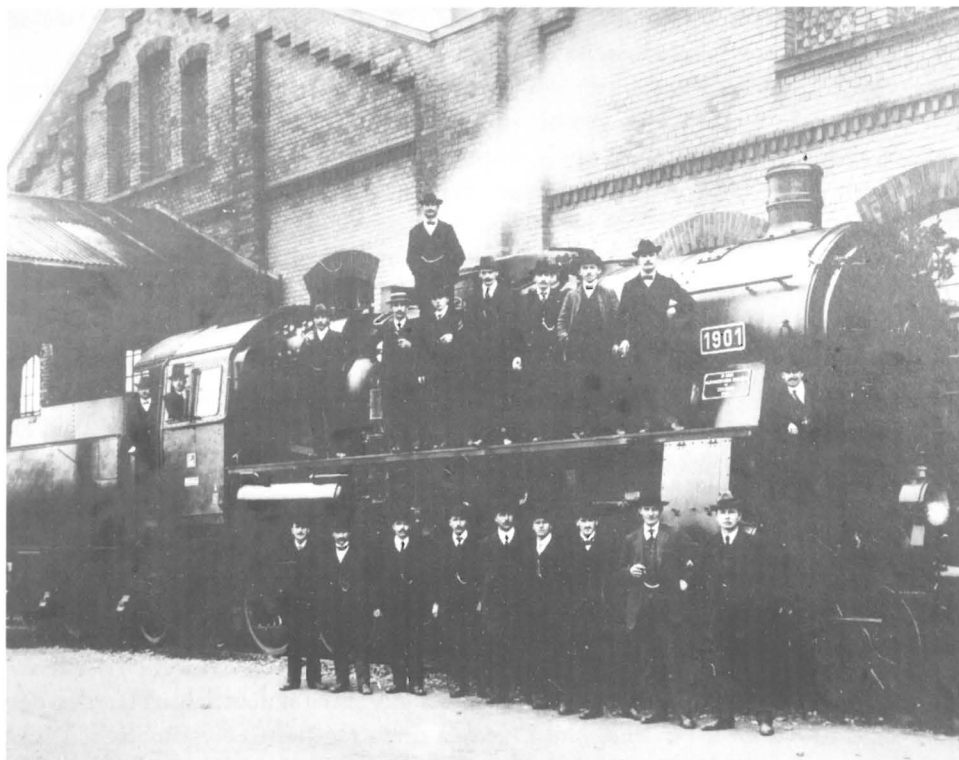
Im Dienst auf der Lokomotive mußte der Lokführer bei sich haben:

den Buchfahrplan für die zu befahrende Strecke,

die Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen (wird wöchentlich neu herausgegeben),

den Bremszettel vom zu führenden Zug; der Bremszettel wurde vom Zugführer ausgefüllt und beinhaltet die Zuggewichte (Massen), Achszahl und die Bremsgewichte; daraus sah der Lokführer, wie er sich beim Bremsen des Zuges verhalten mußte, eine richtig gehende Uhr, die täglich nach der Bahnhofsuhr zu richten war, die Fahrdienstvorschrift.

Das Fahrpersonal braucht sich direkt um den Fahrweg nicht zu kümmern. Für eine vorgesehene Zugfahrt z. B. von Aalen nach Stuttgart werden von Bahnhofbediensteten an der Strecke die Weichen und damit die Fahrstraße kurz vor Ankunft oder Durchfahrt des Zuges auf der vorhandenen Gleisanlage gestellt. Sobald der Fahrweg festliegt, werden die Hauptsignale, also Einfahr- und Ausfahrtsignale betätigt. Das entgleisungssichere Rad, d. h. der Radsatz des Schienenfahrzeuges läuft dann von selbst auf dem vorgegebenen Schienenstrang entlang und führt das Fahrzeug.



Lokomotivführerprüfung 1919 in Esslingen mit Teilnehmern aus Aalen. Prüfungsfahrzeug war eine schwere Güterzuglokomotive, gebaut von der Maschinenfabrik Esslingen.

Die Strecken sind, etwa 1875 beginnend, in einzelne Blockabschnitte unterteilt worden. Dazu eine kurze Erläuterung: Von Wasseraaltingen auf dem Schienenweg herkommend, hat der Bahnhof Aalen ein Einfahrtsignal, am Ende des Bahnhofs Aalen in Fahrtrichtung Esslingen steht ein Ausfahrtsignal; zwischen diesen Hauptsignalen ist ein Blockabschnitt. Das nächste Einfahrtsignal steht vor dem Bahnhof Esslingen, das wäre der zweite Blockabschnitt; am Ende vom Bahnhof Esslingen ist wieder ein Ausfahrtsignal, das bildet den dritten Abschnitt usw. Jeder Abschnitt mit meist verschiedener Länge wird, wie schon angedeutet, von außen überprüft und überwacht. Befindet sich in irgendeinem Blockabschnitt ein Zug, so darf und kann in den gleichen Abschnitt kein weiterer Zug einfahren, denn die Signale sind gegenseitig verriegelt. Auf dem Streckenabschnitt Aalen–Esslingen kann somit für die Zeitdauer der Fahrt vom einen Ausfahrtsignal bis zum anderen Einfahrtsignal in jeder Fahrtrichtung nur ein Zug fah-

ren. Dem heutigen Automobilisten kommt dies, oberflächlich betrachtet, sicher wenig vor. In Wirklichkeit sieht die Sache aber so aus: Die heute bei uns verkehrenden vierachsigen Personenzugwagen bieten je Wagen bis zu 96 Sitzplätze an und die vierachsigen Güterwagen können je Wagen bis zu 50 Tonnen laden. Und da es sich um Züge mit nur je einem Triebfahrzeug, nur je einem Triebfahrzeugführer und immer mehreren Wagen handelt, die im Blockabstand, d. h. Zug hinter Zug mit Hauptsignalabstand fahren können, ergibt dies über 24 Stunden betrachtet eine ganz enorme Transportkapazität, bei Tag vorwiegend an Personen und bei Nacht an Gütern.

Mit der Elektrifizierung der Strecke von Stuttgart her kam auch als zusätzliches Sicherungssystem die Zugbeeinflussung durch die induktive Zugsicherung (Indusi) zu uns. Heute ist sie auf allen wichtigen Strecken eingebaut. Sie hat die Aufgabe, alle Halt- und Langsamfahrtsignale der Strecke bei Tag und Nacht auf den Führerstand zu übertragen und wenn nötig, Zwangsbremungen auszulösen; dadurch wird die Aufmerksamkeit des Lokführers bezüglich der Signalwahrnehmung sozusagen überwacht. Dazu gibt es in Signalnähe fest am Gleis montierte „Gleismagnete“ und am Fahrzeug seitlich unten in entsprechender Höhe angebrachte „Fahrzeugmagnete“ mit verschiedener Frequenz. Wenn der Lokführer im Führerstand beim Überfahren der Gleismagnete nicht im richtigen Zeitpunkt die Wachsamkeitstaste betätigt, tritt nach einem Warnsignal die oben erwähnte nicht mehr aufzuhaltende Zwangsbremung ein; dazu kommt die nicht mehr zu löschende Eintragung der Bremsung auf dem Schreibstreifen der Indusi-Einrichtung. Vor Beginn jeder Fahrt hat der Lokführer auf dem Schreibstreifen den Tag, die Zug-Nr., Lok-Nr. und seinen Namen einzutragen. Mit diesem Streifen wird das gesamte „Fahrverhalten“ des Triebfahrzeugführers für immer genau aufgezeichnet. Bei vorgekommenen Unregelmäßigkeiten wird die Sachlage durch die Dienststelle genau überprüft und der Lokführer evtl. für einige Zeit anderen Dienstaufgaben zugeteilt. Verschiedene Dampflokomotiven, die aus anderen Direktionsbezirken nach Aalen verlegt wurden, hatten die Indusi schon eingebaut. Ebenfalls begonnen wurde mit der Einrichtung des Zugbahnfunks zwischen Lokpersonal und Leitstelle.

Die Sicht vom Führerhaus aus auf die voranliegende Strecke war für das Fahrpersonal durch den langen Lokomotivkessel und die kleinen Fenster in der Stirnfront des Führerhauses stark beeinträchtigt. Bei Nachtfahrten waren wegen der zwei Signallaternen

Ein Eilzug, gezogen von der Tenderlok 78 459 im Blockabschnitt Aalen–Essingen auf der Fahrt in Richtung Schwäbisch Gmünd. Die Lokbaureihe 78 war eine preußische T 18, entworfen und seit 1912 gebaut von Vulcan in Stettin. Lok 78 459 ist eine der wenigen 1923 von Henschel & Sohn in Kassel nachgebauten Lokomotiven; die Ausmusterung der Lok erfolgte 1970. Im Bild direkt vor dem Turm der alten Aalener Marienkirche das „Halt“ zeigende Einfahrtsignal, noch als Formsignal, für den Bahnhof Aalen aus Richtung Essingen; 1968.



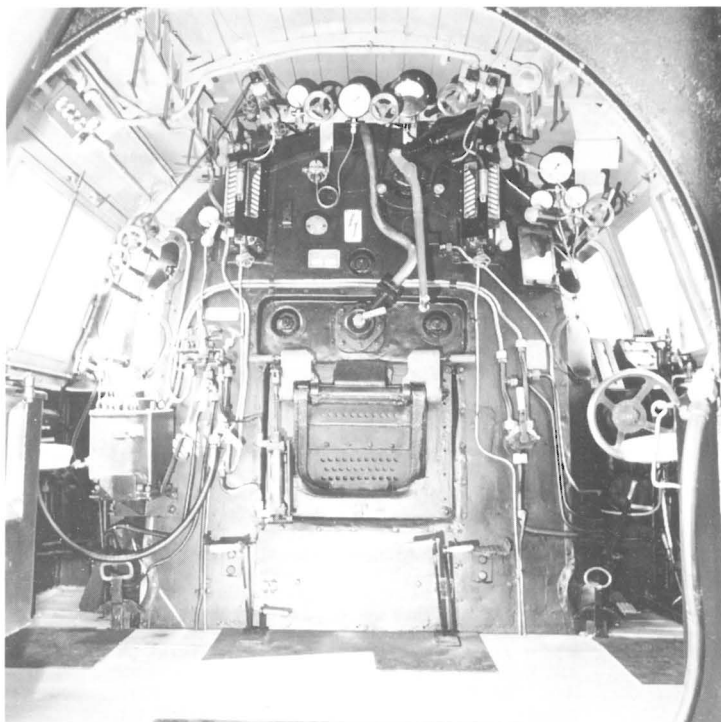
an der Stirnfront der Lok (keine Scheinwerfer wie beim Automobil) mit einer mäßigen Lichtausbeute nur im Vorbeihuschen die üblichen drei unbeleuchteten Vorsignalbaken, dann die Lichter des Vorsignals und später das Licht oder die Lichter (je nach Signalanzeige) des Hauptsignals zu erkennen. An dieses seltsame „Fahrgefühl“ mußte man sich gewöhnen, aber die Strecke ist ja von außen gesichert und der Lokführer muß sowohl bei klarer Sicht als auch bei Dunst oder Dunkelheit seine Fahrzeiten einhalten. Seit 1957 sind an der Stirnseite der Lok drei weiße Lichter in Form eines A (Dreilicht-Spitzensignal) angebracht, um das Schienenfahrzeug bei Nacht deutlich vom Straßenfahrzeug zu unterscheiden; diese Signalanordnung hatte sich bei Nebenbahnen mit vielen Straßen- und Wegüberführungen schon bewährt.

Der Fahrdienst war, besonders für den Lokheizer, körperlich anstrengend und für beide durch allerlei Umgebungseinflüsse (Wärme, Kälte, Zugluft, Abgase bei Tunnelfahrt, mögliche Laufunruhe des Fahrzeugs, Kohlenstaub, Ruß, Schmieröl) belastend. Bei kleineren Schäden an der Lokomotive genügte meist sehr einfaches Handwerkszeug (Hammer und Schraubenschlüssel) zum Fahrbarmachen bis zur nächsten Station oder bis zum Zielbahnhof. Die in Aalen beheimateten Dampflokomotiven waren sehr genügsame (außer Abölen), unverwüsthche und robuste Fahrzeuge mit Leistungen bis etwa 1800 PS = 1325 kW. Bei Dampflokomotiven war eine Leistungsangabe direkt nicht immer üblich, es ging in erster Linie bei den Kenndaten um die Zugkraft der Lok. Die Führer von Dampflokomotiven hatten auf dem Führerstand in erster Linie zu bedienen:

den Hebel des Reglers, der die Dampfzufuhr für die Fahrt regelt,
das Handrad der Steuerung, das die Füllung der Zylinder (größere Füllung beim Anfahren, kleinere Füllung bei Streckenfahrt) und auch die Fahrtrichtung der Lokomotive ändert,
die Handgriffe der Zug- bzw. Lokomotivbremse,
die Dampfpeife zur Signalabgabe, auf Nebenbahnstrecken das Läutewerk,
bei Verbundlokomotiven den Anfahrhebel (Frischdampfzufuhr für alle Zylinder),
evtl. den Druckausgleicher für Leerfahrt, je nach Lokbaureihe,
evtl. in den letzten Jahren noch die Tasten der Indusi-Einrichtung.

Aus den lückenhaften Fahrzeugaufstellungen früherer Jahrzehnte erkennt man, daß es in erster Linie württembergische und später auch preußische Personenzug-, Güterzug- und Tender-Lokomotiven waren, die von Aalen aus zum Einsatz kamen.

Im März 1894 wurden im Maschinenbezirk Aalen (einem der damaligen vier Bezirke in Württemberg, neben Esslingen, Friedrichshafen und Rottweil) insgesamt 116 Dampflokomotiven in sieben verschiedenen Klassen registriert; diese Lokomotiven wurden nicht nur von Aalener Personal gefahren. Die Gebietseinteilung für die Bezirke wurde später geändert. Im Sommerabschnitt des Jahres 1897 verkehrten ab Aalen Reisezüge in die Richtungen



Blick in den Führerstand der Dampflokomotive 23 029. Rechts im Bild der Arbeitsplatz des Lokführers, links und in der Mitte der des Lokheizers. Die Aalener Denkmallokomotive wird von den Freunden der Aktion 23 029 laufend gepflegt.

Gmünd:	Werktags	7	Nördlingen:	Werktags	6
	Sonn-/Feiertage	6		Sonn-/Feiertage	5
Heidenheim:	Werktags	6	Crailsheim:	Werktags	6
	Sonn-/Feiertage	6		Sonn-/Feiertage	6

Für die Strecke Aalen–Stuttgart benötigte der „Schnellzug 1., 2., 3. Klasse“ (bei sechs Zwischenhalten, ähnlich dem heutigen RegionalSchnellBahnverkehr) etwa eineinhalb Stunden und Personenzüge etwa zweieinhalb Stunden.

Nach dem Sommerfahrplan 1898 waren auf dem Bahnhof Aalen täglich aufzunehmen und abzufertigen: 40 Reisezüge, 20 Güterzüge, 30 Bedarfs-, Rangier- und Lokomotivzüge (Lokomotivzüge = eine oder mehrere Lokomotiven von oder zur Hauptwerkstätte Aalen).

Am 6. September 1897 stand in der Kocher-Zeitung folgender Artikel:

Vielsache Beachtung findet daher grade im gegenwärtigen Augenblick eine „Eisenbahnhygiene“ betitelte Schrift eines langjährigen Berliner Bahnarztes, Sanitätsrats Dr. Braehmer, aus der hier folgendes mitgeteilt sei:

Braehmer leitet aus einer Gruppe von statistischen Tabellen die Tatsache ab, daß der Verhältnissatz der Todesfälle und der Krankheitstage der Eisenbahnangehörigen erheblich größer ist als bei der übrigen Bevölkerung. Entsprechend der hohen Zahl der Krankheitstage tritt bei den Eisenbahnbeamten verhältnismäßig früh die Dienstunfähigkeit ein. Bei den deutschen Eisenbahnverwaltungen werden die meisten Zugbeförderungsbeamten schon im Alter von 46—50 Jahren, nach einem Dienstalter von 19,7 Jahren pensioniert. Von allen Eisenbahnbeamten nützen sich die Lokomotivbeamten am schnellsten ab. Unter den Ursachen, die die Dienstunfähigkeit verursachen, überwiegen bei weitem die Nervenkrankheiten. Die Lokomotivbeamten erkranken umso häufiger, je länger sie im Dienste sind. Was kann geschehen, die Gesundheit des Eisenbahnpersonals zu erhalten? Unter den Mitteln, die Braehmer vorschlägt, steht obenan die Verkürzung der ununterbrochenen Dienstzeit auf 10 bis 12 Stunden täglich für das Maschinenpersonal und 12 bis 14 Stunden für das übrige Personal bei einer 24stündigen Ruhepause nach je 10 Tagen. Dazu hat ein jährlicher Urlaub von 1 bis 4 Wochen Dauer je nach der Länge der Dienstzeit hinzuzukommen. Neuerungen verlangt Braehmer sodann für die Verpflegung der Eisenbahnbeamten. Sie haben ungemein unter Ernährungsstörungen zu leiden. Das erklärt sich daraus, daß nur ein Teil von ihnen sich ein ordentliches Mittag- und Abendessen besorgt. Die meisten befehlen sich in den 24 bis 36 Stunden ihrer Abwesenheit vom Hause fast regelmäßig mit mitgenommener kalter Kost. Zur Abhilfe schlägt Braehmer die Naturalverpflegung des Fahrpersonals während des Dienstes vor. Durch Verträge mit Bahnhofsgastwirten an geeigneten Halteplätzen könnten billige Preise für die Verköstigung der Eisenbahnbeamten festgestellt werden. Durchaus mangelhaft sind nach Braehmer auch die Uebernachtungs- und Unterkunftsräume für das Fahrpersonal. „Die Uebernachtungsgebäude“, sagt Braehmer, „befinden sich meistens in den Bahnhofsgebäuden oder in unmittelbarer Nähe dieser. Man hat nicht selten hierfür durchaus ungeeignete Räume zur Verfügung gestellt. Bisweilen liegen diese auf dem Boden, dicht unter dem Dache, andere in unmittelbarer Nähe der Maschinenhäuser; manche sind kalt, andere wieder mit eisernen Defen überheizt. Oft findet sich nur ein großer Raum mit vielen Schlafstellen, sodaß eine fortwährende Störung durch ankommende und fortgehende Parteien entsteht.“ Die Lokomotivbeamten bleiben viel zu lange im Dienste. Mit Unrecht werden sie in Einklang auf die Pensionierung der Bureaubeamten gestellt. „Während der Bureaubeamte, sagt Braehmer, der 5—6 Stunden täglich in Ruhe am Schreibtisch sitzt, bequem fünfzig Jahre dienen und dann mit dreiviertel seines Gehalts sorglos seine letzten Tage verbringen kann, erreicht der Lokomotivbeamte bei seiner aufreibenden Thätigkeit niemals die Höhe dieser Pension und muß sich karglich oft noch Jahrzehnte durchschleppen. Er muß fortwährend auf der Wacht sein und täglich seine Station verlassen; es wäre daher eine That der Gerechtigkeit, wenn man ihm schon früher bei seiner vorzeitigen Abnutzung eine höhere Pension gewährte. Nur die Erreichung dieses Zieles wird die Furcht vor der Pensionierung bannen und verhindern, daß invalide Beamte länger an verantwortungsvoller Stelle bleiben, als mit der Sicherheit des Betriebes vereinbar ist.“

Ab 1898 beginnt das Zeitalter der Heißdampflokomotiven; diese Lokomotiven, einige wenige auch mit Verbundwirkung – z. B. württembergische und bayerische Schnellzuglokomotiven –, sparten durch die Dampfüberhitzung Wasser und Kohle gegenüber den bisher eingesetzten Naßdampflokomotiven. Dadurch bekam der Lokomotivheizer etwas Erleichterung bei seiner Arbeit.

Ein eigenes Erlebnis soll eingeschoben sein: Es war etwa um das Jahr 1932, ich wohnte noch in Schwäbisch Hall. Mit meinem Vater ging ich einmal sonntags in der Frühe zum Bahnhof Hessental, um den Nachtschnellzug Berlin–Stuttgart beim Halt in Hessental zu sehen und etwas Eisenbahnatmosphäre eines von weither kommenden Zuges zu schnuppern. Als kleiner Junge wollte man nicht nur in der Stube zu Hause mit der kleinen Eisenbahn spielen, sondern man wollte später ja einmal Chauffeur oder Lokomotivführer werden – ich bin's nicht geworden, aber Lokomotiven treu geblieben –, dabei die große und weite Welt erleben, von der man so wenig Vorstellung hatte. Der Schnellzug fuhr also von Crailsheim kommend auf Gleis 3 langsam in den Bahnhof ein. Gleis 3 war Richtungsgleis für die in Hessental abzweigende damals einspurige Murrbahn bis Waiblingen. Vorne am Zug war eine sehr windschnittig aussehende Lokomotive – mein Vater sagte, diese sei von der Maschinenfabrik Esslingen extra für Schnellzüge gebaut – und dahinter ein langer Zug mit verschiedenen Wagen. Die Lokomotive kam direkt gegenüber von unserem Standort außerhalb der Bahnsteigsperrle zum Stehen; so konnte man Lokführer und Lokheizer genau beobachten. Der Lokführer schaute aus dem Führerhaus nach rückwärts an dem Zug entlang und wartete nach dem Aus- und Einsteigen der Reisenden auf den Abfahrauftrag des Mannes mit der roten Mütze und seinem „Täfel“ (Befehlstab) in der Hand. Der Abfahrauftrag wurde gegeben und man sah an den Körperbewegungen des Lokführers, daß er verschiedene Hebel an der Lok bewegte. Aber es geschah dann zunächst fast nichts, außer daß sich die Lok nur eine ganz kurze Strecke vorwärts bewegte, stillstand, nach einiger Zeit zurückstieß, sich wieder etwas vorwärts bewegte und dann nochmals zurück. Dazwischen blies die Lok immer wieder Dampf ab und der Lokführer bewegte immer emsiger verschiedene Hebel vor und zurück oder drehte an einer Kurbel. Nach mehrmaligen Anfahrversuchen kam der schwere Zug – dank dem Können des Lokomotivführers – doch noch in Fahrt und entschwand in einer leichten Linkskurve langsam unseren Blicken. Dieses Erlebnis als kleiner Junge hat mich damals so sehr beeindruckt, daß ich mich noch gut an dieses Schauspiel erinnern kann. Später wußte ich, daß die Lokomotive eine Verbunddampflokomotive war.

Und noch eine Erinnerung aus meiner Schulferienzeit soll erwähnt werden: Mir ist damals aufgefallen, daß die Tenderlokomotiven auf der Fahrt von Baiersbrunn nach Freudenstadt oder von Freudenstadt/Hauptbahnhof nach Freudenstadt/Stadtbahnhof bergwärts immer rückwärts, d. h. mit dem Führerhaus voraus gefahren sind. Viele Jahre später kannte ich den Grund: Die Lokomotiven brauchten auf diesen Strecken-

abschnitten sehr viel Dampf. Um diesen Dampf sicher zur Verfügung zu haben, fuhren die Lokomotiven „Feuerbüchse voran“ auf diesen Strecken. Damit war durch die Steigung bedingt automatisch niederster Wasserstand über der Feuerbüchse und folglich etwas größere Dampfentwicklung über der Feuerbüchsdecke. Lokführer und Lokheizer mußten allerdings dabei genau den Wasserstand im Kessel beobachten wegen des evtl. Ansprechens der Schmelzpfropfsicherung in der Feuerbüchsdecke. Im Ersten und Zweiten Weltkrieg hat das Lokomotivpersonal, auch solches aus Aalen, u. a. durch die zusätzliche Beförderung von Militärzügen erhebliches geleistet, manchmal unter härtesten Bedingungen. Besonders im Zweiten Weltkrieg waren von deutschen Truppen zeitweise große Gebiete besetzt und dort mußte Eisenbahnverkehr aus verschiedenen Gründen, z. B. Nachschub, Truppenverlegungen, verschiedene Transportaufgaben möglich sein. So gab es Eisenbahnbedienstete im feldgrauen Rock als Soldat bei der Feldeisenbahn sowie Bedienstete im blauen Rock als Dienstverpflichtete in den hinter der Front liegenden Gebieten.

Einige Jahre im Zweiten Weltkrieg sind mehrere Vierzylinder-Verbunddampflokomotiven aus Frankreich im Bereich des Bw Aalen gelaufen und sind bis kurz nach Kriegsende von Aalener Personal geführt worden.

Doch noch ein Letztes zum Fahrpersonal auf Dampflokomotiven. Im Sommerabschnitt des Fahrplanes 1960 waren dem Bw Aalen für einige Zugförderungsaufgaben fünf Dampflokomotiven der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ (preußische P 8) zugeteilt. Die Lokomotiven waren bei doppelter Besetzung mit zehn Lokführern und zehn Lokheizern (neue Bezeichnung: Triebwagenführer, weil Lokheizer nach Prüfung auch Schienenomnibusführer werden durften) zu besetzen; dies ergab für das Lokpersonal im Dienstplan 61.01 vom 29. Mai 1960 einen Zehntageszyklus, d. h. alle zehn Tage fuhr das gleiche Personal zur gleichen Zeit dieselbe Strecke. Dadurch hatte man auch dem Gewöhnungseffekt des täglich ewig Gleichen, wie er bei manch anderen Berufen vorkommen kann, entgegengewirkt.

Der Dienstplan (mit Abkürzungen: Db = Dienstbeginn, De = Dienstende) sah folgendes vor:

1. Tag: Db 4.19 Uhr, De 12.03 Uhr mit Pause und Ruhezeit,
2. Tag: Db 14.40 Uhr, De 22.30 Uhr mit auswärtiger Übernachtung,
3. Tag: Db 3.47 Uhr, De 23.46 Uhr mit Pausen,
4. Tag: Db 4.26 Uhr, De 6.59 Uhr mit planfremdem Personal; Ruhezeit,
5. Tag: Db 7.53 Uhr, De 21.51 Uhr mit Pausen,
6. Tag: Db 16.20 Uhr, De 19.02 Uhr mit auswärtiger Übernachtung,
7. Tag: Db 4.33 Uhr, De 14.45 Uhr mit Pausen,
8. Tag: Db 10.22 Uhr, De 18.03 Uhr mit Pause,
9. Tag: Db 13.42 Uhr, De 0.20 Uhr mit Pause und Übernachtung,
10. Tag: Db 5.31 Uhr, De 8.18 Uhr anschließend Ruhezeit.

Dazu gab es Abweichungen vom Regelplan, z. B. samstags, sonntags und an Feiertagen. Die Lokomotiven beförderten Eil- und Personenzüge auf den Strecken Stuttgart–Aalen–Donauwörth und Ulm–Aalen–Lauda. Man sieht deutlich aus obigen Angaben den sehr unregelmäßigen Zeitablauf des Lokpersonaldienstes mit (in diesem Fall) drei auswärtigen Übernachtungen innerhalb von zehn Tagen in Stuttgart und Nördlingen in bahneigenen Übernachtungsgebäuden. Dieser Zeitplan – und die heutigen Pläne sehen etwa ähnlich aus – war und ist für das Fahrpersonal eine gewisse Belastung, die, durch die Fahrpläne und den Lokumlaufplan bedingt, zum Beruf des Fahrpersonals aber leider dazugehört und über längere Zeit hinweg unter Umständen problematisch werden kann, z. B. infolge des Wechseldienstes eigene Gesundheitsstörungen, Familienleben usw.

Auch das gesellige Zusammensein außer Dienst soll kurz erwähnt werden. Wie aus den Tageszeitungen vor der Jahrhundertwende zu ersehen ist, fanden Gartenfeste, gesangliche Veranstaltungen mit Werkchor, Weihnachtsfeiern, Wanderungen und Ausflüge in die nähere Umgebung usw. statt. Später trafen sich die Eisenbahner im Gasthaus „Jägerhaus“ in der Nähe des Bw Aalen, dann im Brauereigasthof „Fuchs“ gegenüber der 1868 vom Eisenbahningenieur und Bahnbauer Georg Morlok erbauten Marienkirche. Diese Kirche wurde 1969, der gegenüberliegende Gasthof 1991 abgebrochen; die neue Marienkirche am alten Platz wurde 1972 geweiht und beim ehemaligen „Fuchs“ wurden 1993 Wohnblöcke bezogen. Seit einiger Zeit findet das lockere Zusammensein wieder im Hirschbach, ganz in der Nähe des Bw, im Gasthaus „Charlottenburg“ statt.

Die letzten planmäßig verkehrenden Dampflokomotiven der Baureihe 78 wurden 1972 vom Bw Aalen zum Bw Rottweil verlegt; damit ging ein 107 Jahre dauernder sehr bedeutender Zeitabschnitt für die Führer von Dampflokomotiven in Aalen zu Ende. Zu Ende ist leider auch die Zeit, in welcher das Fahrpersonal beim Besteigen oder Verlassen des Fahrzeuges und auch alle Reisenden als Anschrift den Namen der Heimatdirektion (BD Stuttgart) und gleichzeitig den der Heimatdienststelle (Bw Aalen), jeweils am Fahrzeug beidseitig angebracht, lesen konnten.

Die Führer von Brennkrafttriebfahrzeugen

Dampflokomotiven im Betrieb haben als unangenehmen Nebeneffekt, je nach Situation und Wetterlage, das Ausstoßen von manchmal gewaltigen Dampf- und Rauchwolken, die weithin sichtbar waren und heute als Rarität für Fotomotive der angebliehen und auch der besessenen Dampflokomotivliebhaber gesucht sind. Dieser spektakuläre Effekt, die Abdampffahne, kann aber auch z. B. im Fall einer notwendig werdenden Tarnung bei der Landesverteidigung mögliche negative Auswirkungen haben. Auch aus diesem Grund sind – neben dem Bau von einigen Kondensationslokomoti-



Diese Anschrift wird in Zukunft an keinem betriebsbereiten Schienentriebfahrzeug mehr zu lesen sein.

ven – in erster Linie für die Wehrmacht andere Wege bei einer notwendigen Transportförderung beschritten worden. Dies führte zur Entwicklung der sogenannten „Wehrmachtslokomotiven“ (um 1938) als Diesellokomotiven, u. a. auch zur Baureihe V 36 (später 236; 360 PS = 265 kW), von denen einige auch im Bw Aalen stationiert waren. Diese Lokomotiven hatten Endführerstand, einen langsamlaufenden hohen Dieselmotor mit Druckluftanlassung, hydrodynamisches selbstschaltendes Getriebe, mechanisches Nachschalt- und Wendegetriebe (nur im Stillstand der Lok von Hand zu schalten) mit Blindwelle und, wie bei Dampflokomotiven üblich, Stangenantrieb der Treibradsätze. Die Lokomotiven, hauptsächlich 1959 bis 1973 im planmäßigen Rangierdienst in Aalen, Heidenheim und Schwäbisch Gmünd eingesetzt, waren verhältnismäßig einfach zu bedienen, aber im Alter leider etwas störanfällig. Die V 36-Maschinen wurden einige Zeit danach durch solche der Baureihe V 60 (später



Eine „Wehrmachtslokomotive“ der Reihe V 36 (Computerbezeichnung 236 261 – 4) beim Rangieren im Bahnhof Aalen. Diese Maschine war eine Nachbestellung aus dem Jahre 1948. Unten rechts der Kilometerstein 0,2 der Brenzbahnstrecke.

260/360; 650 PS = 478 kW) ersetzt; auch sie sind dieselhydraulisch angetriebene Lokomotiven mit ähnlichem Bauprinzip, nur mit schnellaufendem niederem Motor und dadurch besseren Sichtverhältnissen für das Fahrpersonal vom Mittelführerstand aus. Zur Führung dieser Maschinen mußte Personal nach den jeweils gültigen Vorschriften ausgebildet werden.

Bei der Eisenbahn zeichnete sich hauptsächlich nach dem Zweiten Weltkrieg im Personennahverkehr eine ganz neue Entwicklung ab, welche auch Auswirkungen auf das Bw Aalen und sein bisheriges Fahrpersonal sowie auf die Werkstatt hatte.

Für Tageszeiten mit kleinerem Verkehrsaufkommen und hauptsächlich für Nebenbahnen wurde ein leichtes, wirtschaftliches und schnell zu beschaffendes Fahrzeug entwickelt, das in vielen Teilen einem Straßenomnibus glich, aber in einigen Teilen doch Schienenfahrzeug sein mußte. So entstand der Schienenomnibus mit leichter und

nach allen Seiten offener Karosserie, liegender Unterflurmotoranordnung und 6-Gang-Zahnradgetriebe mit festen Zahnradpaarungen und mehreren elektromagnetischen Lamellenkupplungen. Die ersten Fahrzeuge wurden 1950 in Dienst gestellt, später weitere nachgebaut und auch für das Bw Aalen einige Fahrzeuge vorgesehen. Der einmotorige Schienenomnibus VT 95 kann einen Beiwagen VB 142 (ohne Steuerung) mitführen. Dieser wird über eine vereinfachte Mittelpufferkupplung, die nur kleine Zug- und Stoßkräfte übertragen kann, angekuppelt; die übliche Einheit bestand aus zwei Fahrzeugen mit 95 Sitzplätzen. Zur Vorbereitung auf den fahrplanmäßigen Einsatz im Jahr 1952 mußten mehrere Dampflokomotivführer auf das Dieseltriebfahrzeug umgeschult werden; dazu war wieder theoretische und praktische Unterweisung – wie früher durch Lehrlokführer – vorgesehen. Viel Lernen über den Motor, das Getriebe und hauptsächlich über die ganz andere Fahrweise (nur sehr bedingt ähnlich mit dem gewohnten Auto) war nötig in Verbindung mit dem ungewohnten Alleinbedienen des Fahrzeuges. Der Triebfahrzeugführer, wie er nun bezeichnet wird, sitzt ganz vorn in der Mitte vor breiten Fenstern und sieht direkt vor sich, wenn er je einmal vornüber nach unten schaute, die Schwellen des Gleises während der Fahrt unter sich wegflitzen; die Höchstgeschwindigkeit des Triebwagens VT 95 betrug 90 km/h bei damals 150 PS = 110 kW Antriebsleistung in der einmotorigen Ausführung und einer angetriebenen Achse. Diese Leistung reichte für das Fahrzeug und seine Aufgaben aus, da der Laufwiderstand zwischen kugelgelagertem Stahlradsatz und Stahlschienen sehr klein ist.

Später (nach 1953) wurden zweimotorige Antriebsanlagen mit 2 x 150 PS und Zweichsachsantrieb für größere Transportleistungen unter der Bezeichnung VT 98 gebaut. Die ersten Fahrzeuge der Reihe 95 hatten sich sehr gut bewährt. Der zweimotorige Schienenomnibus VT 98 kann einen Beiwagen VB 98 und einen Steuerwagen VS 98 mitführen. Damit muß man bei Fahrtrichtungswechsel nicht umsetzen, d. h. rangieren wie seither beim VT 95. Die Fahrzeuge haben vereinfachte Zug- und Stoßvorrichtungen wie jedes andere Schienenfahrzeug auch, also mittige Schraubenkupplung mit Seitenpuffer leichter Bauart; die übliche Einheit bestand aus drei Fahrzeugen mit 159 Sitzplätzen.

Völlig neu hinzu kam für den ehemaligen Dampflokomotivführer die erforderliche Betätigung der Sicherheitsfahrschaltung (Sifa), vorgeschrieben bei einmänniger Bedienung eines Schienenfahrzeuges. Die Zweckbestimmung dieser Schaltungsanlage (Zwangsbremung beim Unwohlseinwerden des Triebfahrzeugführers) hatte ihr schon gleich die makabre Bezeichnung „Totmanneinrichtung“ eingebracht. Die Bedienungstaste mußte während der Fahrt ständig gedrückt werden; findige Köpfe fanden aber bald Wege, dieses Niederdrücken anders zu bewerkstelligen. Die Deutsche Bundesbahn hat deshalb sehr früh die Schaltung so geändert, daß das Niederdrücken in bestimmten Zeitabständen unterbrochen und immer wiederholt werden muß; diese Betätigung wurde später auch auf einen Fußkontakt übertragen, weil dieser vom jetzt



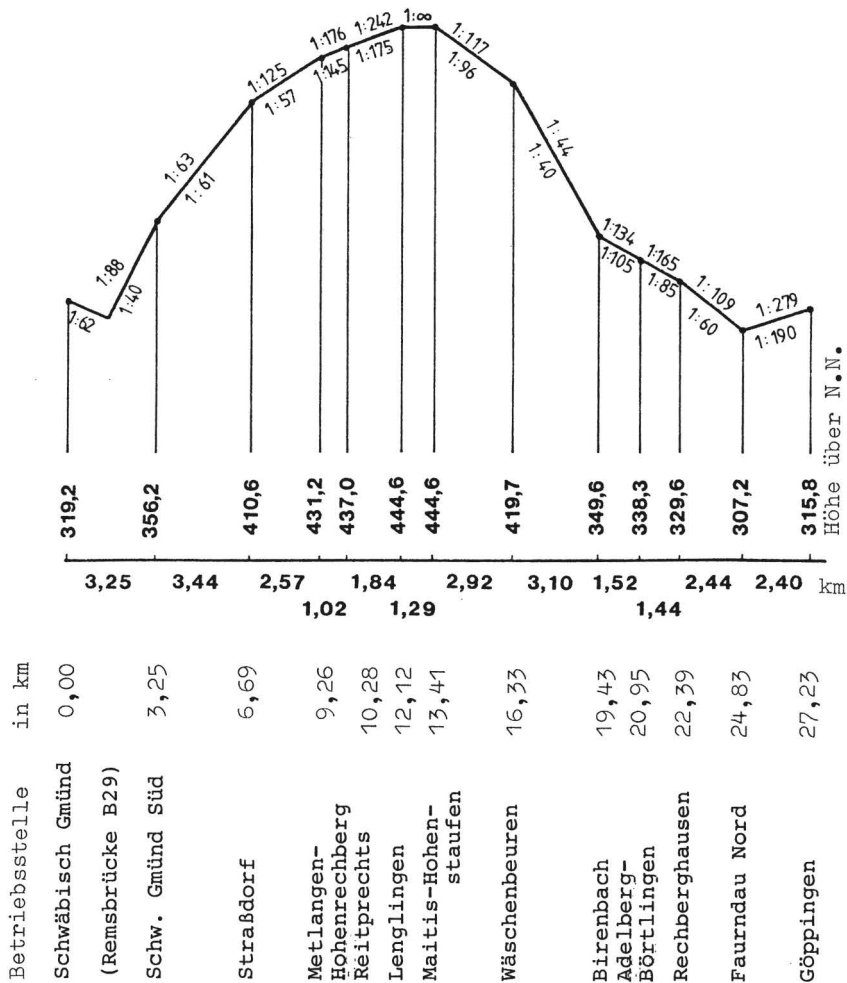
Dampflokomotivführer des Bw Aalen bei der praktischen Ausbildung zum Triebfahrzeugführer für den Schienenomnibus VT 98 mit Bei- und Steuerwagen auf einem Zwischenhalt in Hussenhofen.

fast immer sitzenden Triebfahrzeugführer (im Gegensatz zum fast immer stehenden Dampflokomotivführer) während der Fahrt günstig bedient werden kann.

Schienenomnibusse vom Bw Aalen wurden u. a. zwischen Schwäbisch Gmünd und Göppingen, Göppingen und Boll oder Göppingen–Süßen–Weissenstein eingesetzt, weitere ab Ulm nach Schelklingen, Münsingen oder Munderkingen sowie von Ulm über Laupheim nach Schwendi. Neben den planmäßigen Einsätzen sind auch viele Sonderfahrten durchgeführt worden, z. B. im Oktober 1952 die erste Sonderfahrt mit der Belegschaft der Aalener Volksbank nach Weikersheim/Bad Mergentheim, oder als Skisonderzüge nach Oberstdorf sowie mit Sonderfahrten bis zum Brenner. Die insgesamt elf Fahrzeuge der Reihe VT 95 hatten bis 1970, die drei der Reihe VT 98 bis 1972 brav ihren Dienst getan.

Die Strecke Schwäbisch Gmünd–Göppingen und der Buchfahrplan dieser Strecke sollen kurz beispielhaft, auch für die anderen Strecken, besprochen werden.

Schwäbisch Gmünd - Wäschenbeuren - Göppingen
27,23 km Nebenbahn mit Normalspur



8 Rechtskrümmungen, 18 Linkskrümmungen mit Radien von je 200 m und weitere Krümmungen mit über 200 m Halbmesser.

Der Anteil der gekrümmten Strecken an der Gesamtstrecke beträgt 57 Prozent.

Streckenprofil Schwäbisch Gmünd-Göppingen.

Pto 3633 (30,1) 2. Klasse

VT 95

Last 30 t

64 Mindestbr

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Lage der Be- triebs- stelle km	Höchst- geschw. und Be- schrän- kungen km/h	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen, verkürzter Vorsignalabstand	An der Trapeztafel hält Zug	Ankunft	Abfahrt	Kreu- zung mit Zug	überholt wird überholt durch Zug	Zuglauf- meldung durch
0,0		Schwäb Gmünd ..			1742	3628		
	50	1,1						
	40	1,5						
3,2		Schwäb Gmünd						
		Süd Hp.		1749	49			
6,6		Straßdorf		56	57			Ag FLE W Sa
9,2	50	Metlangen- Hohenrechberg ...		1802	1803			
10,2		Reitprechts Hst .		05	06			
12,1		Lenglingen Hp ..		09	10			
		13,0						
13,4	40	Maitis- Hohenstaufen	3636	13	19	3636		Ag
16,3		Wäschenbeuren .		25	26			
		17,0						
19,4		Birenbach		31	32			
20,9	50	Adelberg- Börtlingen Hp ...		35	36			
		22,0						
22,3	40	Rechberghausen .		39	44	3638 W Sa		Ag W Sa
		23,0						
	50	24,4						
24,8	40	Faurndau Nord .		48	49			
27,2	60	Göppingen		1853				

Buchfahrplan für VT 95, Schwäbisch Gmünd–Göppingen, 1957.

Obiges Streckenprofil wurde, vereinfacht dargestellt, dem Bildfahrplan entnommen. Bei dem Profil bedeutet die oberste Zahlenangabe über der Linie die mittlere Steigung/Neigung zwischen den Betriebsstellen; die Zahlenangabe direkt unter der Linie gibt die stärkste Steigung/Neigung in diesem Abschnitt an; die Angabe 1:40 bedeutet, daß sich die Strecke auf 40 m waagrechter Basis um 1 m anhebt. Die senkrecht stehende Zahlenangabe entspricht der Höhenlage in m über N. N., die unter dem waagrechten Strich stehende Zahl gibt die Entfernung zwischen den Betriebsstellen in km an. Der Streckenplan und die Kilometrierung laufen von Schwäbisch Gmünd aus, die Angaben über die Rechts- und Linkskrümmungen gelten auch von dort aus.

Die eingleisige Strecke Schwäbisch Gmünd–Göppingen galt als Strecke mit vereinfachtem Nebenbahndienst gemäß Dienstanweisung für den vereinfachten Betrieb auf Nebenbahnen. Zum Streckenplan gehörte auch der für das Fahrzeug, die Last und die Strecke errechnete Fahrplan, gedruckt im Buchfahrplan für den Triebfahrzeugführer, hier für VT 95 im Jahre 1957.

Darin bedeuten: Pto = Personenschienenomnibus; 3633 = Zugnummer; (30,1) = Zuggattung; 2.Klasse = nur 2.Wagenklasse; VT 95 = Verbrennungstriebwagen der Reihe 95; Last 30 t = Zuggewicht; 64 Mindestbr = 64 Mindestbremshundertstel, berechnet aus dem Gesamtbremsgewicht $\times 100$: Gesamtzuggewicht, die im Zug für diese Strecke vorhanden sein müssen; Spalte 3: die fett gedruckten Zahlen geben die Streckenkilometer an, bei welchen die Geschwindigkeitsänderung vorzunehmen ist; Hp = Haltepunkt (Bahnanlage ohne Weiche); Hst = Haltestelle; eine Sägelinie = Steigung/Neigung bis 1:100; zwei Sägelinien = Steigung/Neigung bis 1:40; Spalte 4 + 7: gerade Zugnummern = Züge der Richtung Göppingen–Gmünd; Spalte 9: Ag = Agent; FE = Fahrerlaubnismeldung; W Sa = Werktag außer Samstag.

Im Sommer 1984, wenige Tage vor der offiziellen Einstellung der Personenbeförderung auf dieser Strecke machte ich als zahlender Fahrgast eine Art Abschiedsfahrt von Gmünd nach Göppingen und zurück mit einem Schienenomnibus – das frühere Dampfzüge wurde im Volksmund liebevoll „s Klepperle“ genannt – durch diese landschaftlich sehr reizvolle und abwechslungsreiche Gegend mit; hauptsächlich die Blicke über Gmünd und Umgebung waren von der „Panoramabahn“ aus sehr beeindruckend, aber auch Rechberg und Hohenstaufen zogen den Blick an. Die Fahrt auf den nicht verschweißten und sonderlich gut gepflegten Gleisen der Nebenbahn, bei der man im zweiachsigen Fahrzeug jeden Schienenstoß spürte (wie das früher auf allen Strecken der Fall war), wurde bei sehr mäßiger Wagenbesetzung nie langweilig, weil alle Vorgänge im Fahrzeug und beim Halt auf den Stationen von allen beobachtet und mitverfolgt werden konnten. Schade, daß dies alles für immer vorbei ist!

Viele im vorigen Abschnitt für das Fahrpersonal auf Dampflokomotiven angegebenen Vorschriften oder Gesagtes gilt sinngemäß auch für Triebfahrzeugführer, nur daß bei vielen Passagen das Wort Lokomotivheizer nicht mehr vorkommt und das Wort Lokomotivführer durch Triebfahrzeugführer ersetzt werden muß. Einige neue Vor-



Auch dies kann leider vorkommen: So sah 1956 ein Schienenomnibus nach einem Zusammenstoß auf der Nebenbahnstrecke Schwäbisch Gmünd–Göppingen aus. Der Aalener Triebfahrzeugführer wurde dabei verletzt; nach diesem Unfall hat er noch viele Jahre Fahrdienst auf verschiedenen Fahrzeugen geleistet und lebt heute im Ruhestand.

schriften, Anordnungen und Gesichtspunkte sollen in Gedanken an den betreffenden Stellen in das bereits Formulierte eingefügt oder ergänzt werden; z. B. der Triebfahrzeugführer ist auf Brennkrafttriebfahrzeugen mit Heizdampfkessel auch Kesselwärter, denn sehr viele Diesellokomotiven (außer Reihe 217 und 218) haben keine elektrische Zugheizanlage. Bei Schienenomnibussen sind ölgefeuerte Heizungen als Zusatzgerät für Motorkühlwasser- und Fahrgastraumerwärmung vorhanden. Motorkühlwasser-Luftheizungen sind üblicherweise für die Beheizung der Fahrgasträume bei Triebwagen eingebaut. Andere Triebfahrzeuge (Diesellokomotiven) werden nur im Führerhaus beheizt und das Motorkühlwasser zum Starten des Motors und zum Ab-



Eine dieselhydraulische Lokomotive der Reihe 218 fährt, aus Ulm kommend, in den Bahnhof ein. Man beachte auch die gefällige Schreibweise des Ortsnamens gegenüber der Bahnhofgebäudeanschrift oder der früherer Dampflokomotivnamen.

stellen des Fahrzeuges bei kalter Witterung im Freien entsprechend vorgewärmt oder warm gehalten.

Auf der Fahrt zum Zug oder Bahnhof ist die Sicherheitsfahrerschaltung (Sifa) und die induktive Zugbeeinflussung (Indusi) zu prüfen. Um den Verschleiß der Bremsklötze, Bremsbeläge und Radreifen zu verringern, sind eingebaute Motor- und Getriebebremsen in allen geeigneten Fällen zu benutzen.

Das A-Spitzensignal (Nachtzeichen) darf ohne weitere Ausnahme nur bei der Signalbeobachtung zur Verringerung der Blendefahr, bei Fahrten in dichtem Nebel oder



Dieselhydraulische Lokomotive der Reihe 215 beim Tag der offenen Tür 1977 im Bahnhofsbereich Aalen; die Möglichkeit der Mitfahrt auf dem Führerstand war an diesem Tag für jedermann gegeben. Loks dieser Baureihe verkehren u.a. heute auf der Achse Ulm–Aalen–Lauda.

durch starke Dampfchwaden in einem Tunnel kurzzeitig abgeblendet werden. Die Lichtausbeute der drei Signallampen bei Nacht ist etwas besser als diese ehemals bei der Dampflokomotive war; auch an dieses „andere Fahrgefühl“ muß man sich gewöhnen, zumal der Triebfahrzeugführer jetzt tatsächlich an vorderster Stelle des Zugverbandes sitzt.

Muß wegen eines Fahrzeugschadens auf freier Strecke gehalten werden, dann ist betrieblich nach der Dienstvorschrift DV 408 zu verfahren. Bei Schäden, die der Triebfahrzeugführer nicht in vertretbarer Zeit beheben kann, ist sofort eine Hilfslokomotive oder, wenn nötig, der Gerätewagen anzufordern. Ungeachtet dessen ist zu versuchen, den Schaden mit eigenen Mitteln zu beheben.

Dazu wieder ein eigenes Erlebnis: Bei einer genehmigten Mitfahrt auf dem Führerstand einer Lokomotive etwa um 1968 sah ich schon beim Besteigen des Führerstandes der Diesellok V 200 (später 220; $2 \times 1100 \text{ PS} = 2 \times 809 \text{ kW}$) an der Kleidung des Lokomotivführers (grauer Drillichanzug und Schildmütze auf dem Kopf), daß es sich um einen ehemaligen Führer von Dampflokomotiven handeln muß. Bei den Aufenthalten des Schnellzuges zwischen Aalen und Nürnberg hatte ich dann mit dem etwa 55 Jahre alten Lokomotivführer – ich sage nicht Triebfahrzeugführer, weil er ja eine Lokomotive führt – über seine Verwendung als Lokführer gesprochen. Er erzählte mir, daß er zuletzt fast nur Schnellzüge mit Dampflokomotiven der Baureihe 01 gefahren habe, dies aber nun für ihn vorbei sei und daß seine theoretische und praktische Ausbildung für die Diesellok V 200 ihn stark gefordert und belastet habe; er habe aber diese Ausbildung mitgemacht, weil er unbedingt im Fahrdienst bleiben wollte und nicht auf einem anderen Posten bei der Bahn, z. B. im Innendienst seine restliche Zeit bis zur Pensionierung verbringen wollte. Dann zeigte er mir eine dick und prall gefüllte Mappe – eine Art Schulranzen –, die er stets bei sich trug, mit Zeichnungen, Betriebsanleitungen, Schaltplänen, Vorschriften und verschiedene Ordner mit Blättern möglicher Störungen an der Diesellok und ihren wesentlichen Bauteilen. Dazu erzählte er mir einen Vorfall: Ein von ihm geführter Schnellzug, gezogen von einer V 200, fuhr in Bad Cannstatt in die Steigung nach Fellbach ein und die Fahrt wurde trotz voller Motorleistung beider Maschinenanlagen immer langsamer; der Bahnhof Fellbach wurde gerade noch erreicht und der Zug mit einer noch funktionierenden Maschinenanlage der Lok in ein Nebengleis gefahren – die Strecke räumen ist wichtig, um den übrigen Zugverkehr nicht zu stören; nebenbei: zwei getrennte Antriebsanlagen waren ein Vorteil der V 200 gegenüber allen später für die Deutsche Bundesbahn in Groß-Serie gebauten Diesellokomotiven. Unterwegs zwischen Cannstatt und Fellbach sah der Lokführer bereits auf seinen Instrumenten im Führerstand, daß ein Getriebe einer Maschinenanlage nicht einwandfrei arbeitete. Nachdem der Zug abgestellt war, nahm er aus seiner Mappe die entsprechenden Unterlagen, studierte diese eifrig, erkannte aus ihnen den möglichen Fehler, öffnete die Bodenabdeckung im Führerstand und machte sich an dem direkt unter dem Führerstand liegenden Getriebe zu schaffen. Nach gut einer



Der Schnellzug Nürnberg–Stuttgart nach einem Zwischenhalt in Aalen auf der Fahrt direkt vor dem ehemaligen Bahnübergang „Neue Welt“ (Alte Heidenheimer Straße) in die Steigung nach Essingen. Die schwer arbeitende Lok – ohne sichtbare Abgaswolke – ist eine dieselhydraulische Lok der Baureihe V 200 (später 220), 140 km/h schnell; im Führerstand kein Aalener Personal; 1969.

Viertelstunde Fahrtunterbrechung und außergewöhnlicher Arbeit des Lokführers konnte der Zug ohne fremde Hilfe seine Fahrt fortsetzen. Im Fahrtbericht und im Meldezettel des Zugführers mußte der Vorfall schriftlich festgehalten werden. Es hat

sich dann einige Zeit später genau feststellen lassen, daß bei der Getriebewartung einer für die Lokomotive zuständigen Dienststelle ein Fehler gemacht wurde; der Betreffende, der diese Wartung nicht einwandfrei durchführte, konnte festgestellt und über die Folgen seiner Tat informiert werden. So gab und gibt es immer wieder Zwischenfälle, die den ganzen Einsatz und das Können des Lokomotiv- oder Fahrzeugführers fordern, egal welche Antriebsart davon betroffen ist.

Gegenüber der Ausbildung zum Führen von Dampflokomotiven ändert sich am theoretischen Teil über den Betriebsdienst und -ablauf nur wenig, er ist lediglich dem technischen Fortschritt angepaßt. Die Ausbildung im praktischen Teil geht ganz speziell auf die jeweilige Fahrzeugbauart, die Motoren und Getriebe ein. Herrschte früher der Beruf des Mechanikers oder Schlossers für den Lokführeranwärter vor, so sind es jetzt auch Dieselmotoren- oder Hydraulikgetriebebauberufe. Die überwiegende Mehrzahl der Dampflokomotiven war über viele Jahrzehnte hinweg in der Führung fast gleich zu behandeln, bei Dieselfahrzeugen muß man etwas differenzieren und deshalb wird die Fahrberechtigung – eine Art Führerschein – nur für eine bestimmte Fahrzeugbauart erworben.

Die Arbeiten beim technischen Vorbereitungs- und Abschlußdienst sowie die Nachschau der Fahrzeuge werden vom Triebfahrzeugführer durchgeführt. Die Nachschau war für die Schienenomnibusse nach 1700 km Laufstrecke und für die Rangierlokomotiven nach jeweils sechs Betriebstagen fällig. Zur Hauptuntersuchung mußten diese Triebfahrzeuge zum AW Kassel gebracht und dort wieder abgeholt werden.

Streckenlokomotiven und Triebwagen werden vom jeweiligen Heimatbetriebswerk betreut, z. B. Ulm, Kempten, Stuttgart. Für eine ganze Reihe dieser Fahrzeuge ist Aalen nur noch „Wende“-Betriebswerk, Wendebahnhof oder gar Durchlaufstation. So verliert das Bw Aalen durch den Wegfall von Betreuungs- und Wartungsaufgaben, die bisher sehr personal- und arbeitsintensiv waren, sowie durch den Wegfall von beheimateten Fahrzeugen ständig an Bedeutung. Dieselfahrzeuge haben einen größeren Aktionsradius und sind deshalb auf wenige Bw-Stationen konzentriert zusammengefaßt. Die Fahrzeuge sind in verhältnismäßig kurzer Zeit betriebsfähig zu machen und einfacher zu unterhalten. Das „kleine“ Dampflo-Bw Aalen verliert zunehmend an Substanz; für viele Zugförderungsaufgaben stellt Aalen nur noch das ausgebildete Fahrpersonal. Im Jahre 1980 gehörten zur Außenstelle Aalen des Bw Crailsheim (Bw Aalen ist seit 1976 nicht mehr selbständige Dienststelle) insgesamt noch 102 Bedienstete, hauptsächlich Triebfahrzeugführer, Werkstattpersonal für Unterhaltung und Wartung der Fahrzeuge, Personal in der Lokleitung und in der Verwaltung. Durch den größeren Aktionsradius eines Dieselfahrzeuges erweitert sich zwangsläufig auch die Streckenkenntnis des Aalener Fahrpersonals über die bisherigen Bereiche hinaus.

Die Führer von Brennkrafttriebfahrzeugen haben auf dem Führerstand in erster Linie zu bedienen:

Führerschein

e

Der Lokführer Siegfried Kieninger, Bw. Aalen ist berechtigt, die mit

6 Zyl. Unterflur-Diesel Motoren	Bauart	Büssing U 9
mit Aufladung		
mechanischen	Antrieb	Bauart 6 Gang Rädergetriebe
		el. magn. Kupplungen
mech. elektr.	Steuerung	Bauart ZF - Schalthau

ausgerüsteten Verbrennungstriebwagen 2 mot. Schienenomnibusse der Baureihe 98, sowie die Triebwagen

der gleichen Bauart selbständig zu führen.

Ulm, den 17.12.1955

Der Fahrlehrer:



Deutsche Bundesbahn

Der Vorstand des Bundesbahnbetriebsamtes

[Handwritten signature]

Führerschein.

den Fahrschalter oder das Handrad mit Stufen für Motorleerlauf, zum Füllen des hydraulischen Kreislafs und zur Motordrehzahlerhöhung, d. h. Leistungssteigerung,

den Wendeschalter des Getriebes zur Fahrtrichtungsänderung (der Dieselmotor ändert seine Drehrichtung nicht),

evtl. den Stufenschalter für Langsam- und Schnellgang, je nach Lokbaureihe,

evtl. das Bremsventil der hydrodynamischen Bremse, je nach Baureihe,

evtl. den Heizkessel für die Zugheizung,

evtl. den Zugbahnfunk,

Druckluftpfeife bzw. Signalhorn,

die Handgriffe der Zug- bzw. Lokomotivbremse,

die Tasten der Sifa-Einrichtung und Indusi-Einrichtung.

Beim Betrieb der Fahrzeuge sind eine Reihe von Anzeigen (z.B. über Motor, Kühler und Getriebe) erforderlich, die dem Fahrzeugführer über die Betriebsbereitschaft seines Fahrzeuges Auskunft geben. Um den Fahrzeugführer jedoch zu entlasten, sind Überwachungsgeräte eingebaut, die selbsttätig eingreifen, wenn eingestellte Grenz-



Vom Bahnbetriebswerk Aalen sind nur die zweigleisige Fahrzeughalle, einst in erster Linie für kleinere Motorschienenfahrzeuge gebaut, und einige Dienst- und Werkräume übrig geblieben. Links im Bild eine dieselhydraulische Lokomotive der Deutschen Reichsbahn bei einem Besuch Mitte 1993 in Aalen; die DR-Lok ist maschinenmäßig ähnlich der ehemaligen DB-Lok V 200. Im Hintergrund das ehemalige Freigelände des Bw Aalen, heute Lagerplatz der Firma Baustahlgewebe.

werte über- oder unterschritten werden; z. B. kann der Motor nicht gestartet werden, wenn das Kühlwasser nicht genügend warm ist. Ferner geben Kontrollampen die Möglichkeit, evtl. aufgetretene Störungen schnell zu finden. Mit dem stufenweisen Einbau des Zugbahnfunks auf verschiedenen Fahrzeugen ist es möglich, während der Fahrt zwischen dem Triebfahrzeugführer und der Leitstelle oder umgekehrt Informationen auszutauschen. Dies hat auch betriebliche Vorteile für den Zugverkehr, z. B. bei überraschend vorkommenden Unregelmäßigkeiten während der Fahrt.

Das Brennkrafttriebfahrzeug ist um einiges komplizierter als die Dampflokomotive damals war und verlangt vom Triebfahrzeugführer mehr Spezialwissen und etwas Fingerspitzengefühl. Im heute selten vorkommenden Störfall ist mit einfachem Handwerkzeug meistens nichts mehr zu machen. Zugbahnfunk einsetzen! Die Arbeitsbe-



Ein Blick in den Führerstand des Triebwagens der Reihe 628. Der Aalener Triebfahrzeugführer macht pflichtgemäß seine Eintragungen, bevor um 13.33 Uhr die Fahrt von Aalen nach Ulm beginnt. Der Führerstand in allen neueren Fahrzeugen ist ähnlich übersichtlich aufgebaut; 1993.

dingungen sind allgemein angenehmer, es herrscht größere Sauberkeit und die bisher mühsame Arbeit ist erleichtert; geblieben ist aber die große Verantwortung für Menschen und Material. Der Fahrdienst selbst kann fast überall im Sitzen, im Sommer im hellen Hemd und mit Krawatte ausgeübt werden.

Außer Diesellokomotiven werden durch Aalener Personal auch Dieseltriebzüge der Baureihe 628 hauptsächlich zwischen Ulm und Aalen gefahren; diese haben 122 Sitzplätze, 410 kW Leistung und sind 120 km/h schnell. Die Leistungen der Dieselfahrzeuge, die in erster Linie (nach der Elektrifizierung der Strecke Stuttgart–Aalen–Donauwörth) auf der Achse Ulm–Aalen–Lauda verkehren, gehen bis 2500 PS = 1840 kW.

Auf der Strecke Ulm–Lauda wird – außer im Bahnhof Ulm seit 1933 – zwischen Aalen und Crailsheim seit 1972/1985 unter spannungsführendem Fahrdrat gefahren,



Ein Dieseltriebwagen der Reihe 628 nimmt in Aalen die Fahrgäste in Richtung Ulm auf. Rechts im Bild Wagen der Regionalschnellbahn (RSB fährt im Stundentakt); 1993.

ebenso seit 1975 zwischen Königshofen und Lauda als kleinem Teilstück der nun durchgehend elektrifizierten Strecke Stuttgart–Bietigheim 1950 –Heilbronn 1959 –Jagstfeld 1972 –Osterburken 1973 –Lauda 1975 –Würzburg.

Die Führer von Elektrischen Triebfahrzeugen

Diesellokomotiven, Dieseltriebwagen und Schienenomnibusse können auf der aus der Dampflokomotivzeit bestehenden Gleisanlage bei entsprechendem Achsdruck ohne weiteres verkehren, weil sie auch, wie die Dampflokomotive, ihren „Treibstoff“ selbst mitführen oder unterwegs ergänzen können. Für Elektrolokomotiven und -triebwagen muß die Strecke jedoch umgebaut und eine eigene Stromversorgung mit Hochspannung (Einphasenwechselstrom mit 15000 Volt und 16 2/3 Hertz, die zweite Stromrücklaufphase ist die Eisenbahnschiene) eingerichtet werden. Dies ist nur sinnvoll bei entsprechend hohem Verkehrsaufkommen und vorhersehbarer oder gegebener hoher Trans-



Eine Schnellzuglokomotive der Baureihe E 03 (später 103, 200 km/h, 7080 kW) vor einem Sonderzug im Bahnhof Aalen, den Abfahrauftrag erwartend. Anlaß für die Sonderfahrt war die Eröffnung der elektrifizierten Strecke Schorndorf–Aalen.

portleistung. Die Elektrofahrzeuge können also nur eine Leistung erbringen oder überhaupt fahren, wenn die erforderliche Energie ortsfest von außen, vom fest installierten Fahrdrabt oder der Stromschiene dem beweglichen Fahrzeug über Stromab-

nehmer zugeführt wird. Mit eigenem Batteriestrom angetriebene Fahrzeuge – meist Triebwagen – haben keine große Leistung und sind für Überlandverkehr mit größeren Transportleistungen nicht geeignet.

Mit einer elektrischen Lokomotive kann in der Bundesrepublik theoretisch ohne Zwischenhalt soweit gefahren werden, wie Fahrdrabt gespannt ist; lediglich der Fahrzeugführer wechselt etwa wegen Streckenkenntnisproblemen oder Arbeitszeitbegrenzung nach der Dienstdauervorschrift. Dies hat unter anderem auch zur Folge, daß bisher erworbene Streckenkenntnisse bei Triebfahrzeugführern aus Aalen weit über die bisherigen Bereiche hinausgehen. Durch die Weiterführung der Elektrifizierung von Schorndorf nach Aalen im Jahre 1971 sind verschiedene Zugleistungen, z. B. Personen- und Eilzüge Aalen–Stuttgart und Güterzüge Aalen–Stuttgart–Untertürkheim–Kornwestheim mit Elektrolokomotiven ausgeführt worden; dazu waren einige Lokführer aus Aalen auf E-Loks auszubilden, welche bisher Dampf- oder Dieselloks gefahren haben. Ferner kam 1972 durch die Elektrifizierung Aalen–Nördlingen–Donauwörth als Reststück einer zweiten elektrisch betriebenen Verbindung zwischen Stuttgart und Augsburg/München ein weiterer Bedarf an Lokführern für elektrische Lokomotiven dazu. Durch den Umbau auf elektrischen Fahrbetrieb im Jahre 1985 auf der Strecke Goldshöfe–Crailsheim–Ansbach ist die Elektrifizierung direkt um Aalen – auch nach dem Verkehrswegeplan 1992 – vorläufig abgeschlossen.

Triebfahrzeugpersonal vom Bw Aalen führt (1993) in erster Linie Elektrolokomotiven, ist volkstümlich gesprochen also wieder Lokomotivführer, allerdings auf E-Loks, bleibt aber im Amtsdeutsch Triebfahrzeugführer.

Im Jahr 1950 bin ich als Student im Rahmen einer Besichtigung im Ausbesserungswerk für Elektrolokomotiven in München-Freimann ein Stück der Strecke Stuttgart–Ulm–München auf dem Führerstand einer E 17 (später 117, Schnellzuglok, 120 km/h, Starrahmenbauart, Achsfolge 1'Do1', 2300 kW) mitgefahren und habe dabei dem Lokführer auf dem engen, von der Ausstattung her etwas älter wirkenden Führerstand über die Schulter geschaut. Das große und schwere Fahrschalterhandrad war senkrecht stehend vor dem Führertisch angebaut. Der Lokführer beobachtete bei der Bedienung des Rades, besonders beim Hochschalten der Fahrstufen genau die Strommesser der Fahrmotoren sowie nebenbei auf dem Spannungsmesser die leichten Spannungsschwankungen im Stromnetz der Fahrleitung. Bei der Durchfahrt durch einzelne Stationen bekam der Lokführer vom Aufsichtsbeamten der Station auf großen Tafeln mit Kennbuchstaben angezeigt, entweder „schneller“ oder „langsamer“ zu fahren, wie er nebenher erklärte; vermutlich war eine Abweichung vom Fahrplan der stark befahrenen Strecke zu regulieren. Weiter erklärte er noch die übrigen Instrumente, die er während der Fahrt immer wieder zu beobachten hatte. Die Lokomotive E 17 war etwas hart gefedert, so daß sie z. B. über Weichenstraßen etwas unruhig lief. In München-Freimann sahen wir dann, wie E-Loks untersucht, auseinandergenom-



Der Zugführer des Eilzuges Aalen–Stuttgart übergibt vor Fahrtbeginn an den Aalener Lokführer den Betriebsleistungszettel und den Bremszettel des Zuges. Die E-Lok gehörte zur Baureihe E 18, später 118, Schnellzuglok, 150 km/h, Starrahmenbauart, Achsfolge 1'Do1', 3040 kW Stundenleistung.

men, evtl. repariert oder Teile getauscht und im Rahmen einer fälligen Hauptuntersuchung wieder flott gemacht wurden. Soweit meine Erinnerung an diese Fahrt. Wieder gilt das in den beiden vorhergegangenen Abschnitten über Fahrzeugführer und ihre Aufgaben bereits Gesagte teilweise sinngemäß; einige neue Gesichtspunkte kommen allerdings noch hinzu.

Bei Triebfahrzeugen, die Stromabnehmer mit zwei hintereinanderliegenden Schleifstücken (heute übliche Wippe) besitzen, ist nur ein Stromabnehmer anzulegen. Von dieser Bestimmung kann der Triebfahrzeugführer abweichen, wenn vereiste Fahrleitungen das Anlegen des zweiten Stromabnehmers erfordern. Bei vereister Fahrleitung entsteht zwischen Fahrdrabt und Schleifstück ein mehr oder weniger großer Lichtbo-



Nach schnell vollzogenem Fahrpersonalwechsel in Aalen auf der E-Lok des Eilzuges München-Nördlingen-Stuttgart geht die Fahrt pünktlich in Richtung Stuttgart weiter.

gen infolge des meist großen Leistungsüberganges über die kleine gleitende Berührungsfläche zwischen Fahrdrabt und Schleifstück. Daran muß der Triebfahrzeugführer bei seiner geplanten Fahrweise im Winter unbedingt denken, denn Lichtbögen beschädigen Fahrdrabt und Schleifstück. Der Stromabnehmer ist also das wichtigste und empfindlichste Bauteil am elektrischen Triebfahrzeug. Bei Einstromabnehmerbetrieb ist in der Regel der bei der Zugfahrt nachlaufende Stromabnehmer anzulegen, damit bei evtl. Stromabnehmerbeschädigung der vordere als Reserve verwendet werden kann. Folgen unmittelbar hinter der Lokomotive Güterwagen mit offenliegenden empfindlichen Gütern und ist deren Beschädigung durch Abrieb und Abbrand der Schleifstücke bei ungünstiger Witterung zu erwarten, so ist nur der vordere Stromabnehmer anzulegen; dies gilt allgemein auch für Tankwenzüge mit brennbaren Flüssigkeiten. Bei Doppeltraktion (besonders schwere Anhängelast) werden der vordere und hintere Bügel der beiden gekuppelten Lokomotiven angelegt. Vor dem Anfahren müssen durch den Triebfahrzeugführer Lüfter und Ölumlaufpumpe in Betrieb gesetzt werden und die Bremsen einwandfrei gelöst sein. Beim An-

fahren ist die Zugkraft so zu bemessen, daß sich der Zug sicher in Bewegung setzt. Sollte sich das Triebfahrzeug in etwa 5 Sekunden nicht in Bewegung setzen, so ist sofort abzuschalten. Die Meßinstrumente, besonders die Motorstrommesser, sind zu beobachten. Die Lüfter müssen während der Fahrt ständig laufen. Aufenthalte sind zur Kühlung der Fahrmotoren und des Transformators auszunutzen. Bei geeigneten Aufenthalten sind alle zugänglichen Lager auf Erwärmung zu prüfen. Ferner sind solche Teile nachzusehen, die erfahrungsgemäß einer Überwachung bedürfen, z. B. Stromabnehmer, Bremsbeläge und -klötze. Während der Fahrt sind Sifa- und Indusi-Einrichtung zu bedienen. Elektrische Bremsen sind zur Schonung der Bremsklötze, Bremsbeläge und Radreifen zu benützen.

Bei großen Halteabständen sind die Züge rasch anzufahren. Während der Fahrt ist bei Einhaltung der Fahrzeit die zulässige Geschwindigkeit und vor einer Bremsung ein möglichst langer Auslauf anzustreben. Zwischen Anfahrt und Auslauf ist unter Ausnutzung der Bewegungsenergie des Zuges und der gegebenen Streckenverhältnisse zügig zu fahren, d. h. das Schaltwerk nicht öfter als unbedingt notwendig zu betätigen. Bei kleinen Halteabständen sind die Züge unter Beachtung der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeitsgrenzen rasch auf die notwendige Geschwindigkeit zu beschleunigen, die bei Einhaltung der Fahrzeit einen möglichst langen Auslauf ergibt. Die Bewegungsenergie des Zuges wird am besten ausgenützt, wenn die Geschwindigkeit bei Beginn der Bremsung möglichst niedrig ist.

Zum Einholen von Verspätungen, zum Beschleunigen nach Langsamfahrstellen kann die Überlastbarkeit des Triebfahrzeuges vorübergehend bis zur zulässigen Anfahrzugkraft ausgenützt werden. Die im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeitsgrenzen oder die größte zulässige Geschwindigkeit des Fahrzeuges dürfen aber nicht überschritten werden.

Bei Unregelmäßigkeiten ist den Umständen entsprechend so zu handeln, daß der betriebssichere Lauf des Fahrzeuges, des Zuges und die Befahrbarkeit der Nachbargleise gewährleistet bleiben; wenn nötig, ist anzuhalten. Schäden am elektrischen Teil machen sich meist durch selbsttätiges Abschalten des Hauptschalters, der Schütze, Relais und Kleinselbstschalter oder durch Durchbrennen von Sicherungen, Rauch, Geruch usw. bemerkbar. Zeigen Fahrmotoren und Haupttransformatoren übermäßige Erwärmung, so ist eine Kühlpause einzulegen. Bei Ausfall eines Fahrmotorenlüfters ist der zugehörige Fahrmotor abzuschalten; bei Ausfall des Transformatorlüfters oder der Ölumlaufpumpe ist anzuhalten und ein Hilfstriebfahrzeug anzufordern. Beobachtet der Triebfahrzeugführer während der Fahrt Unregelmäßigkeiten an den Fahrleitungen des befahrenen oder des Nachbargleises, so ist dies dem Fahrdienstleiter des nächsten Bahnhofes zu melden. Werden nach Beendigung einer Fahrt Schäden am Stromabnehmer festgestellt, so ist das Bw zu verständigen; dabei ist der vom Fahrzeug zuletzt befahrene Streckenabschnitt anzugeben.

Das Betreten des Maschinenraumes der Lokomotive bei eingeschaltetem Hauptschalter ist nur erlaubt, wenn die unter Spannung stehenden Teile gegen zufällige Berührung geschützt sind und das Fahrzeug nicht in Bewegung ist; sonst muß vor dem Betreten der Hauptschalter ausgeschaltet werden. Zur Entlastung des Lokführers ist für einzelne Lokbaureihen ein Anfahrüberwachungsgerät entwickelt und eingebaut worden, welches die optimale Ausnützung der möglichen Lokleistung und die Übertragungsmöglichkeit zwischen Rad und Schiene voll gewährleistet; dadurch wird der Lokführer, insbesondere während des Anfahrens, von den feinfühlig auszuführenden Schaltaufgaben weitgehend befreit, aber die mögliche Fahrmotorenerwärmung muß trotzdem sorgfältig beachtet werden.

Wenn ein Triebfahrzeugführer eine Zugeinheit führt, so gelten auch für ihn die schon immer unumstößlichen Naturgesetze, deren Auswirkungen der großen bewegten Massen wegen wesentlich gravierender sind, als sie der Mensch mit Auto, Fahrrad oder zu Fuß erlebt; daran muß der Triebfahrzeugführer im Dienst immer denken und sein Handeln entsprechend einrichten. Dampflokomotiven und Elektrotriebfahrzeuge sind kurzzeitig überlastbar; durch Dieselmotoren angetriebene Fahrzeuge nicht, weil die obere Leistung des Dieselmotors fest begrenzt ist. Die Leistung der Dampflokomotive bei üblicher Heizflächenbelastung entspricht der Dauerleistung der elektrischen Lokomotive. Erhöht man bei Dampfloks kurzzeitig die Kesselanstrengung, so ist eine Leistungssteigerung möglich; bis aber der Dampf zur Verfügung steht, dauert dies etwas Zeit. Die Elektrolokomotive dagegen nimmt die zusätzlich erforderliche Energie sofort aus der Fahrleitung auf und hat somit einen (Zeit)vorsprung gegenüber der Dampflokomotive.

Zu Zeiten der Länderbahnen hatten die Lokführer eine ganz bestimmte Beziehung zu ihren Dampflokomotiven. Diese hat sich im Lauf der Jahre gelockert u. a. durch Aufstellung von Lokumlaufplänen mit größeren Einzelstreckenabschnitten, die Mehrfachbesetzung der Maschinen und die schrittweisen Verkürzungen der Arbeitszeiten für den Lokführer. Heute ist eine gewisse Trennung zwischen Personal und Triebfahrzeug eingetreten. Auch das Verhältnis von reinen Fahrzeiten auf der Lok zur gesamten Arbeitszeit des Fahrpersonals hat sich wegen der geringeren Vorbereitungs- und Abschlußzeiten wesentlich geändert, d. h. es werden heute je Arbeitstag oder Schicht mehr Kilometer gefahren. Durch die Möglichkeit, die Leistungsfähigkeit der stärkeren Elektrischen Triebfahrzeuge mehr auszunützen, kommen auf die Fahrzeugführer bei den möglichen höheren Geschwindigkeiten – bis zur Begrenzung durch das Fahrzeug, die Strecke und den Fahrplan – auch höhere menschliche Belastungen zu, wird mehr Konzentration und Reaktionsvermögen verlangt, trotz oder gerade wegen der vielen technischen Überwachungsgeräte im Fahrzeug und auf der Strecke. Ein Blick in Fahrpläne früherer Jahre zeigt auch die Veränderungen bei der Fahrzeit. Für D-Züge (ab 1991 InterRegio) aus Nürnberg nach Stuttgart ergeben sich für die 75,5 km lange Strecke Aalen–Stuttgart, bei dem einzigen Zwischenhalt in Schwäbisch



Dieselhydraulische Lokomotive der Reihe 215 mit Triebfahrzeugführer aus Aalen. Links im Bild der Führerstand eines in Aalen sehr selten gesehenen elektrischen Triebfahrzeuges, des InterCity-Triebzuges der Baureihe 403, 200 km/h schnell, mit abgedeckter Mittelpufferkupplung. Von dieser Baureihe wurden nur drei Züge gebaut; sie verkehrten zwischen München und Bremen und dann mehrere Jahre als Lufthansa Airport-Express (gelb-grau-weiß lackiert) zwischen Frankfurt/Main und Düsseldorf. Vor dem Einstieg 2 in die Diesellok steht noch der Kilometerstein 72,1 der Remsbahnstrecke.

Gmünd, Fahrzeiten von 60–65 min für die Dampflokomotive, von 55–60 min für die Diesellokomotive und 49 min für die Elektrolokomotive. Eine weitere Erhöhung der Geschwindigkeit der Züge ist bei der weit über 100 Jahre alten und seither fast so verbliebenen Strecke sowie mit den üblich darauf laufenden Fahrzeugen nicht mehr möglich; lediglich das tägliche Transportvolumen könnte noch vergrößert werden.

Vertiefte technische Kenntnisse und technisches Verständnis der Triebfahrzeugführer in Verbindung mit Verantwortungsbewusstsein und auch Einfühlungsvermögen sind Voraussetzungen für den Dienst und deshalb ist eine ständige Weiter- und Fortbildung außerordentlich wichtig. Lokführeranwärter können Starkstrom- oder Schwachstromelektriker sein, oder auch Elektroniker; seit einiger Zeit sind auch

Schulabgänger mit Realschulabschluß gefragt, die bei der Bahn dann theoretische und praktische Ausbildung verschiedener Zeitdauer erhalten.

Bei der Außenstelle Aalen des Bw Heilbronn (Bw Crailsheim wurde 1987 auch als selbständige Dienststelle aufgelöst) gibt es 1993 einige Triebfahrzeugführer, welche noch alle Dampflokbauarten sowie einige Dieselfahrzeuge und einige Elektrische Triebfahrzeuge allein verantwortlich führen dürfen. Macht man dazu eine kleine Aufstellung, so sind dies 25 Triebfahrzeugbauarten, und zwar

1. Alle Dampflokomotiven als eine Bauart.
2. Dieselgetriebene Fahrzeuge der Baureihen VT 95 (795), VT 98 (798), V 36 (236), V 60 (260/360), 211, 215, 216, 218, 290, Kleinloks 3., 628.
3. Elektrische Triebfahrzeuge der Baureihen ET 25 (425), ET 55 (455), 110, 111, 118, 139, 140, 141, 144, 150, 151, 193, 194.

Für die weitere Ausbildung Aalener Triebfahrzeugführer glaube ich, daß bei den Lokomotiven die Drehstromantriebstechnik der Baureihe 120 (5600 kW) und später evtl. auch die der Reihe 127 (6400 kW, EuroSprinter) bzw. der Reihe 12X = 128 (6400 kW) als Weiterentwicklungen der Universallokomotiven Reihe 120 für Reise- und Güterzüge dazu kommen wird. Allgemein sei dazu gesagt, daß diese eben erwähnte Antriebstechnik bereits vor über 90 Jahren konstruktiv umgesetzt war in zwei Triebwagen, dann aber in erster Linie wegen technischer Probleme mit der damaligen Dreistrang-Fahrleitung für die Eisenbahnfahrzeuge bei uns eingeschlafen ist. Heute wird aus dem bestehenden Stromnetz der Eisenbahn Drehstrom erst auf der Lokomotive „gemacht“; und dies hat Zukunft.

Die Führer von Elektrischen Triebfahrzeugen haben auf dem Führerstand in erster Linie zu bedienen:

den Fahrshalter oder das Fahrshalterhandrad, evtl. mit elektrischer Bremse,
die Schalter für Lüfter und Ölumlaufpumpe,
den Wendeschalter zur Fahrtrichtungsänderung,
die Handgriffe der Zug- bzw. Lokomotivbremse,
die Tasten der Sifa- und Indusi-Einrichtung,
den Zugbahnfunk und die Druckluftpfeife.

Triebfahrzeugführer aus Aalen haben insbesondere Elektrolokomotiven bis 6000 kW Dauerleistung zu führen. Bei Sonderfahrten um oder durch Aalen mit fremden Triebfahrzeugen werden sie auch als Lotse eingesetzt.

Auf dem Streckenabschnitt Donauwörth–Augsburg der Strecke Stuttgart–Aalen–München (mit einem durchgehenden Eilzugpaar über diese Strecke) wurden einige Zeit lang Versuche mit einem neuen vereinfachten Streckensignalsystem gemacht; die Folge war, daß das Fahrpersonal aus Aalen auf der gesamten Fahrt zweierlei Streckensignalsysteme zu beachten hatte. Übrigens ist dieser etwa 40 km lange und fast gerade Streckenabschnitt neben dem regulären Zugverkehr noch Versuchsstrecke für allerlei Bahnobjekte, so daß das Fahrpersonal im Vorbeifahren immer wieder einen Blick auf



Eine E-Lokomotive der Reihe 120 vor dem InterRegio Görlitz–Dresden–Nürnberg–Karlsruhe bei einem Zwischenhalt in Aalen. Die Maschine hat 5600 kW Antriebsleistung und ist 200 km/h schnell; im Führerstand kein Aalener Personal. Rechts im Bild die Kilometertafel 72,0 der Remsbahnstrecke; 1993.

Neuentwicklungen werfen kann. Erwähnt werden sollen, neben anderen Versuchen, die Fahrten der völlig neu entwickelten Drehstrom-Lokomotive der Baureihe 120, die u. a. auch hier auf diesem Streckenabschnitt 1982 bis 1984 durchgeführt wurden; dabei setzte man die Vorserienlokomotiven vor planmäßigen schweren InterCity-Zügen oder die 120 001 vor einem Sonderzug für geladene Gäste der Bundesbahn bei einer Fahrgeschwindigkeit von 265 km/h ein. Ebenso getestet wurden hier neue luftgefederte Laufdrehgestelle der ICE-Mittelwagen bei Geschwindigkeiten von über 300 km/h; zu sehen sind 1993 auch die neuen Doppelstockpersonenwagen der Bundesbahn im planmäßigen Einsatz.

Der TEE-Rheingold von Amsterdam nach Basel und zurück bekam im Sommer 1983 einen Flügelzug von Mannheim über Heilbronn–Stuttgart–Aalen–Donauwörth nach München und zurück. Dieser Zug wurde in der Publikumsnachfrage leider nicht gut angenommen (nur 1.Klasse mit Zuschlag, wohl schöne Landschaft, aber wenig

Tempo) und verschwand sehr schnell wieder aus dem Fahrplanangebot. Obwohl ausgebildetes Fahrpersonal in Aalen vorhanden war, ist für die Strecke Stuttgart–München und zurück niemand von hier eingesetzt worden.

Für Tageszeiten mit kleinerem Personenverkehrsaufkommen werden bei uns neben Diesellokomotiven auch Wendezüge mit E-Loks eingesetzt. Ein Wendezug ist ein lokbespannter Zug mit Steuerwagen am anderen Zugende, bei dem bei Fahrtrichtungswechsel die Lokomotive nicht umgesetzt werden muß. Führt der Steuerwagen den Zug, muß die schiebende Lok nicht mit Personal besetzt sein; die Steuerbefehle werden elektrisch übertragen.

Von Mai 1994 bis Mai 1995 beträgt die Zahl der täglich verkehrenden Reisezüge in den beiden Achsen ab Aalen in Richtung

Schwäbisch Gmünd:	Montag–Freitag	37
	Samstag	29
	Sonn-/Feiertag	24
Heidenheim:	Montag–Freitag	20
	Samstag	15
	Sonn-/Feiertag	10
Nördlingen:	Montag–Freitag	10
	Samstag	6
	Sonn-/Feiertag	5
Crailsheim:	Montag–Freitag	19 (28)
	Samstag	16 (18)
	Sonn-/Feiertag	15 (17)

(Klammerwerte gelten für Ellwangen.)

Diese Züge sowie diejenigen der Gegenrichtungen und die zahlreichen nicht aufgelisteten Güterzüge sind von Fahrpersonal aus Aalen, Crailsheim, Ulm, Stuttgart, Nürnberg, Nördlingen und Kornwestheim geführt worden.

Ergänzend noch die Elektrifizierungsdaten in der West-Ost-Achse durch Aalen mit Gabelung in Goldshöfe:

Stuttgart 1933, Cannstatt 1933 (seit 1933 weiter über Ulm bis Augsburg), Waiblingen 1949, Schorndorf 1962, Aalen 1971, Goldshöfe 1972, Nördlingen 1972, Donauwörth 1972 (weiter unter seit 1935 bestehendem Netz bis Augsburg und weiter seit 1931 bis München); Crailsheim 1985, Ansbach 1985 (weiter unter seit 1972 bestehendem Netz bis Nürnberg).

Schlußbetrachtung

Die Durchführung eines zwangsläufig so straff geregelten Eisenbahnbetriebes, die Bedienung und Steuerung von Triebfahrzeugen aller Art sowie sonstige verschiedenartige Tätigkeiten im Bereich der Eisenbahn setzen bestimmte körperliche und geistige Fähigkeiten und Kräfte voraus; dem einzelnen Menschen wird in jeder Hinsicht einiges abverlangt. Deshalb muß die Ausbildung vor allen Dingen gründlich und sehr vielseitig sein; das fordert eben Zeit und Geduld. Einmal erworbene Kenntnisse müssen bei Dienstunterricht und Dienstbesprechungen laufend erhalten, beim Fortschreiten der Technik immer erweitert und auf evtl. neu hinzukommende Aufgaben ausgedehnt werden. Weil diese Belastung groß ist, wird schon seit langer Zeit ein wachsames Auge auf das Personal gerichtet. Wegen der großen Verantwortung im Betriebsdienst und überall auf verschiedenen Posten hat der Gesetzgeber (weil schon immer Staatsbahn) schon sehr früh entsprechende Vorschriften erlassen und Maßnahmen ergriffen: z. B. ab 1847 Unterstützungsverein, ab 1866 Bau von Eisenbahnerwohnungen, ab 1884 Eisenbahndienstprüfungen, Personalannahme- und Ausbildungsvorschriften, Krankenkassen, ab 1890 offizieller bahnärztlicher Dienst mit laufenden Gesundheitsüberprüfungen, eigene Eisenbahnbetriebskrankenkasse, Fürsorge für Geschädigte durch Betriebsunfälle, Invaliditäts- und Altersversicherung; in späteren Jahren kamen noch einige Einrichtungen im sozialen und gesundheitlichen Bereich, auch Selbsthilfeeinrichtungen der verschiedensten Art hinzu. Außerdem soll noch erwähnt werden: ab 1867 Verein Deutscher Lokomotivführer VDL (später Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer und Anwärter GDL). Kurz zusammengefaßt: Es wird für alle Bediensteten sehr vielseitig gesorgt.

Das Fahrpersonal ist nach Erfüllung der Voraussetzungen verbeamtet (1993) und bezieht Gehalt mit Pensionsberechtigung. Die Besoldung richtet sich nach der gesamten bisherigen Ausbildung, nach der augenblicklich vorwiegend ausgeübten Tätigkeit und der persönlichen Leistung mit entsprechender Einstufung in das bestehende Besoldungsgefüge und nach dem Dienstalter; dazu kommt im Fahrdienst noch Aufwandsentschädigung, auch Fahrgeld genannt, nach einer bestimmten Bewertung. Ferner erhalten die Bediensteten für sich und ihre Familien (mit Kindern, für welche es Kindergeld gibt) einige Freifahrtscheine pro Jahr.

Trotz vieler Aufrufe und verschiedener Werbemaßnahmen ist die Nachfrage nach Lokomotivführerausbildung gegenüber früheren Zeiten nicht mehr so groß, weil nur noch wenige eine etwas längere, aber dringend notwendige umfassende Ausbildung, die meist an verschiedenen Orten stattfinden muß, mitmachen wollen, nur noch wenige nach dem ersten Ausbildungsabschnitt zuerst einige Zeit Rangierdienste fahren wollen, nur noch wenige solche fahrplan- und fahrzeugbedingten Dienstpläne mit oft sehr unregelmäßigen Zeitabläufen sowie mit Dienstverpflichtungen an manchen Sonn- und Feiertagen haben wollen und nur noch wenige die finanziellen Entschädi-

gungen dieser verantwortungsvollen Tätigkeit in Verbindung mit der Bedienung und dem Umgang mit immer wertvollerem Fahrzeugmaterial einsehen wollen.

Heutzutage ist in der freien Wirtschaft die Bezahlung und anderes oft lukrativer. So bleibt der mit viel Liebe und Begeisterung zur Technik behaftete und geduldig aufwärtsstrebende Anwärter für den Beruf des Lokomotivführers übrig, der langsam, aber sicher sein gestecktes Ziel erreicht: „Ich bin alleinverantwortlicher Führer einer großen und starken Lokomotive.“ Von einem Frauenmund gesprochen, ist dieser Satz auch wohlklingend. Die Durchführung der Bahnreform wird ab 1994 einige Änderungen bringen.

Die Lokomotivführer der Härtsfeldbahn von Aalen über Neresheim nach Dillingen – 1901 bis 1972 als Privatbahn mit Dampflokomotiven und zuletzt Motortriebwagen in 1000 mm Spurweite betrieben – wurden in dieser Betrachtung nicht erwähnt.

Quellen und Literatur:

Dienstvorschriften DV 948 B/1 Dienst auf Dampflokomotiven, 1965; DV 948 B/2 Dienst auf Elektrischen Triebfahrzeugen, 1965; DV 948 B/3 Dienst auf Brennkrafttriebfahrzeugen, 1965; DV 408 Fahrdienstvorschriften, 1951; DV 301 Signalebuch, 1959.

Verfahren für die Ausbildung zum Lokomotivführer 128246, 1951.

Bildfahrplan der BD Stuttgart 1965/66, Bl. 16.

Buchfahrpläne der BD Stuttgart, Hefte 4, 5, 16 von 1957, 1966, 1974.

Dienstplan 61.01 des Bw Aalen vom 29. Mai 1960.

Dienstdauervorschrift 1971/1976.

Berufswahl Bahn: Sicher in die Zukunft, 1992.

Kleinere Stellen aus verschiedener Literatur.

Informationen von Siegfried Kieninger, zuerst beim AW Aalen, dann Lokomotivführer beim Bw Aalen, zuletzt Dienststellenleiter der Außenstelle Aalen beim Bw Crailsheim.

Informationen vom Stadtarchiv, Stadtmessungsamt und Bauordnungsamt der Stadt Aalen sowie aus der Kocher-Zeitung. Für alle Informationen danke ich sehr herzlich.

Anmerkungen:

1 Luftaufnahmen: Aalener Jahrbuch 1992, S. 172, 173.

Lagepläne: Aalener Jahrbuch 1980, S. 207–209.

2 Aalener Jahrbuch 1980, S. 225.

3 Aalener Jahrbuch 1992, S. 151.