

## **Ziege verursachte D-Zug – Halt**

### *Niemand nahm Anstoß, alles ging gut*

Normalerweise wäre auch damals schon aus der Geschichte ein Weltuntergangs-Ereignis geworden. Es muss im Jahr 1958 gewesen sein, genau weiß ich das nicht mehr, jedenfalls war ich noch beim Bahnhof Kall in der Ausbildung und hatte unter anderem in Scheven Dienst zu verrichten. Es war an einem normalen Werktag-Nachmittag.

Der Super-Super-Schnelle D-Zug D 158 von Köln nach Trier musste bei mir im Bahnhof Scheven vor dem Haltsignal stehen bleiben. Ich hatte das Signal und den Zug ganz einfach „vergessen“ und hätte dieserhalb zumindest ein Disziplinarverfahren „an den Hals kriegen“ müssen. Mein Hals blieb aber verschont, dank der Kollegialität zwischen den Eisenbahnern von damals. Wir hatten den eisernen Grundsatz: „Solange kein Mensch zu Schaden kommt, hält jeder von uns selbstverständlich den Mund.“ Lokpersonal und Fahrdienstleiter standen zwar ständig auf mittlerem „Kriegsfuß“ miteinander, in „leichten Fällen“ jedoch, wenn kein Mensch betroffen oder größerer Schaden entstanden war, half man sich gegenseitig. Das war absolut nicht nach dem berühmten Grundsatz „eine Krähe hackt der anderen kein Auge aus“ gehandelt, vielmehr basierte das Ereignis auf Kollegialität und dem Hintergrund: „Heute ich für dich, morgen du für mich.“ So war es in der Tat, auch in meinem Fall.

Der D 158 war ein „Blitzzug“ durch unsere Eifel, sein „Gegenzug“ war der D 157, der vormittags von Trier nach Köln fuhr und eben als D 158 gegen Abend zurückkam. Der Zug hielt nur drei- oder viermal auf der gesamten Strecke, er fuhr beispielsweise von Köln bis Euskirchen ohne Halt, ebenso von Euskirchen bis Gerolstein. Das Zugpaar stand vollständig unter „Zuglaufüberwachung“, das hieß die Oberzugleitung Köln verfolgte den Zug über telefonische Rückmeldungen (Digitaltechnik gab es noch nicht bei uns) von Bahnhof zu Bahnhof, und wehe, irgendwo ergab sich eine Unregelmäßigkeit. Wenn die nicht hundertfünfzigprozentig zu belegen war, dann wehe dem betroffenen Fahrdienstleiter. Dieser Fall hätte eigentlich bei mir eintreten müssen, er tat es aber nicht.

Ich muss hier kurz den Begriff „Eilstückgut“ erläutern. Eilstückgut waren in der Regel gewichtige oder verderbliche Produkte, die der möglichst raschen Beförderung bedurften und zu diesem Zweck im Packwagen des nächsten geeigneten Personenzugs transportiert wurden, gegen einen geringen Mehrpreis im Vergleich zum Expressgut. Eilstückgut, in welcher Form auch immer, musste auch sonn- und feiertags befördert werden, da gab es kein Pardon, auch wenn unsereiner an der Abfertigung, oder der Zugführer im Packwagen, alle Donnerwetter der Welt auf den Versender herab wünschte.

Eilstückgut war bei uns ziemlich unbeliebt, weil es sehr häufig sonntags versandt wurde, wenn auf unseren kleinen Bahnhöfchen der Fahrdienstleiter allein im Dienst war und sich mit den schweren Frachtstücken herumplagen musste. Ein Beispiel: Sonntags-Frühdienst im Bahnhof Blankenheim (Wald), der Personenzug brachte sieben - s i e b e n !!! – 1000 Literverzinkte „Maarfasser“ (Güllefässer) als Eilstückgut mit, für einen Empfänger in Dollendorf. Der Zugführer und ich wuchteten uns beim Ausladen beinahe „einen ab“, unsere Flüche hat man gewiss noch in Jünkerath gehört. Das war vor etwa 60 Jahren, heute würde das gesamte beteiligte Personal ganz einfach streiken. Ich hatte noch Glück: Der Empfänger erklärte sich bereit, umgehend die Fässer am Bahnsteig abzuholen. Ansonsten hätte ich sie auch noch zur Aufbewahrung in den Güterschuppen transportieren müssen, quer über sämtliche Bahnhofsgleise hinweg, allein, Hilfe gab es nicht. Wie hätte ich das machen sollen? Danach wurdest du damals nicht gefragt, du hattest es einfach zu tun: Dienstpflicht.

Es war an einem ganz gewöhnlichen Wochentag, als mir damals in Scheven ein Bauersmann aus Kalenberg seine „Beamtenkuh“ vor die Bahnhofstür kutscherte: Eine „liebesbedürftige“ schöne weiße Ziege, die zu einem ganz bestimmten „Partner“ nach Ich-weiß-nicht-mehr-wohin per Eilstückgut auf die Reise geschickt werden musste. Das Tier war ordentlich und transportsicher in einem Holzverschlag untergebracht. Während wir noch bei der etwas umständlichen Abfertigung waren, wurde von Mechernich der D 158 nach Kall abgemeldet, der in zwei Minuten meinen Bahnhof passieren würde und für den ich mein „Blocksignal“ auf Fahrt zu stellen hatte. Das vergaß ich im Eifer der Ziegenbetreuung und fiel vor Schreck fast um, als urplötzlich der Super-Schnellzug einfuhr und vor dem Haltsignal zum Stehen kam.

Das Signal „flog“ geradezu auf Fahrt, der Lokführer beugte sich aus dem Fenster seiner Maschine, drohte mit der Faust, winkte dann aber lässig in Richtung Kall. Für mich bedeutete das so viel wie „mach dir keine Sorgen,“ wir kannten uns seit Jahren, aus meiner Dienstzeit in Dahlem, seinen Namen behalte ich für mich. Ebenfalls aus Dahlem und ein guter Bekannter und Kollege war der Zugführer des D 158. Auch er drohte mir aus dem Gepäckwagen heraus mit der Faust, machte dann aber die Gebärde des Schreibens und winkte danach ab. Für mich hieß das: „Kein Vermerk im Fahrtbericht.“ Der Fahrtbericht wurde bei jeder Zugfahrt geführt und enthielt unter anderem auch Eintragungen über jede Unregelmäßigkeit. Daraus konnten dem „Schuldigen“ immense Unannehmlichkeiten entstehen.

Die OZL (Oberzugleitung) erfuhr also nichts über den außergewöhnlichen Halt des Superzugs in Scheven. Damals fuhren bei uns ausschließlich Dampfloks, es gab noch keine automatischen Fahrtenschreiber oder ähnliche elektronische Spione. Meine damalige Schevener „Sünde“ wäre heute der Obrigkeit bereits bekannt, bevor sie noch richtig geschehen wäre. Vom Lokführer erfuhr ich zwei Tage später: „Ich habe etwas aufgedreht, in Jünkerath waren wir wieder im Plan,“ und auch der Zugführer beruhigte mich: „Im Fahrtbericht steht nix.“

In diesem Fall zeigte sich wieder einmal, dass tatsächlich „eine Hand die andere wäscht.“ Beide Kollegen waren aus Dahlem, beiden hatte ich zimal einen ganz einfachen Gefallen getan: Kurz nach fünf Uhr morgens kam die „Drucklok“ des vorausgefahrenen Güterzugs 7823 von Schmidheim zurück nach Jünkerath. Das Blocksignal im Bahnhof Dahlem stand für die Lok auf Fahrt, es war aber dieser und jener Kollege gekommen, der zum Dienst nach Jünkerath musste. Also gab ich mit der rot abblendbaren Handleuchte der einfahrenden Lok das Nothaltsignal (Kreissignal), die Lok hielt, die Kollegen stiegen auf und weiter ging die Fahrt. Man denke sich das heute: Grünes Signal, rotes Not-Haltsignal, da muss Fürchterliches passiert sein.“ In Dahlem war es Alltäglichkeit, und es gab ja keine Kontrolleinrichtungen.

Der Laie mag denken, ich hätte doch das Signal auf Halt stellen können. Das war zwar möglich, hätte aber umfangreiche technische Störungen nach sich gezogen. Ich hätte das Signal nicht wieder auf Fahrt stellen können und der „Streckenblock“ hätte nicht mehr funktioniert. Der Streckenblock regelt die Zugfolge auf einem Gleisabschnitt.