

# *Fahrplanmäßig*

F. Szoncsó (27. Nov. 2007, letzte Korrektur 4. August 2008)

Während der Heimfahrt vom halbtägigen Unterricht am Gymnasium verzögerte ein Zwischenfall die sonst wenig aufregende einstündige Fahrtzeit. Im engen Koppental, nach dem für die Eisenbahn steilen Anstieg vom Hallstättersee nach Bad Aussee, rollte der Zug sanft aus und kam beim ersten, dem obersten der fünf Lawinenposten zum Stehen. Die Fenster gingen auf. Die wenigen Fahrgäste versuchten sich einen Reim auf den Aufenthalt zu machen. Doch der Zug gehorchte nicht dem grünen Signal, das es damals noch gab, samt Signalwärter und kleinem, gemütlich eingerichteten Signalwärterhäuschen, das gleichzeitig als Lawinenposten 1 geführt wurde. Die Lokomotive war in dichten Qualm gehüllt, es roch nach verbrannter Elektrik. Einem Stammgast auf der Bahn, dem halbwüchsigen Ernst, war sofort klar, daß an eine Weiterfahrt so schnell nicht zu denken war. Er packte seine Schultasche und durchquerte die Waggons mit den offenen Plattformen bis zum Paketwagen, um dann am vordersten offenen Fenster die Szene hautnah miterleben zu können. Ernst nahm all sein Wissen zusammen, das er in so manchen Stunden im Büro seines Ziehvaters Kerschbaumer erworben hatte. Der Vati, wie der Zweitvater liebevoll genannt wurde, kündigte noch Züge und Streckenfreigabe per Morsetelegraph an, aus dem ein Streifen Papier kam, der stets in ein großes Buch eingeklebt werden mußte. Es war spannend zu sehen, wenn der Telegraph ohne Vorankündigung zu ticken begann und Vati die Meldung las: "P3263 Ausf Freig Anf" und nach Prüfung der Aufzeichnungen prompt antwortete, indem er die schwarze Morsetaste melodisch behämmerte: "P3263 Bl 2 frei" Ernst wußte, daß dies eine Streckenfreigabe war und diese per Balkensignal dem Lokführer bekanntgegeben wurde.

Inzwischen hatte er bruchstückweise das Telephonat mit angehört, das der Zugsführer in dem mit einem großen "F" versehenen kleinen Fernsprechkästchen führte: "...alte Kiste raucht wie ein Fabriksschlot, und der Hans versucht zu löschen....Was ? ....Gut, dann macht schnell. Ende" Der Zugsführer lief zurück zur Lok, die Ernst auf der anderen Zugseite gut sehen konnte, weil der Blockposten mitten in einer langgezogenen Linkskurve angeordnet worden war. Das Balkensignal des Blockpostens glitt zurück auf "Halt", und Ernst interpretierte folgerichtig, daß die Streckenreserve vom nächsten Bahnhof aus in Marsch gesetzt wurde, um den havarierten Zug abzuschleppen. Bald erschien auch eine zweite

Lokomotive, eine sehr schöne, fein geputzte alte Elektrische mit dunkelgrünem Anstrich, die offenbar nie schweren Streckendienst auf sich nehmen mußte. Sie tastete sich an die noch ältere Elektrische heran. Diese hatte noch einen Stangenantrieb und stammte aus den Zwanzigerjahren, aus der ersten großen Elektrifizierungswelle der Eisenbahn am Arlberg. Ein leichter Ruck, und schon war ein Verschieber zwischen den Puffern verschwunden, um die schwere Kettenkupplung zu schließen und die Bremsluftschläuche anzuschließen. Nach der Bremsprobe, die Ernst ebenfalls gut kannte und auch nachvollziehen konnte, kam ein erster Versuch, anzufahren. Es gab ein Rumpeln und Zittern, Funken stoben unter den Rädern der Elektrischen hervor, aber eine Anfahrt kam nicht zustande. Der Zug hatte sich kaum bewegt, und wenn, dann nur rückwärts. Auch ein zweiter Versuch mißlang, die Lokführer warfen einander laute Kraftausdrücke zu und verjagten den Zugsführer, der sich besser um die inzwischen neugierig gewordenen Fahrgäste kümmern sollte. Vor allem mußte er sie daran zu hindern, den Zug zu verlassen oder ihrerseits Ratschläge aller Art zu geben. Doch die kleine Elektrische war einfach zu schwach, zu leicht, vielleicht nicht richtig bedient.

Ernst war gespannt. Was würde jetzt geschehen? Er hätte die schwere Stangenlok alleine abgeschleppt und schließlich den verwaisten Zug abgeholt. Er lächelte verschmitzt, als seine Sicht der Dinge sich als richtig erwies. Nach dem Verschwinden der beiden Lokomotiven erklärte Ernst den Mitreisenden die Geschehnisse, sprach von Tonnen und Steigungen, von Anhängelasten und Nässe, doch niemand verstand ihn. Schlimmer noch, die Fahrgäste lächelten mitfühlend, weil sie glaubten, der Bub sei ein Wichtigtuer, ein Schauspieler, ein Aufschneider. Ernst fühlte die beißende Ironie und schwieg betroffen. Gegen die Dummheit ist kein Kraut gewachsen - so pflegte es Vati auszudrücken. Immer wieder kam dieser Satz zum Vorschein, als stereotype Antwort auf die Dummheiten, die die ihm untergebenen Eisenbahner des öfteren zur Schau stellten. Ernst erinnerte sich an den fehlenden Güterwaggon, der wochenlang verschollen blieb, bis ihn ein Wanderer unter der Brücke fand. Dorthin war er nach einsamer Talfahrt gestürzt, gottlob ohne Schaden anzurichten. Die Eisenbahner hatten einen Verschubzug aus dem Bahnhof geschoben, jedoch darauf vergessen, daß der alte Bauwagen bereits abgekuppelt war. Mit ein wenig Schwung überwand der Wagen den Scheitelpunkt der Strecke, um auf dem langen Gefälle schneller und schneller talwärts zu rollen, bis eine enge Kurve Überschlag und Absturz einleitete. Er erinnerte sich auch an die demolierte Weiche, die bei einer Verschubfahrt aufgeschnitten wurde durch einen schwer beladenen Rungenvierachser, der auf Grund eines Mißverständnisses

quer durch den Bahnhof rollte, die Weiche verbog und schließlich den Prellbock um einige Meter ins Jenseits beförderte. Obendrein waren die Holzstämmen wie Geschosse in eine Bahnhütte eingeschlagen.

Im Zug war es kalt geworden, und die Fahrgäste schimpften auf die Eisenbahn, auf das alte Rollmaterial, einer wollte gar sein Geld zurück. Ein Ruck verkündete das abermalige Eintreffen der kleinen Elektrischen, und kurze Zeit später waren die wenigen Kilometer bis Bad Aussee überwunden. Über eine Stunde Verspätung war die Folge. Um den weiteren Betriebsablauf nicht zu stören, wurde der Zug einfach umbenannt und mit der Lokomotive des Gegenzuges bespannt, der schon einige Zeit wegen der blockierten Strecke im Bahnhof wartete. Ernst hatte es nicht eilig, nach Hause zu kommen. Der Postautobus war abgefahren, und die zwei Kilometer Heimweg konnten warten. Ernst war allen Eisenbahnern seit Jahren bekannt, sie wußten, wer sein Ziehvater war und wußten auch, daß der Bub sich viel betriebliches Wissen angeeignet hatte. Ernst war auch so manches Mal dabei, wenn die in Bad Aussee stationierte Streckenreserve gebraucht wurde so wie heute. Im wesentlichen beschränkte sich seine Erfahrung aber auf den Bahnhof Bad Aussee und den Gipsbahnhof. Dort wurde der mittels Seilbahn herbeigebrachte Gips in schwere Vierachswaggons abgefüllt, die jeden Tag einen Zug nach Linz bildeten. Das Manövrieren des schweren Zuges mit mehreren hundert Tonnen war nicht leicht für die kleine Elektrische. Gefühl und Erfahrung sorgten dennoch für einen reibungslosen Betriebsablauf, und Ernst lernte wißbegierig. Oft ersuchten die Eisenbahner ihn um kleine Tätigkeiten, und das Lenken einer Lokomotive war ihm durch Verschubfahrten vertraut geworden, die er oft unter der strengen Aufsicht von Franz selbst durchführen durfte.

Franz war ein besonders sympathischer Lokführer, ein Veteran, der sich auf den Dampflokomotiven hochgedient hatte, der im Krieg in Russland herumfuhr und wunderbare Geschichte erzählen konnte von Partisanen, überladenen Zügen, Geisterbahnhöfen und dummen Offizieren, die nur gegen Herausgabe von Zigaretten einen Heizungsschlauch für ihren Waggon bekamen. Franz war groß gewachsen, hatte freundliche, fast unsichtbare Schweinsäuglein, eine gewaltige Knollennase und Ohren, die oben lustig eingeringelt waren. Seine tiefe Stimme unterstrich die natürliche Autorität, und seine angeborene Schläue ließ ihn die unmöglichsten Situationen mit einer Leichtigkeit bewältigen, die so manchen Neider auf den Plan brachte.

Ernst sah, wie die kleine Elektrische vor den anderen Zug umsetzte und sich anschickte, als Ersatzlokomotive für die verschmorte Stangenlok zu dienen. Diese war gleich hinter der kleinen Elektrischen eingereiht worden, weil sie

unverzögerlich in Richtung Hauptwerkstätte transportiert werden mußte. Er bemerkte auch zu seiner Freude, daß Franz heute Dienst hatte. Er fragte sich, wieso er ihn nicht beim Abschleppen gesehen hatte. "Grüß Dich Onkel Franz - im Koppen hab' ich Dich aber nicht gesehen?" Die Bezeichnung Onkel stammte aus früheren Jahren und hatte sich der engen Freundschaft wegen nie verändert. "Na - da war a der Pfuscher am Werk, der Bertl." Das war deutlich. Ernst begriff sofort, daß Franz den Zug vollständig abschleppen hätte können und Bertl eben nicht, weil ihm dieses letzte Quäntchen Gefühl für die Maschine fehlte und er auch oft über den Durst trank. "Magst mitfahren - wir müssen den Salat da nach Stainach bringen. In zwei Stunden wären wir wieder zurück. Rufst Deine Mama an?" Ernst raste in die Fahrdienstleitung, rief seine Oma an und erbat sich 2 Stunden Abenteuer. Seine Mutter war gerade nicht erreichbar gewesen. Als er auf der dem Bahnhof abgewandten Seite in die Lokomotive kletterte, erblickte ihn der Lokführer der Stangenlok und wurde bissig: "Des is verboten!" Franz regelte die Affäre mit einer sehr kurzen Bemerkung: "Wannst net stad bist, dann schreib'ma an Bericht wegen Fahrens ohne Lüftermotoren. Du hast die alte Kistn am G'wissn." Der andere Lokführer wurde erst rot, dann bleich und verschwand in seinem Führerstand. Ernst hatte Angst. "Und wenn er was sagt?" "Wenn er was sagt, grabt er sich sei eigenes Grab, der Dodel." Franz war sehr deutlich und ungehalten, er liebte Disziplin, Ordnung und Können. Umso größer war seine Abscheu vor Eisenbahnern, die sich nicht an Vorschriften hielten, die Zwischenfälle vertuschten oder gar wegen Trunkenheit auffielen. Das Mitfahrverbot für Kinder existierte für ihn jedoch nicht, wenn es um Ernst ging. Er war mehr Hilfe als Last und kannte sich inzwischen so gut aus wie ein echter Eisenbahner. Franz erhielt den Gewichtszettel, auf dem 120 Tonnen mehr aufschienen wegen der beschädigten Veteranin hinter ihm. "Wird fünf bis zehn Minuten Verspätung geben bis Stainach bei dem G'wicht" sagte er zum Fahrdienstleiter. Ernst war auf dem Posten und wartete auf den Befehl von Franz. Er kannte sich aus im Führerstand. Zugbremse, Lokbremse, Handbremse, Pfeifenhebel, Schaltpult, Schalter für Licht, Heizung, Motorlüfter, Fahrtschalter, Hauptschalter, Bügelhahn, alles war ihm vertraut. Auch das unbequeme Stockerl, wo man notdürftig Platz nehmen konnte. "Abfahrt - aber vorsichtig, s'is a schwarza Wurm heit", sagte Franz. Ernst öffnete die Lokbremse und schaltete über die Vorstufe auf die erste Stufe. Viel langsamer als sonst begann der Zug zu beschleunigen. Aus dem offenen Fenster klang die Musik der Stangenlok, die im Rhythmus der Treibstangen auf= und abheulte. Hinter ihm war das tiefe Brummen des Loktransformators zu hören, und unter ihm das stetig ansteigende Singen der

vier großen Motoren, deren Strom er aufmerksam auf den vier Ampèremetern überwachte. Mit steigender Geschwindigkeit fiel der Strom, und bei Marke achthundert legte er jeweils die nächste Stufe ein. Sie erreichten nach geraumer Zeit die Fünzfzigmarke. Eine höhere Geschwindigkeit war auf der Steigung mit dieser Anhängelast nicht zu erreichen. Ernst vergaß auch nicht auf Lüftermotoren und Totmannknopf, der mindestens einmal pro Minute gedrückt werden mußte. Wurde die Minute überschritten, ertönte eine Hupe. Nun waren nur noch Sekunden zur Verfügung, um Schnellbremsung und automatische Verriegelung der Lokomotive zu verhindern. In der stark überhöhten, etwas engen Kurve neben den steilen Felsen betätigte Franz die Pfeife. Er kannte den unübersichtlichen Bahnübergang, den weder Autofahrer noch Lokführer gut einsehen konnten. Viele Unfälle waren dort passiert, sogar ein Autobus war völlig zertrümmert worden von einem Güterzug. Es gab aber keine Toten zu beklagen, weil die Fahrgäste Hals über Kopf den Bus verließen, nachdem er manövrierunfähig quer über die Bahngleise zum Stillstand gekommen war. Die Bahn verlief nun neben der Straße, und Ernst konnte sehen, wie alle Fahrzeuge auf der Straße das seltsame Eisenbahngespann mit Leichtigkeit überholen konnten. Inzwischen war der Fahrtschalter auf Null zurückgestellt worden und Franz übernahm selbst die Bremse. Er kritisierte die schlechte Bremswirkung und zog den großen Zugbremshebel langsam weiter zurück, als Ernst sich je getraut hätte. Als die Weichen der Station passiert waren, nahm Franz die Lokbremse zu Hilfe. Der Zug kam mit schrillum Quietschen zwei Meter vor dem "H" zum Stehen. Ernst konnte gar nicht so schnell schauen, war Franz bereits aus dem Führerstand draußen und begab sich zum Führerstand der Stangenlok. Er beschimpfte den Lokführer nach allen Regeln der Kunst, weil dieser auf eine BremsEinstellung vergessen hatte. Auch verlangte Franz, daß auf dem langen Gefälle, das den Zug fünfzehn Kilometer weiter erwartete, die Handbremse der Stangenlok ein bißchen zuzuziehen sei, weil der Zug dahinter zu leicht und zu kurz sei und er nicht mit blockierenden Rädern hinunterschlitern wollte. Als er zurückkam, war er noch mißmutiger als vorher. "Diese Banausen, nix verstehen, oba mi an Verbote erinnern". Ernst sagte nichts, er wollte seinen Dienst möglichst professionell abwickeln und stand konzentriert am Steuerpult. Wieder mußte angefahren werden, und wieder dauerte es minutenlang, bis die Fahrtgeschwindigkeit halbwegs erreicht war. Ernst bemerkte, daß die Batterieladung zwischendurch aussetzte und fragte Franz: "Die Batterie - der Zeiger wackelt immer mehr!" Franz sagte: "Das richt'i glei. Du bist jetzt für drei Minuten alleine. Kennst Di eh aus mit da Maschin und da Streckn. Wann was is, ruaf mi!" Damit

verschwand Franz im Maschinenraum. Ernst war alleine und mit einem Mal sehr aufgeregt. Sein Herz pochte. Er schwitzte und versuchte, seinen Augen überall zu haben, auf der Uhr, dem Fahrplan, dem Tachographen, den Meßgeräten. Der Batteriezeiger war nun definitiv auf Entladung gegangen und schwankte nur mehr, wenn er den Fahrtschalter betätigte, der seinerseits den elektropneumatischen Leistungsschalter laut und hörbar einrasten ließ. Franz blieb verschollen. Der Zug näherte sich dem Bahnhof Mitterndorf, und Ernst machte seine erste eigenhändige Zugbremsung aus höherer Geschwindigkeit. Erst bremste er zu scharf, dann öffnete er ein wenig. Schließlich war er fünf Meter vor dem "H" mit einem starken Ruck gelandet und war heilfroh, daß es nicht schlimmer gekommen war. In der Aufregung ließ er die Lüfter laufen, die üblicherweise in den Bahnhöfen ausgeschaltet wurden, um weniger Lärm zu machen. Um nicht hinaussehen zu müssen, klappte er den Spiegel aus und wartete geduldig, bis der Fahrdienstleiter die grüne Winkerkelle hochhielt. Bremse auf, und Abfahrt. Als die Maschine leicht aufheulte, drückte Ernst wie ein erfahrener Lokführer kurz auf den Sandknopf. Er machte sich Sorgen um Franz, traute sich aber nicht, den Führerstand zu verlassen. Er fuhr weiter, so gut er eben konnte. Er gab sich die Note "schlecht bis mittelmäßig" und betete zu allen ihm bekannten Heiligen, daß Franz bald wieder auftauchen würde. Er kam nicht. Ernst fühlte, daß etwas vorgefallen sein mußte, schaffte es aber nicht, eine Entscheidung zu fällen. Er fuhr. In Tauplitz, dem letzten Bahnhof vor dem langen Gefälle, war ihm fast schlecht vor Aufregung. Der Bub zitterte, er kannte die Gefahren, die lecken Bremszylinder, er wußte, daß in Bremsstellung kein Nachfüllen der Waggonbehälter möglich war, er wußte sogar, daß notfalls angehalten werden mußte, um das Nachfüllen zu ermöglichen.

Als er aus dem Bahnhof ausfuhr, hatte er sich wieder etwas beruhigt. Er schaltete die Motoren ab und fuhr nun ausschließlich mit der Zugbremse. Er versuchte, die Sollgeschwindigkeit von fünfzig zu halten so gut es eben ging. Gleichzeitig flogen seine Augen zwischen Tachograph und Druckmesser hin und her. Stetig stieg der rote Zeiger, was auf Luftverlust in den alten Waggons und immer weniger Differenzdruck zwischen Vorrat und Bremsdruck hindeutete. Bei der Einfahrt in die Haltestelle Lessern zog Ernst den Zugbremshebel fast bis zum Anschlag zurück und spürte mit großer Erleichterung, wie der Lokführer der Stangenlok per Handbremse nachhalf. Perfekt. Lessern erinnerte ihn an den großen Bahnunfall, als er noch ein kleiner Bub war. Die Elfer war damals nach einem Erdbeben den ganzen Hang einige hundert Meter nach der Haltestelle Lessern hinuntergekollert und hatte den Zug mit sich gerissen. Es gab Tote und Verletzte. Der Zug lag

hundert Meter unter den Gleisen auf dem rutschenden Hang. Kurz schloß Ernst die Augen und hörte sich wieder einmal beten. Ein Zurück gab es nicht, er mußte einfach weiterfahren. Noch ein Halt mußte gemacht nach dem großen Viadukt und dem drauffolgenden Tunnel, in dem Ernst erst so richtig bemerkte, wie entladen die Batterie bereits sein mußte. Die Scheinwerfer waren mangels Batterieladung schon sehr schwach und zeichneten verschwommene Schatten an die Tunnelwand. Wasser prasselte auf die Windschutzscheibe. Mit etwas Draufschalten überlistete Ernst die wieder einmal zu scharf gezogene Bremse und hielt hundert Meter nach der Holzhütte, die im Fahrplan mit Pürgg Hu bezeichnet war. 7 Minuten zu spät. Wieder kamen seine Ängste hoch, und Franz war nach wie vor im Maschinenraum. Ernst hatte absolutes Verbot, mit Stromabnehmer "hoch" in den Maschinenraum zu gehen. Seine Welt war beängstigend verkehrt geraten. Gar nichts konnte dagegen unternommen werden außer - außer einfach weiter zu fahren. Noch fünf Kilometer Gefälle und dann die Einfahrt in den großen Kreuzungsbahnhof Stainach Irdning, das wußte er, aber dann? Was sollte Ernst dort machen? Gleich nach dem Halt hatte er beide Lokbremsen angezogen und die Zugbremse geöffnet, um dem Kompressor das Nachfüllen der Luft für die Waggonvorratsbehälter zu ermöglichen. Ernst erschrak, als Franz mehr kriechend als gehend aus dem Maschinenraum in den Führerstand polterte. Er blutete am Kopf und hielt sich nur mit Mühe auf den Beinen. Er bedeutete Ernst, weiter zu machen und fingerte am Sanitätskasten herum. Der Kompressor schaltete ab. Ernst schaute in den Spiegel. Der Zugführer hatte die Aktion begriffen und geduldig auf das Luftauffüllen gewartet. Das Abfahrtsignal kam prompt. Ernst öffnete die beiden Lokbremsen, aber nichts rührte sich. Nach einem kurzen Pfiff begann der Zug sich von selbst zu bewegen. Die Handbremse der Stangenlok war gelockert worden. Ernst schaltete einige Stufen hinauf und schließlich wieder zurück, um sich fortan der Bremse zu widmen. Franz hatte eine Tablette geschluckt und fragte stockend: "Wie hast das denn bis hierher g'schafft?" "Hinten hat er a bissl mitbremst, da is schon gonga." Franz warnte vor der Einfahrt im großen Endbahnhof. "Da darf di keiner sehn Bub, beim Signal tauchst unter und I brems bis zan Schluß! Sapperlot, hot's mi hing'haut da hinten. I muaß bewußtlos gwesn sein, und der Kompressor hot mi aufg'weckt." Ernst war froh, nicht in den großen Bahnhof einfahren zu müssen, da gab es Signale, die er nicht kannte, Geschwindigkeitsvorgaben, Weichenlichter, Vershubsignale und sogar eine Trennstelle, wo die ganze Lokelektrik abgeschaltet werden mußte. Und es gab viel Personal, alles Leute, die seine Anwesenheit verraten könnten. Beim Einfahrtssignal tauchte er ab unter das Steuerpult. Der blutige Kopf

von Franz schaute von unten besonders gruselig aus, gerade jetzt, wo Ernst seine Aufregung langsam abbaute und sich an normalere Dinge erinnerte als aushilfsweise Züge zu lenken. Der blutverschmierte Kopf hielt seinen Magen nicht davon ab, laut zu knurren, und seine Beine taten weh von der erzwungenen Hockstellung.

Endlich stand der Zug im Endbahnhof, und Onkel Franz scheuchte den Buben während eines günstigen Augenblickes hinaus auf den Bahnsteig. Ein Verschieber kam des Weges: "Wo wüsst'n Du hin?" "Nach Aussee mit dem nächsten Zug!" "Guat, won's nu an Platz ham, wern's di scho mitnehma." Mit breitem Grinsen ging er weiter und rief Kauderwelsch in Richtung Führerstand: "Führer 3474, auuuuufdrücken".

Ernst wußte natürlich, daß das Zusammenschieben der Puffer durch eine kurze Rückwärtsfahrt gegen den gebremsten Zug erst das Lockern und Aushängen der Kettenkupplung ermöglichte. Ernst ging zum Bahnhofsgebäude und spendierte sich ein Eis. Sein Magen revoltierte und tat für kurze Zeit abscheulich weh. Inzwischen hatten sich einige Eisenbahner um seinen Freund Franz versammelt. Die Rückfahrt wurde diskutiert. Franz hatte offiziell vorgeschlagen, Ernst auf der Lokomotive mitzunehmen, damit dieser ihm helfen könne, sollte er gesundheitliche Schwierigkeiten haben. Der Stationsvorsteher war einverstanden und füllte umständlich einen Zettel aus, auf dem Mitfahrerlaubnis stand. Sogar abgestempelt wurde dieser Zettel. Nun waren die beiden eine richtige Mannschaft. Ernst streunte um die Lok herum, ließ Kompressorwasser ab, putzte die Scheiben und wischte alles ab, was ihm schmutzig erschien. Inzwischen hatte Franz auf dem Kocher der Lokomotive sein mitgebrachtes Gulasch angewärmt, das die zwei Freunde andächtig verspeisten. Frische Semmeln aus der Gastwirtschaft ergänzten das kleine Mahl. Ernst bemerkte, daß die Aufregung der Alleinfahrt ihn eine Menge Energie gekostet hatte. Er wollte nach Hause.

Franz jedoch war unerbittlich. Er bestand darauf, daß Ernst auch die Rückfahrt machen sollte. Hans, der Lokführer der Stangenlok, hatte auch seine guten Seiten. Er hatte es mit einem kleinen Handgriff geschafft, die Batterieladung der kleinen Elektrischen wieder in Ordnung zu bringen. Franz bedankte sich höflich. Den Handgriff kannte er selbstverständlich, nur der Sturz im Maschinenraum hatte ihn davon abgehalten.

Die Abfahrt nahte, Ernst machte sich bereit für die Rückfahrt. Das Geschirr war verstaut, Ernst hatte zur Feier des Tages noch ein Kracherl bekommen. Sein Magen beruhigte sich zusehends.

Der Zug hatte nun wieder sein altes Gewicht, und es sollte ein leichtes sein, den Fahrplan einzuhalten. Der Gewichtszettel war schon ausgehändigt

worden, die letzten Fahrgäste bestiegen den Zug. Ein großes Expreßgutpaket wurde noch herangekarrt und in den Postwagen verfrachtet. Ernst sah das alles nicht, war er doch mit der Bremsprobe beschäftigt, die Franz für ihn übersetzte. Der Fahrdienstleiter erkundigte sich noch einmal bei Franz, ob er auch nichts Schlimmes abbekommen hätte. "Nein nein, hing'flogen bin i halt, und mein Ernstl hat die Sache g'schaukelt." "Daß ma des net wida vorkommt Franz, weißt eh, net der Bub, aber bei fahrender Maschin' hast ja hintn nix zu suchen, Du altes Rindvieh!" Franz lachte breit: "Recht hast ja, vielleicht soits uns oba amol neuche Maschinen kaufen, daß ma net immer umabastln miassn." "Alsdann pfiat enk - fertig?" "Abfahrt!"

Ernst löste alle Bremsen und schaltete schneidig auf, weil er Schwung brauchte für den gewundenen, steilen Schienenstrang zwischen den Felsen und Wäldern. "Neunhundert mindestens", sagte Franz und setzte sich schwerfällig auf den zweiten Stuhl. Ernst hörte die Motoren laut brummen und singen, und er hielt sich knapp an der Tausendermarke auf seinen vier Ampèremetern. Kurz vor Pürgg ließ er den Zug gekonnt auslaufen und kam mit der Lokomotive direkt vor dem Tunnelportal zum Stehen. Franz half ihm, zog die Lokbremse ein wenig zu und erklärte ihm die schwierige Berganfahrt auf dem steilsten Streckenabschnitt. Nach der Freigabe öffnete Franz die Zugbremse, schaltete auf die erste Stufe, öffnete blitzschnell die Lokbremse und gab der armen Maschine sofort die Sporen, indem er auf die zweite Stufe hochschaltete. Alles vibrierte und sang, und als der Zug im Schneckentempo auf die nassen Tunnelgleise kam, heulte ein Motor schrecklich auf. Franz sandete, nahm eine Stufe weg, wartete einen Augenblick und gab die Stufe wieder drauf, gefolgt von einer weiteren. Der Widerhall im Tunnel verstärkte das Motorbrummen, obendrein blitzte es vom Bügel herunter, als ob ein Gewitter im Berg losgebrochen wäre. Der Viadukt nach dem Tunnel bot einen herrlichen Ausblick auf den Grimming und das ganze Tal, aber auch auf die Serpentina der Strecke hinauf nach Tauplitz. Inzwischen hatte der Schaffner die wenigen Waggons durcheilt und festgestellt, daß in Lessern niemand aussteigen wollte. Franz sagte: "Wann in Lessern koana steht oder aussteig'n wü, foarn ma durch, aber langsam, höchstens dreiß'g!" Ernst schaltete ein wenig zurück und sah keine Menschenseele auf dem kleinen Bahnsteig der Haltestelle. Franz erhielt vom Zugführer ein Winkzeichen in den Lokspiegel. "Elfhundert!" sagte Franz, und Ernst ließ sich das nicht zweimal sagen. Der Zug beschleunigte fast unmerklich bis zur Kastenbrücke kurz vor dem Bahnhof Tauplitz, wo die enge steile Hangstrecke in ein breites, flaches Trogtal einmündete. Die Wasserscheide zwischen Ennstal und Trauntal war erreicht. Ein Seitenarm der Traun begleitete von nun an mit leichtem bis mittlerem Gefälle die

Strecke bis zu den großen Seen des Salzkammergutes.

Die Rückfahrt verlief ohne Zwischenfälle bis Kainisch, als Franz plötzlich leichenblaß wurde. "Was hast denn, Onkel Franz? Is da schlecht?" "Jo, und wia", sagte Franz und hielt sich am Pult der Maschine fest. "Alles draht si, und mia is schlecht, i hob Kopfweh, oba bis Aussee, bis hoam miass ma's no schaffn." Ernst fuhr an, hier war es leicht, es ging leicht bergab, und außer dem unübersichtlichen Bahnübergang waren keine besonderen Dinge zu beachten. Die zehn Minuten Fahrt waren schlimm für Franz, denn sein Zustand verschlechterte sich von Minute zu Minute. Ernst fuhr konzentriert und erinnerte sich an das kürzeste Gebet, das zum Schutzengel. In Aussee bremste er ein letztes Mal zu scharf, aber es war ihm egal. Die Fahrt endete mit einem gewaltigen Ruck etwa zwanzig Meter vor dem "H". Die Fahrgäste schimpften: "Bleibn ma heit in Siassreith stehn oder was?" Ernst kletterte von der Lok herunter, diesmal aber auf der Bahnhofseite. Ein Fahrgast sprach ihn an: "Schaut grad so aus als wärst Du g'fahn..." Ernst flog förmlich in die Fahrdienstleitung: "Schnell, da Onkel Franz, es is nu auf da Lok, und es geht ihm saumäßig schlecht!" Ein Eisenbahner telephonierte sofort nach der Rettung, und der Fahrdienstleiter sprach mit dem Stationsvorsteher: "Der hätt' nimmer fahren dürfen. Der Stainacher hat ma am Telephon erzählt, was da alles passiert ist." "Ja, des können wir in keinen Bericht hineinschreib'm, des versteht koana der nit va do is. Oba Bericht brauch' ma eh koan, alles war fahrplanmäßig."

Ernst verstand. Er war ein bißchen traurig, daß sein Einsatz nun amtlich vergessen wurde. Er verstand auch, daß er das Abenteuer lange Zeit niemandem erzählen sollte außer seinem Vater, seiner Oma und seinem geliebten Hund, dem Tofferl. Aber die Eisenbahner vergaßen nicht, was sich abgespielt hatte. Er war mehr denn je einer von ihnen, er teilte mit ihnen die kleinen und großen Geheimnisse, die überall das Leben würzen und schmackhaft machen. Er bekam sogar eine alte Lokführertasche, die statt Lokschlüssel, Kleinwerkzeug und Taschenlampe Geschenke enthielt, die sonst niemand bekommt: Eine schöne Karbidlampe, ein Messingschild von einer alten Lok, einen Schaffnervierkantschlüssel, Abzeichen zum Aufnähen und die kleinste auffindbare Eisenbahnerjacke. Gekrönt wurde das Ensemble durch eine selbstgemachte, schön verzierte Urkunde, die Ernst als Ehrenlokführer auszeichnete.

Als Franz von seiner Gehirnerschütterung genesen war, besuchte er Ernst zu Hause und dankte ihm aus ganzen Herzen für seine Hilfe. Sein Mitbringsel war ein rosaroter Stein, ein Rosenquarz. Er war so groß, daß er gerade in seine Handfläche paßte. Ernst wußte, daß Franz Mineralien sammelte und überall in seiner Wohnung Vitrinen aufgestellt hatte mit den schönsten

Steinen. Ohne Zweifel, Franz hatte ihm den schönsten geschenkt.