

DPE 84621 mit 41 360

Der Zielanzeiger auf dem Bahnsteig in Essen zeigt es weiß auf blau: DPE 84621, Solingen Hbf. Neben mir warten ein Großvater mit seinem Enkel, etwa 14 Jahre. In der Ferne ein dampfer Pfiff, dann rollt er ein, der Sonderzug zur Müngstener Brücke, jener legendären Stahlkonstruktion, die, von Gustav Eiffel entworfen, das Tal der Wupper zwischen Solingen und Remscheid in luftiger Höhe überspannt.

Vor uns kommt die Dampflok zu stehen, die den Zug führt. 41 360. Baureihe 41, in den dreißiger Jahren als Universalmaschine entwickelt, eine Güterzuglok, die auch mittelschnelle Personenzüge ziehen kann. Wohl gelungen, weil sie durch ausgewogene Wahl von Radgröße, Triebwerksauslegung und Dimensionierung des Kessels für die verschiedensten Anforderungen des Bahnbetriebs geeignet war.

Heute ist 41 360 ein historisches Fahrzeug. Rot leuchten die Treibräder und das Stangengewirr des Triebwerkes. Mattschwarz glänzt der Kessel. Weißer Dampf zischt. Dampf dröhnend startet der Ölbrenner, schwarzer Rauch quillt aus dem Schornstein. Zeit zum Einsteigen. Vor mir entern Großvater und Enkel den ersten Wagen, der Junge ganz aufgeregt. Sie reißen, genau wie ich, das Fenster auf, lehnen sich hinaus, um die Abfahrt des Zuges nicht zu verpassen.

Das Signal zeigt grünes Licht. Der Zugführer pfeift. Mit krachenden Schlägen setzt die Lok den schweren Zug in Bewegung. Rauch und Dampf schießen aus dem Schornstein in die Höhe, imposanter Ausdruck von Kraft und Energie. Erstaunlich, wie rasch die Lok den Zug beschleunigt! Die Auspuffschläge gehen in schweres Wummern über. Mit 90 km/h stampft der Zug über die vielgleisige Magistrale des Ruhrgebiets zum Rhein. Ein ICE schiebt sich von hinten heran. Er ist auch nicht schneller, denn vor Duisburg muss er uns, bei rotem Signal, den Vortritt lassen.

Die Begeisterung sind Großvater und Enkel ins Gesicht geschrieben. Der alte Herr erzählt von früher. Er hat als Lokführer selbst noch Dampfloks gefahren, Betriebswerk Wanne-Eickel. Der Junge ist wissbegierig. Ja, man kann das auch heute noch lernen; einige Vereine bieten eine Ausbildung zum Heizer und dann auch zum Lokführer an! „Das möchte ich auch können, Opa!“ Auch historische Fahrzeuge wollen ja gefahren sein!

Ich lasse mir den kühlen Fahrtwind um die Nase wehen. Die Bahnwelt begeistert auch mich: Fahrzeiten, Zugnummern, Loknummern! 1970, als ich 14 war, übernahm 41 360 eines schönen Sommertages den Vorzug zum D 735 von Münster nach Norddeich Mole. Damals lief sie unter der Nummer 042 360 – 8, Computernummer für eine alte Dampflok! Die Bahn lebt konkret gewordene Mathematik: Lichtraumprofile für Strecken und Fahrzeuge, Signalsysteme, Fahrzeugkonstruktionen. Alles passt – wunderbar! Das feingespinnne System der Züge eine Verkörperung strukturierten Denkens!

Der Zug hält in Düsseldorf. Der Andrang der Fans nimmt zu. Trauben von Menschen drängen sich um die Lok. Der Heizer schmiert das Triebwerk mit einer großen Ölkanne. Es riecht nach heißem Öl, Ruß, Rauch. Die Faszination ist mit Händen zu greifen. Wieder arbeitet der Ölbrenner. Der Zug füllt sich, Großvater und Enkel lehnen sich wieder aus dem Fenster. Nun beginnt die Rampenfahrt über die S-Bahn-Strecke nach Solingen, hinauf ins Bergische Land. Spektakel vom Feinsten ist zu erwarten. Doch zunächst führt 41 360 den Zug sanft durch das Weichengewirr des Düsseldorfer Hauptbahnhofs. Hinter Eller beginnt dann die Steigung. Nun zeigt die Maschine, was sie kann. Mit riesigem schwarzen Rauchpilz der Feuerung und infernalischem Stampfen des Triebwerks donnert sie mit ihren acht Schnellzugwagen in die kurvenreiche Steigung.

Die Fans im Wagen sind still geworden. Rechts und links hängen sie aus den geöffneten Fenstern, genießen das prachtvolle Schauspiel der schwer arbeitenden Maschine. Die herbstliche Morgensonne bricht durch die Wolken und vergoldet Zug und Rauchfahne von Osten her. In stetigem Wechsel zwischen Rechts- und Linkskurven erklimmen wir mit fast unvermindertem Tempo die Rampe. Der Sound muss kilometerweit zu hören sein. Achtung treten wartende Reisende zur Seite, als der Zug durch den Bahnhof Hilden-Süd donnert. Unter einer Straßenbrücke bricht sich der Dampf der Maschine am Beton, das Stampfen der Lok wird zum Donnern, schlagartig ist der ganze Zug in Dampfschwaden getaucht.

Das sind Erlebnisse, die sich einbrennen. Begeisterung bei den Fahrgästen. Die Augen des Großvaters glänzen. Der Enkel wirkt, als sei er in Ehrfurcht erstarrt.

In Solingen ist der Bahnsteig schwarz vor Menschen, die in den Zug drängen. Mir wird es zu viel. Soll der Zug ohne mich über die legendäre Brücke rollen! Das Bild des Jungen geht mir nicht aus dem Kopf. Erlebt er solche Faszination öfter? Auch in der Schule, dem ‚Ernstbereich‘ seines Lebens? Kann er mit seiner Wissbegier, seiner Begeisterung dort ansetzen, weiterlernen, seinen Zielen näher kommen?

„Daran müssen wir noch arbeiten“, denke ich, als ich etwas Abstand suche. Die Lok dampft leise vor sich hin. Wieder wird das Triebwerk abgeschmiert; gelassen arbeitet der Heizer mit der Ölkanne, als sei nichts weiter geschehen.

Wie schaffen wir es, diese Leidenschaft, diese Kraftentfaltung, diese bewegende Realität menschlichem Denken, diese Selbstpräsentation der Dinge in unsere Klassenzimmer zu bekommen? Das müsste doch zu machen sein! Dass Schule fasziniert, beeindruckt, die Sinne beim Lernen anspricht, das pralle Leben der Welt einfängt und kultiviert!

Michael Wildt