

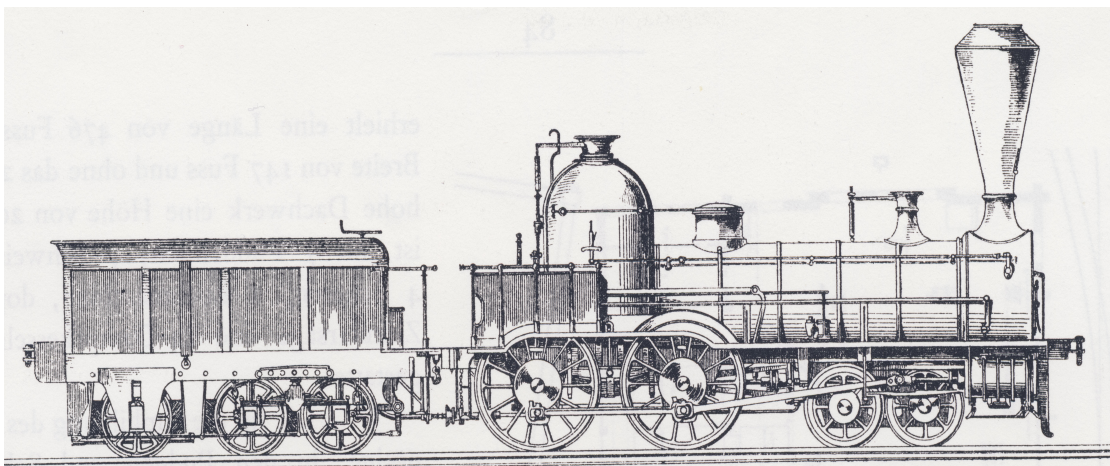
## Auf der Dampflokomotive zwischen Romantik und Gefahr

Lokomotivführer war im 19. Jahrhundert ein gefährlicher Beruf mit vielen Verletzten und Toten

Heute ist es kein Traumberuf mehr, aber früher träumten Generationen kleiner Buben davon, Lokomotivführer auf einer Dampflokomotive zu werden und das stampfende und qualmende Dampfgeräusch zu beherrschen. Mit rußgeschwärztem Gesicht, einem bunten Tuch verwegen um den Hals geschlungen, den Ellbogen lässig auf den Fensterrahmen gestützt und unter der Schildmütze den Fahrtwind genießen war Ausdruck der Romantisierung und Heroisierung des Lokführers. Dabei war der Beruf des Lokomotivführers in den Anfängen der Eisenbahn nicht romantisch, sondern gefährlich. Bei zahlreichen Unfällen wurden Lokführer und Heizer schwer verletzt oder kamen gar zu Tode.

### *Erste Lokomotiven noch ohne geschlossenen Führerstand*

Im Großherzogtum Baden entstand ab 1840 eine Staatsbahn, die 1872 unter der Bezeichnung Großherzoglich Badische Staatseisenbahnen zur eigenständigen Eisenbahnverwaltung wurde. In Württemberg wurden die Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen im Jahr 1843 gegründet. Ab 1845 fuhren die ersten Züge zwischen Cannstatt und Esslingen. 1853 ging die als Westbahn bekannte Eisenbahnstrecke von Bietigheim über Bretten nach Bruchsal in Betrieb. Zu Beginn des Eisenbahnzeitalters hatten die Lokomotiven noch keinen geschlossenen Führerstand. Vielmehr bestand dieser aus einer offenen Plattform zwischen Kessel und Tender und war nur mit einem Geländer umgeben. Lokführer und Heizer verrichteten ihre Arbeit im Freien und mussten das Holz oder die Kohlen vom Tender in das Feuerloch befördern.



Die Lokomotive „Besigheim“ 1845

*Zeichnung: Georg von Morlock*

Bei schlechten Witterungsbedingungen wie Regen, Kälte oder Schnee war das sehr gefährlich und das Lokpersonal litt unter den widrigen Verhältnissen. Hinzu kam das dauernde Gerüttel auf den anfangs unzulänglichen Gleisanlagen. Um die Betriebssicherheit bei den Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen zu gewährleisten, wurden die Obliegenheiten der Lokomotivführer in der 1859 erschienenen „Dienst-Anweisung für die Locomotivführer“ geregelt. Darin stand, was vor, während und nach der Fahrt zu tun oder zu unterlassen und wessen Anweisungen Folge zu leisten war.

### *Hohe Unfallgefahr*

Die erst nach und nach formulierten hohen Sicherheitsstandards für einen gefahrlosen Zugbetrieb waren vor allem das Ergebnis eines langwierigen Lernprozesses, in dessen Verlauf viel Lehrgeld in Form von materiellen Schäden und Menschenopfern gezahlt wurde. In Heilbronn explodierte 1853 der Kessel der Lokomotive „Besigheim“, die gerade Holz und Wasser gefasst hatte. Der genaue Unglückshergang wurde in der [Eisenbahn-Zeitung vom 1. Januar 1854](#) ausführlich geschildert. Der Lokführer Karl Gottlieb Wahl wurde am Kopf verletzt, der Heizer überlebte das Unglück nicht. Zwei in der Nähe stehende Heizer erlitten Brandwunden. 1865 verunglückte der Lokführer Wilhelm Mollenkopf tödlich. Im Unfallbericht war zu lesen: „Auf der Remsbahn wollte der den letzten Zug nach Stuttgart leitende Lokomotivführer

während der Fahrt aus dem am Tender angebrachten Behälter sich ein Kleidungsstück holen; auf den daselbst angebrachten Puffern stehend glitt er aus, fiel zu Boden, und in Folge dessen ging der ganze Zug über ihn.“ In der Nacht vom 20. auf 21. Juni 1890 kam es bei Mühlacker zum Zusammenstoß zweier Güterzüge mit drei Toten auf den Lokomotiven. Ursache hierbei war eine falsche Weichenstellung. Am 19. Januar 1893 verlor der Lokomotivführer eines Güterzugs seinen rechten Arm, als er beim Bruch eines Kuppelbolzens ins Gleis fiel. Am 31. Oktober 1896 gerieten auf der Gefällstrecke zwischen Willsbach und Weinsberg 16 Wagen eines um 64 Minuten verspäteten Güterzugs außer Kontrolle und prallten auf den von Heilbronn kommenden, mit zwei Lokomotiven bespannten Personenzug auf. Der Wagenführer des Güter- und der Heizer des Personenzuges waren sofort tot. Zwei Lokomotivführer, ein Schaffner und ein Hilfsbremser erlitten Verletzungen.

Der Alptraum eines jeden Lokomotivführers war, durch einen Unfall nicht nur die berufliche Existenz zu verlieren, sondern auch noch strafrechtlich belangt zu werden. So erging es Georg Kenner, der 1859 fahrlässigerweise einen Unfall verursachte, bei dem er mit seiner Maschine auf einen vorausfahrenden Zug aufstieß, in dem dadurch der Begleiter eines Viehtransportes zu Tode kam. Kenner berief sich auf Missverständnisse bei der Signalisierung, wurde aber ungeachtet seiner bisherigen sehr guten Beurteilung entlassen. Die Eisenbahnverwaltung hatte keine andere Wahl, da die gesetzlichen Bestimmungen in einem solchen Fall die Entlassung zwingend vorschrieben; überdies drohte dem Unfallverursacher ein Strafverfahren, das im schlimmsten Fall eine Gefängnisstrafe von mindestens sechsmonatiger Dauer einbringen konnte.

Der gesundheitsschädliche Arbeitsplatz, die Belastungen des Schichtdienstes und die überlangen Arbeitszeiten forderten ihren Tribut. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts konnten bei den Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen nur wenige Lokführer ihren Dienst bis zum gesetzlich vorgesehenen Ruhestand mit 65 Jahren ausüben. Viele mussten vorzeitig invalidiert werden. Rund ein Achtel des Lokpersonals wurde in irgendeiner Form und in unterschiedlicher Schwere Opfer von Unfällen, wobei leichtere Fälle gar nicht aktenkundig geworden sein dürften. Lokomotivführer und Heizer waren oft krank, was auf ihren Arbeitsplatz mit ungesundem Wechsel von heißer Kesselabstrahlung, ständiger Zugluft und Bodenkälte im Führerstand zurückzuführen war.

Quellen:

Gerhard Prinz, Dissertation „Für einen tüchtigen Maschinen-Dienst“ Die ersten Lokomotivführer in Esslingen, Waiblingen, 2006.

Christhard Schrenk, Mit dem Dampfross vom Neckar zum Kocher. 125 Jahre Eisenbahnlinie Heilbronn - Schwäbisch Hall, Heilbronn 1987.

© Erwin Ruff, 2023