

## Lokomotive „Carl-Alexander Nr. 2“

Ebenfalls auf Werksgleisen fuhr die Lok dieser Hörscene, deren Vorderfront auf Bild 53 zu bewundern ist, und bei der es sich — der Leser wird es auf den ersten Blick erkennen — um keine typische Werkslok handelt. Der Kenner unserer Schallplatten wird sie auch gleich als eine alte Bekannte identifizieren: Die preußische T 9<sup>1</sup> als Lok „Carl-Alexander Nr. 2“ der gleichnamigen Zeche in Baesweiler, Kreis Aachen. Auf der Schallplatte „Dampflokomotiven in Super Stereo“ war sie bereits zu hören gewesen, allerdings nur in der Funktion als Schiebelok eines Kohlenzuges. Wir sind aber der Meinung, daß diese einmalige Lok eine eigene Hörscene verdient hat. Auf der Strecke von der Grube Carl-Alexander zum Bahnhof Merkstein wurde sie allerdings immer nur als hilfsweise und dann auch nur als zusätzliche Maschine eingesetzt, so daß sich für die Schallplatte eine Rangierszene innerhalb des Zechengeländes geradezu anbot.



Bild 55: Bis auf das Lokschild fast wie auf der Kleinbahn von einst. Die T 9<sup>1</sup> auf der Verbindungsbahn Grube „Carl-Alexander“ — Bahnhof Merkstein. Deutlich ist auf dem Foto die alte Allan-Steuerung zu erkennen. (Foto: Johannes C. Klossek)

Es war an einem Wintertag des Jahres 1970, als wir die Tonaufnahme auf dem Gelände der Grube Carl-Alexander zur Aufnahme dieser über 70 Jahre alten Dampflok aufgebaut hatten. Bild 54 zeigt die Lok auf den Rangiergleisen der Zeche. Die älteren unter den Zuhörern werden die T 9<sup>1</sup> natürlich auf ganz anderen Bahnhöfen und Strecken erlebt haben. Wir haben uns deshalb bemüht die Tonaufnahme so zu gestalten, daß sie ohne weiteres ad libitum verstanden

werden kann und die Lok auf dem Bahnhof der persönlichen Erinnerung rangieren läßt. Auch die Begleitfotos möchten darauf Rücksicht nehmen - nur ein einziges zeigt die Lok in der seitlichen Rückansicht am Ort des tatsächlichen Geschehens. Schwierig wird es dagegen, den allgemeinen Geräuschpegel der Zeche niedrig zu halten. Wir hoffen, daß uns dies mit den entsprechenden Rohrichtmikrofonen gelungen ist. Wir hoffen, daß uns dies mit den entsprechenden Rohrichtmikrofonen gelungen ist. Wo sich dennoch die Zeche mit ihren vielfältigen Geräuschquellen störend bemerkbar macht, bitten wir um Nachsicht. Bei der Zechenleitung, der wir zu größtem Dank verpflichtet sind, war man zwar sehr bemüht, Störgeräusche weitgehend fernzuhalten wiederum konnte man aber nicht den ganzen Betrieb wegen der Tonaufnahmen lahmlegen. Vielleicht kann die Phantasie des Zuhörers darüber hinweghelfen, denn auch an der Kleinbahn von einst hallte so manches Nebengeräusch zum Bahnhof herüber, sei es von der nahen Zuckerfabrik, dem Sägewerk oder von der recht geräuschvollen Verladung der Rüben mittels Förderband. Freuen wir uns also vielmehr darüber, daß es überhaupt noch möglich war, der alten vertrauten Lokomotive eine wie wir meinen, doch recht stimmungsvollen Hörscene widmen zu können. Allein ihr Pfeifen und Bimmeln ist wohl des Zuhörens wert und stellt sie auf einen Ehrenplatz innerhalb der Schallplatte, die ja Dampflok-Romantik verspricht. Doch nun genug der Vorrede, hören wir noch einmal die preußische T 9<sup>1</sup>.

Ein kurzer Pfiff, gleichsam zur Begrüßung der Zuhörer, leitet die Hörszene ein. Zischend faucht der Zylinderdampf aus den Hähnen und man meint fast, die Lok müsse einen 1000-Tonnen-Güterzug in Bewegung setzen. Aber wie der Hörer unschwer am recht gedämpft klingenden Auspuff feststellen wird, scheint man ihr doch nicht zu viel zuzumuten. In der Tat sind es auch nur zwei Wagen (Otm), welche die Lok wegziehen muß. Sie hatte aber – das Lok- und Rangierpersonal mußte den Aufbau der Tonalanlage abwarten — längere Zeit gestanden, so daß dann eben der Lokführer vorsorglich die Zylinderhähne geöffnet hat, was sich im ersten Moment so dramatisch anhört. Pfeife und Bimmel warnen vor der Kreuzung der Zechenstraße, auf der in gebührender Entfernung einige Lastkraftwagen mit abgestellten Motoren schon ungeduldig auf das Ende der Tonaufnahme warten. Nach Umlegen der Weiche geht es nun aber mit Volldampf retour, die beiden Güterwagen müssen abgestoßen werden. Offenbar hat man es dabei aber wohl doch etwas zu gut gemeint, denn sie krachen, links von uns, recht geräuschvoll auf den dort abgestellten Zug, während sich „Carl-Alexander Nr. 2“ auf dem Nachbargleis vor den anderen Wagenpark stellt. Nun gilt es die beladenen Wagen vorzuziehen, um sie dem Kohlenzug auf Gleis 3 beizustellen. Fünf sind es an der Zahl, und am Auspuff der T 9<sup>1</sup> ist dabei deutlich zu hören, daß diese Fuhre schon etwas schwerer ist. Auf dem Ziehgleis wird bis über die entsprechende Weiche vorgezogen, und nach Umlegen derselben geht es wieder zurück, bis sich, diesmal ganz sacht, die Puffer berühren und der Kupplungshaken eingehängt werden kann. Deutlich ist von links das metallische Klicken beim Einhängen der Kupplung zu vernehmen. Es geht sehr fix und man spürt, daß hier Routiniers am Werke sind, die nicht zum ersten Mal ein Rangiermanöver durchführen. Nun, uns kann das nur recht sein, so gibt es kaum tote Stellen innerhalb der kleinen Hörszene. Nach ein paar kurzen Atemstößen der Luftpumpe und Umstellen der Steuerung auf Vorwärtsfahrt geht es auch schon weiter. Diesmal hat man der braven Lok wohl doch etwas zu viel zugemutet, denn erst nach einem zünftigen Schleuderer gelingt es, den Zug dem Beharrungsvermögen zu entreißen. Der Kenner der Materie wird natürlich am Quietschen unschwer erkannt haben, daß die Wagenbremsen noch nicht völlig gelöst waren. Wir wollen also der guten alten T 9<sup>1</sup> hier nicht unrecht tun, sondern uns darüber freuen, daß ihre Stimme zum Finale - die Lok zieht den Zug nur noch bis zur Zechenausfahrt vor – noch einmal volltönend erscheint.

(Quelle: Dampflokomotiv-Romantik in Stereo, Johannes C. Klossek, Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart, 1974)