



RICHARD DÜBELLE

DER *Jahrhundert* TRAUM

Roman



ullstein

»Na und?« Der Lokomotivführer gab seinem Heizer einen trotzigen Wink, und dieser schaufelte Kohle nach. Wenger starrte Paul herausfordernd an. Paul lehnte sich aus der Fensteröffnung. Der Zug näherte sich bereits der Kurve. Dahinter sah Paul die Uferbewachung der Birs. Die Schienen führten mitten hinein, auf die Brücke zu, von der von hier aus nur das diesseitige Widerlager erkennbar war. Dahinter erhob sich der schmale Felsrücken im Zentrum Münchensteins mit der Burgruine darauf; der helle Stein schimmerte durch das Grün.

»Auf der Brücke dürfen Sie höchstens dreißig Stundenkilometer fahren«, erklärte Paul.

»D’Brugg isch no wyd«, versetzte Wenger verächtlich.

»Die ist schneller da, als Sie denken. Ihr Zug ist schwerer und braucht länger, um Fahrt zu verlieren. Nehmen Sie Dampf weg, Herr Wenger.«

»Ich brauche mir von Ihnen nichts sagen zu lassen.«

Der Zug fuhr in die Kurve ein. Paul fühlte, wie die Fliehkraft das lange Gespann nach links zerrte; nicht gefährlich, sagten Pauls Instinkte, aber doch stärker, als ihm lieb war.

»Wie sieht das Ihr Kollege in der vorderen Lok?«

»Herr Bodmer sieht das genauso wie ich.«

Die beiden Männer lieferten sich ein stummes Blickduell, das Wenger nur unterbrach, um seinem Heizer zuzunicken und sich einmal nach draußen zu lehnen, um zu sehen, wo der Zug sich befand. Die

Säulenreihe der schlanken Pappeln auf dem diesseitigen Ufer der Birs kam näher und näher.

Wenger versuchte einzulenken. »Wir haben seit Basel fünf Minuten Verspätung. Wir müssen das einholen.«

»Fünf Minuten sind doch kein Problem.«

»Die Jurabahn fährt immer pünktlich!«

Der Zug ratterte durch den Zenit der Kurve. Man musste Pauls feines Gespür für die Eisenbahn haben, um wahrzunehmen, dass die Fliehkraft nun stärker war, als dem Zug guttat. Er neigte sich nach links. Nicht weit, nur so weit, dass die Räder auf der rechten Seite ihre Schienenhaftung einzubüßen begannen. Eine Unebenheit, eine schlecht verlegte Schiene, eine kleine Bodenverwerfung auf dem rechtsseitigen

Schienenstrang konnten jetzt dazu führen, dass der Zug das Gleichgewicht zu verlieren begann. Seine ungeheure Masse war durch die schnelle Fahrt durch die Kurve zu weit nach links verlagert. Paul hielt den Heizer, der nachlegen wollte, auf. Auf keinen Fall durfte noch mehr Dampf auf den Kessel.

Friedrich Wenger, der nicht Pauls Instinkte besaß, aber Hunderte von Stunden Erfahrung auf dieser Strecke, bemerkte ebenfalls, dass er Geschwindigkeit wegnehmen musste. Er zog am Regulator, um den Dampfdruck zu vermindern, und kurbelte an der Steuerung. Der abgelassene Dampf entwich schrill pfeifend aus dem Ventil des Dampfdoms.

Die Geschwindigkeit des Zugs verringerte sich nicht. Paul wusste, warum. Johannes

Bodmer, der Führer der ersten Lok, hatte nichts gemerkt und folgte immer noch der vorher zwischen den beiden Lokführern abgesprochenen Maxime: die verlorene Zeit wieder einzuholen. Er löste sogar ein fröhliches Antwortsignal auf den Pfiff der zweiten Lok aus. Und es gab noch einen zweiten Grund: die vielen Wagen. Sie hätten die beiden Loks auch mit unverminderter Geschwindigkeit vor sich hergeschoben, wenn beide Lokomotiven versucht hätten, Fahrt wegzunehmen.

»Nicht bremsen!«, rief Paul scharf, als er die Bestürzung im Gesicht Wengers erkannte.

»In der Kurve? Halten Sie mich für blöd?«, schnappte Wenger. Er riss ein rotes Fähnchen aus einer Halterung, lehnte sich nach draußen und wedelte damit wie verrückt.