



Vom Stellwerk verfolgen die Besucher die Einfahrt des City Night Line über den Vorbahnhof in die Halle.

Vor dem Depot begrüsst uns Christian, ein Lokführer, den Max von seinen vielen Besuchen auf dem Bahnhof von St. Muhrthal kennt. Christian informierte uns über die geltenden Sicherheitsvorschriften. Damit wir uns auf dem Depotgelände bewegen durften, hat er uns orange Sicherheitswesten abgegeben. Ich fühlte mich damit schon wie ein richtiger Lokführer und konnte es kaum erwarten, in den Führerstand der bereitstehenden Re 4/4^{II} zu klettern. Christian erklärte uns bei der Inbetriebnahme der Lok die vielen Schalter und Anzeigen auf dem Führerpult. Mit jedem betätigten Schalter wurde die Geräuschkulisse im Führerstand lauter: Ventilatoren, Pumpen und weitere Verbraucher stimmten in das Maschinenkonzert ein. Nachdem er zum Abschluss die Fahne «Handbremse angezogen» hinter dem Festeren entfernt hatte, mussten wir nicht lange warten, bis unsere Rangierfahrstrasse in die Perronhalle gestellt wurde. Das Zwergsignal vor dem Depot zeigte zwei übereinanderstehende Lichter.

Beim nächsten Zwergsignal standen die Lichter dann schräg. Christian erklärte mir, dass wir nun spätestens vor dem nächsten Zwerg anhalten müssten; in unserem Fall würde nun aber die Wagenkomposition für den Interregio auf dem Gleis stehen, an welche die Lok angekuppelt werden soll. Bereits kurz nach der letzten Weiche bei den Perrongleisen sahen wir die Schlussleuchten des letzten Wagens, eines EW II im NewLook-Design. Christian fuhr langsam an die Komposition heran und machte etwa einen Meter vorher den vorschriftsgemässen Sicherheitsstopp. Nachdem der Rangierarbeiter zwischen die Wagenpuffer geklettert war, fuhr Christian sorgfältig auf die Wagen auf und setzte die Lok ausser Betrieb.

Führerstandsfahrt

Während Lok und Wagen gekuppelt wurden, wechselten wir in den anderen Führerstand. Auf das Fertigzeichen des Rangierarbeiters nahm Christian die Lok wieder in

Betrieb. Kurz darauf erschien unter dem Hauptsignal bereits ein weisses Licht: für Christian das Zeichen, die Bremsen am ganzen Zug anzuziehen. Der Zugführer kontrollierte die Wagen und gab sodann auf dem gleichen Signal ein neues Zeichen, bestehend aus zwei schräg gestellten weissen Lichtern: «Bremsen lösen». Wiederum schritt der Zugführer die Komposition ab und kontrollierte die Bremsen. Schon bald zeigte er mit dem Signal «Bremsen gut» die Fahrbereitschaft des Zuges an. Nun mussten wir nur noch auf das grüne Hauptsignal und den Abfahrtsbefehl warten. Kurz vor der fahrplanmässigen Abfahrtszeit wechselte das Hauptsignal dann auch tatsächlich von Rot auf Grün-Gelb. Wir durften mit max. 40 km/h aus dem Bahnhof ausfahren, sobald der Zugführer mit dem kleinen grün-weissen Signal den Abfahrtsbefehl erteilte. Christian blickte ein letztes Mal in den Rückspiegel und setzte den Zug über den Fahrshalter langsam in Bewegung. Beim Depot zeigte das Blocksignal mit zwei