

Bastian Wendt



Unter

Leseprobe

Dampf ...

Harpstedter Eisenbahn-Reportagen



Herausgegeben von den
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunden e.V.
aus Anlass des 30 jährigen Bestehens des Vereins im Jahre 2006

Harpstedter Eisenbahn-Reportagen

beobachtet und aufgeschrieben von Bastian Wendt
in den Jahren 2002 bis 2005

Layout: Joachim Kothe Fotos: Torben Kluwe, Joachim Kothe, Bastian Wendt

© 2006 by Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde e.V.

Die Reportagen:

Frühschicht	S. 4
Kleine Lok auf großer Fahrt	S. 7
Werkstattdienst	S. 16
Mistwetter	S. 23
Dampfwolken über dem nassen Dreieck	S. 27
Glossar	S. 33

Mehr Informationen zur **Historischen Kleinbahn »Jan Harpstedt«** und zu den Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunden e.V. auf unserer Website



Kontakt:

Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde
Postfach 1236, 27732 Delmenhorst
Tel. 04244-2380
Email: info@dhef.de

Über den Autor:



Bastian Wendt, Jahrgang 1977, stieß im Alter von 15 Jahren zu den Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunden. Trotz seiner beruflichen Laufbahn in der Finanzverwaltung galt seine Leidenschaft von Anfang an dem technischen Dienst. Nach langjähriger Tätigkeit in der Werkstatt bestand er im Jahre 1998 seine Heizerprüfung und machte 2005 den Dampflokomotivführerschein. Im Jahre 2002 begann er, seine Erlebnisse und Erfahrungen bei "Jan Harpstedt" aufzuschreiben und als Fortsetzungsgeschichten in der Mitgliederzeitschrift zu veröffentlichen. Diese Berichte gehörten bald zu den beliebtesten Texten in den "DHEF Nachrichten" und so sollen sie nunmehr mit dieser Veröffentlichung auch einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Frühschicht

Wenn wir mit unserer Dampflok 2 - intern liebevoll „Anna“ genannt nach ihrer letzten offiziellen Wirkungsstätte, der Grube „Anna“ in Alsdorf - in Harpstedt oder Delmenhorst am Bahnsteig auf den Abfahrauftrag warten, dann kommt es hin und wieder vor, dass einige Fahrgäste interessiert vor der Lok stehen und ein paar Fragen an das Personal haben. Sehr beliebt ist zum Beispiel die Frage, ab wann die Lokomotive „vorgeheizt“ werden muss, damit der Zug pünktlich um 9:00 Uhr seine Fahrt antreten kann. Oder wie man eigentlich das Feuer anmacht, denn schließlich kann man Kohle nicht einfach mit dem Streichholz anzünden. Diese Fragen werden immer geduldig beantwortet, doch natürlich gehört noch ein wenig mehr dazu eine Dampflokomotive betriebsbereit zu machen, als nur



das Feuer anzuzünden. Was alles passiert, bis wir mit der Maschine auf Reisen gehen können, will ich im Folgenden einmal näher beschreiben.

Mit einem leisen „Klack“ meldet sich der Radiowecker: „.....wünsche ich euch einen fröhlichen Sonntagmorgen. Ihr macht die Party und wir die Musik. Gleich haben wir es drei Minuten nach vier....“

„Drei Minuten nach vier,“ denke ich. „Heizer sein - schön und gut, wenn nur das frühe Aufstehen nicht wäre.“

Ich laufe Gefahr, wieder einzuschlafen und dagegen hilft nur ein Mittel: Raus aus den Federn, waschen, anziehen. Beim Frühstück höre ich den Wetterbericht: Hohe Schleierwolken, welche die Sonne gegen Mittag aufgelöst haben soll und kühle Temperaturen.

„Na ja, jedenfalls regnet es nicht.“ Bevor ich das Haus verlasse, werden die beiden wichtigsten Utensilien nochmals kontrolliert: Feuerzeug und Hallenschlüssel. Nicht auszudenken, wenn ich in Harpstedt ankäme und nicht in die Halle könnte oder kein Feuerzeug auffindbar wäre.

Es ist noch stockfinster, als ich um kurz vor fünf die Fahrzeughalle aufschließe. Kühl ist es, doch von Schleierwolken keine Spur. Der Himmel ist

klar, ich kann sogar noch ein paar Sterne sehen. Im Schuppen steht die Dampflok auf ihrem Platz. Der dunkle, schwarze Klotz sieht fast bedrohlich aus. Es riecht nach Rauch. Das ölverschmierte Gestänge glitzert im Schein der Neonröhren und im Kessel gluckert es leise.

Nun heißt es erst mal kräftig anpacken, denn um halb sechs soll das Feuer brennen. Mit dem Aufkurbeln der Schuppentore kommt auch mein Kreislauf in die Gänge.

Als nächstes wird die Diesellok 7 in Angriff genommen: Spaltfilter durchkurbeln, Ölstand kontrollieren, Kraftstoff vorpumpen und dann den Diesel anlassen. Nach zwei Versuchen startet der Motor.

Während die kleine Maschine Bremsluft pumpt, nutze ich die Zeit und öffne schon mal die Gleissperren vor der Halle. Dann lasse ich die Kleinlok aus dem Schuppen rollen und rangiere vor die Dampfmaschine. Nachdem sie angekuppelt ist, wird die Steuerung rückwärts ausgelegt, die Handbremse gelöst und dann ziehe ich sie langsam aus dem Schuppen. Damit hat die Kleinlok auch schon ihre Tagesaufgabe erfüllt und wird wieder an ihrem Stammplatz abgestellt.

Als ich den Führerstand der Dampflok betrete, schlägt mir angenehme Wär-

me entgegen. Wir haben die Maschine gestern schon ein wenig vorgeheizt, denn sonst hätte ich noch eher aufstehen müssen. Der erste Blick nach Betreten des Führerstandes gilt dem Wasserstand im Kessel: Halbvoll. Besser geht es nicht. Ohne Wasser dürfte die Maschine auf keinen Fall angeheizt werden. Die Feuerkiste wäre danach ein Fall für den Schrotthändler.

Weiter geht's - ausgeruht wird später. Auf dem Führerstand finde ich einen großen Holzstapel, der vollständig im Feuerloch verschwindet. Wärme dringt aus der dunklen Höhle und fährt mir ins Gesicht. Es staubt ein wenig.

Dann hole ich mir einen ölgetränkten Lappen, der nach dem Anzünden auf den in der Feuerkiste liegenden Holzhaufen geworfen wird. Noch ein wenig Kleinholz oben drauf, Aschkastenluftklappen auf und schon nach kurzer Zeit fängt das Holzfeuer an zu knistern. Wie im heimischen Kamin. Es ist immer wieder beeindruckend, dass sich aus dieser kleinen Flamme ein wahres Höllenfeuer entwickelt. Ein zufriedener Blick auf die Uhr: Kurz nach halb sechs. Das Größte ist geschafft.

Nun ist erst mal Pause. Ich gehe zum Wagen 7, unserem Aufenthaltsraum, besorge mir etwas zu trinken und wer-

fe einen Blick auf die Pinnwand. Mein Blick schweift über den Dienstplan, auf dem ein paar Änderungen vermerkt sind. Gelegentlich hängen hier auch Vorsichtsbeefehle der DHE aus. Darin werden betriebliche Besonderheiten mitgeteilt. Zum Beispiel, wenn eine Blinklichtanlage gestört ist oder wenn wegen einer Baustelle irgendwo mit verminderter Geschwindigkeit gefahren werden soll. Heute hängt jedoch kein Befehl aus. Normalerweise sind sie eh nur für den Lokführer wichtig, doch es kann ja nicht schaden, wenn der Heizer auch mit aufpasst. Vier Augen sehen mehr als zwei.



Als ich wieder zur Lok gehe, um nach dem Feuer zu sehen, dämmert es endlich und aus tausend Vogelkehlen wird der neue Tag begrüßt. Lok 2 steht gemütlich qualmend vor dem Schuppen und der Kessel fängt leise an zu summen. Auch auf dem Führerstand qualmt es fürchterlich. Vermutlich hat sich der Funkenfänger mit Asche zugeetzt. Mit ein paar leichten Schlägen gegen das Drahtgeflecht in der Rauchkammer ist das Problem behoben. Das Feuer ist inzwischen gut durchgebrannt und verlangt nach immer neuem Brennstoff. Dieser wird mit der Feldbahnlore aus unserem Holzlager herangeschafft und auf den Führerstand geworfen. Von dort aus wandert das Holz nach und nach in die Feuerkiste.

Nach einer Weile wird der rote Feuerball der Sonne hinter den Baumwipfeln sichtbar. Die Kohle, die auf dem Tender liegt, glänzt kupferfarben. Im Gras glitzern Millionen Tautropfen und hinten, an der Gleissperre, sitzt ein Hase. Kollege Langohr lässt sich vom immer heftiger werdenden Summen und Rauschen des Kessels überhaupt nicht stören. Da, wo die Sonne auf die Erde trifft, steigen leichte Nebelschwaden auf und die Luft ist herrlich klar. Kann es einen idyllischeren Anheizplatz geben?

Nachdem der Kesseldruck auf ein Bar gestiegen ist, kann der Hilfsbläser an-

gestellt werden und das Feuer anflammen. Damit hat auch die Qualmerei auf dem Führerstand ein Ende. Die Rauchfahne aus dem Schlot steht senk-

recht über der Fahrzeughalle. Es herrscht fast Windstille.

Die vielen Stangenlager habe ich zum Glück schon gestern abgeschmiert. Nur an eines bin ich nicht richtig herangekommen, weil das Gestänge ungünstig stand. Jetzt ist es gut zugänglich und darum schnappe ich mir gleich die Ölkanne und die Ölspritze und mache mich an die Arbeit:

Ölgefäß aufschrauben, bis zum Rand der Tülle mit Öl füllen, Ölnadel ziehen, abwischen und schließlich alles wieder zuschrauben. Wäre die Maschine gestern unterwegs gewesen, wie z.B. bei den Nikolausfahrten üblich, hätte ich diesen Vorgang heute morgen noch fünfzehn Mal wiederholen dürfen. Außerdem hätten noch vierundzwanzig Dochtschmiergefäße nachgefüllt werden müssen. Ich hätte wegen des wärmeren Kessels zwar etwas später anfangen können doch dann wäre die Anheizzeit wesentlich hektischer ausgefallen. Man glaubt gar nicht, wie viele Schmierstellen so eine kleine Maschine hat.

Zwischendurch muss immer wieder das Feuer versorgt werden. Ungefähr eineinhalb bis zwei Feldbahnloren voll Holz verschwinden an jedem Fahrtag in der Feuerkiste der Dampflok. Nebenbei bleibt noch Zeit, sich um die kleinen Schmierstellen am Hängeeisen oder an der Bremse zu kümmern. Auch davon gibt es mehr als genug.

Um Viertel nach sieben fährt der Lokführer auf den Hof. Torben ist heute dran. Ein Blick auf den Kesseldruckmesser: Achteinhalb Bar. Wasser tropft

aus den Zylinderventilen, die Strahlpumpen klappern leise. Das Führerhaus wird von einem feinen Dampfschleier eingehüllt. Noch etwas Holz aufs Feuer - der Druck steigt weiter. Bevor Torben zur Lok kommt, stecke ich schon mal die Öldochte in die Türen.

Dann wird vor der Lokomotive ein kurzer Klönschnack gehalten:

„Morgen - na, alles klar mit der Maschine?“

„Alles bestens.“

„Na denn geht's ja - und sonst?“

„Och, nichts Besonderes aber haste schon gehört? Zwischen Cloppenburg und Friesoythe sollen demnächst wieder Züge fahren“

Elf Bar zeigt der Kesseldruckmesser. Die Kesselspeiseventile müssen noch geöffnet werden. Außerdem muss ich noch den Ölvorrat der Luftpumpe ergänzen. Nachdem die kleine Schmierpumpe durchgekurbelt wurde, gibt der Lokführer Dampf. Zwei Mal spuckt die Luftpumpe kräftig Wasser, dann legt sie los. Sie überschlägt sich fast beim Auffüllen des Hauptluftbehälters. Auch die große Schmierpumpe im Führerhaus wird mit Öl versorgt und durchgekurbelt. Ich prüfe unterdessen an den Ölsperren, ob die Leitungen auch durchgängig sind.

Zwischenzeitlich kommt Leben in die Fahrzeughalle. Die anderen Mitglieder treffen nach und nach ein. Das Bewirtschaftungs-Team klappert mit Getränkekisten und rüstet Minibar und Theke auf. Der Rangierer guckt schon mal, ob



am Zug alle Bremsen gelöst sind und die Schaffner kontrollieren Wechselgeld und Fahrkarten.

Als der Kesseldruck auf zwölf Bar gestiegen ist, ist das restliche Holz auf dem Führerstand verbraucht und die erste Schaufel Kohle fliegt vor die Rohrwand. Ich baue ein Ringfeuer auf. In der Rostmitte bleibt ein Loch, damit genug Sauerstoff hindurchströmen kann und es nicht so qualmt, wenn wir gleich in die Halle fahren. Der Lokführer erledigt inzwischen den Papierkram.

Langsam nähert sich der Kesseldruck dem roten Strich an der 13 Bar-Marke. Die Sicherheitsventile machen sich mit einem Zischen bemerkbar. Nacheinander werfe ich die beiden Strahlpumpen an um ihre Funktion zu testen und den Kesseldruck etwas zu senken. Doch alles Speisen nützt nichts - die Sicherheitsventile blasen ab. Ich habe es mit der Kohle wohl etwas zu gut gemeint.

Nachdem sich die Ventile wieder beruhigt haben, müssen noch die Wasserstände geprüft und durchgeblasen werden. Ein Ritual, dass regelmäßig vor jedem Fahrtantritt durchgeführt wird, denn von der richtigen Anzeige der Wasserstände hängt Leib und Leben ab. Während ich an den Ventilen hantiere, führt Torben schon mal die Bremsprobe und die Dichtigkeitsprobe durch.

Alles ist in Ordnung und die Maschine fast betriebsbereit. Die heißen Gase drängen aus dem Schlot und die Luft über dem Kessel flimmert. Scharf zischelt der Bläser und die Luftpumpe stampft. Nun wird noch die Lichtmaschine angestellt und steigt brummend in diese Geräuschkulisse ein. Man könnte meinen unsere „Anna“ wird

langsam ungeduldig. Sie möchte unterwegs sein.

Ich fege noch schnell den Führerstand aus. Pünktlich um halb neun tritt der Rangierer vor das Fenster:

„Wie sieht's aus, seid Ihr soweit?“

„Von uns aus kann's losgehen.“

Der Rangierer winkt: „Lok 2 herkommen!“

Steuerung nach vorne, Handbremse los, Regler auf, Zusatzbremse los. „Wuffwuff“ macht die Maschine, rutscht auf den nassen, öligen Schienen aus. Doch dann schieben sich 50 Tonnen Stahl ganz langsam in die Fahrzeughalle. Der Lokführer spielt mit dem Regler. Noch ein Stück, noch ein Stück dann berühren sich die Puffer.

Der Rangierer geht dazwischen, lässt die Kuppelkette in den Haken klirren. Dann werden die Bremsschläuche verbunden. Druckluft faucht. Die Luftpumpe reagiert sofort und füllt die Hauptluftleitung auf. „Der Hemmschuh ist raus – ihr könnt wegfahren.“

Ein Blick am Zug entlang: Alle Türen sind zu. Achtungspfiff. Dann ziehen wir die drei Umbauwagen aus der Halle. Unter dem Hallendach wabern Dampfschwaden, die fast wie eine richtige Wolkendecke aussehen.

Mit geöffneten Zylinderventilen fahren wir ins Hauptgleis. Die Weiche wird umgestellt. Dann geht es zurück in Richtung Bahnhof.

Der Rangierer steht auf dem ersten Trittbrett und winkt.

„Weiter herkommen“, rufe ich dem Lokführer zu.

„Weiter herkommen“, kommt als Antwort.

Die Kolben stampfen. Die Pfeife gelit.

„Der Überweg ist frei“

„Frei“ kommt aus der rechten Führerstandsecke.

So rollen wir ins Gleis 10, wo die restlichen Wagen des Museumszuges stehen. Die Schienen knurren unter dem Gewicht der Lok.

Während der Rangierer ankuppelt, schließe ich das Loch im Feuer, denn der Kesseldruck ist durch die Rangierfahrt auf etwas über 11 Bar abgesunken. Fünf, sechs

Schaufeln Kohle landen gut verteilt auf dem Rost. Den Hilfsbläser noch etwas auf, der Rauch färbt sich schwarz.

Nachdem der Museumszug komplett ist, wird er vorsichtig an den Bahnsteig



geschoben. Die ersten Fahrgäste warten schon und suchen, gleich nachdem wir zum Halten gekommen sind, „ihre“ Tür. Alfred hat schon den Fahrkartenschalter im Schienencafé geöffnet und am Packwagen werden die ersten Fahrräder verladen. Alles sieht nach einem schönen Sonntagmorgen aus.

Der Rangierer gibt die Signale für die Bremsprobe: Anlegen ... lösen ... „Bremsen in Ordnung!“

Der Stundenzeiger nähert sich neun Uhr als Hendrik, der heute Zugführer ist, den Bremszettel übergibt. Der alte Bremszettel wird aus dem Zettelkasten genommen und verschwindet im Feuerloch. Nachdem der neue an seinem Platz hängt, werfe auch ich einen kurzen Blick darauf: Knapp 100 Meter lang ist die Fuhre und 184 Tonnen schwer. Für Lok 2 ein Kinderspiel.

Trotzdem muss ich mich noch ein wenig um das Feuer kümmern. Scharrend sticht die Schaufel in die Kohle. Eine links an die Seite, eine rechts an die Seite, zwei hinten in die Ecken und eine hinten fallen lassen. Das Feuer knistert. Ein Blick auf den Kesseldruck: Zwölfeinhalb Bar. Der Wasserstand steht knapp unter der oberen Mutter. Das sollte zunächst reichen.

Die Steuerung wird ausgelegt. Ein Trillerpfeiff vom Bahnsteig. Torben greift zum Regler: „Abfahren!“

