



Historische Kleinbahn „Jan Harpstedt“

Fakten-Check



• Kurze Geschichte der DHE

Ab 1864 gab es **Planungen** für einen **Bahnanschluss Harpstedts**, aber erst im **Frühjahr 1911** konnte nach diversen Planänderungen mit dem Bau der 22 km langen **Delmenhorst – Harpstedter Eisenbahn (DHE)** begonnen werden. Ab **6. Juni 1912** **fahrplanmäßiger Verkehr: Beförderung** in den ersten 7 Monaten: **57.000** Personen, **18.000 t** Güter, und diverses Vieh. Die meisten **Fahrgäste** gab es **1943** mit fast **900.000**; Abnahme bis **1967** auf **27.100**. **Seit 1967 nur noch Güterverkehr:** jährlich ca. **100.000 t**.

Das **Bahnhofsgebäude Harpstedt** wurde **1911/12** errichtet, **1940 nahezu zerstört**, dann mit „modernem“ Anbau wieder aufgebaut, **2004 abgerissen** und durch ein **modernes Verwaltungsgebäude** der DHE ersetzt. Diverse **erhaltene Bahnhofsgebäude** entlang der Strecke befinden sich in **Privatbesitz**.

• Lemwerderbahn

Eröffnung 1.11.1922. Personenverkehr kam nach dem 2. Weltkrieg kaum wieder in Gang und wurde **1962 eingestellt**; der Güterverkehr wurde 1996 eingestellt. **Übernahme** der **14 km** langen Strecke von der DB durch die **Gemeinden Delmenhorst und Lemwerder** im Jahre **1999**: Teilsanierung = nur das Nötigste. Regelmäßiger **Museumszugbetriebs** (= 3 Fahrtage im Jahr) ab 6. Mai **2001**. Erneute **Einstellung** des Betriebs wegen Streckensperrung am 31. Dezember **2009**.

• Kurze Geschichte der DHEF

1976: Gründung des Museumsbahnvereins **Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde (DHEF)** mit **16 Mitgliedern** (heute: ca. 170, davon ca. 20 Aktive)

Ziel: Darstellung einer **typischen norddeutschen Kleinbahn der 50er/60er Jahre** des 20. Jahrhunderts. Zunächst Museumsbahnbetrieb mit dem **Triebwagen T 121** der DHE.

1990 Erwerb einer dreiachsigen Dampflokomotive vom Typ Krupp KNAPSACK, in Betrieb 1992 bis 2001, musste Anfang 2001 mit Kesselschaden **abgestellt** werden.

1999 Erwerb der Lok 2 („Anna“). Aufarbeitung in Ostdeutschland und Polen.

Beförderungsleistung: ca. **10.000 Passagiere** im Jahr, mehr als **1.000 Fahrräder**.

Zweigleisige **Fahrzeug- und Werkstatthalle** errichtet **1989**. Ausbau in Planung.

• Betriebsfähige Fahrzeuge (Auswahl)

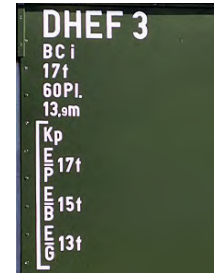
Dampflokomotiven: Lok 2 - Typ Krupp **HANNIBAL**, Baujahr **1955**, Bauart **Cn2t**, **500 PS**, Höchstgeschwindigkeit **45 km/h**. **Bergwerkslokomotive** in Mülheim, Rheinhausen und Alsdorf. Bei DHEF seit **1999**. In Dienst seit Ende **2001**. **Wasserverbrauch** ca. **3 m³ je Strecke** Delmenhorst-Harpstedt (Fassungsvermögen: 5,5 m³). **Kohleverbrauch** ca. **400 kg** = fast 0,5t Tonne je Strecke (**Fassungsvermögen:** 2t).

Triebwagen: T 121 - Hersteller: **WUMAG**, Baujahr **1940**, Eigentum der DHE seit **1957**

Personenwagen: U.a. 3 **Plattformwagen** aus dem Jahre **1925**, 3 **Umbauwagen** von **1910 / 1954**

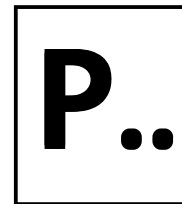
Güterwagen: Ältester Wagen ist der **G21** (ursprünglich Nr 35169 der Badischen Staatsbahn) von **1896**, der 2004/05 komplett **aufgearbeitet** wurde und im Zug als **Gepäckwagen** (für Fahrräder) mitfährt.

Was man sonst vielleicht noch wissen möchte ...



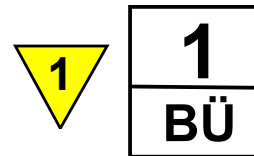
• Wagenbeschriftung

Wagennummer + Gattung: **A** = 1. Klasse, **B** = 2. Kl., **C** = 3. Kl., **Pw** = Packwagen; die Zahl dahinter nennt die Zahl der Achsen, wobei 2-achsige Fahrzeuge nicht gesondert ausgewiesen sind; **y** = Wagen mit Mittelgang und geschlossenem Übergang, **i** = Wagen mit offenem Übergang; **e** = elektrische Heizung
Fahrzeuggewicht + Plätze/Ladegewicht + Lüp (Länge über Puffer)
Angaben hinter der [: Art der **Bremse** und **Bremsgewicht**



• Signal: Pfeiftafel (Bü4 / Pf1)

Hier ist zu **pfeifen**, und zwar bis zum Bahnübergang **zwei Mal** (wegen der zwei Punkte = „Wiederholer“). Früher war auch zu **läuten**; an vielen Tafeln ist das übergestrichene **L** noch schwach zu erkennen.



• Geschwindigkeitssignal (Lf6 / Lf7)

Ab hier sind nur **10 km/h** erlaubt (**1** + gedachte **0**), gilt bis **BÜ** = Bahnübergang. (Achtung: DHE-eigene Regelung!)
Angekündigt wird das Signal bereits vorher durch ein gelbes auf der Spitze stehendes **Dreieck** mit der **Geschwindigkeitsangabe**.

• Wie bremst der Zug?



Ein durchgehender **Bremsschlauch** verbindet die **Bremsleitungen** der Wagen miteinander. Er steht während der (ungebremsten) Fahrt unter einem **Druck von 5 bar**. Dieser Druck wird von der **Luftpumpe** in der Lok aufgebaut. Betätigt der Lokführer das **Führerbremsventil** (= „das Bremspedal“), lässt er **Luft aus der Leitung**. Dadurch legen sich alle **Bremsbacken an jedem Rad** des gesamten Zuges an und der Zug wird gebremst. Dasselbe – nur etwas plötzlicher – passiert beim Betätigen der **Notbremse**. Auch hierdurch wird die Bremsleitung geöffnet, der Druck entweicht und die Bremsbacken werden ausgelöst.

• Wie wird der Zug beheizt?

Zum **Heizen** der Wagen wird **Dampf** aus der Lok entnommen und durch die **Heizleitung** in die Heizkörper der Waggons geleitet. Gibt es keinen Dampf (z.B. bei einer **Diesellokomotive**), können manche Waggons auch **per Standheizung mit Heizöl** beheizt werden (WEBASTO-Heizung).

• Wie sind die Wagen miteinander verbunden?

Die **Anhängevorrichtung** besteht aus **Zughaken** und **Zugbügel**. Beim **Zusammenkuppeln** wird der Zugbügel des einen Wagens in den Zughaken des anderen Wagens gehängt und mit der am Zugbügel befindlichen **Gewindestange** festgezogen.

Auf **Abstand** gehalten werden die Wagen durch **Puffer**. Diese sind übrigens **keine Magnete!**

Die Flächen der Teller sind jeweils **links leicht abgerundet** und **rechts eben**. So stehen sich bei zusammengekuppelten Wagen jeweils eine abgerundete und eine ebene Fläche gegenüber. Dadurch **verkanten** sie nicht in Kurven. (Bei ab 1961 gebauten Fahrzeugen sind alle Pufferflächen leicht gerundet.)

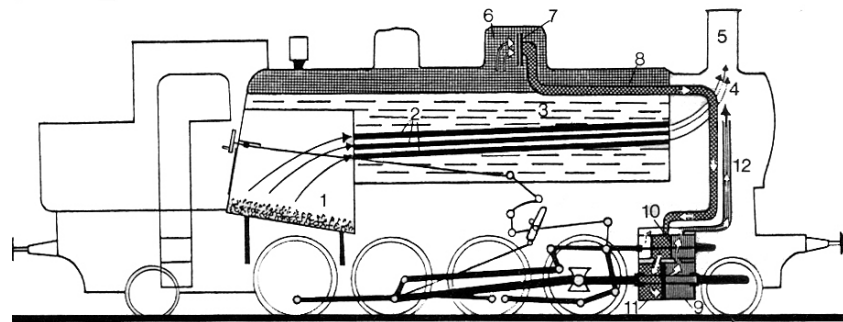
Weitere **Verbindungen** im Verlauf des Zuges sind **Schlauchverbindungen** für die **Bremsleitung (s.o)** und **Rohre** für die **Dampfheizung (s.o.)**.



• Wie funktioniert die Dampflok?

(aus: Die Eisenbahn von A-Z, Südwest Verlag 1983)

Die **Wirkungsweise** der Dampflok beruht auf der Erzeugung von **Wasserdampf** mit einem bestimmten **Druck**. Dieser Dampfdruck bewegt in den **Zylindern** die **Kolben**, die wiederum über **Treibstangen** auf die Räder wirken. Die Dampfherzeugung (Abb. unten) geschieht wie folgt:



In der **Feuerbüchse (1)** wird Kohle verbrannt. Die dadurch entstehenden heißen Rauchgase werden in **Rauchrohren (2)** durch den wassergefüllten **Kessel (3)** geleitet und entweichen dann durch die **Rauchkammer (4)** und den **Kamin (5)** ins Freie. Durch die heißen Gase wird das Wasser im Kessel so erhitzt, dass es verdampft. Eine **Wasserpumpe** sorgt gleichzeitig dafür, dass das verdampfte Wasser aus dem **Wasserkasten im Tender** der Lokomotive ständig ergänzt wird, damit der Wasserstand im Kessel stets gleich ist. Der darüberliegende Raum, in dem sich der Wasserdampf ausbreiten will, bleibt stets gleich groß, so dass der Druck steigt. Der im **Dampfdom (6)** gesammelte Dampf wird vom Lokführer mit Hilfe des **Reglers (7)** in die **Dampfleitung (8)** geleitet und den **Zylindern (9)** zugeführt. Der **Steuerschieber (10)** sorgt dafür, dass der Dampf mit hohem Druck abwechselnd auf die jeweils richtige **Kolbenseite (11)** des Triebwerks gelenkt wird und der verbrauchte Dampf auf der anderen Seite mit niedrigem Druck wieder aus den Zylindern entweichen kann, worauf er über ein **Blasrohr (12)** durch die **Rauchkammer (4)** in den **Kamin (5)** geleitet wird. Gleichzeitig saugt er die heißen Rauchgase aus der Feuerung durch die Rauchrohre an und sorgt so für bessere Verbrennung und günstigere Ausnutzung der Kohle.

• Was ist eigentlich eine „Kleinbahn“?

Kleinbahn ist die alte preußische Bezeichnung für „**nicht bundeseigene Eisenbahn**“ (NE-Bahn). Das sind alle Eisenbahnen, die nicht zur staatlichen **Deutschen Bahn (DB)** gehören. Der Begriff sagt nichts aus über die **Fahrzeuggröße** oder die **Spurweite**; es handelt sich also nicht unbedingt um eine **Schmalspurbahn**. Die Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn hat – wie die DB – eine Spurweite von **1435 mm (Normalspur)** und kann deshalb von fast allen anderen Eisenbahnfahrzeugen benutzt werden.

• Warum heißt „Jan Harpstedt“ eigentlich „Jan Harpstedt“?

In Delmenhorst hatte das Zugbegleitpersonal der Harpstedter Kleinbahn oft längere Pausen. Zur Überbrückung der Zeit hielten sich die Eisenbahner meist in der Gaststätte Wohlers in der Nähe des Bahnhofs auf. **Zugführer Johann Hasselbusch** besuchte diese Kneipe alle zwei bis drei Tage; und zwar nicht, um etwas zu trinken, sondern um seinen Zigarrenvorrat aufzufüllen. Offenbar gab es bei Wohlers die besten Zigarren.

Gastwirt Wohlers, der von dem Harpstedter Zugführer nur den **Vornamen (plattdeutsch „Jan“)** kannte, soll jedes Mal, wenn Johann Hasselbusch die Gaststätte betrat, ausgerufen haben: „**Tsieh, Jan Harpstedt kummt wedder, siene Zigarrn sünd all!**“

An seinen freien Tagen fuhr Gastwirt Wohlers oft mit der Kleinbahn in Richtung Harpstedt. Auch dann sprach er den **Zugführer Hasselbusch mit „Jan Harpstedt“ an**, was andere Fahrgäste natürlich hörten.

So kam dieser Name „unter die Leute“, und es war nur noch eine Frage der Zeit, bis die gesamte Kleinbahn mit diesem Namen titulierte wurde.

(Aus: „Jan Harpstedt“ - Eine Chronik über 75 Jahre Delmenhorst - Harpstedter Eisenbahn)

• Noch Fragen?

Bitte wenden Sie sich an unser **Zugpersonal** oder schicken Sie eine **Mail** an info@dhef.de.

• Raum für Notizen

www.jan-harpstedt.de