

Bastian Wendt



## Unter **Neu als E-Book** Dampf ...

Harpstedter Eisenbahn-Reportagen



Herausgegeben von den  
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunden e.V.

Dieses von unserem langjährigen Mitglied Bastian Wendt unterhaltsam geschriebene Buch (93 S.) kann von unserer Webseite [www.dhef.de/shop](http://www.dhef.de/shop) als E-Book oder PDF heruntergeladen werden. Es ist »**Donationware**«, d.h. bei Gefallen würde sich der Verein über eine **Spende** freuen:

IBAN: DE26 2806 6214 4810 2903 00 oder auf unser PAYPAL Konto [zahlung@dhef.de](mailto:zahlung@dhef.de), Stichwort jeweils: „Unter Dampf“.

**Eine Leseprobe finden Sie umseitig.**

Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde, Postfach 1236  
27732 Delmenhorst, Tel. 04244 2380 Mail: [info@dhef.de](mailto:info@dhef.de)

## Frühschicht

...  
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 Tüllen.

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 Bewirtschaftungsteam 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.

...

© Bastian Wendt

>> zur Download-Seite

