

Bastian Wendt



Unter Dampf ...

Harpstedter Eisenbahn-Reportagen



Herausgegeben von den
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunden e.V.

Unter Dampf ...

Harpstedter Eisenbahn-Reportagen

Erlebnisse rund um die Historische Kleinbahn „Jan Harpstedt“ 2002 - 2013
Herausgegeben von den Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunden e.V.

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.

Die Reportagen:

• Fröhschicht	S. 03
• Kleine Lok auf großer Fahrt	S. 07
• Werkstattdienst	S. 19
• Mistwetter	S. 27
• Dampfvolken über dem nassen Dreieck	S. 34
• Festgefahren - fast eine Weihnachtsgeschichte	S. 43
• Die Geburtstagsfeier	S. 46
• 175 Jahre Deutsche Eisenbahn	S. 58
• Da Capo	S. 71
• Sonntagabend	S. 81
• Halt auf freier Strecke	S. 82
• Die Anderen - Nicht nur ein Nachwort (J. Kothe)	S. 86
• Glossar	S. 88

Dieses Buch ist »Donationware«, d.h. bei Gefallen würde sich der Verein
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde e.V. über eine Spende freuen:
DHEF: IBAN: DE26 2806 6214 4810 2903 00 Stichwort „Unter Dampf“
oder auf unser PAYPAL Konto zahlung@dhef.de

Frühschicht

Wenn wir mit unserer Dampflokomotive 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 Dampflokomotive 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 Diesellokomotive 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 Kleinlokomotive 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 Kleinlokomotive auch schon ihre Tagesaufgabe erfüllt und wird wieder an ihrem Stammplatz abgestellt.

Als ich den Führerstand der Dampflokomotive betrete, schlägt mir angenehme Wärme 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 werfe einen Blick auf die Pinnwand.

Mein Blick schweift über den Dienstplan, auf dem ein paar Änderungen vermerkt sind. Gelegentlich hängen hier auch Vorsichtsbefehle 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, dämmt 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 zugesetzt. 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 angestellt werden und das Feuer anfachen. Damit hat auch die Qualmerei auf dem Führerstand ein Ende. Die Rauchfahne aus dem Schlot steht senkrecht 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 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 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, das 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 Geräuschkulisserie 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 Dampfchwaden, 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 gelbt.

„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 Trillerpfiff vom Bahnsteig. Torben greift zum Regler: „Abfahren!“

Kleine Lok auf großer Fahrt - Mit Dampf nach Norden

Zum dritten Mal wird unser Museumszug im Sommer 2002 von der Museumsbahn Küstenbahn Ostfriesland (MKO) angefordert, um für zwei Wochenenden Dampfbetrieb zwischen Norden und Dornum anbieten zu können. Am 1. August 2002 soll die Hinüberführung stattfinden und am 12.08.2002 geht es zurück nach Harpstedt. Zum ersten Mal ist unsere neue Dampflok 2 das Zugpferd für diese Tour. Sie muss ihre Bewährungsprobe für Fahrten auf DB-Strecken noch bestehen. Dementsprechend groß sind auch die Bemühungen der DHEF-ler in den Tagen vor der Fahrt die Lok langstreckentauglich zu machen.

Die Harpstedter Werkstatt leistet mal wieder harte Arbeit. Auswaschen, Nachschau, Stangenlager nachstellen usw. stehen auf dem Programm. Überall wird fleißig gewerkelt und vorbereitet. Der Kohletender wird „randvoll“ gemacht, Lösche wird gezogen und nicht zuletzt werden die Lager mit frischem Öl versorgt. Außerdem gilt es, den G22, den wir alle nur den „Dresden“ nennen, mit den für so eine lange Fahrt notwendigen Utensilien auszurüsten: Leitern, Schläuche, Fahrräder, Öl, Forken, Trichter, Waschwasser in Kanistern und vor allem Kohle, Kohle, Kohle wandern in den „Dresden.“ Die Kohle wurde in Säcke abgepackt, damit man sie auf den Unterwegsbahnhöfen während der Überführung möglichst zügig in den Kohletender der Lok 2 laden kann. Eine andere Versorgung mit Brennstoff scheidet wegen der fast überall vorhandenen Oberleitung aus. Der „Dresden“ stellt sozusagen den Reisekoffer der Dampflok dar. Auch andere vorbereitende Arbeiten, die man während der Fahrt gar nicht mitbekommt, werden in diesen Tagen erledigt. Die Trasse wird mit der DB abgestimmt und bestellt, die Wasser und Kohleversorgung wird geplant und organisiert usw. All diese Aufgaben werden wieder einmal von unseren „Verwaltungsspezialisten“ hervorragend gemeistert. Am Abend vor der großen Tour dann die bange Frage: „Haben wir auch wirklich nichts vergessen?“

01. August 2002 - es geht los. Irgendwann mitten in der Nacht entfacht Thorsten das Feuer unter dem Kessel der Lok 2. Wie eine Dampflokomotive im Planbetrieb wird sie jetzt für die nächsten vier Tage nicht mehr vollständig abkühlen. Für 6:15 Uhr ist die Abfahrt in Harpstedt angesetzt. Nach und nach steigt der Druck, der Kessel fängt an zu säuseln und am frühen Morgen des 01.08. ist die Lok betriebsbereit. Die Luftpumpe wird angestellt und der Generator steigt brummend in die Geräuschkulisse ein. Aus dem Schlot drängen die heißen Gase ins Freie und kondensieren zu weißem Dampf. Nachdem der Lokführer aufgestiegen ist, wird auch heute ein Zug zusammengestellt, allerdings sieht der heutige etwas anders aus als gewohnt, denn am Ende des Rangiergeschäfts steht folgende Zuggarnitur im Harpstedter Bahnhof: Lok 2 führt, dann folgt der „Dresden“, die Umbauwagen 4 und 6, ein Niederbordwagen der MKO sowie deren Diesellok „Dornum“. Der Niederbordwagen war am Vortag mit unserer Kohle beladen worden, um die Brennstoffversorgung in Norden sicherzustellen. Die beiden MKO-Fahrzeuge waren samt Personal ebenfalls am Vortag angereist.

Pünktlich um 6:15 Uhr setzt sich die Fuhre in Richtung Delmenhorst in Bewegung. Lok 2 zieht an. Die Räder brechen los und machen die erste Umdrehung einer langen Reise. Auf die gewohnte Weise fahren wir auf unserer Stammstrecke über Kirchseelte, Groß Mackenstedt und Annenheide Delmenhorst-Süd entgegen. Dort ist auch der erste Zwischenhalt, wo noch mal Wasser und Kohle gebunkert werden, dann geht es weiter bis in den Delmenhorster Güterbahnhof. Im Güterbahnhof angekommen wechseln wir die Fahrtrichtung. Nun führt die „Dornum“. Nach kurzer Wartezeit, in

der einige DB-Züge vorbeierollen, setzen auch wir uns in Bewegung und verlassen unsere vertraute Umgebung. An die Signale, Oberleitung und die anderen Züge müssen wir uns erst einmal gewöhnen - von der DHE kennen wir so was ja gar nicht. Am „Ruder“ stehen jetzt Udo als Lokführer und Torben als Heizer. Thorsten wurde im Güterbahnhof abgelöst und ruht sich derweil im Aufenthaltswagen aus, denn schließlich hat er schon eine anstrengende Nachtschicht hinter sich.

Wir kommen zügig voran. Hoykenkamp, Schierbrok, Bookholzberg.... Die Wagen poltern. Ein Blick aus dem geöffneten Waggonfenster: Vorne dieselt die „Dornum“ gleichmäßig vor sich hin - hinten schnüffelt Lok 2. Der Fahrtwind fährt mir ins Gesicht. Das Einfahrtvorsignal Hude zeigt „Halt erwarten“ und zieht vorbei. Die Fahrt verlangsamt sich, denn der Mast mit der roten Lampe kommt immer näher. Dann wechselt das Signalbild auf „grün“. Vorne wird das Motorengeräusch lauter. Ein Blick nach hinten: Die Sicherheitsventile röcheln. Udo grinst übers angeschwärmte Gesicht - dann röhrt Lok 2 los - aus voller Lunge. Der Zug beschleunigt merklich. Kurz darauf muss der Regler aber schon wieder geschlossen werden. Die planmäßige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ist erreicht. Wir passieren Wüstring. Auch hier „Durchfahrt frei“. So sind wir ohne „auf die Seite“ zu müssen, schnell in Oldenburg. Kaum kommen wir am Gepäckbahnsteig zum Stehen, helfen alle mit, die Lok zu versorgen. Ein Wasseranschluss ist schnell gefunden und nach kurzer Zeit plätschert das Wasser in den Tender. Handrücken an die Lager: Betriebswarm - kein Grund zur Beunruhigung. Um uns herum rollt der alltägliche Bahnverkehr und einige Reisende sehen uns interessiert zu. Dann geht es weiter. In der Bahnhofsausfahrt zweigt rechts die Strecke nach Wilhelmshaven ab. Wir passieren Kayhauserfeld und Bad Zwischenahn. Schnurgerade zieht sich der Schienenstrang durch das Ammerland. In Ocholt ist der nächste Aufenthalt geplant und auch hier verläuft die Versorgung der Maschine wie am bekannten „Schnürchen“. Zwei DB-Züge passieren uns. Wir warten geduldig auf das Ausfahrtsignal, da meldet sich der Fahrdienstleiter: Angeblich haben wir in Oldenburg den Schließmechanismus der Klappbrücke mit unserem Zug beschädigt und werden solange nicht weitergelassen, bis sich ein Notfallmanager der DB unseren Zug angesehen hat. Das kann dauern und so warten wir gespannt auf die Dinge, die da kommen, zumal wir uns keiner Schuld bewusst sind. Nach einiger Zeit trifft zunächst der BGS ein und kurz danach auch der Notfallmanager aus Oldenburg, um unseren Zug „unter die Lupe“ zu nehmen. Die Personalien des Lokpersonals werden vom BGS aufgenommen. Währenddessen geht der Notfallmanager den Zug ab. Guckt hier und dort, kriecht unter das Führerhaus und befühlt die großen Stangenlager von unten. Auch die Dornum sieht er sich an. Für die Wagen zeigt er weniger Interesse, denn schließlich sind sie relativ „hochbeinig“. Nach etwa einer halben Stunde bestätigt er dann unsere Vermutung, dass wir keine Schuld haben und sorgt auf unser Drängen dafür, dass das Ergebnis aktenkundig wird. Die Beamten sehen sich noch kurz interessiert unseren Dampfer an und wünschen uns dann weiterhin eine gute Fahrt. Nachdem wir noch zwei weitere DB-Züge abgewartet haben, zeigt auch unser Signal „Ausfahrt frei“ und wir zuckeln wieder los. Fast eine Stunde Verspätung hat uns dieser Aufenthalt eingebracht.

Ab Ocholt bin ich nun an der Reihe, die Schaufel zu schwingen. Lok 2 ist sehr verdampfungsfreudig aber trotzdem bin ich froh, die „Dornum“ mit dabei zu haben - für alle Fälle. Unbeteiligten ist es nicht einfach zu erklären, was es bedeutet, mit so einer relativ kleinen Dampflok über lange Strecken mit hoher Geschwindigkeit zu fahren. Obwohl das Gleis schnurgerade ist, tanzt die Maschine regelrecht hin und her, auf und ab. Sie entwickelt dabei eine enorme Geräuschkulisse. Nicht der Abdampf sorgt dafür, sondern die umherwirbelnden Stangen und die Schürgeräte an der Führerhausrückwand. Das Führerhaus wirkt zudem wie ein Resonanzkörper. Ein einziges Dröhnen, Scheppern und Klappern. Will man Kohle schaufeln, oder

auf die rechte Seite wechseln, so taumelt man regelrecht über den wankenden Boden. Schon nach kurzer Zeit ist man ordentlich durchgeschüttelt. Augustfehn, Stickhausen-Velde und Nortmoor ziehen vorbei. Weichen rumpeln unter der Lok. Die Kohle staubt.

In Leer ist der nächste Wasserhalt geplant, und während ich mich um die Lager kümmere, füllt die restliche Mannschaft den Kohlekasten wieder auf. Es ist gar nicht so einfach, die schweren Säcke über die wackelige Leiter in den Tender zu wuchten, aber da über unserem Wartegleis keine Oberleitung hängt, kann jemand direkt auf dem Tender stehen und behilflich sein. So ist der Kohlekasten recht schnell gefüllt. In Leer war ein längerer Aufenthalt geplant, der durch unsere Verspätung gekürzt wurde. Aber wir schaffen es, die Versorgung der Lok rechtzeitig abzuschließen, so dass wir „Plan“ in Richtung Emden abfahren können. Jetzt ist Thorsten der Lokführer. Wieder müssen wir auf die regulären Züge warten. Dann geht es weiter. Lok 2 stemmt sich in die Stangen. Sie ist nun wieder an der Spitze des Zuges. Die Zeiger der Manometer zittern. In den Glasröhren pendelt der Wasserstand. Wir gewinnen an Fahrt.

Als wir hinter Leer auf der Emslandstrecke fahren, weitet sich die Landschaft. Unverkennbar Ostfriesland. Auf den Spuren der letzten Dampfzüge der DB steuern wir Emden an. Hier fuhr bis 1977 die legendären „Doppelparks“, Erzzüge mit 4000t Gewicht, bespannt mit zwei Dampflok der Baureihe 043 - kein Vergleich zu unserem „Züglein“

Bei Neermoor qualmt mein Feuer fürchterlich und ich glaube, das Personal der „Dornum“, die seit Leer wieder am Zugschluss mitläuft, hat nicht viel von der vorbeiziehenden Landschaft gesehen. Weiter. Oldersum, in der Ferne kann man schon Emden ausmachen. Links wird ein Seitenkanal der Ems sichtbar. Es beginnt zu regnen. Feuchtigkeit tropft vom Mützenschirm und wird vom Fahrtwind über das Gesicht gesprenkelt. Dann ein Vorsignal in Warnstellung - der Lokführer zieht den Regler zu - wir vermindern die Geschwindigkeit ein wenig. Etwas später geht es ohne Halt durch den Emdener Güterbahnhof, über die bekannte Klappbrücke bis zum Hauptbahnhof. Hier hängen wir ab. Kaum stehen wir, da klirrt auch schon die Kupplung. Da wir auf einem etwas abgelegenen Gleis unseren Wasservorrat ergänzen müssen, setzen wir vom Zug weg. Der Hydrant ist gut in Schuss und rauschend ergießt sich ein armdicker Wasserstrahl in die dunkle Öffnung des Wasserkastens. So sind die Vorräte schnell gefüllt. Die Kohle reicht noch für die ca. 30 km bis Norden, so dass wir wenig später wieder am Zug stehen. Noch müssen wir etwas warten. Wieder den Handrücken an die Lager. Der Lokführer prüft die rechte Seite und ich die linke. Wir treffen uns an der vorderen Pufferbohle: „Is 'was warm?“ „Nichts.“ Dann wechselt das Signalbild des Ausfahrtsignals auf „grün“. Wir sind auf der letzten Etappe. Das Wetter verschlechtert sich weiter. Kurz vor Abelitz regnet es in Strömen. Das Wasser findet jede Spalte in der Kleidung. Hundewetter.

In Abelitz müssen wir ins Ausweichgleis, aber von vorne sehen wir schon den Interregio, den wir kreuzen sollen. So kommen wir nicht mal ganz zum Stehen, da geht es auch schon weiter. Die Feuertür knallt. Die Schaufel knirscht in der Kohle. „Durchfahrt frei“ - „Ist frei.“ Das Signal zieht vorüber. Der nächste Bahnhof ist Marienhaf. Auch hier das gleiche Spiel: Ins Ausweichgleis fahren, den Gegenzug hereinlassen und sofort wird die Ausfahrt wieder gezogen - ohne dass wir zum Halten kommen. Es sieht fast so aus, als ob die Fahrdienstleiter hier effektiver arbeiten als rund um Oldenburg oder haben wir einfach nur Glück? Nachdem wir Marienhaf hinter uns gelassen haben, rückt der Bahnhof Norden in greifbare Nähe. Der Regen lässt nach und aus den Wiesen steigt Nebel hoch. Alle freuen sich auf den nun absehbaren Feierabend, denn schließlich sind wir schon eine ganze Zeit auf den Beinen.

Am späten Nachmittag ist es dann endlich soweit: Wohlbehalten rollen wir an den Nordener Bahnsteig. Ein MKO-Begrüßungskomitee steht schon bereit und sorgt dafür, dass wir, gleich nachdem wir im BW sind, Wasser bekommen. Während die Dampflokomotive auf der Grube ausschlackt, bringt die MKO-Lok unsere Wagen zu ihrem vorgesehenen Stellplatz. Dann werden noch die Öldochte an der Dampflokomotive gezogen und kurze Zeit später steht Lok 2 abgerüstet im Nordener Schuppen. Deckel auf den Schlot - „Feierabend“. Es folgt eine kurze Katzenwäsche im Lokschuppen und dann werden wir samt Gepäck zur Pension „Elly“ gefahren. Nach bewährter Methode folgt die Zimmerverteilung in der gut belegten Pension und dann geht's erst einmal ab unter die Dusche.

Nachdem der schwarze Schaum im Abfluss verschwunden ist, sieht die Welt schon wieder etwas rosiger aus. Der Magen meldet sich - er lässt sich nicht betrügen. Im MKO - Lokschuppen findet noch eine kleine Feierstunde statt, denn zwei MKO-Mitglieder haben ihre Lokführerprüfung bestanden. Außerdem will man unsere Ankunft auch ein wenig feierlich begehen. Wir schlagen uns kräftig den Bauch voll. Allerdings werden mit fortgeschrittener Stunde unsere Augenlider immer schwerer. Das sehen auch die MKO-Leute ein und bringen uns mit dem Pkw zur Pension. Kaum liegen wir in den Federn, da schlafen wir auch schon ein und ein ereignisreicher Tag geht zu Ende.

In der Nacht schlafen wir alle den Schlaf des Gerechten und da es am nächsten Morgen bis um 10:00 Uhr Frühstück gibt, nutzen Thorsten und ich diese Gelegenheit voll aus. Pünktlich um 09:58 Uhr sitzen wir am Tisch. Torben ist bereits zum Lokschuppen gefahren. Wir hingegen lassen den Tag ruhiger angehen. Zunächst kaufen wir etwas Verpflegung im Ort und gegen Mittag lassen auch wir uns im BW sehen.

Das Revisionsheft der Lok 2 verlangt wieder nach einer Nachschau, die wir zusammen dank der vorhandenen Grube recht zügig ausführen können - so eine Grube brauchen wir in Harpstedt auch noch, dann braucht man endlich nicht mehr durch den Schotter zu kriechen, um unter die Lok zu kommen - man ist ja schon dreckig, bevor man überhaupt mit der Arbeit angefangen hat. Nach der Nachschau folgt noch eine Wäsche mit dem Hochdruckreiniger, die Udo fachmännisch ausführt. Dann kann die Lok für die abendliche Grillfahrt vorbereitet werden.

„Grillfahrten“ muss man dem Unbeteiligten erklären:

Am Abend des dafür vorgesehenen Tages fährt die Dampflokomotive mit ihrem Zugstamm zur Norddeicher Mole, um dort Gäste aufzunehmen. Diese haben ihre Fahrkarten bereits im Vorverkauf erhalten, denn schließlich muss die MKO wissen, wie viele Bratwürste, Frikadellen und Koteletts beschafft werden müssen. Während die Dampflokomotive nach Norddeich unterwegs ist, macht sich ein Versorgungszug mit MKO - Lok auf den Weg nach Dornum, wo dann die mitgeführten Tische, Bänke und Grill aufgebaut werden. Nach einiger Zeit trifft dann auch der Dampfzug in Dornum ein und bringt die hungrigen Gäste, die dann direkt auf dem Bahnhofsgelände verköstigt werden. Ein Leierkastenmann steht in der Tür des Packwagens und sorgt für die musikalische Unterhaltung. Später, wenn alle satt und zufrieden sind, geht's wieder mit Dampf zurück nach Norden, wo die Dampflokomotive ins BW rollt. Die Rückfahrt zur Mole erfolgt per Dieselmotorkraft, da die Dampflokomotive etwas länger zum Abrüsten braucht und das Personal dem Feierabend entgegen fiebert. Spät am Abend treffen dann der Personenzug aus Norddeich und der Versorgungszug aus Dornum wieder in Norden ein, so dass alle Personale fast zeitgleich mit dem Abrüsten fertig werden. Die Grillfahrt am 02.08. verläuft reibungslos. Die Gäste sind begeistert, obwohl es nach unserem Geschmack ruhig noch ein paar mehr hätten sein können.

Auch in den folgenden zwei Tagen sind wir DHEF'ler stramm eingespannt. Am Sonnabend und Sonntag sind jeweils vier Zugpaare zwischen Norden und Dornum angesetzt. Die Wendezeiten

betragen eine Viertelstunde, so dass Lok 2 den ganzen Tag über läuft und läuft und läuft. In der Mittagszeit wird in Norden bekohlt und die Lager mit Öl versorgt, so dass hier eine halbe Stunde Wendezeit vorgesehen ist. Dann erfolgt auch der Personalwechsel. Das Frühpersonal heizt an und fährt die ersten beiden und das Spätpersonal die letzten beiden Zugpaare. Außerdem wird vom Spätpersonal noch der Abschlussdienst erledigt.

Wie gesagt, ist Lok 2 den ganzen Tag über sehr beschäftigt und wir freuen uns, dass sie so gut funktioniert. Anstandslos bewältigt sie alle Fahrten, bis zum Sonnabendnachmittag. Auf der Fahrt von Dornum in Richtung Norden erlebt Thorsten, der als Heizer fährt, eine böse Überraschung: Die obere Strahlpumpe fördert nicht mehr richtig. Einen Teil des Speisewassers drückt sie in den Kessel, den anderen Teil lässt sie durch das Schlabberventil ins Freie laufen. Aus Sicherheitsgründen dürfen wir mit nur einer Speisepumpe nicht mehr auf die Strecke und so muss das letzte Zugpaar an diesem Tag mit Dieselmotoren gefahren werden. Sofort, nachdem der Dampfer im Schuppen steht, machen wir DHEF'ler uns an die Reparatur. Mit vereinten Kräften wird die Pumpe ausgebaut. Als das gute Stück vor uns auf der Werkbank liegt, wird zunächst der Düsenstock herausgeschraubt. Der Kegel der Mischdüse sieht aus, als ob Mäuse daran genagt hätten und muss nötig abgedreht werden. Außerdem fallen uns aus dem Pumpengehäuse eine Mutter und eine Unterlegscheibe entgegen. „Wo kommen die denn her?“ ist als erstaunte Frage aus vielen Mündern zu hören.

Nach eingehender Untersuchung der Frischdampfleitung steht fest, dass sich das Absperrventil am Hauptdampfentnahmestutzen gelockert hat und die Mutter samt Scheibe durch das Rohr in die Pumpe gewandert sind. Wie sollen wir das bloß ohne Drehmaschine wieder hinkommen? Einige MKO-Mitglieder zeigen uns eine Drehmaschine in der Werkstatt des Lokschuppens. Dem Rost und der Staubschicht nach zu urteilen, wurde sie mindestens zwei Jahre lang nicht mehr benutzt. Alternativ steht noch eine private Drehmaschine im MKO-Bekanntnenkreis zur Verfügung. Da es schon ziemlich spät ist, geraten die Fahrten am Sonntag ernsthaft in Gefahr. Was hilft es, Udo spannt den Kegel der Mischdüse in die Maschine und findet nach einigem Suchen auch den Hauptschalter. Sie läuft immerhin. Ein genaues Arbeiten ist mit dem alten Ding und der verbogenen Düse leider nicht möglich und so muss die Kegelspitze mehrmals dran glauben, bis sie einigermaßen gerade ist. Für Udo eine echte Geduldprobe. Zwischendurch unterhalten wir das Ruhefeuer in der Lok, das nicht verlöschen darf, denn schließlich wollen wir noch die Funktion der Pumpe überprüfen. Spät am Abend wird dann alles wieder zusammengesetzt und auch der Hauptdampfentnahmestutzen provisorisch repariert. Lok 2 wird wieder hochgeheizt. Bei zehn Bar der erste Versuch, die Pumpe in Gang zu bringen: Nichts. Bei zwölf Bar der nächste: Nichts. Zwölfeinhalb Bar - jetzt müsste es aber klappen. Nichts. Vierter Versuch: Wieder nicht. Beim fünften Versuch schließt das Schlabberventil und dröhnend jagt der Wasserstrahl in den Kessel. Es ist 01:00 Uhr - mitten in der Nacht. Erleichterung in allen Gesichtern. Ohne Udos Spezialkenntnisse in Sachen „Drehmaschine“ wäre das wohl kaum möglich gewesen. Am nächsten Tag gibt es daher keine weiteren Ausfälle. Alle Züge fahren mit Dampf und die Pumpen drücken zuverlässig das Wasser in den Kessel.

An diesem Sonntag wird die Personaleinteilung gegenüber Sonnabend getauscht, damit jeder mal in den Genuss kommt auszuschlafen. Glücklicherweise hält der Kessel bis zum nächsten Morgen noch etwas Druck. Das erleichtert das Anheizen ungemein, denn der Bläser kann sofort angestellt werden und auch das Kesselwasser braucht wesentlich weniger Zeit um die Betriebstemperatur zu erreichen. Das Abschmieren aller Lager bleibt natürlich weiterhin erforderlich. Außer unserem Lokpersonal sind noch zwei weitere DHEF-Mitglieder anwesend.

Andreas Wagner, der als Profi-Eisenbahner die Überführung begleitet hat, versucht sich auf unseren Pendelfahrten mit zunehmenden Erfolg als Heizer. Am Freitag muss er arbeiten, aber am Freitagabend ist er schon wieder vor Ort. Da er mit dem Pkw angereist ist, übernimmt er als KvD (Kraftfahrer vom Dienst) so manche logistische Aufgabe. Heike ist das zweite DHEF-Mitglied, das die Nordener unterstützt. Sie ist überwiegend im Buffetwagen eingespannt. Was heißt eingespannt? Sie hat ihn sozusagen komplett unter Kontrolle, so dass sich die Nordener über den ungewohnten Schwung in der Bewirtung der Fahrgäste wundern. Manche sprechen sogar von Stress.

Am Montag, den 05. August, kann Lok 2 dann endgültig abkühlen. Eigentlich sollte ihr Personal Norden schon gegen 11:00 Uhr mit einem Interregio in Richtung Heimat verlassen, aber leider zwingt uns noch ein Schaden zur Reparatur. Schließlich soll die Lok auch am nächsten Wochenende wieder zuverlässig laufen. So können wir erst am Nachmittag aufbrechen und kommen am frühen Abend des 05.08. zu Hause an. Damit ist die erste Hälfte unserer „Operation Norden“ geschafft.

Ich glaube, wir alle haben die zweieinhalb Tage „Heimurlaub“ genossen. Jeder hat sich mal wieder richtig ausschlafen können und so sind wir nun fit für die „zweite Runde“, die für mich am Donnerstag den 08.08.2002 auf dem Huder Bahnhof beginnt. Thorsten und ich steigen in den RE der Bahn-AG, der uns direkt nach Norden bringen soll. Torben und Alfred sind nicht im Zug, denn sie haben noch ein paar Werkzeuge und Ersatzteile im Gepäck, die für eine Bahnfahrt zu schwer sind. Daher reisen die beiden mit Alfreds Pkw an. Udo steht an diesem Wochenende leider nicht zur Verfügung, aber als Ersatz wird Volker am Sonnabend zu uns stoßen. Auch Werner Lüders und Martin Rohloff sind angefordert, denn bei der MKO herrscht genau wie bei uns Personalknappheit. Werner soll im Buffetwagen helfen und Martin übernimmt am Sonnabend die Aufgaben des Zugführers.

Neidisch müssen Thorsten und ich feststellen, dass der RE doch etwas schneller ist als Lok 2, denn gegen Mittag erreichen wir den Nordener Bahnhof. Torben und Alfred sind auch schon da und beschäftigen sich bereits mit der Lokpflege. Wir stellen die Reisetaschen in den Lokschuppen, ziehen uns um und gehen dann mit zur Hand. Zusammen können wir die Arbeiten am frühen Nachmittag beenden. Da Alfred motorisiert ist, übernimmt er an diesem Abend die logistischen Aufgaben und fährt uns zur Pension „Elly“, in der wir uns wieder einmal einrichten. Danach fährt er nach Hause. Am Abend machen wir, wie an den Fahrtagen üblich, noch ein wenig den Ort unsicher. Das ausgesuchte Restaurant zählt zwar nicht zu den schnellsten, aber dafür werden uns Portionen serviert, die selbst dem hartgesotenen Schnellzugheizer die Tränen in die Augen treiben würden. Das Problem ist, dass wir nach dem relativ ruhigen Tag kaum Hunger haben und so bleibt noch eine Menge übrig. In der Hoffnung, dass es morgen trotzdem nicht regnet, legen wir uns bald darauf aufs Ohr.

Auch den Freitag können wir ruhig angehen lassen, denn erst am Abend ist wieder eine Grillfahrt geplant. Am Morgen schlafen wir erst einmal aus und kaufen in aller Ruhe ein. Am Nachmittag entfachen wir wieder das Feuer unter dem Lokkessel. Glücklicherweise stehen ausreichend helfende Hände zur Verfügung, so dass das Anheizen kein Problem darstellt. Gegen Abend, nachdem die Lok betriebsbereit ist, setzen wir uns dann vor den Zug. Heute sollen Thorsten und ich die Grillfahrt meistern. Andreas Wagner ist wieder als Heizer in Ausbildung mit dabei. Pünktlich geht es los und ohne Verspätung einzufahren, bewältigen wir die kurze Strecke zur Norddeicher Mole. Es ist immer wieder ein Erlebnis, über den Deich zu fahren. Aus dem gleichen Führerstandsfenster, aus dem man sonst die DHE-Bahnhöfe sieht, kann man plötzlich das Meer sehen. So realisiert man erst, dass wir wirklich ein ganzes Stück weit von zu Hause weg sind.

Zurück geht es nach Norden. Thorsten legt bei der Ausfahrt aus der Norddeicher Mole die Zusatzbremse leicht an und veranstaltet ein Spektakel, das viele der anwesenden Hafenbesucher auf uns aufmerksam macht. Der Auspuffschlag ist über weite Teile des Geländes zu hören. Die Passagiere des gerade ankommenden Fährschiffes winken freudig und als wir am Stellwerk vorbeifahren, zittern dort die Scheiben. Ich glaube, der Werbeeffekt solcher Aktionen ist nicht zu unterschätzen.

In Norden angekommen setzen wir in gewohnter Weise um und fahren dann Tender voraus nach Dornum. Es kommt mir vor als ob der Zug etwas besser besetzt ist als am letzten Wochenende. Trotzdem sind noch einige Plätze frei. In Dornum angekommen, werden zuerst die Fahrgäste versorgt und dann lassen auch wir uns die Bratwürste schmecken.

Danach werden wir noch von einer jungen Journalistin der örtlichen Zeitung interviewt. Das Gespräch gipfelt in der Frage, ob sie auf der Rücktour nicht auf dem Führerstand mitfahren könne. Nun, da sie, wenn man es vorsichtig formuliert, nicht gerade zu den hässlichsten Menschen unter der Sonne zählt, sind Thorsten und ich angesichts dieser Idee sofort einverstanden. Allerdings quält uns ein ganz anderer Hintergedanke: Die Erfahrung hat gezeigt, dass immer die Dampflok kaputtgeht, wenn hübsche Mädels mitfahren. Beim letzten Mal lief z.B. ein Lager heiß. Wir Lokpersonale vermuten Eifersucht hinter diesem Verhalten unserer „Anna“ - da sage noch einer: „Es ist doch bloß eine Maschine.“ Dennoch gehen wir das Risiko ein und nehmen sie mit. Entgegen allen Erwartungen verläuft die Fahrt ohne Probleme. Da sich der Tag dem Ende neigt, bekommt die Reporterin gleich einen Eindruck, wie romantisch so eine Fahrt auf einer Dampflok sein kann. Die Sonne geht langsam und dunkelrot unter, die Nebel steigen aus den Wiesen empor und mittendrin unser Dampfzug. Wenn man aus dem Fenster nach hinten sieht, kann man die erleuchtete Wagenschlange folgen sehen. Da es fast windstill ist, kondensiert der Abdampf in der kühlen Abendluft und liegt wie gemeißelt über dem Zug. Die Dampfmaschine stampft zuverlässig und immer wenn ich die Feuertür öffne, ist der Führerstand vom Feuerschein hell erleuchtet. Hin und wieder fliegen ein paar Funken aus dem Schlot und die Triebwerksbeleuchtung lässt das Spiel der Stangen noch eindrucksvoller erscheinen. Man könnte meinen, Lok 2 ist mit unserer weiblichen Bekanntschaft einverstanden. Viel zu schnell sind wir wieder in Norden. Unsere Mitfahrerin bedankt und verabschiedet sich und wir rollen kurz darauf ins BW. Nachdem die Zuggarnituren aus Norddeich und Dornum angekommen sind, ist dann auch für uns Feierabend. Die Lok ist dreckig, wir sind dreckig und draußen ist es dunkel - die Welt ist schwarz. Die Uhr geht gegen Mitternacht. Einige Tage nach unserem Einsatz in Norden erscheint übrigens ein hervorragender Zeitungsartikel über die MKO und DHEF - wir bekommen ihn extra von einem MKO-Mitglied zugesandt. Die Fahrt hat auf unsere Begleiterin anscheinend einen guten Eindruck gemacht.

Der folgende Tag ist relativ unspektakulär. Lok 2 verrichtet ihre Aufgaben ohne größere Probleme. Mittags trifft Volker ein und wird sofort als Lokführer für die Nachmittagstour verplant. Viel Zeit um sich mit den fremden Bahnhofsanlagen vertraut zu machen hat er nicht. Da er noch nie in Norden gefahren ist, gleicht sein Start einem Sprung ins kalte Wasser. Kaum ist er angekommen, schon muss er die Lok umsetzen und ohne Ortskenntnis ist die Verständigung mit dem Stellwerk schwierig. Auf der folgenden Streckenfahrt platzt außerdem noch das Wasserstandsglas auf der Lokführerseite des Kessels. Volker lernt somit gleich das volle Programm kennen: „Hier ist ja was los, du meine Güte“, ist sein Kommentar dazu. Da es sich bei dem Glas um ein Verschleißteil handelt, das bei fortgeschrittenem Alter schon mal in die Brüche gehen kann, besteht aber kein Grund zur Beunruhigung. Schnell wird in Norden ein neues Glas eingesetzt. Torben hat schon einige Übung darin, denn schließlich hat er auch das letzte defekte Glas ersetzt. Die beiden

Strahlpumpen laufen ebenfalls recht zuverlässig, wobei die obere nach der erfolgten Reparatur etwas schlechter funktioniert als die untere. Da werden wir in Harpstedt wohl noch einmal nachschauen müssen. Trotzdem können wir uns damit ruhigen Gewissens auf die Strecke wagen. Die Fahrgastzahlen sind gegenüber dem vorangegangenen Wochenende leicht gestiegen, aber so richtig „knüppelvoll“ sind die Züge nicht. Wie sieht so eine Dampfbahnfahrt auf der MKO eigentlich aus? Das will ich im folgenden Abschnitt einmal aus der Perspektive des Fahrgastes und des Lokpersonals beschreiben:

Zunächst verlassen wir die Pension „Elly“ um mit dem Drahtesel quer durch den Ort Norden zum Lokschuppen der MKO zu fahren. Dort angekommen ziehen wir uns um, denn schließlich hat schon so mancher Sonntagsanzug auf unserer Lok seine helle Farbe eingebüßt. Pünktlich bevor der Zug eintrifft, finden wir uns auf dem Bahnsteig ein, genau an der Stelle, wo der Feuerwehrschauch im Schotter liegt. Kurz darauf ertönt auch schon die Ansage: „Achtung Reisende an Gleis drei, es erhält in Kürze Einfahrt: Museumszug aus Dornum - zurücktreten bitte.“ Im gleichen Augenblick wird im Weichenbereich aus Richtung Dornum das markante Antlitz unserer Lok 2 sichtbar, die sich schnell nähert. Eine weiße Dampffahne zittert unruhig über dem Schlot, als die Maschine direkt vor uns zum Halten kommt. Keinen Meter verbremst. Kaum steht die Fuhre, da klirrt auch schon die Kuppelkette. Die Lok ist abgehängt. Die Luftpumpe stampft. Der Heizer hängt das Steigrohr in den Wasserkasten und der Feuerwehrschauch wird angeschlossen. Dann schlägt sich unse „Anna“ den Bauch voll. Nachdem der Vorrat ergänzt ist, rollt die Maschine bis zum nächsten Signal. Der Zug bleibt am Bahnsteig stehen. Kurz darauf leuchten die beiden Lichter des Signals „Sh 1“ auf. Das Lokpersonal sagt dazu schlicht „zwei Helle“. Nach einer Fahrt ins Ausziehgleis rollt die Maschine rückwärts an ein Förderband um Kohle zu bunkern. Ein Bagger der MKO sorgt dafür, dass die Geschichte schnell und mühelos über die Bühne geht, denn mit einem gemütlichen Kleinbahn-BW hat die Situation wenig gemein. Schließlich muss der Museumszug wieder aus dem Bahnhof, bevor die DB-Züge eintreffen - Eile ist angesagt. Während die Lok befehligt wird wechselt auch das Personal. Ein paar Worte werden gewechselt, dann macht sich die Frühschicht mit einem „Gute Fahrt“ davon. Nachdem der Tender gefüllt ist, rollt die Dampflokomotive am Hausbahnsteig des Nordener Bahnhofs vorbei und setzt sich mit der Rauchkammer an unseren Zug.

Da noch etwas Zeit ist, sehen wir uns den Zug noch ein wenig an. Hinter der Lok folgt ein G 10 mit Bremserhaus und Werbelackierung für eine Teemarke. Er beinhaltet den Getränkevorrat für den Buffetwagen. Dann folgt ein gedeckter Güterwagen für die Fahrräder. Dahinter hängt ein vierachsiger Umbauwagen mit Gepäckabteil sowie eine rote Donnerbüchse, die als Buffetwagen eingesetzt ist. Den Zugschluss bildet ein Pärchen aus dreiachsigen Umbauwagen.

Inzwischen ist die Bremsprobe erledigt und wir steigen in den Zug. Martin, der am heutigen Sonnabend den Zugführerjob übernimmt, wartet auf die Abfahrtszeit. Dann zeigt das Signal am Ende des Bahnsteiges „Ausfahrt frei mit begrenzter Geschwindigkeit.“ Martin pfeift und ab geht die Fahrt mit dem Tender voraus in Richtung Dornum. Von vorne ist das Arbeitsgeräusch der Dampflokomotive deutlich hörbar. Im Buffetwagen wundert man sich über die ungewohnte Beschleunigung, denn wir fahren in den letzten Weichen des Bahnhofs schon fast mit der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Die alten Wagen poltern - Standfestigkeit ist gefragt. Kurz hinter der letzten Weiche des Bahnhofs zweigen wir auf die Strecke nach Dornum ab. Hier geht es etwas gemächlicher zu. Vorbei geht die Fahrt an einem Altenheim und einem Neubaugebiet. Viele Leute sitzen bei dem schönen Wetter im Garten und grillen. Einige winken - wir grüßen zurück. Dann erreichen wir die nächste Kurve. Sie denken, das ist nichts Besonderes? Nun, da sich auf der gesamten Strecke von 17 km nur vier spürbare Richtungswechsel befinden, denke ich schon, dass

das eine Erwähnung wert ist. Hier befindet sich eine Langsamfahrstelle. Der Zug bremst. Man merkt, dass wir uns auf morastigem Untergrund befinden, denn überall durchziehen Kanäle die Landschaft. Dann beschleunigt der Zug wieder auf 30 km/h. Ein kleiner Mischwald wird durchquert und bald darauf ist der Bahnhof Hage erreicht.

Der Zug hält. Einige Leute steigen ein, Fahrräder werden ausgeladen und die dazugehörigen Radfahrer steigen ebenfalls aus. Der Zugführer pfeift. Der Zug ruckt an und weiter geht die Fahrt. Von hier aus geht es fast schnurgerade über Westerende nach Dornum. Ein Bahnübergang wird überquert und dann rollt der Zug in einen dichten Laubwald. Wir fahren regelrecht durch einen Tunnel aus Blättern und Zweigen. Sehr idyllisch ist es hier und wenn die Sonne brennt, kühlt der Fahrtwind doppelt so gut. Am Waldesrand folgt ein Bahnübergang und ein kleiner Kanal, der auf einer Betonbrücke überquert wird. Dann breitet sich vor uns die weite, ostfriesische Landschaft aus. Saftige Wiesen mit Milchvieh, kleine, windschiefe Büsche und darüber der weite Himmel. Hier sind 40 km/h erlaubt. Der Zug beschleunigt. Am Horizont wird ein Gehöft, eine Baumreihe und ein Blinklichtüberwachungssignal sichtbar. Der Haltepunkt Westerende.

Der Zug hält am Schotterbahnsteig. Martin springt aus dem Wagen und ruft den Haltepunkt aus: „Weltende!“ Mit diesem sicher nicht ganz ungewollten Versprecher erntet er einige Lacher unter den Fahrgästen. Weiter geht die Fahrt. Immer geradeaus durch die nicht enden wollende Wiesenlandschaft. Qualm zieht am Fenster vorbei. Bald darauf kommt der Endbahnhof Dornum in Sicht. Umgeben von ungefähr 60 Windkraftanlagen liegt der Ort mitten in der weiten Landschaft. Punktgenau halten wir auch hier am Bahnsteig und schon entert ein Feuerwehrmann auf den Wasserkasten, um den Vorrat zu ergänzen. Der Heizer hängt inzwischen die Lok ab.

Der Bahnhof Dornum kann nicht verleugnen, dass es sich bei ihm früher um einen Durchgangsbahnhof handelte. Man sieht noch genau, wie die Strecke in Richtung Jever und Sande einmal weiterführte. Der Damm hinter dem Prellbock wurde seiner Schienen beraubt. Auch das Bahnhofsgebäude steht nicht mehr. Nachdem das Wasser schäumend aus der dunklen Öffnung des Wasserkastens drängt, wird der Schlauch abgenommen und die Lok setzt um. Im Umsetzgleis wird der Aschkasten geleert und kurze Zeit später steht die Lok nun Rauchkammer voraus vor dem Zug. Wir klettern auf den Führerstand, um die Rückfahrt von hier aus zu erleben.

Vom Zugführer kommt der Auftrag noch kurz zu warten, denn einige Nachzügler sollen noch eintreffen. Der Heizer flucht - solche Nachrichten kommen immer erst, nachdem er dem Kessel eine große Ladung Kohle „verschrieben“ hat. Der Druck lässt sich jetzt kaum noch bändigen. Der Blick schweift durch den Führerstand: Der Wasserstand in den Glasröhren pendelt zwei Finger breit unter der oberen Mutter. Das Feuer knistert. Die Strahlpumpen klappern mit den Ventilen. Der Kesseldruck steht hart am roten Strich - schon röcheln die Überdruckventile auf dem Kesselscheitel. Ein ungeduldiger Blick zum Zugführer - der zuckt mit den Achseln. Drei Minuten haben wir schon „im Sack“. „Pummmm...“ die Ventile blasen ab. Der Kessel ist voll bis zum Stehkragen. Dann kommen die fehlenden Fahrgäste. Das Lokpersonal weiß: Nur mit hartem Anfahren und scharfen Zielbremsungen ist die Verspätung, die nun schon fünf Minuten beträgt, wieder wettzumachen. Jetzt kann die Dampflok zeigen, dass sie auch ohne Dieselunterstützung die Fahrzeit halten kann. Pünktlich in Norden anzukommen ist Ehrensache, denn schließlich wollen wir die DB-Züge nicht behindern. Außerdem brauchen wir die Zeit um Wasser zu nehmen und umzusetzen. Der Zugführer gibt das Abfahrtsignal. Ein Pfiff und der Meister schiebt den Regler auf. Vorsichtig beschleunigt der Zug, denn bis zur letzten Weiche sind nur 20 km/h erlaubt. Dann, auf der freien Strecke, beschleunigen wir weiter. Hier sind 40 km/h angesagt. Der Abdampf grummelt aus dem Schornstein. Sonnenglut, fast dreißig Grad im Schatten. Dem Heizer steht der Schweiß auf

der Stirn. Immer wieder muss er zur Schaufel greifen. Die hellen Flammen fressen gierig das mattschwarze Gestein. Die Sicherheitsventile brummen.

Westerende kommt in Sicht: „Anlage läuft“ - „Anlage läuft“ das Blinklichtüberwachungssignal zieht vorüber. Der Lokführer schließt den Regler. Volle Konzentration ist angesagt, denn die einlösigige Bremse versteht absolut keinen Spaß. Der Heizer stellt die Strahlpumpe an, um das verbrauchte Wasser wieder aufzufüllen und die Sicherheitsventile nicht wieder abblasen zu lassen. Für die kommende Anfahrt brauchen wir alle Reserven. Der Meister betätigt das Führerbremssventil. Druckluft faucht - Bremsklötze pressen sich gegen die Radreifen - die Fahrt verlangsamt sich. Mit einem schwachen Ruck kommen wir am Bahnsteig zum stehen. Die Zielbremsung ist gelungen und die kleine Luftpumpe überschlägt sich fast beim Auffüllen der Hauptluftleitung. Ein Blick auf die Uhr: Noch dreieinhalb Minuten zu spät. Ungeduldiger Blick auf den Bahnsteig. „Warum dauert das so lange?“ Zwei Fahrgäste steigen aus, dann kommt der Abfahrauftrag.

Wieder schiebt der Meister den Regler auf. Lok 2 zeigt, dass sie noch lange nicht zum alten Eisen gehört. Sie stemmt sich in die Stangen, man merkt förmlich wie sie am Zughaken reißt. Die Feuertür klappert im Arbeitstakt der Maschine. Immer schneller wird das Stakkato der Abdampfschläge aus dem Schlot. Die Tachonadel klettert: 20, ... 30, ... 35, ... 40 Die Dampfmaschine vibriert - wehrt sich gegen solch rohe Behandlung. Es ist, als wolle es die Maschine zerreißen. Dann zieht der Lokführer den Regler etwas zurück. Die Kräfte und Massen kommen wieder ins Gleichgewicht, obwohl der harte Gang auf den Gleisen bleibt - sie ist eben keine Streckenlok. Die Schürgeräte klappern. Welcher Teufel reitet uns eigentlich?

Wieder muss der Heizer schaufeln. Feuertür auf: Drei Schaufeln Kohle fliegen vor die Rohrwand, zwei werden weiträumig in die Feuerkiste gestreut. Weiße Flammen auf dem Rost. Sengende Hitze verbrennt die Oberarme. Feuertür zu. Klebrig legt sich der Kohlestaub auf Mund und Nase, zeichnet schwarze Masken auf die Gesichter. Weiter.

Die Rauchkammer frisst das Schwellenband. Ein unbeschränkter Bahnübergang nähert sich. Die Dampfpeife gellt mit ihrer Fistelstimme, fordert freie Bahn für den Dampfzug. Ein paar Passanten treten ehrfürchtig zurück als der Zug sich nähert. Dann fahren wir durch dichten Laubwald unserem nächsten Halt entgegen. Der Fahrtwind kühlt herrlich. Auf dem Rost tobt ein Höllenfeuerwerk.

Hage kommt in Sicht. Auch hier kommen wir ohne den „Anker“ zu werfen zügig am Bahnsteig zum stehen. Wieder ein Blick auf die Uhr: „Wir sind Plan!“ Ein paar Fahrgäste steigen aus. Nach kurzem Aufenthalt fahren wir weiter, durch Wiesen und Mischwald - da hier aber nur 20 bis 30 km/h erlaubt sind, geht es etwas gemächlicher zu. Scharrend sticht die Schaufel in die Kohle. Zwei, drei, vier Schippen landen in den hinteren Ecken der Feuerkiste. Feuertür zu. Schwarzer Rauch drängt aus dem Schlot. Die Dampfstrahlpumpe dröhnt.

Das Einfahrtvorsignal von Norden wird sichtbar. „Halt erwarten“ zeigt es an. Und nach kurzer Zeit nimmt die Fahrt vor dem Hauptsignal in der Nordener Bahnhofseinfahrt ein jähes Ende. Das Lokpersonal ist genervt: „Zwischen Dornum und Hage die wilde Jagerei und hier stehen wir nun und verbummeln die Zeit.“ Wir warten und warten. Nachdem der verspätete Regionalexpress der DB vorbeigefahren ist, zeigt auch unser Signal „Einfahrt frei“ und wir dampfen in den Bahnhof. Da der DB-Bahnsteig recht lang ist kann der Zug hier zügig „reinpflastern.“ Die Lok kommt wieder am Feuerwehrschauch zum stehen. Hier ist die Fahrt für uns zu Ende. Das Lokpersonal wird noch einmal hin - und her pendeln und nach dem abendlichen Abrüsten der Lok ist auch für sie Feierabend.

Der Sonntag bietet für uns kaum Überraschungen. Wir gucken allerdings alle etwas komisch, als wir gegen Mittag feststellen, dass die Kohle zur Neige geht. Mit so einem Appetit der Dampfloks haben wir nicht gerechnet. Glücklicherweise haben die Nordener ausreichend Kohlesäcke für die Überführung gepackt, so dass wir davon einige entbehren können. Mit der schon eingesackten Kohle kann der Betrieb weiterlaufen. Geschäftig fahren wir die gewohnte Strecke, die das Lokpersonal langsam im Schlaf beherrscht, hin und her. Die Fahrgastzahlen an diesen beiden Tagen sind mit im Schnitt 150 bis 180 Personen pro Zug „durchwachsen.“ An diesem letzten Abend findet noch eine kleine Abschiedsfeier im Nordener Lokschuppen statt. Da die meisten MKO-Mitglieder jedoch morgen wieder arbeiten müssen, löst sich die Gesellschaft ziemlich schnell auf. Uns kann es nur recht sein, denn laut Fahrplan startet die Überführungsfahrt auch schon um 05:10 Uhr. Wir verbringen unsere letzte Nacht in der Pension „Elly“. Da ich mit dem Anheizen „dran“ bin, endet sie für mich bereits um 01:00 Uhr. Nach dem Aufstehen geht es bepackt mit meinen Taschen auf dem Drahtesel durch das nächtliche Norden zum Lokschuppen. Die Köf-II der MKO, die auf den Namen „Helga“ hört, drückt unseren Dampfer vor die Schuppentore. Der Kessel hat noch dreieinhalb Bar als ich das Feuer entfache. Nach dem Abschmieren setze ich mich in den warmen Führerstand und esse noch eine Kleinigkeit. Von diesem erhöhten Posten kann ich weit über das Bahnhofsgelände gucken.

Plötzlich nähert sich von links eine Taschenlampe, die aber bald verlischt. Was geht da vor? Will mich jemand erschrecken? Handelt es sich um sog. „kriminelle Subjekte?“ Der Lokschuppen ist hell erleuchtet. Ich warte gespannt. Wenig später springt ein ziemlich korpulenter Polizist ungewöhnlich sportlich über den Zaun des Areals und nähert sich leise. Im gleichen Moment öffnet sich die Lokschuppentür und eine Polizistin kommt auf mich zu. Ich bin eingekreist. Bevor noch Schlimmeres passiert, gebe ich mich mit einem freundlichen Gruß zu erkennen. Es folgen die üblichen Fragen: Wer ich bin, was ich hier mache usw. Anscheinend glauben sie mir meine Geschichte, denn nach einiger Zeit melden sie der Zentrale über Funk, dass alles in Ordnung ist. Danach sehen sie sich noch kurz unsere Dampfloks an, wünschen mir noch viel Spaß und verschwinden.

Nach weiteren zwei Stunden treffen die ersten MKO'ler ein, und machen die „Dornum“ startklar, die uns wieder bis Delmenhorst unterstützen wird. Auch die DHEF-Mitglieder treffen nach und nach ein und verstauen ihr Gepäck im Zug. Die Rücküberführung verläuft ähnlich wie die Hinüberführung ohne Komplikationen. Wasserhalte auf der DB finden wieder in Emden, Leer, Ocholt und Oldenburg statt. Bis Leer fährt wieder Lok 2. Danach zieht uns die „Dornum“ bis nach Delmenhorst.

Da es relativ früh in Norden losgeht, sind wir in Emden voll im Berufsverkehr. Allerdings spielt der sich überwiegend auf der Straße ab. So kommen wir zügig weiter. Wir bekommen immer mehr Vorsprung vor unserem Fahrplan. Gelegentlich hupen einige Autofahrer, die sich auf dem Weg zur Arbeit über unseren Dampfzug freuen. So eine Dampfloks mit eingeschalteter Triebwerksbeleuchtung und dem Feuerschein im Führerhaus sieht schließlich imponierend aus. Im Osten lässt sich schon ein neuer Tag erahnen.

In Leer wechselt das Personal und als wir uns auf dem Weg nach Oldenburg befinden, ist es schon taghell. In Ocholt nehmen wir wie gesagt nochmals Wasser und Kohle. Hier treffen wir auf eine V 100 der Emsländischen Eisenbahn, die leere Torfwaggons nach Sedelsberg bringt. Erinnerungsfotos werden geschossen. Der Notfallmanager und BGS brauchen auf dieser Fahrt glücklicherweise nicht auszurücken, aber in Oldenburg lässt man es sich nicht nehmen, einen

Turmtriebwagen auf die Brücke zu stellen, dessen Personal genau aufpasst, dass wir die Hubbrücke auch unbeschädigt hinterlassen. Ohne sie anzukratzen rollen wir darüber hinweg.

Nach unserer Ankunft im Delmenhorster Güterbahnhof verabschieden wir uns vom MKO-Lokpersonal. Sie fahren mit der „Dornum“ zurück, denn den Rest bis Harpstedt packen wir alleine. Es werden noch ein paar Gruppenfotos gemacht und dann stellen wir die Fahr-anfrage für die letzte Etappe nach Harpstedt. Ein Blick auf die Uhr verrät, dass wir inzwischen fast drei Stunden (!) „vor Plan“ sind. Dann kommt die niederschmetternde Nachricht: Da am Kirchseelter Berg Bauarbeiten stattfinden, können wir höchstens bis Heiligenrode fahren. Weiterfahrt ungewiss - es kann bis zu drei Stunden dauern. Alle sind deprimiert, denn bis hierher ist es so gut gelaufen - und nun so etwas. Nach einem weiteren Wasserhalt in Delmenhorst-Süd machen wir uns gemütlich auf den Weg. Geplant ist, die Wartezeit bei einem Essen in der Bahnhofsgaststätte Heiligenrode zu verbringen. Doch auch hier macht uns Murphy einen Strich durch die Rechnung. Die Gaststätte hat geschlossen. Außerdem fängt es an zu regnen. Die Stimmung ist gereizt, aber was hilft es - Luftpumpe aus, Ruhefeuer anlegen und in die Personenwagen setzen. Die Zeit vergeht langsam. Wir sind müde und hungrig. Nach ungefähr einer dreiviertel Stunde klingelt ein Handy. Die erlösende Nachricht kommt: Die Strecke ist wieder frei - wir können weiterfahren. In Düsen wird ein letztes Mal Wasser genommen und dann geht es mit „Stallwitterung“ nach Harpstedt.

Dort angekommen wird der kurze Zug in Rekordzeit auseinander rangiert und da es noch früher Nachmittag ist, helfen alle mit, den „Dresden“ auszupacken, so dass wir morgen nicht mehr antreten müssen. Außerdem rüstet das Personal die Dampflok ab. Die Luftpumpe schmatzt ein letztes Mal. Die Öldochte werden aus ihren Tüllen gezogen und der Lokführer erledigt noch etwas Papierkram. Bekohlt wird heute nicht mehr. Dann öffnet der Meister den Regler noch einmal und die Maschine rollt in den Schuppen. Die Räder machen ihre letzte Umdrehung, Druckluft faucht.

„Handbremse fest!“ Das Gegengewicht der Wurfhebelbremse fliegt in die linke Führerstandsecke. Die Hallentore werden geschlossen. Im fahlen Licht des Schuppens sieht man, dass die Maschine eine lange anstrengende Fahrt hinter sich hat. Das Fahrwerk ist ölverschmiert und der Kesselscheitel dick mit Ruß bedeckt. Aus dem Schlot steigen flimmernd die heißen Gase an die Hallendecke. Der Kessel summt, die Dampfpeife grollt. Kondenswasser tropft von der Kolbenstange. Im Laufe der folgenden Nacht zeigt der Kesseldurckmesser „Null“ - morgen erkaltet der Stahl.

Dieses Buch ist »Donationware«, d.h. bei Gefallen würde sich der Verein
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde e.V. über eine Spende freuen:
DHEF: IBAN: DE26 2806 6214 4810 2903 00 Stichwort „Unter Dampf“
oder auf unser PAYPAL Konto zahlung@dhef.de

Werkstattdienst - Vom Lokputzen und anderer Maloche

Jeder Mann zwischen acht und achtzig hat bestimmt schon einmal davon geträumt, auf dem Führerstand einer Lokomotive zu stehen. Einige konnten sich diesen Traum verwirklichen – sei es bei der „großen Bahn“ oder bei uns im Verein. Doch eine Eisenbahn besteht bei weitem nicht nur aus Lokführern. Viele Hände, die im Verborgenen werkeln, tragen dazu bei, dass die Räder rollen. Ob Dampfbetrieb oder ICE, auf Schlosser, Tischler, Elektriker und Reinigungskräfte kann man auch in den modernen Betriebswerken nicht verzichten. Bei uns ist das nicht anders. Allerdings verrichten wir unsere Arbeit ehrenamtlich und sind oft in Personalunion Schlosser und Tischler gleichzeitig. Aber wie bei jeder anderen Bahn gilt auch für uns: Ohne die Werkstatt wäre der Museumsbahnbetrieb niemals möglich. Vielleicht haben auch Sie sich schon mal gefragt, wie es bei uns in der Fahrzeughalle eigentlich aussieht. Das möchte ich im Folgenden einmal anhand einiger Erlebnisse schildern.

Von vielen Besuchern unserer Museumsbahn oder auch anderen Mitmenschen, denen man von unserem ausgefallenen Hobby erzählt hört man oft: „Ach, sonntags fahrt ihr mit dem Zug und sonnabends müsst ihr immer ordentlich die Lok putzen.“ Zunächst ist klarzustellen: Müssen muss bei uns niemand. Nur die Einteilung für den Zugbetrieb ist verbindlich. Darüber hinaus gehört das „Lokputzen“ zwar zu den Tätigkeiten, die bei uns in der Fahrzeughalle erledigt werden, macht aber lediglich einen kleinen Teil unserer Arbeit aus. Richtig „spannend“ wird es erst, wenn z.B. Wagen ausgeacht, große Lasten bewegt und technische Probleme in kürzester Zeit (nämlich bis zum nächsten Fahrtag) bewältigt werden müssen. Zugegeben, ist auch das nicht das tägliche Brot unserer Werkstatt, doch gerade solche Leistungen sind das Salz in der Suppe. Zum Glück können wir an diesen Tagen so viele Mitglieder aktivieren wie benötigt werden, um so umfangreiche Arbeiten nicht endlos dauern zu lassen. Es ist immer wieder beeindruckend, wenn alle an einem Strang ziehen und man am Ende des Tages sehen kann, dass man etwas geschafft hat. Mir fällt dazu spontan das Ausachsen eines unserer dreiachsigen Umbauwagen im letzten Herbst ein. Die Profile der Vollräder und Rollenlager sollten geprüft werden und dazu mussten die Radsätze ausgebaut und nach Münster geschickt werden. ...

Es ist bitterkalt. Die Atemluft kondensiert. Thorsten hat das Kommando: „Noch 20 Umdrehungen, Leute“ Die Kurbeln an den Hebeböcken quietschen. Klackernd greifen die Zahnräder ineinander. Der Dunst der letzten Zigarettenpause liegt noch in der Luft. Unendlich langsam hebt sich der Wagenkasten. Zentimeter für Zentimeter. Zwischenzeitlich misst Torben nach, ob sich das Fahrzeug auch gleichmäßig hebt. Schließlich soll sich nichts verziehen oder sogar abrutschen. Dann ein erneuter Versuch, die drei Radsätze unter dem Wagen herauszufahren. Trotz aller Bemühungen passen die Spurkränze noch nicht unter dem Bremsgestänge hindurch. Der Wagen muss noch höher. „Noch zehn Umdrehungen - eins ... zwei ... drei ... - nicht nachlassen.“ Weiter bewegt sich der Wagen in Richtung Hallendecke. Dann lassen sich die Radsätze endlich vor die Halle schieben. Langsam und vorsichtig. 18 Tonnen Stahl schweben über unseren Köpfen, dunkel, fettglänzend.

Kaum sind die Räder heraus, schon fassen Andreas W. und Frank H. an und legen dicke Eichenschwellen an die Stelle, wo eben noch die Räder standen. Johannes und Stefan besorgen den Nachschub. Dann kurbeln vier Mann den Wagen wieder herunter. Als er auf den Schwellen aufsetzt, ächzt das Holz. Die Traversen, auf denen der Wagen in die Höhe gehoben wurde, bleiben zwar darunter, werden aber vollständig entlastet, so dass das Holz die gesamte Last tragen muss.

Dann ist erst einmal Kaffeepause. Dreckige Finger ruhen auf der Tischkante. Wir sind mächtig erledigt, aber zufrieden mit uns.

Nach der Pause werden die Radsätze an die Harpstedter Laderampe gerollt und versandfertig gemacht. Aus Abfallholz und alten Paletten zimmern wir Transportvorrichtungen, damit die schweren Achsen auf dem Lkw nicht hin- und her rollen. Frank S. legt sie mit dem Gabelstapler der Firma Nolte langsam und vorsichtig in die hölzernen Aufnahmen. Jeder Radsatz fast eine Tonne schwer. Die Paletten knirschen und krachen, als das Gewicht auf sie abgesetzt wird. Morgen gehen die Radsätze auf die Reise und wenn sie in ein paar Wochen wiederkommen, steht uns die gleiche Prozedur noch einmal ins Haus.

Auch die Dampflokomotive verlangt nach viel Aufmerksamkeit. „Sie hat zwar die Kraft von 500 munteren Pferdchen, benötigt aber ebenso viel Pflege“ spotten böse Zungen. Nach jedem Fahrtag wird der Rost gereinigt, der Aschkasten geleert und Lösche gezogen. An einigen Tagen im Jahr steht zusätzlich noch Nachschau, Auswaschen oder Rohre blasen auf dem Programm. Alle Arbeiten, aber gerade die Nachschau, sind für den sicheren Fahrbetrieb unumgänglich.

„Basti, geh Du mal rein, Du bist schön dünn.“

Bei aller Liebe zur Eisenbahn - eine Nachschau ohne Grube ist keine gemütliche Angelegenheit. Aber was hilft es. Ich packe mein Werkzeug zusammen: Ölkanne, Hammer, Drahtbürste, Fettpott, Lappen, 19er-Schlüssel, Zange, usw. und lege die Sachen von außen möglichst nahe an die Räder, so dass ich sie von innen greifen kann. Ich habe das Gefühl etwas vergessen zu haben. Aber was? Mit fällt nichts mehr ein, also lege ich mich flach auf den Rücken vor die Pufferbohle, greife nach oben an den Lokrahmen und ziehe mich unter die Maschine. Zwischen den Zylindern ist die engste Stelle erreicht. Das Bremsgestänge hängt tief über dem Hallenboden. Als ich darunter hindurchrutsche schiebt es mir den Helm vom Kopf. Dann robbe ich etwas weiter und bleibe mit dem Pullover an zahlreichen Bolzen und Splinten hängen. Es geht weder vor noch zurück. Keine Arbeit für Leute mit Platzangst.

Nachdem ich mich befreit habe, rutsche ich weiter in den Rahmen und kann mich unter dem Kessel fast ganz aufrichten. Zunächst muss ich mich strecken. Viel Platz ist nicht. Die Mittelachse bietet eine willkommene Gelegenheit sich hinzusetzen und mit dem Abklopfen der wichtigsten Rahmenverstreben zu beginnen. Dann wird das Bremsgestänge abgeschmiert. Immer von hinten nach vorne, damit man sich nicht auf gerade eingeschmierte Teile setzt. Schließlich will man einigermaßen sauber sein, wenn man wieder ans Tageslicht kommt. Hin und wieder tropft mir Wasser in den Nacken. Wenn ich nur irgendwo die Beine lassen könnte.

Dann sind die Achslager dran. Sie haben an der Unterseite eine Schraube, die kurzzeitig geöffnet werden muss, bis das sich darin angesammelte Wasser abgeflossen ist. Ein Achslager hat eine Inbusschraube - die anderen lassen sich mit dem mitgebrachten Schraubenschlüssel öffnen. „Mist, ich habe den Inbusschlüssel vergessen“, denke ich mir. „Ich wusste es!“ Glücklicherweise huscht draußen ein Schatten an der Maschine vorbei.

„Hey, hallo da draußen!“

„Ja, was is?“

„Gib mir mal bitte die Inbusschlüssel von der Werkbank.“

„Wo bist'n Du?“

„Hier, gleich hinter der Mittelachse.“

Hendriks Gesicht wird zwischen Wasserkasten und Rahmenwange sichtbar.

„Man sieht Dich ja gar nicht - hier bitte.“

„Danke.“

Ich greife nach dem Schlüssel, kann ihn aber zwischen den ölverschmierten Fingern nicht halten. Das Werkzeug klirrt zu Boden. Wieder muss ich einen Tauchversuch im Rahmen unternehmen und vollführe die tollsten Verrenkungen. Dann stoße ich mir zusätzlich noch den Ellenbogen - die Beule schmerzt, das wird wieder mal einen schönen blauen Fleck geben. Nachdem ich alle Achslager nachgesehen habe, lege ich das Werkzeug wieder nach draußen. Wieder aufpassen, dass man nichts vergisst. Dann rutsche ich aus dem Rahmen. Licht. Endlich kann ich mich aufrichten. Streiflichter aus unserer Werkstattarbeit. Früher war das Alltag.

Interessant sind auch die gelegentlichen Rangierfahrten unserer Kleinlok im Harpstedter Bahnhof. Sie sind erforderlich, wenn z.B. ein Wagen für eine Zwischenreparatur in die Werkstatt geholt wird oder der gewöhnliche Zugstamm aus anderen Gründen nicht in der richtigen Reihenfolge steht. Dann tritt Lok 7 auf den Plan. Aus Lokschlossern und Tischlern werden Lokführer und Rangierer.

Das Hallentor wird aufgekurbelt. Motorölstand und Kraftstoff werden kontrolliert. Ein wenig den Spaltfilter durchkurbeln, Kraftstoff vorpumpen und dann klettert der Lokführer auf den Führerstand. Schlüssel ins Zündschloss - vorglühen - und starten. Der Diesel poltert los und wirft eine bläuliche Rauchfahne gegen die Hallendecke. Er läuft.

Nachdem ausreichend Bremsluft gepumpt wurde, entert der Rangierer auf das lange Trittbrett. Wurfhebelbremse los und schon rollt die Fuhre aus dem Schuppen. Packwagen 56, der wegen einer defekten Handbremsspindel in der Werkstatt war, hängt am Haken und soll wieder an seinen Platz im Museumszug. Trötend geht es über den kleinen Bahnübergang vor der Fahrzeughalle auf das Hauptgleis. Nachdem die Weiche in Richtung Bahnhof liegt, winkt der Rangierer. „Herkommen“ - zwei Pfiffe schrillen aus der Trillerpfeife. Die kurze Rangiereinheit setzt sich in Bewegung. Der Rangierer steigt auf den ersten Tritt und winkt in regelmäßigen Abständen, dass der Weg frei ist. Damit Rangierer und Lokführer wissen, was zu tun ist, haben sie sich vorher abgesprochen:

„Zuerst fahren wir den „Sechsfundfünfzig“ mit der „Sieben“ in Gleis eins. Dann die Lok alleine „rüber“ nach Gleis zehn. Dort picken wir Wagen „eins“ und „zwei“ an und drücken sie gegen den „sechsfundfünfzig“. Alle drei Wagen kommen dann wieder nach „zehn“ gegen den „Zweiundzwanzig“ – und fertig. Alles klar?“

Als Antwort kommt dann entweder:

„Alles klar“, oder:

„Is mi egal. Segg Du man vör un torüch – ick för denn all.“

Nachdem wir an der Weiche zum Gleis zehn angekommen sind, geht die eigentliche Arbeit für Rangierer und Lokführer erst los. Während der Lokführer mit Richtungshebel, Gas und Bremse wie Beethoven auf dem Fahrpult hantiert, steigt der Rangierer auf und ab, taucht unter Puffern hindurch, hängt schwere Kuppelketten ein und dreht sie fest, verbindet steife Bremschläuche, legt Hemmschuhe, gibt Rangiersignale, usw.

Er muss dabei geschickt und flink sein wie ein Wiesel und ständig aufpassen, keinen falschen Schritt zu machen. Dass diese Arbeit außerdem ziemlich schweißtreibend ist, brauche ich sicher niemandem zu erzählen. Ich ziehe meinen Hut vor den Leuten, die solch harte Arbeit jahraus, jahrein, bei Wind und Wetter zu jeder Tages- und Nachtzeit verrichten. Dazu kommt, dass auf den großen Rangierbahnhöfen mit ihren Ablaufbergen ständig die Angst dabei ist, einen möglicherweise tödlichen Fehler zu begehen.

Bei uns ist alles etwas überschaubarer – aber dennoch ist Vorsicht geboten. Die Rangiersignale sollte man im Schlaf beherrschen und gefahren wird erst, wenn der Lokführer weiß, wo der Rangierer ist. Man muss sich hundertprozentig aufeinander verlassen können.

Außerdem ist bei der Arbeit Augenmaß gefragt. Bei geschobenen Rangiereinheiten muss der Rangierer ständig die Geschwindigkeit und den Weg zum Prellbock oder zum nächsten Waggon überprüfen. Dann wird er rechtzeitig den Arm heben und das Signal „Achtung“ geben und kurz darauf folgt eine kreisende Armbewegung und das Signal „Halt“. Hat man sich verschätzt, muss man entweder das Signal „Aufdrücken“ geben, um die Wagen „kuppelreif“ zu fahren oder es kracht fürchterlich, wenn die Puffer zusammenstoßen. Der wartende Waggon wird von der anrollenden Wagengruppe auf den Hemmschuh gedrückt, ein schrumpfendes Geräusch, eine braune Staubwolke aus Flugrost und die Fuhre steht.

So „hobeln“ wir mit unserer „Sieben“ geschäftig hin und her, bis die gewohnte Zuggarnitur im Bahnhof steht. Am nächsten Fahrtag braucht sich Lok 2 mit den drei Umbauwagen aus der Fahrzeughalle nur noch davor setzen und schon ist der Museumszug komplett. Das ist bei der sonntäglichen Zugvorbereitung eine willkommene Arbeitserleichterung.

Die dreckigste Arbeit, die wir in Harpstedt anzubieten haben, ist zweifellos das Durchblasen der Siederöhre mit Druckluft. Der feine Kohlenstaub findet jede noch so kleine Ritze in der Kleidung und jede Pore im Gesicht. Nach der Arbeit kann man sich waschen, so viel man will, ein „attraktiver“ Lidschatten bleibt immer zurück und der verschwindet erst zu Hause, nachdem man sich richtig eingeweicht hat. Wer den Schaden hat, braucht für Spott bekanntlich nicht zu sorgen.

Gleiches gilt beim Auswaschen des Kessels mit Unterstützung der Feuerwehr. Zwei mal im Jahr wird der Kesselstein mit einem harten Wasserstrahl aus dem Dampferzeuger gewaschen. Wer dabei nicht aufpasst, bekommt eine Dusche, wie er sie noch nicht erlebt hat, z.B. wenn man den losen Kesselstein mit der Hand aus den Waschlukken herausfischt, während von der anderen Seite gerade nachgespült wird. Solche Missgeschicke dienen selbstverständlich ebenfalls der allgemeinen Belustigung.

Somit herrscht in der Werkstatt meistens eine herzliche, wenn auch manchmal etwas raue Umgangsform. Es bleibt dabei natürlich auch nicht aus, dass sich die jüngeren Aktiven hin und wieder gegenseitig auf den Leim schicken:

Die Welt der Eisenbahn mag manchmal etwas kurios anmuten, aber einen Prototyp der Baureihe 042 mit Blindwelle zur Gewichtseinsparung gab es natürlich nie. Auch die Kieler Lokomotivfabrik MAK baut schon lange keine V 60er mehr. Wenn aber einige Leute scheinbar unabhängig voneinander solche „Märchengeschichten“ mit ernster Miene erzählen und sogar vermeintliche „Beweisfotos“ auftauchen, kommt manch einer schon mal ins Grübeln. Dem folgt meistens eine gründliche Recherche im privaten Bücherregal des „Opfers“ mit negativem Ergebnis. Zur Freude aller Beteiligten bleibt dem „Opfer“ also nur übrig, die anderen Vereinsmitglieder am nächsten Wochenende weiter auszufragen, bis die Geschichte irgendwann unter dem schadenfrohen Grinsen der „Märchenerzähler“ aufgedeckt wird.

Solche Späße sind natürlich nicht böse gemeint. Sie sollen nur die Laune ein wenig heben, genauso wie die winterlichen Schneeballschlachten, die regelmäßig ausbrechen, sobald etwas Schnee gefallen ist. Schließlich verbringen wir einen großen Teil unserer Freizeit in der Werkstatt und da soll der Spaß, im wahrsten Sinne des Wortes, nicht auf der Strecke bleiben.

Aber nicht nur die Vereinskollegen sind für manche Untat zu haben. Auch unsere Dampflok hält immer neue Überraschungen für uns bereit. Diese muss die Werkstatt dann möglichst schnell in den Griff bekommen, denn schließlich soll die Saison ohne große Störungen „über die Bühne gehen“. Darum lassen Sie mich noch über ein Missgeschick berichten, welches sich im letzten Sommer bei den Schulfahrten ereignete und uns bestimmt für längere Zeit im Gedächtnis bleiben wird:

Wie immer steht unser Dampfzug am Bahnsteig des Harpstedter Bahnhofs. Allerdings ist heute nicht Sonntag, sondern ein ganz normaler Montag, an dem sich einige Mitglieder Urlaub genommen haben, um den Schulen der näheren Umgebung einmal die Möglichkeit zu geben, einen Klassenausflug mit unserem Dampfzug zu unternehmen. Manfred und Thorsten stellen an diesem Tag das Lokpersonal.

Noch drei Minuten bis zur Abfahrt. Der Heizer macht noch eine schnelle Runde um die Lokomotive. Prüft hier und dort, ob die Ölgefäße der Lager ordnungsgemäß verschlossen sind, ob die Werkzeugkästen zu sind und steigt kurz darauf zufrieden auf den Führerstand. Noch zwei Minuten. Feuertür auf. Zwei Schaufeln Kohle landen an den Seitenwänden der Feuerbüchse und jeweils zwei in den hinteren Ecken. Der Lokführer sieht dem Zugführer zu, der die Türen schließt. Noch eine Minute. Das Feuer knistert. Dann kommt der Abfahrauftrag.

Der Lokführer öffnet den Regler und wie gewohnt zuckeln wir aus dem Harpstedter Bahnhof. Am DHE-Locksuppen und unserer Fahrzeughalle geht es vorbei auf die freie Strecke. Nach der letzten Weiche öffnet der Lokführer den Regler etwas weiter. Lok 2 gehorcht - macht Tempo. Es geht ein Stück parallel zur Hauptstraße, durch eine leichte S-Kurve, an einem Wäldchen vorbei. Das Wetter ist gut und der Zug nicht allzu schwer. Es verspricht eine angenehme Fahrt zu werden. Links wird der Wesselhof sichtbar.

Plötzlich setzt ein ohrenbetäubendes Kreischen ein, dass durch Mark und Bein dringt. Schnellbremsung. Der kurze Zug steht sofort. Das Lokpersonal springt in den Schotter. Neugierig strecken die Schulkinder die Köpfe aus den Fenstern:

„Was is' denn los?“

„Is' was kaputt?“

Der Heizer sieht die „Bescherung“ zuerst:

„So eine Sch ...“ Alles Weitere drückt sowieso niemand.

Vom Lager, das die Schwingenstange mit der Gegenkurbel verbindet, steigen blaue Rauchwolken empor und die Stange selbst sieht aus wie eine Banane. Wahrscheinlich ist kein Öl mehr nachgelaufen und das Lager hat sich festgefressen. Stange und Lager sind dabei derartig heiß geworden, dass sogar die rote Farbe Blasen schlägt und abplatzt. Trotzdem versucht das Lokpersonal zu retten, was zu retten ist. Kaltes Öl wird in das Schmiergefäß gegossen - es brodeln sofort wieder heraus. Zwecklos - das Lager ist hin. Einer der Männer, die uns die ersten Schritte zwischen Kohlekasten und Feuertür beigebracht haben, hat mal gesagt:

„Heiß ist es erst, wenn die Haut daran hängen bleibt.“

Keine Frage, dieses Lager ist heiß. Wer die Stange auch nur in der näheren Umgebung des Lagers berührt, zieht die Hand sofort mit schmerzverzerrtem Gesicht zurück. So haben wir uns alle schon mal die Finger verbrannt und begriffen, dass eine Dampflokomotive kein Spielzeug ist.

Inzwischen ist aus dem Packwagen am anderen Zugende Hilfe eingetroffen und mit vereinten Kräften wird die knisternde, dampfende Stange abgebaut. An eine Weiterfahrt ist nicht zu denken. Somit erklärt sich Torben bereit, die kurze Strecke nach Harpstedt zurückzulaufen und eine Hilfslok zu organisieren. Nach einiger Zeit kommt er mit der DHE Lok 8 an das andere Zugende gefahren. Glück im Unglück, dass wir nicht allzu weit gekommen sind. Kaum liegt die Stange auf dem Umlauf, schon geht die Fahrt im Schritttempo zurück nach Harpstedt.

Dort angekommen wird die Dampflok vor die Werkstatt rangiert und der Zug kurzerhand mit der Diesellok gefahren. Nachdem deren Getröte in der Ferne verstummt ist, beginnen wir mit der Schadensaufnahme an unserer „Anna“, die leise köchelnd vor der Halle steht. Das Feuer brennt nur noch mit kleiner Flamme und wird bald verlöschen. Vom Kessel steigt die heiße Luft flimmernd

empor und an der Luftpumpe knistert noch etwas Heißdampföl. Auf dem Umlauf liegt die krumme Schwingenstange. Viel Arbeit wartet auf uns. Nun muss die Werkstatt zeigen, was sie kann, denn wir haben weniger als zwei Wochen Zeit, das Problem zu beheben.

Die Lagerbuchse ist „hin“ und nachdem wir sie mit einem Wassereimer gekühlt haben, wird sie mit dem Winkelscheifer eingekerbt und mit einem Abzieher vom Bolzen gezogen. Der Bolzen hat's ebenfalls „hinter sich“. Metallspäne haben tiefe Riefen in den Stahl gezogen. Das Lokpersonal macht einen niedergeschlagenen Eindruck. Beide quält nur eine Frage:

„Sind wir schuld an dem Heißläufer?“

Am späten Nachmittag wird festgestellt, welches Metall für eine neue Lagerbuchse beschafft werden muss und nachdem der letzte diesellokgeführte Zug eingetroffen ist, versammelt sich die gesamte Mannschaft um den Schaden zu begutachten. Alle sind sich des Zeitproblems bewusst. Als Ursache für den Lagerschaden wird vermutet, dass in den Ölgefäßen Metallspäne und Schlacke vom Sandstrahlen in Klostermansfeld zurückgeblieben sind, die das Öl nicht mehr bis zum Lager vordringen ließen. Diese kleinen, schwarzen Dreckkörner sind uns schon seit einiger Zeit beim Vorbereiten der Maschine aufgefallen. Sie sind immer wieder an den Schmiernadeln zum Vorschein gekommen.

Das Lokpersonal hat also keine Schuld an der Misere, was Lokführer und Heizer mit großer Erleichterung zur Kenntnis nehmen. Damit so etwas nicht noch einmal passiert, sind wir uns schnell einig, dass alle Stangen abgebaut und deren Ölgefäße durchgespült werden müssen. Außerdem muss die Schwingenstange wieder ihre ursprüngliche Form erhalten. Ein Zeitplan wird aufgestellt: Am Freitag soll das Gestänge auf der Heizerseite auseinanderggebaut, durchgespült und wieder montiert werden und am Sonnabend soll die gleiche Prozedur mit der Lokführerseite wiederholt werden. Für diesen Tag aber ist erst einmal Feierabend. Die Dampflok wird abgerüstet und in die Halle geschoben.

Innerhalb der nächsten Woche trifft das Material für die neue Lagerbuchse ein und so brennen die Lichter der Fahrzeughalle bis spät in den Abend. Nach und nach nimmt eine neue Buchse Formen an. Auch der tief in die Gegenkurbel eingeschweißte Bolzen wurde inzwischen von einer befreundeten Firma ausgebohrt, so dass dieser neu angefertigt und danach eingeschweißt werden kann. Udo und Torben tun ihr Möglichstes, um alle Teile passgenau anzufertigen. Alles geschieht nach Feierabend in ihrem „wirklichen“ Beruf.

Die Stangenmontage gerät zur echten Schinderei. Am Freitagnachmittag nehmen wir die Heizerseite in Angriff. Alle möglichen Helfer werden mobilisiert. Auch Andreas und Volker, die aus beruflichen Gründen wenig Zeit haben, nehmen sich den Nachmittag frei. Nachdem die meisten Mitglieder eingetroffen sind, geht es los:

Zunächst werden die Stellkeile herausgenommen, von denen einige bombenfest in den Stangenschlössern sitzen. Dann legen wir die Lagerschalen und Beilagen vorsichtig auf die Werkbank. Sie sind die wohl empfindlichsten Teile des Gestänges. Nun liegen die Stangenschlösser auf den Treibzapfen auf. Sicherheitshalber haben wir Lappen dazwischen gelegt, damit die Zapfen keine Kratzer bekommen, denn sie sind genauso empfindlich wie die Lagerschalen. Als nächstes werden die Stangen auf zwei Böcke gehoben. Am schwersten ist die Treibstange. Drei Mann können sie kaum bewegen. Sie ist mit einem armdicken Bolzen am Kreuzkopf befestigt, der mit einer noch größeren Mutter gesichert ist. Um sie zu lösen sind ein 95er Schraubenschlüssel und ein Vorschlaghammer erforderlich. Um den Bolzen herauszubekommen, muss er entlastet werden. Wir bedienen uns einer langen Brechstange, die in die Radspeichen eingehängt wird, um die Stange anzuheben. Nur mit solch groben Werkzeug ist dem Gestänge beizukommen.

Rund um die Lokomotive sieht es aus wie auf einem Schlachtfeld. Überall liegen Werkzeuge, Lappen, Ölkannen, Brechstangen usw. Über der Szenerie hängt dieser undefinierbare Geruch einer Dampflokwerkstatt, nach Öl, Ruß und kaltem Rauch. Zusätzlich wird die Arbeit dadurch erschwert, dass wir einige der heißesten Tage des kurzen Sommers 2002 „erwischt“ haben. Mit dreißig Grad drückt die Sonne unerbittlich auf das Hallendach. Die Tore stehen weit offen - mit mäßigem Kühl-erfolg. Uns tropft der Schweiß nur so von den Gesichtern.

Beim Durchspülen der Ölgefäße kommt uns jede Menge Dreck entgegen. Nach einer kurzen Kaffeepause erfolgt die Montage in umgekehrter Reihenfolge. Die Situation spiegelt sich unwirklich verzerrt im blanken Metall der Treibzapfen wider. Beim Zusammenbau ist genaues Arbeiten gefragt, denn schließlich soll die komplizierte Heusingersteuerung später ohne zu klemmen laufen. Natürlich geht bei so personalintensiven Arbeiten auch der normale Werkstattbetrieb weiter. Der Wagenpark muss gereinigt werden, was Werner und Andreas B. glücklicherweise übernehmen, und auch so manch andere Kleinigkeit verlangt vor dem nächsten Fahrtag nach Aufmerksamkeit. Dabei wird oft deutlich, wie erschreckend dünn die Personaldecke ist. Am Abend klirrt das Werkzeug in den Kasten. „Fertig.“

Die Heizerseite ist geschafft und auch wir sind ziemlich erledigt. Morgen steht uns die Lokführerseite bevor.

Am nächsten Wochenende sehen wir uns die verbogene Schwingenstange genauer an. Es wird hin- und herüberlegt, wie wir sie wieder gerade bekommen. Viele Ideen werden besprochen und wieder verworfen, denn es ist zu beachten, dass die Stange in gleicher Weise wie sie verbogen wurde, wieder gerichtet werden muss. Ein einfaches „Geradebiegen“ z.B. mit einer Hydraulikpresse würde die Sache nur verschlimmern. Eine Neuanfertigung würde grob geschätzt 5.000 DM kosten und kommt somit ebenfalls nicht in Frage. Nun ist Improvisationstalent gefragt.

Nach einiger Zeit reift der Gedanke, eine Vorrichtung zu bauen, die das kleine Stangenlager festlegt und auf das andere Lager eine Drehbewegung ausübt. Gesagt, getan.

Eilfertig wird ein massiver Stahlklotz auf einem Hallengleis festgeschweißt und das kleine Schwingenstangenlager mit einem Bolzen daran befestigt. Das große Lager bleibt weiterhin lose auf der Schiene liegen und bekommt ein langes Vierkantrrohr angeschweißt, das senkrecht nach oben zeigt. An diesem Rohr befestigen wir einen kräftigen Kettenzug, der mit seinem anderen Ende wiederum am Wagen 3 hängt.

Dann wird der Kettenzug gespannt und die Schwingenstange mit dem Brenner vorsichtig erwärmt. Die provisorischen Schweißnähte knirschen. Vorsichtig wird der Kettenzug weiter gespannt. Das Vierkantrrohr biegt sich. Man kann erahnen, welche Kräfte es nun aushalten muss. Die ganze Konstruktion zittert unter der großen Belastung. Der Brenner faucht. Dunkelrot glüht das Metall. Dann hebt sich die Schwingenstange in der Mitte, genau an der Stelle, an der wir ihr den Knick beigebracht haben. Nun ist Genauigkeit gefragt, wenn die Steuerung wieder einwandfrei funktionieren soll. Nachmessen, Kettenzug spannen, die Stange hin und wieder erhitzen, nachmessen, Kettenzug spannen, nachmessen Ganz langsam erhält die Schwingenstange ihre ursprüngliche Form zurück.

Am Nachmittag wird das Gestänge der Lokomotive komplettiert. Unter den gespannten Blicken aller „Stangenschlosser“ folgt eine kurze Probefahrt im Schlepp unserer Lok 7. Sie verläuft ohne Komplikationen und lässt Hoffnung auf eine geglückte Reparatur aufkommen. Am Abend nachdem das letzte Werkzeug im Schrank verschwunden ist, wird der Dampfer für die nächste Fahrt vorbereitet. Das Holzfeuer knistert, träge drängen die ersten Rauchschwaden aus dem Schlot und nach einiger Zeit beginnt der Kessel wieder zu summen. Niemand spricht es aus, aber an den

nachdenklichen Mienen der Beteiligten kann man erkennen, dass alle mit einer Frage beschäftigt sind: „Ob sie wohl morgen wieder funktioniert?“

Ein wenig unwohl ist uns schon, als wir mit dem morgendlichen Personenzug am Harpstedter Bahnsteig stehen. Doch unsere „Anna“ enttäuscht uns nicht. Sie läuft an diesem Tag wie ein Uhrwerk. Zuverlässig zuckeln wir im Schongang zwischen Harpstedt und Delmenhorst hin und her. Gegen Abend scheinen alle Lager eingelaufen zu sein, so dass wir dem Triebwerk richtig auf den Zahn fühlen können. Die Steuerung liegt weit vorne, als wir den Kirchseelter Berg angehen. Mit krachenden Auspuffschlägen kämpft Lok 2 gegen die Steigung. Auf den feuchten Schienen im Waldeinschnitt gleich hinter dem Bahnhof versucht die Maschine zu schleudern. Regler zu. Das Arbeitsgeräusch verstummt. Sandstreuer auf. Regler wieder auf. Weiter donnert der Abdampf aus dem Schlot. Sandstreuer zu. Es ist immer wieder ein Erlebnis, wenn Lok 2 den Geestrücken mit Volldampf hochmarschiert. Kein Lager überschreitet dabei seine Betriebstemperatur. Wir sind wirklich erleichtert, denn die lange Fahrt nach Norden steht unmittelbar bevor. Lok 2 besteht auch diese Bewährungsprobe glänzend und beweist, dass sie noch lange nicht zum alten Eisen gehört.

So geht bei uns in der Werkstatt Sonnabend für Sonnabend vorüber. Keiner ist wie der andere. Was vor einer Woche noch als dringende Arbeit eingestuft war, kann nach dem nächsten Fahrtag schon wieder niedrigere Priorität haben.

Natürlich konnte in diesem Erlebnisbericht längst nicht alles erwähnt werden, was sich in der Fahrzeughalle abspielt. Das würde den Rahmen bei weitem sprengen. Erwähnenswert ist u.a. die Aufarbeitung des Personenwagens 3, denn nicht alles hat bei der „Eisen-Bahn“ mit Metall zu tun. Auch auf dem Gebiet des Werkstoffes „Holz“ haben wir einiges in Petto. Das Holzfachwerk des Wagons wurde in mühsamer Kleinarbeit von Grund auf erneuert. Hierbei wird zur Zeit vor allem durch Detlef geschraubt, gezapft, gesägt und gehobelt, dass die Späne fliegen. Das bisherige Ergebnis dieser Bemühungen ist meiner Ansicht nach recht ansehnlich geworden aber es wird wohl noch ein Weilchen dauern, bis der Museumszug über einen weiteren Plattformwagen verfügt, denn auf dieser „Baustelle“ gibt es noch einiges zu tun.

Auch das umfangreiche Reinigen der Personenwagen bedarf großer Anerkennung. Niemand liebt diese Arbeit - doch unermüdlich treten oft dieselben Mitglieder an, um die Wagen auf Vordermann zu bringen. Ich denke da vorrangig an Heike, Jürgen, Werner, und Andreas B..

Doch diese Arbeit gehört trotz allem Übel genauso zur Fahrsaison, wie das Entladen eines Kohlewagens, das Vorbereiten der Lokomotive oder das Pflegen der Bahnhofsanlagen. Außerdem muss der Buffetwagen bestückt und die Minibar ausgerüstet werden, hin und wieder wird die Elektroinstallation der Halle ergänzt, durchgefegt, Geschirr abgewaschen usw.

In den Wintermonaten aber wird hauptsächlich repariert und restauriert. Abgerissene Schrauben ausbohren, Übergangsbleche richten, Brems- und Hauptuntersuchungen, Dampfheizungen instandsetzen, Blecharbeiten, hin und wieder bleibt etwas Haut an einem Grad hängen, Blutblasen, Beulen, blaue Fingernägel. ...

Leicht wird uns der Museumsbahnbetrieb nicht gemacht.

 Fotos zur Werkstattarbeit auf http://www.dhef.de/Lok2_HU.html

Dieses Buch ist »Donationware«, d.h. bei Gefallen würde sich der Verein
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde e.V. über eine Spende freuen:
DHEF: IBAN: DE26 2806 6214 4810 2903 00 Stichwort „Unter Dampf“
oder auf unser PAYPAL Konto zahlung@dhef.de

Mistwetter

Erinnern Sie sich noch an den Sommer des Jahres 2002? Falls nicht, lassen Sie sich ein wenig auf die Sprünge helfen, denn schließlich hat dieser Sommer für einige Schlagzeilen gesorgt. Zu Beginn wollte er nicht so richtig auf Touren kommen, doch sein Ende war dafür um so gewaltiger.

Im Erzgebirge gab es wolkenbruchartige Regenfälle, deren Wassermassen Verkehrswege abschnitten und ganze Dörfer verwüsteten. In Dresden erreichte die Elbe einen Pegel von neun Metern und überflutete Altstadt und Bahnhof. Feuerwehr, Bundeswehr und THW waren im Dauereinsatz und konnten die Fluten doch nicht stoppen.

Was dort an Wasser zu viel war, hatten wir hier zu wenig. Es war unerträglich heiß, und Nordwestdeutschland lechzte nur so nach Abkühlung. An den Badeseen wurde man totgetreten, die Schwimmbäder meldeten rekordverdächtige Besucherzahlen und an manchen Getränkeautomaten bildeten sich lange Schlangen. Diesen Sommer musste sich Mephisto höchstpersönlich ausgedacht haben. Es war nicht zum Aushalten.

Außerdem gibt es manchmal Tage da fragt man sich, ob alles mit rechten Dingen zugeht oder ob nicht irgendein Witzbold irgendwo eine versteckte Kamera aufgestellt hat. Der 18. August 2002 gehörte ohne Frage dazu. An diesem Sonntag sollte es mit Dampf nach Lemwerder gehen, was an sich kein großes Problem darstellt, doch diesmal kam es anders. Was uns alles passierte, will ich hier in aller Kürze berichten.

Der Sonntag fing damit an, dass es wieder einmal unheimlich heiß wurde und uns in Lemwerder eine große Radfahrergruppe erwartete, deren Fahrräder in die Güterwagen gehievt werden mussten. An dieser Stelle sei ein großes Lob an unsere Packwagenmannschaft eingeschoben, die schon oft bewiesen hat, dass sie sich bei der größten Hitze auch von noch so vielen Rädern nicht unterkriegen lässt. Mit ihrer Hilfe wurden alle Fahrräder schnell verladen und nach dem Umsetzen und Wassernehmen ging es zurück nach Harpstedt.

Dort angekommen stand uns das nächste Problem bevor. Unser Kohlebansen war vollkommen leer. Nur ein paar Brocken lagen verloren in der Ecke. Ein seltener Anblick. Natürlich wurde die Kohle, die wir aus Schlesien beziehen, rechtzeitig bestellt. Doch unser Güterwagen saß vermutlich irgendwo im Dresdener Hochwasser fest.

Zum Glück stand ein Güterwagen einer befreundeten Museumsbahn randvoll mit Kohlen im Harpstedter Bahnhof. Er war auf verschlungenen Wegen aus dem Ruhrgebiet nach Harpstedt gekommen und die Kollegen erlaubten uns, ein wenig von ihrer Kohle zu nehmen, wenn wir den Wagen vor seiner Weiterfahrt wieder mit eigener Kohle auffüllten. Dieses Angebot nahmen wir natürlich gerne an und so rangierten wir die Fuhre rückwärts gegen den Tender unserer Dampflok. Mit Forken bewaffnet ging es fröhlich ans Werk, doch bald stellte sich heraus, dass es gar nicht so einfach ist, die Kohle unter seinen eigenen Füßen wegzuschaufeln, so dass das Unternehmen zu einer schweißtreibenden Angelegenheit wurde. Hinzu kam, dass der Güterwagen während seiner Reise scheinbar als Mülleimer benutzt wurde. Wir fanden nämlich einige Sachen in dem Kohleberg, die da nicht hineingehörten. Neben diversen Dosen war auch eine Windel darunter, deren Gestank uns ordentlich zu schaffen machte.

Am Abend kam dann das Finale. Zwischen Delmenhorst und Lemwerder, in der platten Wesermarsch, erwischte uns ein Gewitter, wie ich es bis dahin selten erlebt hatte. Es regnete, nein es goss wie aus Eimern. Außerdem blitzte und donnerte es um uns herum, dass es einem die

Sprache verschlug. Unter diesen Umständen erfolgte auch das Wassernehmen in Lemwerder mit einem mulmigen Gefühl in der Magengegend.

Als wir unsere „Anna“ nach diesem Einsatz wieder im Schuppen hatten, dachte ich, dass es viel schlimmer wohl nicht mehr kommen könne. Dachte ich.

Hätte ich geahnt, was uns nur eine Woche später bevorstand, hätte ich mich bestimmt nicht zu dieser voreiligen Prognose hinreißen lassen.

Sonnabend, 24. August 2002: Heute steht uns eine Sonderfahrt für die Zeitungsausträger des Delmenhorster Kreisblattes ins Haus und das Sommerwetter hat sich seit der Gewittertour nach Lemwerder nicht besonders abgekühlt.

Es ist schwül und unheimlich heiß. Scheinbar noch heißer als am vorigen Wochenende. Die Sonne brennt erbarmungslos vom Himmel. Der Fahrtwind wirbelt Unmengen kleiner, glitzernder Staubteilchen durch den Führerstand, als wir wieder auf dem Weg nach Delmenhorst sind. Die Luft steht flimmernd über dem Schotterbett. Udo fährt und Andreas Wagner ist als Heizer in Ausbildung dabei. Er macht seine Sache gar nicht schlecht. Die Lok rumpelt über Weichen. Auf dem Tender klirren die leeren Wasserflaschen. Das Hemd klebt am Körper und uns dreien läuft der Schweiß vom Gesicht. Udo schiebt den Regler etwas weiter auf und Andreas greift zur Schaufel.

Vier, fünf Schaufeln des schwarzglänzenden Gesteins verschwinden in der glühenden Lohe der Feuerkiste. Der Führerhausboden schwankt. Kohle poltert im Tender.

Andreas braucht kaum noch Hilfe. Auch das Anstellen der Strahlpumpen klappt von Mal zu Mal besser. Dennoch behalte ich mir die Fahrt heute Abend vor. Da es relativ spät zurück nach Harpstedt geht, wird es dunkel werden und dann ist das Anstellen der Strahlpumpen für Ungeübte besonders schwer. Auch erfahrene Heizer brauchen dafür oftmals mehrere Versuche. Hinzu kommt die Umgewöhnung der Augen, die mal in den hellen Feuerschein sehen und sich dann wieder an die Dunkelheit gewöhnen müssen. Man ist manchmal nahezu blind, was den Heizerdienst zusätzlich erschwert. Im Moment ist es allerdings noch hell und Andreas kann schaufeln bis zum Umfallen.

In Delmenhorst nehmen wir wie gewohnt Wasser, während unsere Reisegruppe zusteigt. Danach geht es wieder retour nach Harpstedt.

Nachdem wir Annenheide passiert haben, lässt Udo die Maschine laufen und unsere Anna läuft heute wie ein Uhrwerk. Eilig schnarrt der Antrieb der Schmierpumpe in der Führerhausecke. Schwellenschrauben rasseln unter den Rädern. Ein kleiner Busch duckt sich im Fahrtwind. Immer und immer wieder muss Andreas schaufeln. Kurz vor dem Haltepunkt Stelle verringern wir die Geschwindigkeit wegen des unübersichtlichen Bahnübergangs. Gleich danach wird der Regler wieder geöffnet. Es geht mit Volldampf auf Groß Mackenstedt zu.

Udo sieht schwitzend aber zufrieden zu uns herüber:

„Oma rennt wie ein D-Zug!“

Wir unterqueren die Autobahn 1: Hinein ins Dunkel, hinaus ans Licht. Dann zeigt uns das Blinklichtüberwachungssignal von Groß-Mackenstedt „BÜ 1“.

„Anlage läuft!“ kommt es wie aus einem Munde. Hier kennen wir jede Langsamfahrstelle, jeden Baum und jeden Strauch auswendig. Es geht zügig voran.

Wieder in Harpstedt angekommen verabschieden sich zunächst unsere Fahrgäste. Wie wir erfahren haben, wollen die Teilnehmer der Sonderfahrt hier essen, ein wenig wandern und später noch das Koemsgelände besuchen. Einige von ihnen bestaunen vorher noch unser Dampfross und machen sich dann auf den Weg. Als der letzte Fahrgast gegangen ist, können wir uns in aller Ruhe um die Maschine kümmern, denn bis die Gruppe wieder hier ist, haben wir eine Menge Zeit.

Nachdem wir die Lok mit Kohle und Wasser versorgt haben, stellen wir Lichtmaschine und Luftpumpe ab und legen ein Ruhefeuer an. Vorher sehen wir noch mit dem Schürhaken nach, ob sich irgendwo Schlacke gebildet hat, doch Andreas hat gute Arbeit geleistet. Es liegt fast nur lose Asche auf dem Rost. Somit entfällt das schweißtreibende Reinigen der Rostfläche und wir können unsere Pause etwas eher antreten. Aus unserem Wagen 7 werden flugs ein paar Stühle nach draußen geholt und dann lassen wir es uns zusammen mit dem Werkstattpersonal richtig gut gehen. Im immer länger werdenden Schatten der Bäume wird viel geklönt und gelacht und irgendjemand hat Kaffee und Kuchen organisiert, der nach der Schufterei besonders gut schmeckt. Andreas und ich sehen zwischendurch hin und wieder nach der Maschine. Es gilt, den Kessel im Auge zu behalten. Das Feuer muss unterhalten werden und auch der Wasserstand darf nicht zu weit absinken.

Udo verabschiedet sich während wir pausieren. Er hat heute noch andere Verpflichtungen. An seiner Stelle soll Volker Klemm die abendliche Tour fahren. Einige Zeit, nachdem Udo verschwunden ist, taucht Volker auch schon auf.

Als er die Führerstandstür öffnet, fällt uns angenehm auf, dass es nicht mehr ganz so heiß ist, denn am Himmel haben sich einige Schleierwolken gebildet. Mir kommt das sehr gelegen, denn schließlich darf ich nun wieder die Schaufel schwingen. Nachdem wir unsere Sachen verstaut haben, ölen wir zur Sicherheit noch die Kreuzköpfe ab, denn Udo ist vorhin aufgefallen, dass sich der Kreuzkopf auf der Lokführerseite etwas mehr als üblich erwärmt hat.

Wenig später wird es Zeit, das Feuer lang zu machen, als ein dicker Regentropfen auf das Seitenfenster platscht.

„Was war das?“

Unwillkürlich geht unser Blick zum Himmel, wo sich wie aus dem Nichts gewaltige Wolkenformationen zusammengeschoben haben.

Es folgen noch ein paar einzelne Regentropfen und dann öffnet der Himmel seine Schleusen. Der Regen trommelt aufs Dach und auf dem Bahnsteig. Schnell bilden sich Pfützen und mitten in diesem Unwetter kommen unsere Fahrgäste zurück. Nicht wie geplant zu Fuß sondern mit Taxen. Ein Taxi nach dem anderen hält auf der Ladestraße und entlässt seine Insassen, die dann im Laufschrift in unseren Zug stürzen. Kurz vor der Abfahrt blitzt es aus Richtung Bassum und wenige Sekunden später folgt der Donner. Auch der Wind wird stärker und lässt die Gewitterwolken genau in unsere Richtung ziehen.

Minuten später kommt der Abfahrauftrag. Der Himmel in Richtung Düsen ist dunkelblau und unser Weg führt mitten in das Wetter hinein. Der Wind hat sich inzwischen zu einem kräftigen Gewittersturm entwickelt. Er treibt den Regen vor sich her, der auf dem Kessel verdampft und die Scheiben beschlagen lässt. Volker kann kaum noch etwas sehen und hält den Kopf aus dem Seitenfenster. In Nullkommanichts ist er klatschnass. Aus Richtung Harpstedt blitzt es erneut. Der Donner ist trotz des Fahrgeräusches deutlich zu hören.

Es geht weiter. Wir durchfahren den Haltepunkt Düsen, danach führt die Strecke das lange Tal hinunter, um kurz darauf den Harpstedter Staatsforst zu durchqueren. Der Wald ist triefnass und die Schienen schmierig. Hier können wir für einige Sekunden den Düsenener Bach sehen, der zu einem richtigen Fluss angeschwollen ist. Gurgelnd und schäumend fließt das Wasser unter dem Bahndamm hindurch. Ich scherze:

„Wenn wir zurückkommen, ist die Brücke weg“, doch Volker sieht angestrengt nach vorne:

„Mach bloß keinen Mist.“

Bevor wir den Haltepunkt Groß Ippener durchfahren, steigt die Strecke wieder an. Es regnet als gäbe es kein Morgen. Die Schienen scheinen vor uns aufzuhören. Sie verschwinden im grauen Schleier der vom Schotterbett hochspritzenden Regentropfen.

Nachdem wir Groß Ippener passiert haben, geht die Fahrt über eine weite Ebene. Jetzt sind wir mittendrin. Es blitzt und kracht von allen Seiten. Es ist gar nicht so einfach, sich auf das Feuer und den Wasserstand zu konzentrieren, wenn rundherum die Welt untergeht. Das Regenwasser drückt durch die Führerstandsfenster und die Kante des Kohlekastens, auf der wir immer die Putzklappen und andere derartige Utensilien deponieren, steht vollkommen unter Wasser.

Ich rette gerade meine Handschuhe vor dem "Ertrinken", da wird die Umgebung auf einmal in gleißendes Licht getaucht und im gleichen Moment knallt es fürchterlich. Eine etwa 200 Meter entfernte Birke hat es voll erwischt. Torben, der gerade mit seinem Auto auf dem Weg nach Hause ist, war sogar noch näher dran.

Volker gibt Dampf. Wir sind mit unserer Schlange aus Eisen und Stahl ein ideales Ziel für die Blitze. Also nichts wie weg hier.

Als wir Kirchseelte durchfahren, regnet es schon etwas weniger und kurz vor Heiligenrode ist das Wetter plötzlich wie abgerissen. Nur hinter uns zucken ein paar Blitze und der Himmel ist nach wie vor dunkelblau. Anscheinend hat es hier noch gar nicht geregnet. Stickig ist es und Staub liegt in der Luft. In Richtung Westen geht die Sonne langsam unter und schickt noch ein paar Strahlen zu uns herüber. So erreichen wir Delmenhorst-Süd, wo wir heute zum letzten Mal umsetzen und Wasser nehmen. Unsere Fahrgäste steigen hier aus. Sie lachen und sehen zufrieden aus. Anscheinend hat ihnen die Fahrt durch das Unwetter nichts ausgemacht.

Während die Lok an der Tränke steht, fühlt Volker die Lager ab und entwässert gründlich die Hauptluftleitung. Danach sieht er mich fragend an:

„Haste mal ‘n Goldfisch für unser Aquarium?“

„Wie bitte?“

Volker lächelt verschmitzt, doch ich kann immer noch nicht folgen:

„Was für ‘n Aquarium?“

„Na ja, wenn man unsere Triebwerksbeleuchtung so ansieht, könnte man meinen wir wollten jetzt Fische züchten.“

Tatsächlich ist das Regenwasser bis in die Lampenschalen unserer Triebwerksbeleuchtung vorgedrungen. Die Lampen sehen dadurch aus wie beleuchtete Goldfischgläser. Es fehlt eben nur noch der Goldfisch.

Nachdem die Wasserkästen gefüllt und die Triebwerksbeleuchtung geleert ist, werden die Schranken an der Grünen Straße wieder geschlossen. Im allerletzten Licht treten wir unsere Heimreise an und allmählich macht sich eine gewisse Feierabendsehnsucht bemerkbar. Es reicht für heute.

Im Delmenhorster Stadtgebiet passieren wir die Stationen Hasporter Damm und Annenheide und als wir die Stadtgrenze hinter uns gelassen haben, ist es stockfinster. Zwischen Groß Mackenstedt und Heiligenrode beginne ich das Feuer für die Fahrt auf den Geestrücken vorzubereiten, die hinter Kirchseelte beginnt. Am sogenannten „Kirchseelter Berg“ wird noch einmal Leistung verlangt. Unsere Lokführer nutzen die Steigung darüber hinaus gerne und regelmäßig zum „Zylinderputzen“. Es geht also mit ordentlich Radau den Berg hoch.

Die Feuertür klappt. Schaufel für Schaufel Kohle landet auf dem Rost. Der Zeiger des Kesseldruckmanometers steht am roten Strich, in den Glasröhren pendelt der Wasserstand: Er könnte etwas höher sein, doch es wird schon schief gehen, denn noch ist etwas Zeit.

Zwischen Bürstel und Kirchseelte sehe ich zum Himmel. Ein paar Sterne sind zu sehen. Der Mond sieht hinter den Wolken hervor und spiegelt sich in überfluteten Ackerflächen. Außer diesen großen Pfützen weist nichts mehr auf das Unwetter hin, dass hier vor knapp einer Stunde niedergegangen ist.

Mit eingeschalteter Triebwerksbeleuchtung geht es dem Feierabend entgegen und in regelmäßigen Abständen ziehen die weißen Kilometersteine am Seitenfenster vorbei. Wenn man nach hinten sieht, kann man die beleuchtete Wagenschlange folgen sehen. Über dem Zug liegt eine weiße, langgezogene Dampffahne. Wenn die Feuertür offen ist, erleuchtet der Feuerschein das gesamte Führerhaus rotglühend.

Weiter, immer weiter fahren wir in die Nacht hinein. Die Lichtstrahlen aus dem Feuerloch zaubern gespenstische Schatten in die vorbeihuschenden Bäume und Sträucher und die vom Feuer angestrahlten Dampfwolken über uns sehen beinahe aus wie Wetterleuchten. Da ist sie wieder, die Faszination der Dampflokomotive für die unsere „Aktiven“ Sonnabend für Sonnabend in der Werkstatt stehen.

In Kirchseelte verringern wir die Geschwindigkeit wegen des gefährlichen Bahnübergangs auf 10 km/h. Gleich dahinter beginnt die Steigung. Volker lässt die Maschine kräftig antreten. Ein kurzer Versuch auf den nassen Schienen zu schleudern wird sofort eingefangen. Aus dem Fenster lehnend freue ich mich über den klaren, harten Auspuffschlag. Wir beschleunigen zügig. Mit unheimlichem Getöse wird der Abdampf meterhoch in die Baumkronen geschleudert. Man könnte meinen, dass gleich der Schornstein abhebt. Die geschlossene Feuertür klappert im Takt der Abdampfschläge. Es herrscht jetzt ein unglaublicher Zug im Feuer. Die Kohlen brennen weißglühend und aus den Ritzen der Feuertür dringt helles Licht. Die Schienen glänzen im Schein der Loklaternen. Sie sind glatt wie Schmierseife. Außerdem haben sich zwischen den Bäumen undurchsichtige Nebelschwaden gebildet. Das Schotterbett ist vermutlich noch warm von der Sonne und das Regenwasser verdunstet darauf. Volker zieht die Steuerung etwas ein. Die Maschine vollführt einen Höllenlärm. Das eindrucksvolle Stampfen geht, immer schneller werdend, in ein regelrechtes Trommelsolo über. Schon ist die Hälfte der Steigung geschafft. Im Gedanken bin ich bereits in Harpstedt bei den Abschlussarbeiten. Nur noch Ausschlacken und dann ab in den Schuppen. Doch plötzlich färbt sich der Nebel vor der Lok dunkel.

„Halt an, da liegt was im Gleis!“

Sofort zieht Volker den Regler zu. Das Abdampfgeräusch verstummt. Eine Bremsung ist in der Steigung nicht nötig. Langsamer werdend rollen wir auf einen großen abgestürzten Ast zu, der mit einigen Zweigen über die Schienen ragt.

„Wenn wir anhalten kommen wir hier nicht wieder weg“, ruft mir Volker zu.

Schnell fällt die Entscheidung, langsam an dem Ast vorbeizufahren. Es könnte passen. Mit Schrittgeschwindigkeit nähern wir uns dem Hindernis, doch dann kommt es anders als gedacht:

Holz kracht und splittert und ehe wir uns versehen, hat sich der Ast an der vorderen Trittstufe verfangen und wird wie ein Besen mitgeschleift. Im Schrittempo geht es voran. Wir nehmen uns gerade vor, oben am Scheitelpunkt anzuhalten um ihn zu entfernen, als gleich danach noch ein zweiter Ast auftaucht, der sich ebenfalls verfängt. Er schafft es irgendwie die Zylinderventile aufzudrücken. Dampf faucht. So geht es nicht mehr weiter. Volker bremst und kurz darauf steht die Fuhre.

Schotter klirrt unter meinen Füßen, als ich zur vorderen Pufferbohle gehe. Wasser tropft von den Bäumen. Der Generator brummt gleichmäßig und glühende Scheinwerferaugen starren in die Dunkelheit. Der Zylinder strahlt angenehme Wärme ab. Während ich an den Ästen zerre, stellt

Volker die Strahlpumpe an, damit die Sicherheitsventile nicht abblasen. Außerdem werden wir gleich eine Menge Dampf brauchen.

Als ich wieder auf dem Führerstand bin, löst Volker die Bremse und gibt vorsichtig Dampf. Sofort drehen die Räder wie rasend durch, doch der Zug rührt sich nicht einen Millimeter. Der Mann am Regler ist sauer. Ein Zustand, der nur sehr selten vorkommt, doch jetzt kommen Ausdrücke aus dem Dunkel der rechten Führerstandsecke, die in keinem Duden zu finden sind.

Es folgt ein weiterer Versuch, die rund 120 Tonnen in Gang zu bringen. Diesmal mit Sand. Wieder schleudert die Maschine. Ein riesiger Rauchpilz steigt in den Nachthimmel und der Zug ruckt an. Viel scheint der Sand nicht zu helfen. Vielleicht ist ein Sandfallrohr verstopft. Mit Gefühl schiebt Volker den Regler etwas weiter auf und wieder verlieren die Räder ihre Haftung. Das wirbelnde Gestänge lässt die Maschine wackeln und schlingern. Der Zug hängt schwer am Haken und unsere fünfhundert Pferdestärken wollen sehr gefühlvoll auf die Schienen gebracht werden doch langsam aber sicher geht es voran. Mit etwas mehr als 20 km/h wird der Scheitelpunkt erreicht und wir können wieder beschleunigen. Der Stundenzähler ist inzwischen schon weit vorgerückt und wir wollen endlich nach Hause.

Nachdem wir Groß Ippener hinter uns gelassen haben, geht es mit Schwung das lange Tal hinunter. Im Wald ist es stockdunkel und auch hier stehen Nebelbänke über den Schienen. Volker bremst, denn vor ein paar Jahren lag an dieser Stelle schon einmal ein ausgewachsener Baum quer über dem Gleis und das eben Erlebte hat uns vorsichtig werden lassen.

Die Brücke über den Dünsener Bach steht natürlich noch wie der berühmte Fels in der Brandung. Ich sehe noch einmal nach unten in das aufgewühlte Wasser. Danach müssen wir noch eine Steigung bezwingen, die es ebenfalls in sich hat, aber längst nicht so steil ist wie der Kirchseelter Berg. Noch einmal lassen wir ordentlich den Schornstein wackeln bis der Haltepunkt Dünsen erreicht ist. Hier wird Wasser genommen. Mit routinierten Handgriffen ist das Standrohr schnell aufgebaut und während sich die Tender füllen, haben wir Zeit uns umzusehen: Der sonst so belebte Bahnsteig ist menschenleer und der Mond beleuchtet das Bahnhofsschild mit fahlem Licht. Fast schon romantisch, diese Szenerie. Doch für solche Gefühle ist jetzt keine Zeit, denn wir wollen weiter. Noch drei Kilometer, dann ist es geschafft.

So geht ein langer, ereignisreicher Tag seinem Ende entgegen. Nach dem Abstellen des Museumszuges im Harpstedter Bahnhof rollt unser Dampfross vor den Schuppen. Obwohl wir unheimlich müde und geschafft sind, müssen noch die Abschlussarbeiten erledigt werden. Das Bekohlen entfällt jedoch, da der Güterwagen aus Schlesien weiterhin auf sich warten lässt und im Kohlebansen noch immer gähnende Leere herrscht.

Das Feuer ist inzwischen heruntergebrannt und besteht nur noch aus einigen dunkelrot glühenden Aschehaufen, die wir in der Feuerkiste lassen, damit der Kessel nicht zu schnell auskühlt. Zu guter Letzt werden noch das Abschlammentil und die Kesselspeiseventile geschlossen und dann geht es mit verhaltenen Auspuffschlägen in den Schuppen.

Pfeifend entweicht die Luft aus dem Bremszylinder als die Maschine an ihrem Stammplatz zum Halten gekommen ist. Viel zu tun ist nicht mehr. Während ich den Deckel auf den Schlot lege, klappt Volker den Blendschutz der Führerhauslampe auf und füllt noch schnell das Übergabebuch aus. Als er zur Spalte „Bemerkungen“ kommt, sieht er zu mir herüber:

„Ist Dir was aufgefallen? Haben wir was kaputtgemacht?“

„Nischt.“

„Na denn – Feierabend!“

Als wir unsere Taschen schnappen und den Umkleideraum ansteuern, plätschert noch etwas Regenwasser vom Kohlekasten. „Hast dich gut geschlagen, Anna!“

Dieses Buch ist »Donationware«, d.h. bei Gefallen würde sich der Verein Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde e.V. über eine Spende freuen:
DHEF: IBAN: DE26 2806 6214 4810 2903 00 Stichwort „Unter Dampf“
oder auf unser PAYPAL Konto zahlung@dhef.de

Dampfwolken über dem nassen Dreieck

November, ewig grau. Die Bäume recken ihre kahlen Äste in den Himmel und kalter Wind treibt Laub über die Gleisanlagen des Harpstedter Bahnhofs. Heute ist der 25.11.2005, kurz vor sieben Uhr morgens. Es ist dunkel und ungemütlich und der immer stärker werdende Regen ist mit dicken Schneeflocken durchsetzt.

Eigentlich ist der November ja ein Monat, in dem man sich als Museumsbahner traditionell in der Werkstatt beschäftigt, denn die Fahrzeit ist längst vorüber und für Nikolausfahrten ist es noch etwas zu früh. Dennoch herrscht heute ein geschäftiges Treiben am Gleis 11, gegenüber der DHE-Bushalle. Dort steht ein ungewöhnlich langer Zug bereit, um eine außergewöhnliche Reise anzutreten, denn wir gehen mal wieder auf „große Fahrt.“ Bremervörde heißt das Ziel.

Der Zug dorthin wird von unserer Dampflok 2 gezogen, die Volker K. bereits tief in der Nacht vorbereitet und angeheizt hat. Hinter der Dampflok folgt eine Köf III der Mittelweserbahn sowie unser Güterwagen 22, der „Dresden“, der wie gewohnt Kohlesäcke, Holz, Werkzeug, Öl und andere nützliche Utensilien für die Dampflokunterhaltung enthält. Hinter dem „Dresden“ folgt ein Niederbordwagen der Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen, der mit einem großen Berg Kohle, sowie unserem Förderband beladen ist. An dem DEV-Wagen hängen unsere drei Umbauwagen, die beiden Plattformwagen und unser Packwagen 56. Dahinter folgen noch drei weitere Plattformwagen der Kleinbahn Leeste, die wir angemietet haben, um dem Fahrgastaufkommen am Sonnabend Herr zu werden. Wer mitgezählt hat, kommt auf insgesamt zwei Lokomotiven und elf Waggons oder anders ausgedrückt: 262 Tonnen Zuggewicht.

Kurz vor halb acht geht es los. Lok 2 pfeift langanhaltend und schnauft einen kräftigen Abdampfstoß in den Himmel. Wir fahren. Die lange Wagenschlange folgt und rumpelt aus dem Harpstedter Bahnhof auf die freie Strecke. Auf der Dampflok sind Thorsten als Lokführer und Volker K. als Heizer tätig. Die Köf wird von Andreas W. bedient. Sie ist hauptsächlich dabei, um die DB-Strecken schnellstens räumen zu können, falls irgendein Schaden an der Dampflok auftreten sollte.

Schon bald ist der Bahnhof Delmenhorst-Süd erreicht, wo wir alle helfen- den Hände benötigen um Wasser zu nehmen und unseren Kohlevorrat aus den mitgenommenen Kohlesäcken zu ergänzen. Dann wird noch einen kurzen Klönschnack mit dem Lokführer der DHE gehalten, ehe wir unsere vertraute Umgebung verlassen und in den Delmenhorster Rangierbahnhof fahren. Pünktlich stehen wir bereit, denn laut Fahrplan soll es um 8:59 Uhr weitergehen.

Mit ein paar Minuten Verspätung zeigt unser Ausfahrtsignal grünes Licht. Der Zug ruckt wieder an und wird von Lok 2 kräftig eingenebelt, als wir Delmenhorst verlassen. In Bremen-Neustadt überholt uns noch ein Regionalexpress, bevor es über die Güterumgehung in den Bremer Rangierbahnhof geht. Hier nehmen wir wieder Wasser und drehen die Dampflokomotive, damit die zwischen Bremervörde und Rhadereistedt gelegenen Steigungen mit der Rauchkammer voraus befahren werden können.

Nach der Drehscheibenfahrt geht es über Bremen-Burg und Ritterhude nach Osterholz-Scharmbeck. Hier verlassen wir die Gleise der DB und wechseln auf das Streckennetz der Elbe-Weser-Verkehrsbetriebe, der EVB, über.

Wie vorgesehen wird Volker an dieser Stelle von mir abgelöst. Außerdem stellt sich ein weiterer Fahrgast ein. Harald Uhle, der Eisenbahn-Betriebsleiter der EVB, wird uns von hier an als Lotse begleiten. Herr Uhle ist als Lokführer bei der Mindener Museumseisenbahn tätig und mit

Dampflokomotiven bestens vertraut. Er weiß aus eigener Erfahrung, worauf es ankommt. Jedenfalls rechne ich fest damit, dass er den jeweiligen Heizer rechtzeitig über eventuelle Steigungen informiert.

Es folgt eine kurze Begrüßung und das rituelle Vorführen der Wasserstände, was unser Fremdenführer unkommentiert zur Kenntnis nimmt. Das von Volker übernommene Feuer liegt gut, und so bin ich der Meinung, zunächst nichts machen zu müssen. Doch schon bald nach der Abfahrt merke ich, dass der Zug wesentlich schwerer ist als sonst. Auch die von uns selten erreichten 40 km/h fordern ihren Tribut. Mit dem Kohleverbrauch habe ich mich jedenfalls gründlich verkalkuliert. Als wir die Rampe zur Hammebrücke hochdonnern sinkt der Kesseldruck bedrohlich. So kommen wir mehr schlecht als recht über die Brücke, rollen mit beigezogenem Regler durch den Haltepunkt Weyermoor und kommen mit zwölf Bar und etwas weniger als einem Drittel Wasser im Glas in Worpsswede zum Halten. Zum Glück werden hier wieder die Vorräte ergänzt. Viel länger hätte die Fahrt nicht dauern dürfen. Als Herr Uhle außer Hörweite ist, gehe ich auf die Lokführerseite herüber:

„Mensch, hättest Du mich nicht vorwarnen können?“

„Wieso, was haste denn?“ lacht Thorsten.

„Na hör mal, das geht hier ja zur Sache wie noch nie!“

Für den folgenden Abschnitt weiß ich jedenfalls, was mich erwartet. Nachdem die Maschine ihren Durst gestillt hat, dampfen wir weiter durch die moorige Gegend. Hüttenbusch, Ostersode, Karlshöfen, Gnarrenburg. Hier heißt es wieder: „All hands on deck“, denn wir nehmen nochmals Wasser. Danach legen wir noch eine kurze Mittagspause ein. Volker H. verköstigt uns mit Linsensuppe und Bockwurst, bevor wir die letzten 20 Kilometer unserer Reise angehen. Brillit, Basdahl, Oerel-Süd werden mit Volldampf durchfahren, dann folgt eine schier endlose Gerade an deren Ende das Einfahrvorsignal von Bremervörde zu sehen ist. Rechtskurve, kurzer Halt vor dem Hauptsignal, und wenige Minuten später ist die Reise neben der modernen Fahrzeughalle der EVB zu Ende.

Nach dem Abstellen des Zuges muss die Dampflok noch für den folgenden Tag vorbereitet werden. Entschlacken, Abölen, Bekohlen und Wasser nehmen bedeuten jedes Mal eine Menge Arbeit, doch auch jetzt helfen alle Anwesenden tatkräftig mit, so dass wir am späten Nachmittag den verdienten Feierabend antreten können. Unsere Arbeitskleidung deponieren wir in der Werkstatt der EVB, bevor wir mit einem Großraumtaxi zur Unterkunft gebracht werden. Wie immer hat Andreas Wagner alles hervorragend organisiert, doch als er auf die Frage antwortet, wo wir denn untergebracht seien, läuft uns ein kalter Schauer über den Rücken:

„Wir schlafen in der Diakonie in Nieder-Ochtenhausen.“

„Bitte wo? Das ist doch wohl nicht Dein Ernst! Wir knüppeln hier wie die Verrückten und dann sollen wir in irgend so einer Jugendherberge pennen?“

Glücklicherweise bestätigen sich unsere Befürchtungen nicht. Die Unterkunft besteht aus zwei Apartments mit je vier Betten, einem Badezimmer und einer Küche. Der Bau sowie dessen Einrichtung scheinen noch nicht allzu alt zu sein und machen einen gepflegten Eindruck.

Torben, Thorsten, Frank und ich beziehen Apartment A, während Apartment B zwei Volker und die beiden „Andreasse“ beherbergt. Zufrieden nehmen alle ihr Nachtlager in Augenschein bevor es zum Duschen geht. Kaum wiederzuerkennen, weil frisch gewaschen, fahren wir danach nochmals nach Bremervörde, wo wir uns mit Herrn Uhle zum Essen verabredet haben. Es werden im Laufe des Abends noch ein paar organisatorische Einzelheiten besprochen und ausgiebig geklönt. Der Inhaber der Gaststätte hat ein großes italienisches Buffet aufgefahren, von dem

reichlich genommen wird, so dass wir satt und zufrieden den Heimweg antreten könnten. Doch in der Tür des Lokals stehend, bekommen wir die nächste Überraschung präsentiert. Es hat nämlich inzwischen geschneit, und zwar kräftig. Der Bürgersteig ist mit einer geschlossenen Schneedecke überzogen, was bei den einen einen wahren Freudentaumel auslöst, bei anderen jedoch die schlimmsten Befürchtungen weckt.

Der Morgen des 26.11.2005 beginnt für Thorsten in aller Frühe, denn er muss heute die Dampflok anheizen. Der Rest der Mannschaft kann noch liegen bleiben und folgt etwas später mit einem zweiten Taxi.

Als Fahrgäste erwarten wir heute Soldaten der niederländischen Streitkräfte sowie deren Angehörige, die mit unserem Zug eine Nikolausfahrt unternehmen wollen. Ein weiterer Anlass ist die Schließung ihrer in der Nähe von Zeven gelegenen Kaserne, d.h. es handelt sich gleichzeitig um eine Art Abschiedsfahrt.

Etwas nervös bin ich ja schon, als wir beim Lokschuppen eintreffen. Schließlich ist heute meine erste Fahrt nach der bestandenen Lokführerprüfung, und wie der Teufel es will, ist alles dick verschneit. Darüber hinaus ist mir die Strecke kaum bekannt. Lok 2 steht räuchernd vor dem alten Bremervörder Südschuppen in dem sie über Nacht gestanden hat, während Thorsten uns mit einer guten Nachricht empfängt: Volker H. ist heute Morgen zusammen mit ihm hergefahren, um im Packwagen ein kleines Frühstück herzurichten.

Eisenbahner haben immer Hunger, und deshalb sehen wir mal nach, wie weit dieses Vorhaben gediehen ist. Besonders große Erwartungen haben wir nicht, doch als wir die Tür des Waggons öffnen, schlägt es uns fast die Sprache. Von einem „kleinen“ Frühstück kann keine Rede sein, denn auf dem Tisch vor uns steht ein Frühstücksbuffet, das jedem Hotel zur Ehre gereicht hätte. Es gibt Kaffee, Tee, warmen Kakao, gekochte Eier, Brötchen mit Marmelade, Wurst, Käse und sogar an Nutella ist gedacht. Auch Herr Uhle ist schon da und langt kräftig zu. Gestern Mittag die Suppe, heute das Frühstück – ohne Volker wären wir vermutlich elendig verhungert.

Dann wird es ernst. Nach einer kurzen Rangierfahrt setzen wir uns vor den Zug und warten gespannt auf das Ausfahrtsignal in Richtung Zeven. Die Dampfheizung ist angeschlossen, dampft aus allen Knopflöchern und wird in den Abteilen bald für mollige Wärme sorgen, während sich Andreas B., Björn und Frank H. um die Kanonenöfen in den BTE-Wagen kümmern.

Der Führerstand ist ausgefegt, der Zeiger des Kesseldruckmanometers steht am roten Strich und der Kessel ist bis obenhin voll. Thorsten hat gut vorgesorgt. Der Zeiger der Bahnhofsuhr nähert sich 9:30 Uhr.

„Wie ist die neue Kohle?“ fragt jemand auf der Heizerseite.

„Passt schon“, meint Thorsten.

Feuertür auf, die Schaufel scharrt im Tender. Dann wechselt das Ausfahrtsignal auf grün.

Auf Anweisung von Herrn Uhle beschleunigen wir zügig. Mit geöffneten Zylinderventilen geht es über die Weichenverbindung und den Bahnübergang. Die Wagenschlange windet sich hinterher. Wollen wir doch mal sehen, ob die Dampftraktion schon zum alten Eisen gehört oder nicht. Schneller, immer schneller stampfen die Kolben. Mit Volldampf poltern wir über die Ostebrücke. Gleich dahinter zweigt die Strecke nach Zeven ab. Lok 2 wirft sich in die enge Kurve. Standfestigkeit ist gefragt. Ich nehme mir vor, zunächst 40 km/h zu fahren. Je nachdem, wie gut Thorsten mithält, können wir die Geschwindigkeit später noch auf die erlaubten 45 km/h steigern.

Doch Thorsten bekommt bald Probleme. Obwohl er schippt, als wolle er mit unserem Dampfross die Gotthardbahn bezwingen, verlässt der Kesseldruck die 13-Bar-Marke. Bevern wird mit knapp zwölf Bar durchfahren. Auch der Wasserstand sinkt. Wir stellen die Dampfheizung ab

und ich verringere die Geschwindigkeit auf 35, später auf 30 km/h, damit Thorsten wieder aufholen kann. Herr Uhle bedient die Feuertür. Trotzdem sind alle Bemühungen umsonst. Die Bahnhofseinfahrt von Selsingen wird mit knapp 10 bar und viel zu niedrigem Wasserstand erreicht, und mit dem letzten Seufzer kommen wir am Bahnsteig zum Halten. Feierabend, aus, vorbei. Weiter zu fahren wäre Unsinn. Wir kämen keine zwei Kilometer weit.

Thorsten, der sich mit seiner ganzen Erfahrung und seinem Können gegen diese Situation gestemmt hat, flucht. Jeder, der schon mal zwischen Feuertür und Kohlekasten Dienst geschoben hat, kennt das bittere Gefühl. Man zweifelt an seinen Fähigkeiten, macht sich Vorwürfe, doch es nützt alles nichts. Auch ich fühle mich nicht besonders wohl. Bin ich vielleicht zu „scharf“ gefahren und habe ebenfalls Schuld an der Misere?

Ein Blick in die Feuerkiste verrät jedoch, dass uns kein Verschulden trifft:

Unser Lieferant hat seine Bezugsquelle gewechselt, weshalb wir diese Kohle von einem anderen Händler als sonst bezogen haben.

Die neue Kohle backt zusammen und will einfach nicht brennen. Überall liegen schwarze Kohlestücken im Feuer, so dass wir das Feuerbett zunächst mit dem Schürhaken auflockern müssen. Dann wird neue Kohle aufgeworfen.

„Little and often“, rät uns Herr Uhle.

Thorsten und ich sehen uns fragend an.

„Wie bitte?“

Herr Uhle übersetzt sinngemäß: Wir sollen kleine Schaufeln nehmen und dafür in kürzeren Abständen feuern. Die neue Kohle muss in einer extrem dünnen Schicht verbrannt werden. Möglichst so, dass die blanken Rostspalten darunter zu sehen sind. Außerdem benötigt sie viel Verbrennungsluft, weswegen wir den Hilfsbläser bis zum Anschlag aufdrehen. Herr Uhle hat mit dieser Methode schon einmal Ruhrkohle verheizt, die sich ähnlich verhält.

„Little and often“ schaufelt Thorsten weiter und schafft es dem Kessel wieder neues Leben einzuhauchen, während sich die Kollegen im Zug bemühen die WEBASTO-Heizungen zu starten. Mit 20minütiger Verspätung geht es weiter. Vorsichtig quälen wir uns den Berg hinauf nach Zeven. Ständig muss das Feuer mit dem Haken aufgelockert werden. Herr Uhle hilft tatkräftig mit, bis ihm der Schweiß auf der Stirn steht. Ich fahre so sparsam es geht, denn auch ohne die Wagen zu heizen bewegen wir uns immer hart an der Grenze zum Dampfangel. Erbarmungslos tickt die Uhr. In Zeven angekommen müssen auch noch die Weichen vom Schnee befreit werden, was uns weitere Verspätungsminuten einbringt. Erst danach setzen wir nach Zeven-Süd um, nehmen Wasser und lassen die Teilnehmer der Nikolausfahrt zusteigen. Dem bunten Treiben auf dem Bahnsteig können wir kaum Beachtung schenken, denn wir sind zu sehr mit unserem Feuer beschäftigt. Den „Swarten Piet“, den niederländischen Knecht Ruprecht, haben wir aber auch gesehen - in Begleitung der Militärpolizei. Sachen gibt's.

Nachdem alle Fahrgäste samt „Sinterklaas“ eingestiegen sind, geht es wieder zurück. Die Qualität der Kohle hat sich zwischenzeitlich nicht gebessert, und so wird auch die Rückfahrt alles andere als lustig.

„Das Zeug brennt wie nasser Mist“, ist die einhellige Meinung aller Anwesenden.

Immer und immer wieder muss Thorsten die glühende Lohe mit dem Schürhaken auflockern. Nur so kommen wir ohne liegen zu bleiben nach Bremervörde.

Gleich nach der Ankunft steigt Torben auf die Lok, denn er soll die zweite Tour nach Zeven heizen. Nachdem das Feuer geputzt und der Rost frei von Schlacke ist, flammt neuer Optimismus auf. Wäre doch gelacht, wenn wir mit dieser Kohle keinen Dampf machen könnten. Doch bald nach

der Abfahrt nimmt das Unheil weiter seinen Lauf. Bei Torben stellen sich genau die gleichen Probleme wie bei Thorsten ein. Glücklicherweise hilft jetzt die Köf der Mittelweserbahn am Zugende mit und schiebt nach Leibeskräften. So erreichen wir zwei Minuten später als vertraglich vereinbart unseren Bestimmungsort. Allein durch gekonnte Schaufelführung, Schürhaken und Hilfsbläser wäre das nicht zu schaffen gewesen.

Dementsprechend ist die Stimmung auf dem Nullpunkt, als wir völlig erledigt in der Unterkunft ankommen. So wie heute kann es auf keinen Fall weitergehen, denn schließlich steht morgen ein Fahrplan an, der schon jetzt als Makulatur abgetan wird. Die Fahrzeiten sind mit einer Dampflok, die Pausen braucht, um mit Wasser und Kohle versorgt zu werden, nicht zu halten. Sie passen eher zu einem flinken Triebwagen. Trotzdem wollen wir versuchen einigermaßen pünktlich zu fahren. Mit der Kohle ist daran jedoch nicht zu denken, weswegen wir beschließen, morgen wieder die Köf mitzunehmen. „Der Klügere schiebt nach“ lautet die Devise, auch wenn das der Optik des Museumszuges nicht besonders gut tut.

Sonntag, 27.11.2005. Um 4:40 Uhr klingelt der Wecker. Am heutigen dritten Tag unserer Reise auf dem Streckennetz der EVB bin ich mit dem Anheizen „dran“. Nur kurz denke ich an den gestrigen Tag und unsere Pleite mit der schlechten Kohle, bevor es mir gelingt, das Massenträgheitsmoment zu überwinden und mich aus dem Bett zu schälen.

Waschen und Anziehen gehen im Halbschlaf vonstatten und wenig später sitzen Volker H. und ich im Taxi, das uns zum Bahnhof bringt. Volker wird sich wieder in bewährter Weise um das Frühstück für die Mannschaft kümmern und verschwindet gleich nach der Ankunft zwischen den abgestellten Fahrzeugen. Kalt ist es und stockdunkel, doch schon bald trifft auch Herr Uhle ein, um den Lokschruppen aufzuschließen. Mit seiner Unterstützung ist das übliche Vorbereiten der warmen Lok kein Kunststück und es bleibt noch ausreichend Zeit zum Fachsimpeln.

Währenddessen treffen auch die übrigen Mitglieder ein und machen sich zusammen mit uns Frühaufstehern über Volkers Frühstück her. Danach geht es wieder an die Arbeit.

Als es Zeit wird, den Zug zusammen zu rangieren, macht die Kohle wieder Probleme und sorgt für ein ungutes Gefühl in der Magengegend. Das Gefühl verstärkt sich noch, wenn ich an den strammen Fahrplan denke, der uns heute erwartet. Wir sollen nämlich im Auftrag der WZTE-Freunde zwischen Sittensen und Rhadereistedt hin und her pendeln, was an sich unproblematisch ist. Nur die einzuhaltenden Fahrzeiten spotten jeder Beschreibung.

Auch als wir am Bahnsteig stehen und den Zug vorheizen, ist der Druck nur mit Mühe am roten Strich des Kesseldruckmanometers zu halten. Deshalb kuppeln wir vorsichtshalber die Köf der Mittelweserbahn an das andere Zugende. Die Maschine wird heute von Thorsten bedient.

Um 8:40 geht es los und Torben öffnet sachte den Regler. Die Dampfmaschine arbeitet kaum hörbar, doch die Köf gibt alles. Kräftig schiebt sie uns aus dem Bahnhof. Die Dampflok, besser gesagt unser Steuerwagen mit Dampfkessel, rappelt und klappert mit Schmierdampf noch bedrohlicher als unter Last. Zusätzlich zischt ein undichter Zylinderhahn bei jedem Kolbenhub. Das Geräusch nervt und nebenbei kommen wir uns vor wie Statisten. Als Thorsten dann wie abgesprochen kurz hinter Bevern auch noch das Nachschieben einstellt, um zu sehen ob wir es auch alleine schaffen, hängt der Zug unheimlich schwer am Haken und wie der Teufel es will, geht es auch noch bergan. Torben muss den Regler weiter öffnen um die Geschwindigkeit zu halten. Also ran an die Schaufel!

„Das größte Vergnügen im Leben besteht darin, das zu tun, von dem die Leute sagen, man könne es nicht“ stand einmal als Spruch des Tages in unserer Zeitung. Auch aus diesem Grund gebe

ich mir alle Mühe, den Druck ja nicht abreißen zu lassen. Im fliegenden Wechsel kommen Strahlpumpe, Schürhaken und Schaufel zum Einsatz, doch schon nach kurzer Fahrt bricht der ganze Haushalt zusammen: Der Wasserstand sinkt, der Druck sinkt und mit ihm sinkt auch meine Laune. Letztendlich stehen alle Manometer auf „Zehn“ und auch mir bleibt das Dampfkochen am Bahnsteig von Selsingen nicht erspart.

Fluchend lassen wir uns bis nach Zeven schieben. Dort angekommen, setzen wir um und nehmen sogleich Wasser. Fast schon gleichgültig lege ich noch ein paar Schaufeln Kohle nach. Ist schließlich egal, wo ich das Zeug hinwerfe, es brennt ja doch nicht.

Dennoch kommt mir der plötzlich produzierte Qualm ungewöhnlich vor und als ich wenig später von der Lok steigen will, um nach der Temperatur der Stangenlager zu fühlen, machen sich die Sicherheitsventile mit einem leisen Säuseln bemerkbar. Unmerklich ist der Druck gestiegen. Also schnell wieder rauf, auf die Maschine und den Kessel vollgepumpt. Kann die Strahlpumpe das Abblasen der Sicherheitsventile verhindern? Der Zeiger des Manometers steigt und steigt bis der Dampf mit einem lauten „Puffffffff“ ins Freie entweicht. Ich bin mindestens genau so erstaunt wie Torben, als wir in die Feuerkiste sehen, in der ein wahres Höllenfeuer tobt.

Auch als wir die Fahrt nach Sittensen antreten zeigt sich keine Spur mehr von schwarzen, halb durchgebrannten Kohlestücken und dicken Schlackeplatten. Stattdessen züngeln lange Flammen vor der Rohrwand und grauschwarzer Qualm dringt aus dem Schlot. Scheinbar ist die schlechte Kohle verbraucht, so dass nun wieder die gute schlesische Kohle auf der Schaufel liegt.

Gleich hinter Zeven steigt die Strecke mächtig an – eine erste Bewährungsprobe: Torben ist nicht zimperlich mit dem Regler. Lok 2 stemmt sich in die Stangen, reißt am Zughaken und ein gewaltiges „Wuff-wu-wu-wu, Wuff-wu-wu-wu“ faucht aus dem Schornstein. Fasziniert sehe ich zu, wie der Abdampf trockene Blätter und kleine Zweige von den Bäumen reißt:

„Sag mal, werden wir noch geschoben oder fahren wir jetzt selbst?“

Torben antwortet irgendwas, das ich aber nicht verstehe.

„Was hast du gesagt?“

„Wir fahren selbst, glaube ich“, versucht er das Getöse zu übertönen.

Bald darauf ist die Steigung bezwungen und unser Dampfross läuft wie geschmiert. Jetzt wird gefahren, was das Zeug hält. 40 km/h sind hier erlaubt, die wir auch spielend erreichen. Nach kurzem Aufenthalt in Hesslingen und Weertzen pflügen wir mit wachsender Begeisterung durch ein paar Schneeverwehungen, die der Wind zusammengetrieben hat, bevor wir die Rampe zur Brücke über die A1 hochdonnern. Nur kurze Zeit später erreichen wir den Bahnhof Sittensen.

Hier heißt es wieder umsetzen und Wasser nehmen. Wie an jedem Bahnhof wird die Lok sofort vom staunenden Publikum umringt und wir müssen die eine oder andere Frage nach PS-Zahl oder Höchstgeschwindigkeit beantworten. Einige Leute steigen in den Zug, aber viele sind anscheinend nur gekommen, um noch einmal „ihren“ Bahnhof in Aktion zu erleben. Schließlich ist die Strecke stark stilllegungsgefährdet. Trotz der vielen Seh-Leute ist der Zug gut ausgelastet.

Nach diesem Aufenthalt geht es zurück nach Zeven. Die Strecke ist von Fotografen gesäumt, die Kohle brennt hervorragend, das Wetter wird besser und eigentlich könnte es ewig so weiter gehen. Doch leider haben wir die Rechnung ohne morsche Weidezäune gemacht:

Ausgerechnet hinter dem Haltepunkt „Kuhmühlen“ fühlen sich drei Kühe derart von unserem Dampfross belästigt, dass sie den altersschwachen Weidezaun niederreißen und außerhalb ihrer gewohnten Umgebung auf Entdeckungstour gehen. Dabei nutzen sie naturgemäß den leichtesten Weg, d.h. sie erklimmen den Bahndamm und trotten auf den Gleisen hinter uns her. Auf der

Dampflok bekommen wir davon zunächst nichts mit, aber Thorsten, der weiterhin auf der Köf am Zugende sitzt, wird unmittelbarer Augenzeuge des Vorfalls.

Doch damit nicht genug, denn kaum haben die „Schwarzbunten“ das Gleis erreicht, gehen sie in den Galopp über und folgen uns für lange Zeit. Möglicherweise hat das damit zu tun, dass die Köf Ähnlichkeit mit einem Trecker hat und die Tiere Hunger haben. Denn jede Kuh weiß:

„Wenn der Trecker kommt, gibt’s was zu futtern!“

Der nächste Halt unseres Zuges ist Weertzen. Unsere vierbeinigen Verfolger haben wir inzwischen erfolgreich abgeschüttelt, doch Andreas W., der heute Zugführer ist, verständigt selbstverständlich die Polizei, damit die Tiere wieder eingefangen werden. Zum Glück haben die Ausreißer deutlich sichtbare Spuren im Schnee hinterlassen so, dass es nicht viel Mühe kosten wird, sie zu finden.

Danach geht die Fahrt weiter, bis nach Zeven, wo wir wieder Wasser nehmen und aus dem mitgebrachten Niederbordwagen bekohlen. Da ein Kraftstromanschluss vorhanden ist, können wir sogar das Förderband benutzen, was die Arbeit wesentlich erleichtert. Eine Pause ist uns jedoch nicht vergönnt, denn laut Fahrplan sollten wir schon längst wieder unterwegs sein. Deshalb setzen wir uns gleich wieder vor den Zug und nehmen die Strecke nach Rhadereistedt unter die Räder.

Auch diese Strecke ist wegen der unterschiedlichen Neigungsverhältnisse „nicht ohne“ und erlaubt ebenfalls 40 km/h Höchstgeschwindigkeit. Doch unser Stahltier läuft weiterhin reibungslos. Der Kessel kocht Dampf wie verrückt, Lichtmaschine und Dampfheizung werden versorgt und durch die Ritzen im Führerhaus kann man sehen wie das Gestänge wirbelt. Die inzwischen angewachsene Verspätung können wir zwar nicht mehr einholen aber allein der Gedanke, dass wir mit eigener Kraft unterwegs sind, sorgt für gute Laune. Mit viel Schwung werden die Steigungen angegangen. Fast schon leichtfüßig schlingert und tänzelt die Maschine durch ein paar Kurven und der hastige Auspuffs Schlag zeigt jedem in der näheren Umgebung, dass wir für unsere Verhältnisse nicht gerade langsam unterwegs sind. So macht Dampflokfahren Spaß: Eine lange, weiße Dampf Wolke liegt über dem Zug und „Anna“ läuft und läuft und läuft.

Weiter geht die Reise über Badenstedt und Ostereistedt nach Rhadereistedt. Kurz vor unserem Ziel müssen wir jedoch eine Schnellbremsung hinlegen, denn einer der im Zug tätigen WZTE-Freunde hat die Tür eines Umbauwagens geöffnet um zu sehen, warum wir in das Nebengleis fahren. Dass die Seitenrampe dabei fast die Tür erwischt und weggerissen hätte, war dem guten Mann offensichtlich nicht bewusst. Er wurde jedoch deutlichst darauf hingewiesen.

Meine Schicht ist in Rhadereistedt zu Ende, weshalb Volker K. gleich nach unserer Ankunft auf die Lok kommt und mich ablöst. Einerseits sehne ich mich nach einer Pause aber andererseits fing es gerade an, richtig Spaß zu machen. Die Feierabendsehnsucht überwiegt jedoch. Also suche ich meine sieben Sachen zusammen und schlendere zum Packwagen.

Kaum bin ich dort angekommen zeigt sich, dass wir in Rhadereistedt wegen des Wildwuchses nicht umsetzen können, denn unsere Freunde von der WZTE haben schlicht vergessen das Umsetzgleis freizuschneiden. Also zieht uns die Köf zurück nach Zeven, wo die Dampflok ohne die gefürchteten Kratzer im Lack an das andere Zugende fahren kann.

Während der folgenden Touren nach Sittensen und Rhadereistedt scheint auch Volker gut mit der Kohle zurechtzukommen, denn die drei auf dem Führerstand meistern das von ihnen geforderte Programm tadellos. Die Cowboys von Kuhmühlen haben ihr sonntägliches Rodeo ebenfalls erfolgreich beendet und die ausgebüchsten Kühe in einen Viehtransporter gesperrt. Es stimmt also tatsächlich: Der wilde, wilde Westen fängt gleich hinter Hamburg an.

Im Dunkeln geht es zurück nach Bremervörde, wo der Tag nach dem Abstellen der Lokomotive bei einem zünftigen Essen ausklingt. Danach fahren wir zur Unterkunft und lassen den Tag in gemütlicher Runde Revue passieren, bevor wir ein letztes Mal unsere Schlafstätten aufsuchen.

Der nächste Morgen beginnt damit, dass Torben das Haus verlässt, um die Dampflok vorzubereiten. Thorsten und ich können noch etwas liegen bleiben, bis es auch für uns Zeit wird aufzustehen. Da Frank H. schon gestern abgereist ist, liegt es heute Morgen bei uns, etwas aufzuräumen und „klar Schiff“ zu machen. Danach verlassen wir unser Domizil und fahren zum Bahnhof.

Lok 2 steht bei unserer Ankunft bereits leise säuselnd vor dem Schuppen. Noch ist der Betriebsdruck nicht erreicht und auch Torben muss noch die eine oder andere Runde um die Maschine drehen. Den Überführungszug stellen wir daher mit der Köf zusammen, sodass sich die Dampflok nur noch davor setzen muss.

Glutrot erhebt sich die Morgensonne über dem schneebedeckten Bremervörde, als wir den Bahnhof um kurz vor 8:00 Uhr verlassen. Sie taucht die Szenerie in kupferfarbenes Licht. Sämtliche Superlative reichen nicht aus, um diese Stimmung zu beschreiben. Der Himmel schimmert in den verschiedensten Farben von orange bis violett und über den Wiesen stehen dichte Nebelbänke, die die Umgebung nur schemenhaft erkennen lassen. Die prächtige Dampfentwicklung verleiht dem Ganzen eine unwirkliche, fast schon gespenstische Atmosphäre.

Leider dampfen wir von Fotografen völlig unbeobachtet in den beginnenden Tag und auch wir haben keine Zeit zum Fotografieren. Volker K. steht am Regler während Torben schaufelt. Andreas W. bedient die Kleinlok und Thorsten überführt das Auto von Herrn Uhle nach Osterholz-Scharmbeck, damit dieser wieder zurück nach Bremervörde fahren kann. Nur Volker H., Andreas B. und ich haben etwas Zeit und blinzeln zufrieden in die tiefstehende Sonne. Kann es etwas Schöneres geben?

Wie bei der Überführung auf der Hinfahrt nehmen wir in Gnarrenburg Wasser und nutzen die kleine Pause um wenigstens ein paar Fotos in dem weichen Morgenlicht zu schießen. Dann geht es weiter. In Osterholz-Scharmbeck verlässt uns Herr Uhle, sodass wir für die Fahrt auf der DB wieder auf uns allein gestellt sind. Außerdem soll Thorsten jetzt heizen, doch auf meine Bitte überlässt er mir den Vortritt und fährt als Lotse auf der Dampflok mit.

Gleich nachdem das Sperrsignal „frei“ geworden ist, wird Leistung gefordert, denn es geht zügig voran. Wir nähern uns Bremen-Burg: Rechtskurve, Linkskurve, Lichtsignal. Auf der zweigleisigen Hauptstrecke kommt man sich beinahe vor, als wäre man mit einem Pony auf einer Galopprennbahn unterwegs. Die Lok schaukelt über Weichen. Alle Signale zeigen rot, nur unseres ist grün. Ein Gruß zum Stellwerk und schon sind wir vorbei. Zuverlässig bringt uns unser „Pferdchen“ in den Bremer Rangierbahnhof wo uns dichter Nebel empfängt. Die Sonne hat es offenbar noch nicht geschafft, ihn zu durchdringen. So nehmen wir leicht fröstelnd Wasser und drehen die Lokomotive in ihre ursprüngliche Position. Dann geht es weiter.

Die Räder drehen und drehen und drehen Kilometer um Kilometer unter uns hindurch. Nur hin und wieder wird unser Fortkommen durch Signale behindert. Niemand weiß, wie lange der jeweilige Zwischenhalt dauern wird, was die Heizerei nicht gerade erleichtert.

Weiter. Die Köf schiebt gelegentlich mit, doch jetzt, kurz vor dem Ende der Reise geben wir Andreas ein Zeichen, dass er sich zurückhalten soll. Die Kohle brennt, dass uns die Augen flimmern, und wir wollen mal sehen, ob es nicht auch alleine geht.

Auf der Güterumgehungsbahn kommt wieder ein Signal „um die Ecke,“ und zeigt uns „Halt erwarten,“ doch kurz bevor wir es erreicht haben, wechselt es auf „Fahrt.“ Vorsichtig streue ich ein

paar Schaufeln Kohle über die Glut, doch Thorsten macht eine Handbewegung nach vorne: „Wir fahren durch bis Delmenhorst!“

Aufgeregt greife ich zur Schaufel, doch schon erscheint wieder ein gelbes Licht. Unschlüssig sehen wir uns an:

„Müssen wir jetzt doch an die Seite?“

Kurz vor Bremen Neustadt zeigen jedoch alle Lichter „grün“ und was das heißt, brauche ich wohl niemandem zu erklären.

„Es geht durch!“

Schaufel her und schnell die Feuerkiste vollgeknallt. Zwölf, vierzehn „große Kellen“ landen auf dem Rost. Damit würde die Maschine zwischen Delmenhorst und Harpstedt vermutlich ihre Probleme haben doch jetzt ist die Schinderei genau richtig. Denn jetzt heißt es: Lauf „Anna“, lauf! Und wie sie läuft. Volker öffnet den Regler direkt unter einer Straßenbrücke und ein wahres Gewitter bricht los. Die Steuerung wird etwas eingezogen und der Regler weiter geöffnet. So weit, wie auf unserer Stammstrecke das ganze Jahr nicht. Die Dampfmaschine vibriert und nähert sich geräuschvoll dem Bahnhof Bremen-Neustadt. Ein Finale wie Dantes Inferno. Mit fliegenden Fahnen preschen wir am Bahnsteig entlang. Dann geht es auf grüner Welle an den letzten Häusern Bremens vorbei, über die Ochtum und die Varreler Bäke. Noch einmal greife ich zur Schaufel, bevor wir auf die Zielgerade einbiegen an deren Ende der Bahnhof Heidkrug zu sehen ist.

„Langsamfahrt und Halt erwarten“ zeigt das Signal und schon schlängeln wir uns über die Weichenstraße in den Delmenhorster Güterbahnhof, wo die wilde Fahrt zu Ende ist.

Jetzt kann uns nichts mehr passieren, denn auf der DHE kennen wir jede Schwellenschraube mit Vornamen. Alles geht etwas gemächlicher zu und so bummeln wir, den Feierabend vor Augen, gut gelaunt unserem Ziel entgegen. In Harpstedt angekommen wird der Zug wie üblich auseinander rangiert und die Dampflok abgerüstet. Zusätzlich wird der Kohlewagen entladen und der Güterwagen ausgeräumt, denn niemand ist darauf erpicht, morgen eine Sonderschicht einzulegen. Erst als alle mitgenommenen Betriebsstoffe und Gerätschaften sowie die sichtbar geschrumpften Bockwurstbestände unserer Packwagenkantine am ihrem Platz sind, können wir Feierabend machen. Doch jetzt einfach so wegzulaufen ist auch nicht die feine englische Art. Also setzen wir uns noch ein wenig zusammen und klönen, bis Volker H. eine Frage stellt, die uns zum schnellstmöglichen Aufbruch veranlasst:

„Möchte noch jemand Bockwurst?“

„Nee, danke, ich kann keine Bockwurst mehr sehen.“

Dieses Buch ist »Donationware«, d.h. bei Gefallen würde sich der Verein Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde e.V. über eine Spende freuen:
DHEF: IBAN: DE26 2806 6214 4810 2903 00 Stichwort „Unter Dampf“
oder auf unser PAYPAL Konto zahlung@dhef.de

Festgefahren - Fast eine Weihnachtsgeschichte

Bei mir zu Hause hängt ein Werbeplakat aus Bundesbahnzeiten an der Wand. Darauf ist das Antlitz einer E-Lok der Baureihe 111 zu sehen, die mit einem Schnellzug durch dichtes Schneegestöber pflügt. Darüber steht in großen Lettern: „Alle reden vom Wetter - wir nicht“.

Was für die Kunden der Bahn mit Sicherheit sehr eindrucksvoll erscheint, ist so nicht ganz richtig, denn wer sich etwas mehr mit der Eisenbahn beschäftigt, weiß, dass die Bahner sehr wohl vom Wetter sprechen. Gerade bei Schneetreiben. Es müssen festgefrorene Bremsklötze losgeschlagen, Weichen und Signale aufgetaut und nicht zuletzt die Bahnsteige geräumt werden. Und trotzdem sind gelegentlich alle Bemühungen umsonst.

Kurz vor Weihnachten 1998 sollte ich unsere Lok 1 für eine Nikolausfahrt vorbereiten. Die Tinte auf meinem Heizerpatent war noch nicht allzu lange trocken und die mangelnde Übung machte das Anheizen jedes Mal zu einer aufregenden Geschichte. An diesem Tag hatte man mir jedoch Hilfe in Form eines ehemaligen Bundesbahnheizers zugesichert. Dieser gute Mann hat sich bei uns vorgestellt und überlegte seinerzeit, in unseren Verein einzutreten. Um zu sehen was daraus wurde, begleiten Sie mich am besten zurück in den Winter 1998.

Der gefallene Schnee sorgt schon am Vortag für eine richtig gemütliche Stimmung im Zug.

Die Landschaft links und rechts der Strecke ist weiß gepudert und liegt schweigend im trüben Dämmerlicht. Flüsternd tanzen noch ein paar vergessene Schneeflocken vom Himmel und in einigen Häusern kann man Tannengrün und Kerzenlicht erkennen. Auch im Zug herrscht Vorweihnachtsstimmung. Die Dampfheizung sorgt für mollige Wärme und nebenbei steigt einem der unverwechselbare Duft von Weihnachtsgebäck, Kerzenwachs, Kakao und Glühwein in die Nase. Eltern und Kinder üben in froher Erwartung ihre Gedichte und singen Weihnachtslieder:

„ ... es schlafen Bächlein und Seen unterm Eise, es träumt der Wald einen tiefen Traum ... ”

Der Text passt perfekt zur vorbeiziehenden Landschaft und als dann auch noch der Nikolaus zusteigt um Geschenke zu verteilen, gibt es für die Kleinen kein Halten mehr.

Niemand rechnet damit, dass die folgende Nacht noch einmal eine ganze Menge Schnee bringt und so kommt es, dass ich während der morgendlichen Autofahrt nach Harpstedt meinen Augen kaum trauen möchte. So viel Schnee hatten wir lange nicht mehr!

Nach meiner Ankunft begrüße ich zunächst den neuen Heizer. Gegenseitig stellen wir uns vor, bevor ich mich um die Diesellok 7 kümmere, die auch heute wieder die Dampflok vor die Halle ziehen soll. Der Motor hustet einmal, zweimal und springt dann trotz der kalten Temperaturen auf Antrieb an. Gleichmäßig tuckert er vor sich hin und sorgt für die nötige Bremsluft, sodass ich noch ein paar Worte mit dem Neuen wechseln kann. Der Kollege macht eigentlich einen ganz netten Eindruck und so sind wir gleich per Du. Wozu große Umstände machen.

Danach steige ich gut gelaunt auf die Diesellok und löse die Bremse. Durch das Gefälle vor der Halle rollt die kleine Maschine normalerweise von selbst bis zu der Weiche hinunter, an der sich die Hallengleise teilen. Doch nicht heute. Zwei Meter hinter dem Hallentor endet meine Fahrt mit einem schrumpenden Geräusch. Verwundert gehe ich zur vorderen Pufferbohle und sehe, dass sich Schnee vor der tiefen Schürze angesammelt hat, den die Maschine beiseite räumen muss. Also wieder rauf, auf den Führerstand, Gang eingelegt und Gas gegeben. Der Diesel erhöht seine Drehzahl, die Maschine vibriert, der an der Führerhauswand hängende Weichenschlüssel klappert, doch nichts tut sich. Die Lok steht noch zur Hälfte in der Halle und dreht auf der Stelle durch. „Das

kann doch nicht wahr sein“, denke ich mir. „Seit wann hält so ein bisschen Schnee eine Diesellok auf?“

Gut zureden hilft gelegentlich, doch heute habe ich damit keinen Erfolg. Also setze ich zurück in die Halle, lasse den Motor wieder hochdrehen, lege den Gang ein und schon saust unsere „Sieben“ los, pflügt mit Schwung durch die kleine Schneewehe vor dem Hallentor und erreicht zügig die Weiche mit dem dahinter liegenden Bahnübergang. Doch als sie die in der Straße liegenden Gleise erreicht, rumpelt es fürchterlich. Sofort nehme ich den Gang raus und ziehe den Griff des Zusatzbremsventils durch. Die Bremsklötze packen zu und bringen die Maschine mitten auf dem kleinen Bahnübergang zum Halten. Zum Glück ist hier an diesem Sonntagmorgen nichts los.

Was ist passiert? Nervös steige ich ab um zu sehen, was mich so durchgeschüttelt hat. Es zeigt sich, dass die Spurrillen in der Straße vereist sind, so dass die Lok scheinbar auf den Spurkränzen steht. Sie ist mit ihren 16 Tonnen einfach nicht schwer genug, um das Eis aus den Spurrillen zu drücken. Dennoch sind die Spurrillen ausreichend tief. Eine Entgleisungsgefahr besteht nicht.

„Wo ich nun schon mal abgestiegen bin, kann ich auch gleich die Weiche umstellen“, denke ich, schnappe mir den Weichenbesen, stapfe durch den Schnee und mache mich an die Arbeit. Es ist gar nicht so einfach, dem Eis auf den Gleitbahnen beizukommen. Glücklicherweise ist am anderen Stielende des Weichenbesens ein Eisen angebracht, mit dem sich das Eis einigermaßen zügig entfernen lässt.

Nachdem ich die Weiche freigekratzt und auf das zweite Hallengleis umgestellt habe, steige ich wieder auf die Kleinlok, lege den Rückwärtsgang ein und gebe Gas. Wieder passiert nichts, obwohl diesmal kein Schnee vor der Pufferbohle liegt. Der Grund dafür ist, dass die Räder in den vereisten Spurrillen keinen Halt finden. Sand streuen hilft auch nicht, da er nicht bis vor die Räder kommt. Er wird schon vorher vom zusammengefallenen Schnee aufgefangen.

Nach mehreren Versuchen tritt also wieder der Weichenbesen in Aktion.

Schwitzend fällt mir das Werbeplakat mit der 111 ein, als ich das Fahrwerk vom Schnee befreie: „Alle reden vom Wetter - ich auch.“

Wieder versuche ich mit der Lok wegzukommen und wieder gelingt es mir nicht. Doch so schnell gebe ich nicht auf. Mit der Hand werfe ich etwas Brems sand vor die Räder, in der Hoffnung, dass er so jedenfalls dahin gelangt, wo ich ihn brauche. Doch meine Bemühungen sind umsonst: Lok 7 rührt sich nicht.

Der Neue steht derweil fröstelnd daneben und raucht eine Zigarette nach der anderen. Gerade so, als ob Rauchen gegen die Kälte helfen würde. Da die pünktliche Abfahrt des Nikolauszuges ernsthaft in Gefahr gerät, werde ich langsam sauer. Der „Bundesbahn-Atomheizer“ könnte ruhig mal mit anpacken. Doch stattdessen hat dieser eine andere Idee:

„Ruf den Lokführer an!“

„Noch nicht.“

„Doch, ruf lieber Udo an!“

„Der kann uns jetzt auch nicht helfen.“

„Ruf – Udo – an!“

Diesen Satz wiederholt er fast gebetsmühlenartig alle 5 Minuten. Nach dem sechsten oder siebten Mal gebe ich mich schließlich geschlagen und stapfe missmutig zum Telefon. Mit Hilfe der bereitliegenden Telefonliste ist Udos Nummer schnell gefunden und nach langer Klingelei meldet sich eine verschlafene Stimme:

„Fink.“

„Hallo Udo, Bastian hier! Entschuldige die frühe Störung, aber ich habe ein Problem ...“

„Und zwar?“

„... und zwar habe ich mich mit der Kleinlok auf dem Bahnübergang festgefahren. Ich hab' hier schon alles Mögliche versucht, aber die Kiste rührt sich kein Stück.

„Hm, ist gut, ich komm' – dauert aber etwas wegen dem Schnee.“

Nach dem Gespräch gehe ich wieder zur Lok, um mein Glück erneut zu versuchen, doch auch der nächste Versuch die Maschine freizubekommen schlägt fehl. Es geht weder vor, noch zurück.

„Jetzt beweg' dich endlich, du blöde Karre!“

Nach unzähligen Versuchen ruckt die Maschine plötzlich an, schüttelt sich nach allen Seiten und steht sofort wieder. Immerhin reibt jetzt wieder Stahl auf Stahl und nicht Stahl auf Eis.

Nachdem die Maschine wieder etwas zurückgerollt ist, versuche ich es noch einmal und nach einigen weiteren Versuchen geht es endlich vorwärts. Jetzt heißt es, nicht zimperlich sein. Mit Vollgas und im ersten Gang fahre ich auf die Dampflok zu. Jetzt nur nicht das Gas wegnehmen. Weiter, weiter! Auf dem Weg zur Halle drehen immer wieder die Räder durch und so kommt es, dass ich auf halben Wege nochmals hängen bleibe. Es ist zum Verrücktwerden.

Zum Glück habe ich jetzt genug schneefreie Strecke um Anlauf zu nehmen und so komme ich mit ordentlich Schwung bis in die Halle. Erleichterung macht sich breit, als sich die Puffer der Diesellok gegen die unserer Dampflok drücken.

Als Udo auf den Hof fährt, steht die Maschine gerade vor dem Schuppen und in der Feuerkiste züngeln die ersten kleinen Flammen. Ich bin heilfroh, dass er da ist, denn seine Hilfe kann ich jetzt gut gebrauchen um den Dampfer betriebsbereit zu machen. Wir müssen uns sputen. Udo kümmert sich um das Feuer und ich schmiere die Lager ab. Mit vereinten Kräften schaffen wir es schließlich doch noch den erforderlichen Druck aufzubauen, so dass der Nikolauszug pünktlich abfahren kann. Nur Udo kann sich eine, mit einem wissenden Lächeln gestellte Frage natürlich nicht verkneifen: Warum ich denn angerufen hätte. Schließlich sei doch alles in Ordnung.

Der neue Heizer hat sich seit dieser Fahrt übrigens nicht mehr blicken lassen. Ich hörte jedoch kürzlich, dass er gelegentlich auf einer großen Schnellzuglokomotive Dienst tut. War es ihm bei uns vielleicht zu langweilig?

Dieses Buch ist »Donationware«, d.h. bei Gefallen würde sich der Verein
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde e.V. über eine Spende freuen:
DHEF: IBAN: DE26 2806 6214 4810 2903 00 Stichwort „Unter Dampf“
oder auf unser PAYPAL Konto zahlung@dhef.de

Die Geburtstagsfeier

Wenn man zu einer Geburtstagsfeier geladen wird, gibt es oftmals viel Verdruss. Schließlich will man nicht mit leeren Händen dastehen. Also überlegt man hin und her, womit man dem Geburtstagskind eine Freude machen könnte. Zum Glück brauchten wir DHEFler nicht lange zu überlegen, als wir von der Einladung zum 30 jährigen Jubiläum der Museumseisenbahn Minden (MEM) hörten, denn wir wussten genau, was wir mitbringen sollten: Uns! Und so startete unser Dampfzug am 15. Juni 2007 in Richtung Preußisch Oldendorf, wo eine zünftige Jubiläumsfeier stattfinden sollte. Wenn man es genau nimmt, beginnt diese Geschichte allerdings schon viel früher, nämlich am 27. Mai 2007, dem letzten Dampf-Fahrtag vor unserer Reise.

„Eine Lokomotive, die klappert, hat einen schlampigen Führer“ hat mir mal jemand gesagt. Und weil unsere "Anna" mit den Stangenlagern klapperte, wurden diese am besagten Fahrtag nachgestellt. Vielleicht etwas fester als nötig, damit man auch ja nicht schlampig dasteht. Leider hatte diese etwas zu gut gemeinte Nachstellerei zur Folge, dass das Treibstangenlager auf der Lokführerseite zu schwer lief und sich durch die Reibung stark erhitze. Also wurde der Stellkeil an einem Unterwegshalt gelockert und die Fahrt fortgesetzt. Der in den Lagerschalen befindliche Weißmetallausguss hat die entstandene Hitze allerdings nicht besonders gut verkraftet, sodass das Treibstangenlager in unserer Werkstatt nachgesehen und ausgeschabt werden musste.

Aber nicht nur diese kleine Reparatur war zu Vorbereitung der Fahrt nach Preußisch Oldendorf erforderlich. Schon an den Wochenenden vor der Tour war in unserer Fahrzeughalle wieder einiges los, denn schließlich ist es jedes Mal ein kleines Abenteuer, wenn wir mit unserer Dampflokomotive auf Reisen gehen. Alle diese Bemühungen haben letztendlich das Ziel, die Fahrt störungsfrei über die Runden zu bringen. Das ist es. Darum geht es. Daran setzen wir alles. Wirklich alles.

Da die Fahrzeuge der MEM immer besonders sauber und gepflegt daherkommen, legten wir vor unserer Fahrt auch noch einen Washtag ein. Vielleicht wird der eine oder andere Leser jetzt ein wenig schmunzeln, denn dieser Washtag wird uns bestimmt noch länger in Erinnerung bleiben. Es war nämlich unheimlich heiß an diesem Tag, man sehnte sich förmlich nach Abkühlung und so kam was kommen musste: In der Mittagshitze schossen ein paar unvorsichtige Spritzer Wasser quer über das Gelände und schon entwickelte sich eine heftige Wasserschlacht. Zunächst waren nur Marian, Stefan C. und Florian daran beteiligt, doch im weiteren Verlauf des Tages wurden auch Torben und ich mit einer kräftigen Dusche bedacht, die nach dem Motto: „Auge um Auge, Zahn um Zahn,“ beantwortet wurde. Kurzum: Wir hatten jede Menge Spaß an diesem Sonnabend. Abschließend erfolgte am 14. Juni noch eine Probefahrt mit dem reparierten Treibstangenlager und dann ging es endlich los.

Da uns die Mindener aus Platzgründen gebeten haben, nur vier Personenwagen mitzubringen, steht am Morgen des 15. Juni 2007 die folgende Zuggarnitur abfahrbereit im Harpstedter Bahnhof: Hinter unserem Dampfross hängt der Güterwagen 22 und der von der „Neuen Arbeit“ vorbildlich restaurierte Niederbordwagen 34. Dieser ist mit von der Partie, um den von den MEM geplanten Fotogüterzug zu ergänzen. Dann folgen die Umbauwagen 5 und 6 sowie die beiden Plattformwagen 1 und 2. Den Zugschluss bildet der Packwagen 56, der wieder einmal unsere „Kantine auf der Schiene“ in Form eines zweiflammigen Gaskochers und unzähliger Konservendosen beherbergt.

Mit geöffneten Zylinderhähnen und wuchtigen Auspuffschlägen zieht Lok 2 die Wagenschlange um kurz vor 7:00 Uhr aus dem Harpstedter Bahnhof. Grauschwarzer Rauch quillt aus dem Schlot und verliert sich in den Bäumen. Offenbar hat Volker K. sein Feuer gut im Griff während Torben am Regler steht und fährt. Die restliche Mannschaft macht es sich derweil im Buffetwagen gemütlich und sieht in den trüben Morgendunst. Zugegeben: Das Wetter könnte etwas besser sein, aber was nicht ist kann ja noch werden.

In Delmenhorst-Süd wird der Kohlevorrat nochmals ergänzt. Außerdem werden die Wasserkästen randvoll gemacht, denn wir haben auf der gesamten Strecke von 153 Kilometern nur einen einzigen Wasserhalt eingeplant. Das ginge natürlich nicht, wenn wir mit eigener Kraft fahren würden. Also kommen Thorsten und Andreas W. mit einer Diesellok der Elbe-Weser-Verkehrsbetriebe (EVB) in den Bahnhof gefahren und nehmen uns an den Haken. Die V 100 der EVB soll ab jetzt den Zug ziehen, während unsere Dampflokomotive im Leerlauf hinterher rollt. Dabei wird der Regler der Dampfmaschine nur hin und wieder geöffnet, damit die Kolben und Schieber geschmiert werden und keinen Schaden nehmen. „Schmierdampf“ nennt sich diese Fahrweise im Fachjargon.

Sobald alle Vorräte ergänzt sind, geht es weiter in den Delmenhorster Güterbahnhof, den wir nur wenige Minuten später in Richtung Bremen verlassen können. Die V 100 hat mir ihren 1000 PS wenig Mühe, den Zug in Gang zu bringen und so rollen wir zügig über die Weserbrücke und durch den Bremer Hauptbahnhof. Obwohl die Fahrt bisher schon nicht langweilig war, wird es nun richtig spannend, denn jetzt geht es auf die legendäre „Rollbahn“. Auf der Verbindung Hamburg-Ruhrgebiet herrscht eine ziemlich dichte Zugfolge und so kommt es, dass wir in Bremen-Hemelingen schon wieder an die Seite müssen. Nach einer Überholung durch einen Intercity und einen Regionalexpress müssen wir noch einen Güterzug abwarten, bevor es weiter über die Weserbrücke bis nach Syke geht. Hier ist die nächste Überholung geplant, die uns allerdings nicht unangelegen kommt, denn schließlich kann das Lokpersonal die Zeit nutzen um die Stangenlager zu kontrollieren und so bemerken Torben und Volker, dass die beiden Treibstangenlager unheimlich heiß geworden sind. Also schnell Öl nachfüllen und den Stellkeil lockern. Kaum ist das erledigt, zeigt das Ausfahrtsignal auch schon grünes Licht und es geht weiter in Richtung Bassum.

In Bassum ist unser Wasserhalt geplant. Wo der Hydrant versteckt ist, haben Thorsten und ich bereits im Mai ausgekundschaftet, so dass die Wasserschläuche schnell ausgerollt und angeschlossen werden können. Erfreulicherweise hat auch die Wasserleitung ordentlich Druck, sodass die Vorräte bald gefüllt sind und wir uns beim Fahrdienstleiter fertig melden können. Außerdem darf ich nun den Dienst des Lokführers übernehmen, während Volker weiterhin die Schaufel schwingt.

Nachdem uns ein paar DB-Züge passiert haben, gehen wir die nächste Etappe an. Die kräftige V 100 beschleunigt so zügig, dass ich mit der Dampflokomotive kaum Gelegenheit habe, mitzuhelfen. Trotzdem lasse ich den Regler etwas länger offen um die Kolben und Schieber zu schmieren.

Dann wird der Regler wieder geschlossen und schon hängen wir schaukelnd, rappend, klappernd und scheppernd am Haken der Diesellok. Leider sorgen die wirbelnden Stangen und Gegengewichte im Fahrwerk der Dampflokomotive für diesen unruhigen Lauf und machen die Fahrt zu keinem Vergnügen. Außerdem mache ich mir zunehmend Sorgen um die warmen Treibstangenlager.

Die Stationen Twistringern, Drentwede und Barnstorf werden durchfahren. Gleich danach donnert ein Intercity mit 200 km/h vorbei. Der gewaltige Luftzug drückt durchs Führerstandsfenster und nimmt mir fast den Atem. Außerdem ist es mittlerweile warm geworden. Die Sonne brennt

vom Himmel ins Gesicht und auf die Unterarme. Die beiden schnurgeraden Schienenstränge der Rollbahn liegen flimmernd in der Mittagshitze und wieder einmal steht Volker und mir der Schweiß auf der Stirn.

In Drepper werden wir auf das Ausweichgleis geleitet und haben nochmals Gelegenheit, nach den Stangenlagern zu gucken. Diese sehen gar nicht gut aus, denn inzwischen sind sie ölverschmiert und kochend heiß. Noch heißer als in Syke. Man kann sie nicht einmal mehr anfassen. Es hilft aber alles nichts, denn wir müssen weiter. Also wieder Öl in die Schmiergefäße und abfahren. Mehr können wir im Moment nicht tun.

Die nächste Station ist Diepholz: Vorsignal, Linkskurve. Wir poltern über Weichen. Der Führerhausboden schwankt. Am Bahnhofsgebäude tauchen wir unter der eisernen Fußgängerbrücke hindurch. Es folgen Bahnsteig, Güterschuppen, Stellwerk und Bahnübergang. Dann wieder Signale, ein paar Weichen und schon sind wir wieder auf der freien Strecke. Lembruch, Lemförde und die Blockstelle „Drohne“ werden in gleicher Weise durchfahren, bevor wir endlich in Bohmte ankommen. Volker und ich sind unheimlich erleichtert, denn hier verlassen wir die DB und wechseln auf das Netz der Verkehrsbetriebe Landkreis Osnabrück, besser bekannt als „Wittlager Kreisbahn.“ Als wir in den Bahnhof rollen, ist der Dampfzug aus Minden auch schon da. Dazu muss man wissen, dass die Museumseisenbahn Minden mehrere Strecken mit Dampf befährt. Zum einen die von Preußisch Oldendorf nach Bohmte, auf der das Jubiläum stattfinden soll, und mit einem anderen Zug die Strecken von Minden-Oberstadt nach Kleinenbremen und Hille. Und eben dieser Zug steht schon bereit und kommt gleich, nachdem wir auf den Gleisen der Kreisbahn stehen, an unser Zugende gedampft. So vereinigt nehmen wir die letzten 16 Kilometer bis Preußisch-Oldendorf in Angriff.

Gut eine dreiviertel Stunde später haben wir unser Ziel erreicht. Es folgt eine herzliche Begrüßung unter den anwesenden Museumsbahnern in der Gewissheit, dass die Veranstaltung tatsächlich wie geplant stattfinden kann. Danach werden die Züge eilig auseinanderrangiert und abgestellt, die Loks mit Kohle, Wasser und Öl versorgt und natürlich wird geputzt wie der Teufel. Außerdem nehmen wir nochmals das rechte Treibstangenlager auseinander. Wie erwartet zeigt der Weißmetallausguss wieder erhebliche Aufwetzungen, die Torben und Thorsten sogleich entfernen.

Nach der Montage der Lagerschalen können auch wir den verdienten Feierabend antreten. Die 900 Meter bis zur Sportpension, in der wir untergebracht sind, legen wir zu Fuß zurück, während Alfred unser Gepäck mit dem Auto befördert. Bei der Auswahl der Unterkunft hat Andreas W. mal wieder außergewöhnliche Kreativität bewiesen, denn das Haus heißt nicht nur „Das Trainingslager“ es hat neben einem etwas "muffigen" Charme auch noch Duschen auf den Zimmern. Aber so richtig auf den Zimmern! Also ohne separates Badezimmer. Als ich das gesehen habe, war ich sehr auf die angekündigten Toiletten auf dem Flur gespannt.

Trotz der ungewohnt freizügigen Waschgelegenheit ist es ein erhebendes Gefühl, den Kohlendreck loszuwerden und in die Zivilklamotten zu schlüpfen. So verwandelt treffen wir uns vor dem Haus und marschieren zum Loksuppen, wo eine feucht fröhliche Grillparty im Gange ist. Noch besser gelaunt als auf dem Hinweg geht es einige Stunden später zurück in unser „Trainingslager“, wo wir uns nach diesem anstrengenden Tag endlich lang machen können.

Den nächsten Morgen beginnen wir in aller Ruhe, da unsere Dampflok erst am Nachmittag benötigt wird. In dieser gelassenen Stimmung macht es viel Spaß, mit der versammelten Mannschaft an einem großen Tisch zu sitzen, den Tagesablauf zu besprechen und dabei ausgiebig zu frühstücken bis es Zeit wird, zum Bahnhof zu schlendern. Das Feuer in den anderen Maschinen wurde offensichtlich über Nacht unterhalten, denn bei unserer Ankunft stehen die beiden bereits

unter Dampf und lassen eine kerzengerade Rauchsäule in den Morgenhimmel steigen. Nur unsere „Anna“ steht etwas unbeteiligt dazwischen, aber das soll sich ja nun ändern. Nachdem wir uns umgezogen haben, geht jeder an seine Arbeit. Hendrik und Volker K. haben das Feuer im Kessel unserer Maschine schnell entzündet, so dass wir mit der T 11 und der 89 um die Wette räuchern können. Das Triebwerk haben wir schon gestern abgeschmiert, also müssen wir im Prinzip nur noch warten, bis der Kessel ausreichend Druck aufgebaut hat. Auch ein paar Fotografen sind schon da, die mit zugekniffenen Augen durch die rauchgeschwängerte Umgebung stolpern und nach den besten Fotomotiven suchen.

Da ich heute die Dampfloks fahren darf, bekomme ich vom Zugleiter die Fahrplanunterlagen ausgehändigt und staune nicht schlecht, denn die MEM haben sich einen anspruchsvollen Fahrplan ausgedacht, den ich erst mal studieren muss. Unterdessen kümmert sich Thorsten, der heute als Heizer fährt, um das Feuer und klappert mit dem Schürhaken im Feuerloch. Nebenbei beginnt der Triebwagen T 3 seine Pendelfahrten nach Rabber. Etwas später brummt noch die Diesellok 2 mit einem Personenzug nach Bohmte an uns vorbei und dann sind wir auch schon an der Reihe. Langsam fahren wir an unseren Zug und rangieren danach mit knurrenden Radreifen über die Weichenverbindung an den Bahnsteig, den ich vom Führerstand aus gut überblicken kann. Die Luftpumpe schmatzt. Viel ist ja noch nicht los, aber nach und nach füllen sich die Abteile. Alfred, Stefan C. und Marian werden den Leuten heute die Fahrkarten verkaufen, während Volker H. und Frank H. den Buffetwagen besetzen und Björn die Minibar übernimmt. Thorsten macht sich unterdessen nicht unbegründete Sorgen um die beiden Strahlpumpen, die eine Menge Wasser durch das Schlabberventil entweichen lassen, anstatt es in den Kessel zu pumpen. Vermutlich ist das Wasser über Nacht zu warm geworden und Strahlpumpen mögen nun mal kein warmes Wasser.

Dann naht die Abfahrtszeit heran. Florian, der heute von Andreas W. zum Zugführer ausgebildet wird, pfeift. Türen schlagen, die Zugbegleiter heben die Hand: „Fertig!“

Dann hebt Florian die Kelle und ab geht die Post. Zunächst fahren wir vorsichtig, damit keiner der in der Bahnhofsausfahrt stehenden Fotografen unter die Räder kommt, doch bald sind wir auf der freien Strecke. Wie bei uns in Harpstedt sind hier 30 km/h Höchstgeschwindigkeit erlaubt. Ich öffne den Regler etwas weiter und unsere "Anna" beschleunigt zuverlässig. Der Bremszettel flattert im Fahrtwind, die Kohle brennt hervorragend und es macht Spaß, hier zu fahren.

Die Wittlager Kreisbahn führt uns von Preußisch Oldendorf im leichten Gefälle immer am Fuße des Wiehengebirges entlang. Nachdem wir eine große Fabrikhalle passiert haben, rollen wir durch eine eher ländliche Gegend. Abwechselnd geht es durch Wiesen, Felder und kleine Dörfer und mit etwas Glück kann man rechts zwischen den Bäumen ein Binnenschiff sehen, das auf dem Mittellandkanal unterwegs ist.

Der nächste Haltepunkt ist Rabber. Hier sollten wir laut Fahrplan vor der Trapeztafel halten doch der Lokführer vom Triebwagen hat sein Gefährt offensichtlich im Nebengleis eingeschlossen und winkt uns in den Bahnhof. Nach einem kurzen Halt am Bahnsteig fahren wir weiter. Gleich hinter Rabber wird noch ein Fabrikhof mit vielen alten Fabrikgebäuden überquert. Die niedrigen Backsteinbauten stören das Gesamtbild aber nicht. Sie passen gut zum historischen Flair einer Museumsbahn.

Nebenbei geht ein kräftiger Regenschauer nieder, denn nach dem sonnigen Vormittag sind ein paar dicke Wolken aufgezogen und sorgen für eher unbeständiges Wetter. Allerdings lassen wir uns von diesen Wetterkapriolen nicht beeindrucken. Schließlich sind wir eine Eisenbahn und die ist, wie der Name schon sagt, nicht aus Pappe.

Weiter geht die Reise über Wittlage nach Bad Essen. Kurioserweise stellt das ehemalige Durchfahrtsgleis hier das Ladegleis für einen Baustoffhandel dar, sodass sich unser Zug durch das Umfahrgleis schlängeln muss, um in Richtung Wehrendorf weiterfahren zu können. Während wir dahinrollen, öffnet Thorsten immer wieder die Feuertür und scharrt mit der Schaufel im Kohlekasten. Besonders viel zu tun hat er allerdings nicht, denn noch immer verläuft die Strecke weitgehend eben oder im leichten Gefälle. Hinter dem Haltepunkt Wehrendorf steht allerdings noch eine kleine Rampe auf dem Programm, die zur Brücke über den Mittellandkanal hinaufführt. Doch Thorsten hat gut vorgesorgt. Die Sicherheitsventile säuseln, die Kolben stampfen und heiser röchelt der Abdampf aus dem Schlot. In einer engen Rechtskurve geht es bergan. Die Schienen knirschen im Gleisbogen und Rauch wirbelt durchs Fenster, salzig und heiß.

Der Kanal selbst ist mit einer imposanten Kastenbrücke überspannt, die unter unseren Rädern dröhnt, bevor es wieder abwärts geht. Mit geschlossenem Regler rollen wir die Rampe hinunter. Die Dampfstrahlpumpe gurgelt und ergänzt das verbrauchte Wasser. Wer jetzt nach links guckt und ganz genau hinsieht, kann schon die Oberleitungsmasten der Hauptbahn zwischen den Bäumen erkennen. Ein untrügliches Zeichen, dass der Bahnhof Bohmte nicht mehr weit ist. Nach einem weiteren Bahnübergang dampfen wir parallel zur Hauptstraße in den Ort. Bis zur Endstation, die gleich neben dem Bahnhof der DB liegt, ist die Strecke von Häusern und hohen Hecken eingerahmt, die dicht am Fenster vorbeihuschen.

Am Bahnsteig angekommen lassen wir zunächst unsere Fahrgäste aussteigen, bevor wir zum Umsetzen in die Gütergleise vorziehen. Danach rollen wir wieder an den Bahnsteig, wo Thorsten einen Blick in den Wasserkasten wirft um danach mit besorgter Mine in den Führerstand zu klettern: „Guck Dir das mal an. Ich glaube, wir haben ein Problem.“ Also steige auch ich auf den Wasserkasten und sehe hinein: „Sieht schlecht aus – mit dem bisschen Wasser können wir die Rückfahrt abhaken“, rufe ich Thorsten zu, der gerade versucht eine Strahlpumpe anzustellen:

„Das kannst du total vergessen, mit dem warmen Wasser. Die blöden Pumpen lassen viel zu viel fallen und nach Oldendorf geht es auch noch bergan!“

Nun ist guter Rat teuer, denn einen Wasseranschluss gibt es hier nicht und selbst, wenn es einen gäbe, könnten wir kein Wasser nehmen, weil wir das Standrohr in Preußisch Oldendorf gelassen haben.

Doch zum Glück gibt es Handys. Da wir ab Bad Essen planmäßig Vorspann von der Mindener T 11 erhalten sollen, wird deren Mannschaft flugs über unser Problem informiert. In Bad Essen gibt es nämlich einen Hydranten direkt am Bahnsteig und außerdem haben die Mindener ein Standrohr an Bord.

„Wenn das Wasser nicht bis Bad Essen reicht, sind wir voll im Eimer,“ sagt Thorsten als wir uns auf den Rückweg machen. Auch ich sehe vor meinem geistigen Auge schon den Fahrplan zusammenbrechen, weil wir die Strecke blockieren. Fast noch schlimmer dürfte allerdings die Lästerei der anderen Lokpersonale ausfallen: „Wer hat denn den Fahrplan so verbogen?“ „Die Harpstedter. Mann, die sind echt zu dämlich ...!“

Als wir Bad Essen erreichen, wartet die T 11 und ihre Mannschaft schon auf uns und auch das Standrohr ist bereits aufgebaut, als wir hinter dem Kohlekasten der alten Preußin zum Halten kommen. So können wir zügig Wasser nehmen. Als die Wasserkästen gut zur Hälfte gefüllt sind drehen wir den Hydranten ab: „Das reicht bis Oldendorf!“

Jetzt müssen wir uns aber sputen, um die verlorene Zeit wieder aufzuholen. Kaum sind alle Utensilien verstaut, geht es auch schon los. Der Meister von der T11, der mit seinem gewirbelten Vollbart dem Kaiser Barbarossa nicht unähnlich sieht, steigt auf seine Maschine und wir entern

unsere. Mit dem kalten Wasser im Tender funktionieren unsere Pumpen wesentlich besser, das Feuer liegt gut und Thorsten und ich sind wieder guter Dinge. Jedenfalls fühlen wir uns mächtig stark und leisten bei der Anfahrt kräftig Schubunterstützung. Während die alte Preußin verhalten vor sich hin schnauft, faucht und ballert der Abdampf aus unserem Schornstein, sodass sich der „Barbarossa“ von der T 11 zu uns umdreht und genervt mit den Augen rollt. Manchmal ist es doch gar nicht so schlecht, wenn man die kleineren Räder hat.

Die anschließende Rückfahrt nach Preußisch Oldendorf verläuft ohne Probleme. Die T 11 läuft seidenweich wie eine Katze vor uns her, während wir schlingernd, zuckend und klappernd hinterher dampfen. Es ist schon erstaunlich was so ein Vorlaufdreigestell, wie es die T 11 besitzt, doch alles ausmacht.

Am Ziel angekommen ist an eine Pause nicht zu denken, denn schon wartet die nächste Aufgabe auf uns. Zuerst werden jedoch die beiden Dampfer getrennt. Während sich die T 11, die einen größeren Wasservorrat besitzt, an die Spitze des am Bahnsteig stehenden Zuges setzt, fahren wir zum Wassernehmen und stillen den Durst unserer Maschine. Danach werden wir von Torben, der jetzt die Aufgaben des Rangierers und Zugführers übernommen hat, an die beiden Güterwagen rangiert, die den Zugschluss des abfahrtsfertigen Zuges bilden.

Vor uns liegt eine interessante Fahrt, denn wir sollen unsere "Anna" zusammen mit den beiden Güterwagen in Wittlage abhängen und den Personenzug alleine weiterfahren lassen. Die Güterwagen sollen wir dann zur Anschlussstelle „Agro“ bringen und dort stehen lassen.

Danach sieht der Fahrplan vor, dass wir mit unserer Lok alleine bis nach Rabber fahren und auf den Zug mit der 89er warten, um uns nach dessen Ankunft davor zu spannen und gemeinsam zurück nach Preußisch Oldendorf zu fahren.

Bis zur Abfahrt dauert es allerdings noch ein wenig und so können Torben, Thorsten und ich dem Treiben auf dem Bahnhofsgelände zusehen, entspannt dem Knistern der gerade aufgeworfenen Kohlen lauschen und gemütlich fachsimpeln. Doch dann geht es los: Vorne pfeift die T 11 langanhaltend, wir antworten und schon ruckt der Zug an. Wie an der Beschleunigung und dem gewaltigen Dampfplatz über dem Zug zu erkennen ist, will sich die Mindener Maschine diesmal nicht lumpen lassen und legt sich mächtig ins Zeug. Wir sind allerdings auch nicht von gestern und schieben trotzdem noch etwas mit.

Es ist schon beeindruckend, wie der von den MEM erdachte Fahrplan funktioniert, denn als wir Wittlage in der Gegenrichtung verlassen, sind wir bei weitem nicht der einzige Zug auf der Strecke. Während wir mit unseren beiden Güterwagen zur Anschlussstelle dampfen, ziehen auch die anderen Züge ihre Dampf- und Dieselfahren durchs Land, stellen Fahranfragen, geben zuverlässig Ankunfts- und Verlassensmeldungen, rangieren fleißig hin und her, kreuzen und setzen um. Und mittendrin drücken wir unsere Fracht in den Fabrikanschluss, wo Torben die Lok abhängt und ebenfalls die vorgeschriebenen Zuglaufmeldungen abgibt. Danach bummeln wir ganz alleine durch die Landschaft bis nach Rabber, um dort auf den nächsten Dampfzug zu warten.

Während der Kessel leise summt vertreiben wir uns die Zeit, indem wir ein paar Fotos schießen, bis das markante Antlitz der 89er zwischen den Bäumen sichtbar wird. Es sieht lustig aus, wie die Maschine munter Dampf Wolken ausstoßend, auf uns zu gerollt kommt und ihren Zug am Bahnsteig zum Halten bringt.

Danach setzen wir uns wie geplant davor, kuppeln an und erledigen die Bremsprobe, während der Zugführer schon mal die Türen schließt. Bis nach Oldendorf geht es nochmals bergan. Auf der Maschine hinter uns scharrt die Kohleschaufel, der Bläser zischelt. Auch Thorsten legt noch etwas Kohle nach. Undurchsichtiger Rauch dringt aus dem Schornstein und der Zeiger des

Kesseldruckmanometers nähert sich dem roten Strich. Noch ein wachsamer Blick des Zugführers am Zug entlang. Alles ist in Ordnung. Ein Kopfnicken, ein Pfiff und dann: „Abfahren!“

Thorsten schließt die Feuertür, Bremsluft faucht und schon fahren wir mit vereinter Kraft dem Feierabend entgegen.

Als wir in Preußisch Oldendorf ankommen und unsere Fahrgäste entlassen, neigt sich der erste Tag des Jubiläums langsam seinem Ende entgegen. Zwar sind noch ein paar Besucher da als wir uns von der 89er abkuppeln, doch an allen Ecken wird bereits aufgeräumt, um auch den Sonntag störungsfrei über die Bühne zu bringen.

Nachdem auch die T11 mit ihrem Zug eingetroffen ist, wird noch etwas rangiert und dann haben die Lokmannschaften endlich Zeit, sich um ihre Maschinen zu kümmern. In der Abendsonne werden die Fahrwerke abgeschmiert und geputzt. Hier wird Kohle genommen, weiter hinten ausgeschlackt und auf einem anderen Gleis Lösche gezogen. Hin und wieder rollt eine Lok mit verhaltenen Auspuffschlägen am Führerstandsfenster vorbei, um zur nächsten Behandlungsstation zu gelangen und ich glaube, nicht nur mir kommt es so vor, als ob sich eine ganz besondere Atmosphäre über dem Gelände ausbreitet. Wenn man an den dampfenden und zischenden Lokomotiven entlanggeht, die Wärme der Kesselleiber spürt, den Geruch von Öl, Kohle und Wasserdampf einatmet und den Personalen bei der Arbeit zusieht, entsteht ein Bild, als wäre man vierzig oder fünfzig Jahre in der Zeit zurückgereist. So viele Dampflokomotiven auf einem Haufen verbreiten schon ein ganz besonderes Flair.

Nach dem Bekohlen möchten wir gerne Ausschlacken, aber leider ist dieser Platz schon seit einer guten halben Stunde von der T11 besetzt und so wie es aussieht, kann das noch ein Weilchen dauern, denn es muss jemand mit einer langen Stange unter die Lok kriechen, um den Aschkasten leer zu kratzen.

Als die Maschine endlich weiterfährt, können wir zum Aschehaufen vorziehen. Ein dienstbarer Geist stellt die Weiche für uns und verlässt sie sogleich in der Annahme, dass die Prozedur bei uns genau so lange dauert. Allerdings ist unsere Anna erheblich jünger und damit wartungsfreundlicher als die T11. Mit großem Vergnügen reißen wir die Aschkastklappen auf und lassen die Asche herauspoltern. Keine drei Minuten später stehen wir wieder an der Weiche und lachen einem staunenden Rangierer ins Gesicht, der gar nicht glauben kann, dass wir schon wieder da sind.

Als das Ross versorgt ist, kommen die Reiter dran: Nach dem Abstellen der Lokomotive steuern wir wieder unser „Trainingslager“ an, um uns stadtfrein zu machen, denn auch heute Abend soll es im Lokschuppen wieder etwas zu essen geben. Bei unserer Rückkehr sind die avisierten Bratwürstchen aber leider schon verzehrt und so muss Volker H. den Kessel unserer Packwagenkantine anheizen.

Nachdem jeder zu seinem Recht gekommen ist, nimmt der gemütliche Abend weiter seinen Lauf. Zunächst bekommen wir eine Betriebsbesichtigung der besonderen Art geboten. So machen wir z.B. einen Krankenbesuch bei einer alten Dame, die auf den schönen Namen „Alice Heye“ hört. Gemeint ist eine weitere Dampflokomotive der MEM, die leider nicht betriebsfähig im Schuppen nebenan steht.

Und wo wir gerade bei nicht betriebsfähigen Lokomotiven sind, wird uns auch noch die ausgeachste 86 744 gezeigt, die tragischerweise kurz nach ihrer Aufarbeitung entgleiste und seitdem nicht mehr eingesetzt werden kann. Danach wird uns noch ein skandinavischer Steuerwagen gezeigt, der im hinteren Teil zum Buffetwagen umgebaut wurde, dessen Steuerwagenabteil aber trotzdem mit allen technischen Feinessen ausgestattet ist, um einen Zug sicher durch die endlosen Wälder Skandinaviens zu steuern. Doch damit nicht genug.

Offensichtlich gibt es auch in diesem Verein eine Gemeinschaft, die auf Biegen und Brechen zusammenhält. Die vielen Spitznamen, die wir hören, sprechen jedenfalls Bände. Der Werkstattleiter wird hier z.B. „Herr Kaleu“ genannt. Daneben gibt es noch einen „1-WO“ und einen „Smut“, der für die Verpflegung zuständig ist. Man kommt sich beinahe vor, als würde hier der Film „Das Boot“ gedreht. Aber auch ein „Helferlein“, einen Heizer namens „Öli“ und einen H2O gibt es hier. H2O heißt soviel wie „Harald zwei Ost“. Kurz gesagt: Es gibt so viel zu sehen und zu erzählen, dass die Zeit in Windeseile verfliegt. Nebenbei wird der Abend für einige von uns noch erheblich feuchter und fröhlicher als der Vorherige, aber das sei hier wirklich nur am Rande erwähnt.

Der nächste Tag beginnt leider nicht so entspannt wie gewünscht, da unser Dampfross schon am Vormittag benötigt wird. Heute soll unser Zug drei Mal nach dem regulären Fahrplan zwischen Preußisch Oldendorf und Bohmte hin- und her pendeln. Die übrigen, zum Jubiläum eingelegten Sonderzüge werden ausschließlich von den Lokomotiven der MEM übernommen.

Unser Dienstplan sieht für den heutigen Tag vor, dass Torben und Volker K. das Lokpersonal stellen und sich mit dem Fahren und Heizen abwechseln. Die Mittagstour soll dagegen Thorsten fahren und ich heizen. Da ich bereits gestern Lokführer war, kommt durch diesen Kunstgriff jeder von uns einmal in den Genuss am Regler zu stehen.

Als wir am Bahnhof ankommen, nimmt mich die allgegenwärtige Dampflokatmosfera sofort wieder gefangen. Wie große Tiere stehen die Lokomotiven leise säuselnd nebeneinander, während die Personale ihnen den letzten Schliff verpassen. Bald werden sie ungeduldig zischend zum Hydranten rollen, ihren Wasservorrat ergänzen um sich danach an den Zug zu setzen. Doch noch herrscht Ruhe auf dem Gelände.

"Vorsicht!" Ich drehe mich um und springe sofort zur Seite, um nicht von Volker H. über den Haufen gerannt zu werden. Vor lauter Begeisterung hab ich ihn gar nicht kommen hören. So wie es aussieht, ist er gerade dabei, den Buffetwagen mit Getränkekisten zu bestücken. Am Zugende ist Andreas W. damit beschäftigt, die von unserem Zugführer-Anwärter Stefan C. geschriebene Wagenliste zu kontrollieren und Frank H. wischt derweil im Buffetwagen die Tische ab. Björn rüstet seine Minibar für den bevorstehenden Tag auf und auch Florian hilft, wo Not am Mann ist. Wo man auch hinsieht, wird gearbeitet.

Als die ersten Fahrgäste kommen, stehen wir längst am Bahnsteig und unser Dampfross wärmt schon mal die Zylinder vor damit es pünktlich losgehen kann. Der Generator brummt, die Feuertür klappt und dann ist es soweit:

Unsere „Anna“ beantwortet den Abfahrauftrag mit einem kurzen, scharfen Pfiff und stemmt sich sogleich in die Stangen.

„Wuff“ faucht es aus dem Kamin. Kohle und Aschestückchen mitreißend. Die Kuppelkette spannt sich, der Packwagen ruckt an. Dann noch einmal: „Wuff.....wuff - - wuff – wu, wu, wu, wu!“ Weißer Dampf nebelt uns ein und die Wagen brollern vor sich hin. Wir fahren.

Müheles spulen wir die nun schon bekannte Strecke ab. Die Strahlpumpen drücken das kalte Wasser in den Kessel und an das heiß gelaufene Treibstangenlager denkt kaum noch jemand. Wenn das Lokpersonal zwischendurch nach der Temperatur fühlt, ist es handwarm. Genau so, wie es sein soll.

Für uns stehen an diesem Tag noch zwei weitere Fahrten auf dem Programm, die wir genau so müheles über die Bühne bringen wie die erste Tour. In den Pausen versorgen wir uns mit Bratwurst oder Kaffee und Kuchen und unser Zugpersonal treibt den Umsatz bei einem der Souvenirstände in

ungeahnte Höhen: Mützen, Fahrkartenmappe, Uniformabzeichen, Trillerpfeife, und, und, und wechseln den Besitzer.

„Wie wäre es mit einer Schaffnertasche?“ „Ach nee, lieber doch nicht. Oder vielleicht doch?“ Als Zugführer kann man auch die gut gebrauchen.

Die letzte Fahrt des Tages machen Thorsten und ich nicht mehr mit, um den Oldendorfern beim Aufräumen ihres Bahnhofs zu helfen. Thorsten schnappt sich die V 100 der EVB, die bisher neben dem Schuppen stand und ich mische als Rangierer mit. Doch zuvor wartet noch eine ganz besondere Überraschung auf mich: „Du sollst mal eben zur 89er kommen,“ spricht man mich an. Ich gehe hin, weiß aber nicht so recht, was ich da soll. „Los, komm rauf, kommt es vom Führerstand.“ Immer noch unschlüssig klettere ich auf den stets blitzsauberen Führerstand der Maschine. „So, dann fahr mal zu.“ „Wer, ich?“

Ich kann es kaum glauben: Ich darf die 89er fahren! Unter den Augen eines „Fremdenführers“ geht es los: Steuerung nach vorne, Zylinderhähne zu, Bremse los, Regler vorsichtig auf. Theoretisch kein Problem, aber praktisch Auf jeden Fall bin ich ganz vorsichtig, denn es soll Lokomotiven geben, die ziemlich „zickig“ sind, und ich habe keine Ahnung, wie dieses Pferdchen reagiert. Außerdem stehen noch eine Menge Leute zwischen den Gleisen herum.

Trotzdem, es klappt. Gut erzogen dampft die bestens gepflegte Maschine ein paar Mal mit mir hin- und her. Ein komisches Gefühl. Da die 89er vom Fahrverhalten und von der Steuerung ein wenig anders ist als unsere Maschine, kommt es mir vor, als ob die Lokomotive mit mir fährt und nicht andersherum. Gerne wäre ich noch etwas weiter gefahren aber leider haben wir unseren Auftrag schon nach wenigen Rangierbewegungen erfüllt und stellen die Lok wieder auf ihrem Stammplatz ab. Nochmals danke an alle, die mir das ermöglicht haben.

Gegen Abend verlassen die Gäste nach und nach das Gelände und nachdem die letzten Züge eingetroffen und deren Lokomotiven versorgt sind, rückt der Feierabend in greifbare Nähe. Endlich. So schön der Tag auch war, forderte er doch einiges an Arbeit. Und so dauert es auch gar nicht lange, bis wir den Abend beenden, denn die meisten unserer Gastgeber müssen morgen wieder ihrem eigentlichen Beruf nachgehen.

Am Montag bin ich als Heizer eingeteilt und verlasse als Erster das „Trainingslager“ um das Feuer im Kessel unserer Lokomotive anzuzünden. Das Feuer in der T 11 wurde offensichtlich wieder über Nacht versorgt, denn die Maschine steht bei meiner Ankunft mächtig dampfend neben dem Schuppen. Der Kollege sieht allerdings etwas übernächtigt aus und grüßt fröstelnd, als ich am Führerstand vorbeigehe.

Als auch unser Feuer endlich brennt, habe ich noch etwas Zeit und verstaue in aller Ruhe meine Tasche im Tenderfach bevor ich wieder zum Lokschuppen gehe. Dort hat man mich nämlich zum Frühstück eingeladen und was soll ich sagen, es schmeckt wunderbar. Neben einer Riesentüte Brötchen, einem Butter- Wurst- und Käseberg gibt es einen sagenhaften Kaffee, der seine Wirkung bei mir als Nicht-Kaffeetrinker voll entfalten kann und mich für den Rest des Tages wach hält. Dann sind draußen Stimmen zu hören und nach einer Weile schauen auch ein paar verschlafene Harpstedter Gesichter durch die Schuppentür. So nimmt der vierte Reisetag seinen Lauf.

Nach dem Frühstück übernimmt Volker K. den Dienst des Lokführers und rangiert zusammen mit den Mindenern einen langen Zug zusammen, der drei, vier Wagenlängen über die Einfahrweiche des Oldendorfer Bahnhofs hinaussteht. Vor uns hängt wieder die V 100, dann kommt unser Zugstamm, dann zwei Wagen, die nach Bremervörde überführt werden sollen, dahinter der Preußenzug aus Minden und ganz weit hinten, im Morgendunst kaum zu sehen, kann

man noch eine weitere Rauchfahne erahnen. Diese gehört der T 11, die am Zugschluss leise vor sich hin räuchert.

Natürlich braucht dieser Zug, wie jeder andere auch, eine Wagenliste und einen Bremszettel, bevor er seine Reise antreten kann. Bei dem langen Zug fallen die Papiere allerdings entsprechend umfangreich aus. Doch Marian schreibt sie in gewohnter Manier. In gewohnter Manier bedeutet, dass der Lokführer einen mit Füllfederhalter geschriebenen Bremszettel mit einem so unheimlich exakten Schriftbild erhält, dass man meinen könnte, er wäre gedruckt. Das gleiche gilt natürlich auch für die Wagenliste.

Dann heißt es Abschied nehmen. Die V 100 pfeift mit ihrer „Quietschepfeife“, die beiden Dampflokomotiven antworten und schon ruckt der Zug an. „Tschuß, machts gut.“ „Machen wir. Ihr aber auch!“ Hätten wir geahnt, wie dringend wir diesen frommen Wunsch gebrauchen konnten, wären wir wahrscheinlich gar nicht erst losgefahren. Doch zunächst geht alles glatt. Munter dampfend verlassen wir Preußisch Oldendorf und rollen ein letztes Mal am Fuße des Wiehengebirges entlang.

In Bohmte angekommen wird der Zug getrennt, denn die Mindener werden Bohmte in Richtung Osnabrück verlassen, während wir in Richtung Bremen abfahren. Kaum haben wir die Gleise der Wittlager Kreisbahn verlassen, wechselt unser Ausfahrtsignal auf grün. „Ausfahrt frei!“ „Ausfahrt frei!“ wiederholt Volker und gibt Dampf. Wie auf der Hinüberführung zieht auch die V 100 kräftig an. Wir helfen etwas mit und schnüffeln dann wieder mit Schmierdampf hinterher.

Die Triebfahrzeugbediensteten haben auf den Lauf des Fahrzeuges und die Arbeitsweise der Kraftübertragungs- und Hilfseinrichtungen zu achten (Geräusche, Rauch, Geruch). So, oder so ähnlich steht es in der DAT, der Dienstanweisung für Triebfahrzeugbedienstete. Und genau das mache ich jetzt, denn kurz hinter Lemförde ist mir ein leises Geräusch aufgefallen: „Tick – tick – tick – tick – tick ...“ macht das Gestänge bei jeder Radumdrehung.

Augen und Ohren offen, die Schulter an die Führerhauswand gelehnt und den Arm locker auf das Fensterbrett gelegt. So bekommt man jedes Geräusch und jedes Zucken der Lokomotive mit. Trotzdem kann ich nicht genau sagen, woher das leise Ticken kommt. Ein paar Kilometer weiter hat sich das Geräusch in ein deutliches Klappern verwandelt, was Volker besorgt zu mir herübersehen lässt: „Was ist denn da los?“ „Keine Ahnung. Vielleicht ist der Schmierpumpenantrieb ausgeschlagen.“

Als das Geklapper immer stärker wird, rufe ich zu Volker herüber, dass er Thorsten auf der Diesellok anrufen soll. Thorsten soll dann den Fahrdienstleiter in Diepholz informieren und ihm sagen, dass wir an die Seite genommen werden möchten, um unsere Lokomotive nachzusehen. Doch kaum hat Volker sein Handy am Ohr, geht alles ganz schnell: „Rawumm!“ Mit einem Mal knallt es fürchterlich. Dann noch einmal: „Rawumm!“ Dann noch mal und noch mal und immer wieder. Jeder Schlag kracht wie ein Dampfhammer, lässt die Maschine in ihren Nietverbindungen erzittern und uns den Atem stocken. Als ich nach unten sehe, kriege ich gerade noch mit, wie eine milchige Flüssigkeit durch die Gegend spritzt.

„Anhalten! Anhalten,“ rufe ich zu Volker hinüber. „Mensch, der soll anhalten!“ Volker brüllt das gleiche ins Handy, denn noch immer knallt das Gestänge wie eine Maschinenkanone. Dann faucht Druckluft, Bremssohlen pressen sich kreischend gegen Radreifen und dann ist plötzlich Ruhe.

Die Fuhre steht. Wenige Kilometer vor Diepholz, mitten auf der Rollbahn, der Hansalinie, der wichtigsten Verbindung zwischen Hamburg und dem Ruhrgebiet steht unser Dampfzug. Hier auszusteigen und am Gleis entlang zu laufen, ist nicht ganz ungefährlich, weshalb Thorsten die V

100 nur kurz verlässt, um den Schaden zu begutachten. Was passiert ist, ist uns allen klar, auch ohne das Fahrwerk sehen zu können. Ein Stangenlager ist heißgelaufen, geschmolzen und dann ausgelaufen. Die milchige Flüssigkeit, die ich gesehen habe, war geschmolzenes Weißmetall. Kurios ist nur, dass es ein Lager auf der Heizerseite erwischt hat, obwohl die ja bisher ohne größere Probleme liefen.

Kurz nachdem Thorsten wieder auf der V 100 ist, donnert ein Intercity auf dem linken Streckengleis vorbei und macht uns nachdrücklich klar, dass wir die Stecke räumen müssen. Koste es, was es wolle. Also fahren wir weiter. Mit Schrittgeschwindigkeit. Noch schlappe drei Kilometer sind es bis Diepholz. Das müssen wir schaffen.

Während wir uns dem Bahnhof nähern, vergeht die Zeit im Schneckentempo, doch viel schlimmer sind die Geräusche, die bei jeder Radumdrehung aus dem Fahrwerk kommen. „Tack, bum – tack, bum – tack, bum.....“ Es hört sich an, als ob Käpt'n Ahab über die Planken seines Walfängers humpelt.

Nach unendlich langer Zeit kriecht das Einfahrsignal von Diepholz vorbei. „Tack, bum – tack, bum.....“ geht es über den Bahnübergang und die Weichenverbindung bis wir mit unserem „Hinkebein“ im Bahnhof zum Stehen kommen.

Im Laufschrift kommt nun auch die übrige Mannschaft zur Lok, um zu sehen, was passiert ist. Alle sehen sich das ausgelaufene Lager an und staunen über die vielen Weißmetalltropfen, die am Rahmen und unter dem Wasserkasten hängen und dabei fast wie ein Sternenhimmel aussehen.

Nach dem Erstaunen kommt jedoch die Ernüchterung. Was wird jetzt? Wie soll es weitergehen? Wie kommen wir nach Hause?

Nach einer kurzen Beratung wird klar, dass wir die Treibstangen abbauen müssen, wenn wir heute noch nach Harpstedt wollen. Also werden Brechstangen, Hämmer, die großen Schraubenschlüssel und viele andere Werkzeuge aus dem „Dresden“ geholt und losgelegt.

Zu allem Übel fängt es jetzt auch noch an zu regnen, doch nach einer guten Stunde ist die Treibstange auf der Lokführerseite abgebaut und nach einer weiteren Stunde liegt auch die Stange der gegenüberliegenden Seite im Schotter. Danach müssen die schweren Eisenteile noch in den Güterwagen gehievt werden, wofür fünf Mann nötig sind. Die Lagerschalen haben wir allerdings vorher ausgebaut, um sie mit dicken Drähten am Treibzapfen zu befestigen. Das ist nötig, damit die Kuppelstangen während der Fahrt nicht vom Treibzapfen laufen.

Nachdem wir unser Werkzeug zusammengesammelt haben, folgt eine kurze Testfahrt auf dem Nebengleis, die ohne Komplikationen verläuft. Also könnten wir uns theoretisch fertig melden und auf die Abfahrt warten.

Doch ganz wohl ist uns dabei nicht. Haben wir noch etwas vergessen? Hält unsere Konstruktion die Fliehkräfte aus? Wie groß ist die entstandene Unwucht? All diese Unwägbarkeiten sind zu bedenken. Doch letztendlich nützt alles Diskutieren nichts. Wir müssen es probieren. Auch auf die Gefahr hin, dass wir nur ein paar hundert Meter weit kommen und die Hauptgleise ein zweites Mal dicht machen. Also melden wir uns fertig und schon wenig später steht die Ausfahrt.

Jetzt kommt es drauf an. Der Dieselmotor der V 100 erhöht seine Drehzahl, die Maschine zieht an. Erst langsam, dann immer schneller und schneller. Wieder geht es am Signal vorbei und schon sind wir im Hauptgleis.

25 km/h. Besorgte Blicke werden ausgetauscht. Torben und Volker H. sind auch auf die Lok gekommen und sehen weit aus dem Fenster gelehnt nach unten. 30 km/h. Volker K. und ich sehen auf den Tacho, dessen Nadel sich immer weiter streckt. Dann wieder ein Blick nach unten, wo die Kuppelstange herumwirbelt und das Schotterbett vorbeisaust. 35 km/h. Außer dem

Schmierpumpenantrieb klappert immer noch nichts und inzwischen machen wir ganz schön Tempo. Auch von der V 100 und aus den Personenwagen guckt jetzt jeder nach dem Fahrwerk der Dampflok. Man wartet förmlich darauf, dass sich die Lagerschalen verabschieden und im hohen Bogen in die Büsche fliegen.

Doch unsere „Anna“ rollt. Und wie! Auch mit 40 km/h rollt sie traumhaft ruhig hinter der V 100 her. Von einer Unwucht ist kaum etwas zu spüren. Ganz im Gegenteil. Die Maschine läuft noch ruhiger als mit angebauten Treibstangen.

In Drebber werden wir wieder aufs Nebengleis geleitet und natürlich nutzen wir die Gelegenheit, um nachzusehen, ob noch alles an seinem Platz ist. Doch Thorstens provisorische Konstruktion hält. Die Lagerschalen sitzen noch an ihrem Platz und auch der Draht hält bombenfest.

Mutiger geworden, fahren wir weiter. Nun geht es mit großen Schritten auf Bremen zu. Barnstorf, Bassum und Syke lassen wir hinter uns. Überall leuchten uns grüne Lichter entgegen. Die Weserbrücke dröhnt unter unseren Rädern und auch den Bremer Hauptbahnhof passieren wir ohne Probleme. Nur pfeifen und läuten können wir bei der Durchfahrt durch die große Bahnhofshalle nicht mehr, denn das Feuer unter dem Kessel ist längst erloschen und inzwischen zeigen auch die Manometer Null.

In Delmenhorst wollten sich Thorsten und Andreas W. eigentlich verabschieden, um die V 100 wieder zurück nach Bremervörde zu bringen. Wir sollten dann mit eigener Kraft bis nach Harpstedt fahren. Doch leider haben wir die Rechnung ohne ausgelaufene Treibstangenlager gemacht und so schleppt uns die V 100 bis nach Harpstedt.

Dort angekommen verlässt uns die EVB-Maschine sofort wieder und verschwindet in Richtung Bremervörde. Das stört uns allerdings nicht, denn die nun noch anstehenden Rangierbewegungen lassen sich auch mit unserer Lok 7 erledigen. Also startet Torben die „Sieben“ und rangiert den Zug mit Marian, Stefan C. und mir auseinander. Das übrige Personal rund um Volker H. und Frank H. ist inzwischen damit beschäftigt, die Wagen auszuräumen und klar Schiff zu machen, denn was wir heute noch erledigen können, braucht am nächsten Sonnabend nicht mehr angefasst werden.

Und dann ist der große Moment endlich gekommen: Die Hallentore werden geschlossen und eine weitere, abenteuerliche Reise geht zu Ende. Wir haben viel erlebt, doch so recht will keine Freude aufkommen, denn auf dieser Fahrt haben wir uns wahrlich nicht mit Ruhm bekleckert. Das Fahrwerk unserer Dampflok bietet einen traurigen Anblick. Die Treibstangen liegen noch im Güterwagen nebenan. Fahrwerk und Kessel sind dreckig und kalt und die notdürftig mit Draht zusammengebundenen Lagerschalen vermitteln den Eindruck, dass die Maschine schwer angeschlagen ist.

Hätte das verhindert werden können? Verdient ein Lokpersonal, das seine Lokomotive derart quält, seinen Namen? Oder sind wir nur ein paar „Kutscher“, die im Grunde genommen keine Ahnung haben???

Ich weiß es nicht. Aber eines sicher: Letztendlich kommt es nicht darauf an, wie oft man hinfällt, sondern wie oft man aufsteht.

 Fotos zu dieser Fahrt auf <http://www.dhef.de/SonderBOHMTE.html>

175 Jahre Deutsche Eisenbahn

„Haste schon gehört?“ „Was denn?“ „Nächstes Jahr gibt's was zu feiern. 175 Jahre Eisenbahnen in Deutschland.“ „Stimmt. Hab ich neulich gelesen.“ „Da wird die Bahn bestimmt einiges auf die Beine stellen – oder was meinst du?“ „Die DB? Das kannst du vergessen. Die haben kein Interesse an solchen Sachen.“

So oder so ähnlich könnte sich ein Gespräch unter Eisenbahnfreunden im Vorfeld des Jubiläums angehört haben. Und es zeigte sich tatsächlich, dass die DB wenig Interesse an ihrer Vergangenheit hat. Somit nahmen die vielen kleinen Museumsbahnen in Deutschland das Heft in die Hand und zeigten der großen Bahn einmal mehr wie man Sympathien gewinnt.

Im Laufe des Jahres gab es im gesamten Bundesgebiet Jubiläumsveranstaltungen. So z.B. in Bochum mit dem Thema „Preußische Eisenbahn“, in Köln unter dem Motto „Rheingold“, in Heilbronn gab es ein „Schnellzugloktreffen“ und schließlich war auch eine Veranstaltung in Bruchhausen-Vilsen geplant, zu der wir Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde einen erheblichen Teil beigetragen haben. Thema: „Klein- und Privatbahnen in Niedersachsen.“

Das Thema „Klein- und Privatbahnen“ hört sich zugegebenermaßen unspektakulär an, denn schließlich ist eine Kleinbahn per Legaldefinition eine Eisenbahn, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr hinsichtlich Bau und Betriebsführung weniger strengen Anforderungen unterliegt als eine Haupt- oder Nebenbahn.

Es gibt also keine Schnellzüge, keine endlosen Güterzüge, keine 2 Meter-Räder und keine wummernden Ölbrenner. Aber langweilig war es deswegen noch lange nicht:

Harpstedt >> Bruchhausen-Vilsen, Freitag, 6. August 2010

Die Lichtmaschine summt gleichmäßig, der Zylinder strahlt Wärme ab und mir steigt der Geruch von heißem Öl in die Nase, während ich noch eine schnelle Runde um die Lokomotive drehe. Ich möchte mich vor der Überführungsfahrt noch einmal vergewissern, dass alles in Ordnung ist. Eigentlich sollte Thorsten L. auf der rechten Führerstandsseite stehen, doch zu unserem großen Bedauern steht er für diese Fahrt nicht zur Verfügung und ich muss seinen Dienst übernehmen.

Auf dem Führerstand scharrt die Schaufel und grauschwarzer Qualm drängt aus dem Schlot. Torben bereitet das Feuer vor. Unser Dampfross befindet sich dieses Mal am Schluss des Zuges, während der Triebwagen den Zug führt. Das sieht zwar merkwürdig aus, macht aber durchaus Sinn, denn in Syke wechseln wir die Fahrtrichtung. Dadurch befindet sich die Dampflok an der Zugspitze ohne aufwändig umgesetzt zu werden.

Nach der Abfahrt geht es auf der bekannten Route Delmenhorst entgegen, wo wir auf die Gleise der DB AG wechseln, um über den Bremer Hauptbahnhof, Bremen-Hemelingen und Kirchweyhe nach Syke zu dampfen.

Unterstützt werden wir dabei von einer V 60 der Mittelweserbahn, die man uns zugeteilt hat, um die an unserer Dampflok fehlenden Zugbeeinflussungsanlagen zu ersetzen. Die Traktion wird weiterhin von der Dampflok übernommen, was zur Folge hat, dass Torben oft zur Schaufel greifen muss. Sehr oft. Doch unsere Lokomotive zeigt trotz der starken Beanspruchung keine Macken und läuft wie die berühmte Schweizer Taschenuhr.

Ab Syke steht die Dampflok - so wie es sich gehört - vorne am Zug. Ein paar Schaulustige haben sich auf dem Bahnsteig versammelt und stellen einige Fragen. Doch viel Zeit bleibt uns

nicht. Die Weiche liegt schon in Richtung Bruchhausen-Vilsen und das LS-Signal zeigt weißes Licht. Wir müssen weiter.

Gleich nach der Abfahrt geht es steil bergab und ich muss den Regler schließen. Der Zug darf hier nicht zu schnell werden, denn die vielen Bahnübergänge in der Ortsmitte verlangen besondere Vorsicht.

Nachdem wir die letzten Häuser passiert haben, können wir aber wieder beschleunigen. Oder sagen wir besser, wir versuchen es, denn hinter Syke befindet sich eine kurze, aber knackige Steigung.

Mit unserem aus elf Fahrzeugen bestehenden Zug geht es bergan. Der Hebel der Steuerung wandert Stück für Stück nach vorne, bis er beinahe auf der letzten Raste liegt und auch den Regler muss ich immer weiter aufschieben. Unsere Anna quittiert diese rohe Behandlung mit einem gewaltigen Auspuffschlag. Die ganze Maschine vibriert unter der hohen Anstrengung. Unser Schornstein ist ein Vulkan. Der Abdampf faucht heraus, reißt Kohle und Aschestückchen mit sich und der Sog lässt die Feuertür im Takt der Auspuffschläge klappern. Aber der Takt wird langsamer. Immer langsamer und langsamer.

Normalerweise sind hier 40 km/h erlaubt, doch die Geschwindigkeit sinkt. Ich öffne den Regler noch ein Stück und noch ein Stück, aber die Tachonadel fällt unaufhaltsam. Nach und nach wandert sie von 35 auf 30, auf 28, auf 25 bis sie bei 23 km/h verharrt. Mehr sind beim besten Willen nicht drin. Doch unser Dampfross kämpft weiter gegen die Steigung, legt sich in die Stangen und zerrt am Zughaken. Der Abdampf kracht inzwischen mit lautem Getöse in den Himmel, Torben schaufelt unablässig, doch am Ende sinkt auch der Kesseldruck. Es ist der helle Wahnsinn, was der Dampfmaschine hier abverlangt wird.

Dann ist der Scheitelpunkt erreicht. Die Strecke geht wieder in ein Gefälle über, um dann über Heiligenfelde unserem Ziel entgegenzustreben. Wer jedoch meint, dass wir jetzt Tempo machen können, wird eines Besseren belehrt. Die ehemals als Schmalspurbahn konzipierte Strecke windet sich durch enge Kurven, es geht rauf und runter, über Dämme, Bahnübergänge und Einschnitte. Hinter jeder Kurve erwartet uns eine neue Überraschung und man muss aufpassen wie ein Pferdedieb, damit der Zug nicht zu schnell wird.

Zum Glück haben wir Andreas Wagner als Lotsen dabei. Er kennt sich durch seine Funktion als örtlicher Betriebsleiter hervorragend auf dieser Schiene aus. Und schließlich bleibt sogar noch Zeit für einen Fotohalt in der romantischen Ortsdurchfahrt von Uenzen.

Als wir in Bruchhausen-Vilsen ankommen, werden wir herzlich von den dortigen Museumseisenbahnern empfangen, bevor wir den Zug an die Seite stellen und Feierabend machen können. Doch wir haben die Rechnung ohne das Abschlammentil gemacht. Bei den Abrüstarbeiten zeigt sich eine leichte Undichtigkeit am Verschluss des Ventils, die mit jeder Umdrehung schlimmer wird - bis eine gut sichtbare Dampfahne, verbunden mit einem warmen Sprühnebel, unter dem Wasserkasten hervorkommt.

„Und was machen wir jetzt?“ fragt Torben in die Runde. Seine Frage ist rein hypothetisch, denn uns ist klar, dass das nicht so bleiben kann. „Wollen wir das heute Abend noch erledigen oder uns lieber hinhauen und morgen früh um drei Uhr aufstehen?“ hakt Torben nach. Allgemeines Schulterzucken ist die Antwort. Keiner traut sich so recht eine Entscheidung zu treffen und den Unmut der Kollegen auf sich zu ziehen. Denn es ist egal wie die Entscheidung ausfällt - sie wird unsere Nachtruhe verkürzen und zwar um mindestens zwei oder zweieinhalb Stunden.

„Wir könnten den Zug auch mit der V 36 fahren, dann könnt ihr das morgen früh in aller Ruhe fertig machen“, meint ein zufällig anwesendes DEV-Mitglied. „Entweder wir machen das hier

richtig oder gar nicht“, knurrt Marian. „Also los, wir packen das heute Abend“, entscheidet Torben und dreht vorsichtig den Abschlammer auf.

Nach ein paar Umdrehungen rauscht der Dampf ins Freie. Unaufhörlich steigen weiße, feuchte Dampfschwaden hinter den Wasserkästen hervor und nebeln den Kessel ein, während wir daneben stehen und warten, dass sich der Druck abbaut. Es dauert und dauert und Stefan verabschiedet sich zwischenzeitlich in Richtung Bettruhe. Dafür ist ihm jedoch niemand böse, denn er ist morgen zum Anheizen eingeteilt und muss früh aufstehen. Unterdessen faucht der Dampf weiter aus dem Kessel. Erst kurz nach 23 Uhr verändert das Spektakel seine Tonlage, wird leiser und verstummt dann ganz. Endlich!

„Dann wollen wir mal“, sagt Torben und zwängt sich unter dem Wasserkasten hindurch in den engen Rahmen der Lokomotive. Marian und Thorsten B. reichen ihm das Werkzeug an, während ich mich mit dem Packungsschneider in den Schotter setze und auf Maßangaben warte.

„20 Millimeter Wellendurchmesser und – Moment - 10 Millimeter Packungsquerschnitt“, kommt aus dem Dunkel des Lokomotivfahrwerks. Ich stelle die entsprechenden Maße auf dem Gerät ein, suche die passende Packungsschnur heraus und schneide das glänzende, anthrazitfarbene Band ab. „Hier, müsste passen.“ „2 Millimeter zu kurz“, antwortet Torben. „Mist!“ „Ich möchte ein Mal mit Profis zusammenarbeiten“, grinst Thorsten. „Ruhe jetzt!“ versetze ich lachend und stelle die Vorrichtung nach. „Hier kommt der nächste Versuch.“ „Passt!“ Eilig schneide ich noch ein zweites Stück ab, damit Torben zwei Schnüre in die Stopfbuchse quetschen kann und die Dichtung auch wirklich hält.

Danach wird der Kessel wieder gefüllt und wir sehen gespannt zu, ob das Ventil tropft. Aber es zeigt sich, dass wir gut gearbeitet haben. Zuerst wird ein winziger Tropfen sichtbar, doch eine halbe Umdrehung an der Stopfbuchsenmutter behebt das Problem. „Das war’s - wir sind fertig“, meint Torben und lässt den 32er Schlüssel in den Werkzeugkasten klirren. „Das ging doch flott, oder was meinst du?“ „Ohne das Wasser abzulassen wär’s zu einfach gewesen.“

Danach wird der Kessel angeheizt. Zum Glück erklärt sich Marian bereit, über Nacht nach dem Feuer zu sehen, so dass auch Torben und ich Feierabend machen können. „Für heute reicht’s“, denke ich als wir uns auf den Weg zur Pension „Bollen“ machen, in der wir in den nächsten drei Nächten untergebracht sind.

Bruchhausen-Vilsen, Sonnabend, 7. August 2010

Es ist sonnig und kühl, als wir am nächsten Morgen zum Bahnhof gehen. In Gedanken bin ich noch einmal bei der Besprechung, die der Betriebsleiter der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya am gestrigen Abend abgehalten hat. „Ich möchte darum bitten, im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen besonders vorsichtig zu fahren, da mit Personen im Gleisbereich zu rechnen ist“, hat er gesagt und uns außerdem auf die verschiedenen örtlichen Besonderheiten hingewiesen.

Während der Besprechung wurde auch der Buchfahrplan an die Lok- und Zugführer verteilt. Dieser sieht für die beiden kommenden Tage einen Stundentakt vor. Dabei soll die Strecke von Bruchhausen-Vilsen nach Syke ausschließlich von Triebwagen bedient werden, während sich unser Dampfzug auf den Weg nach Eystrup machen soll. Aber auch auf diesem Streckenast sollen Triebwagen zum Einsatz kommen.

Nebenbei wurde auch für die Schmalspurstrecke nach Asendorf ein dichter Fahrplan aufgestellt und für alle drei Strecken wurde ein einziger Zugleiter eingeteilt. In seiner Haut möchte heute wohl niemand stecken, denn bei ihm laufen alle Fäden zusammen.

Als wir auf dem Bahnhof erscheinen, sehen uns zwei verschlafene Gesichter entgegen. Marian und Stefan haben die Nacht im Gepäckwagen verbracht und immer wieder nach dem Feuer im Kessel der Lokomotive gesehen. Dadurch ist die Maschine nun fast startklar – es sind nur noch ein paar Restarbeiten zu erledigen. Auf die bewährte Art und Weise bringen wir den Kessel auf Betriebsdruck, während wir von den ersten Frühaufstehern beobachtet und fotografiert werden. Es zeigt sich immer wieder, dass die Fotografen, die früh vor Ort sind, die besten Bilder machen, denn schließlich steht die Sonne noch sehr tief, leuchtet das Fahrwerk aus und sorgt für ein weiches angenehmes Licht.

Als der Kesseldruck auf 12 bar gestiegen ist, stellen wir die Luftpumpe und die Lichtmaschine an, rangieren unseren Zug an den Bahnsteig, erledigen die Bremsprobe und warten auf den Abfahrauftrag. Ich werfe noch einen Blick auf den Buchfahrplan. Da ist wieder das leicht angespannte Gefühl, das sich einstellt, wenn man auf einer fremden Strecke unterwegs ist. Schließlich will man nicht Schuld daran sein, dass der Fahrplan aus dem Gefüge gerät. Dann wird es langsam ernst. Die Luftpumpe schmatzt, die Fahrgäste sind inzwischen eingestiegen, Fahranfrage und Fahrerlaubnis werden per Funk übermittelt:

„Darf Zug 3805 um 10:01 Uhr nach Hoya fahren?“ „Zug 3805 darf 10:01 Uhr bis Hoya fahren – dort Halt vor NE 1.“ Die Strecke ist frei. Ein Blick am Zug entlang – alle Türen sind geschlossen. „Wie sieht’s aus?“ fragt Thorsten, der direkt vor der Maschine steht. „Seid ihr soweit?“ Die frisch aufgeworfene Kohle knistert, die Sicherheitsventile beginnen zu säuseln und ich sehe zu Stefan hinüber. „Von mir aus kann’s losgehen“, kommt aus der linken Führerstandsecke. Das hat auch Thorsten gehört. Also nimmt er die Trillerpfeife, blickt noch einmal am Zug entlang, die Schaffner heben den Arm und schon folgt der Abfahrauftrag.

Mit geöffneten Zylinderventilen rollen wir aus dem Bahnhof. Zunächst verläuft die Strecke eben und passiert die Haltepunkte Bruchhausen-Markt und Bruchhausen-Ost. Da der Fahrplan hier nur Bedarfshalte vorsieht, fahren wir ohne Halt durch.

Dann lassen wir die Ortschaft hinter uns und dampfen in einen wunderschönen Sommertag hinein. Inzwischen ist der Morgentau verschwunden und die Sonne lacht vom blauen Himmel, der nur durch ein paar weiße Wolken aufgelockert wird. Unsere Fahrt geht an reifen Getreidefeldern und kleinen Wäldchen vorüber, wir überqueren ein paar Feldwege und an jeder erdenklichen Ecke stehen Fotografen, die auf uns warten. Kann es eine schönere Anerkennung für unsere Arbeit geben?

Auch unser Dampfross zeigt sich von seiner besten Seite. Die Kolben stampfen zuverlässig und die Räder drehen unermüdlich das Schotterbett unter uns hindurch.

Nach einigen Kilometern durchfahren wir Gehlbergen. Danach wird die parallel verlaufende Hauptstraße gekreuzt und dann beginnt die Steigung in den Sellingsloh. Von diesem Streckenstück hat man schon so manche Schauergeschichte gehört. Solange es trocken ist, macht der Anstieg keine Probleme. Wenn es aber feucht wird, ist die ganze Geschichte mit Vorsicht zu genießen. Dann soll die Steigung glatt wie eine Tanzfläche sein, denn die umstehenden Bäume und das unvermeidliche Laub sorgen für einen hinterhältigen Schmierfilm.

Heute ist es jedoch trocken. Stefan hat für ein gut durchgebranntes Feuer gesorgt und wir bezwingen die Steigung ohne Probleme. Aus dem Schornstein kommt ein dumpfes Grummeln und es macht Spaß, zuzusehen wie der Abdampf in die Baumkronen geschleudert wird. Schon bald danach ist der Scheitelpunkt erreicht. Dieser befindet sich mitten im Sellingsloh, unmittelbar hinter dem gleichnamigen Haltepunkt. Ich schließe den Regler und lasse den Zug rollen, denn gleich danach geht es bergab.

Nach ungefähr einem Kilometer führt uns die Strecke aus dem Wald heraus und durch eine Rechtskurve, hinter der der Bahnhof Hoyerhagen in Sicht kommt. Auch hier rauschen wir ohne Halt durch. Ich muss den Regler wieder öffnen, denn es geht parallel zur Hauptstraße dem Haltepunkt Tivoli entgegen. Bis Hoya ist es jetzt nicht mehr weit und der Zug läuft und läuft. Kilometer um Kilometer geht es voran. Ich lehne mich aufs Fensterbrett, sehe nach vorne und spüre, wie die Maschine arbeitet ...

Nach einer anstrengenden Nacht mit Reparaturarbeiten an unserer Lok 2 kann sich unser Zug in Richtung Eystrup auf den Weg machen. Wir durchfahren Gehlbergen und Hoyerhagen bis die Ortschaft Hoya in unsere Sichtweite kommt.

Nach einem kurzen Halt vor der Trapeztafel fahren wir in den Hoyaer Bahnhof und kreuzen mit dem Gegenzug, der schon im Nebengleis auf uns wartet. Ein paar Fahrgäste steigen ein, während wir per Funk die Ankunfts meldung absetzen. Dann folgen Fahranfrage und Fahrerlaubnis und schon geht es weiter in Richtung Eystrup.

Gleich nach der Bahnhofsausfahrt führt uns die Strecke über die Weser, die wir auf der nagelneuen blau lackierten Weserbrücke überqueren. Es ist jedes Mal ein erhabenes Gefühl, wenn wir das riesengroße Bauwerk überqueren. Und natürlich säumen auch hier etliche Fotografen das Weserufer.

Hinter der Brücke führt uns die Strecke bergab um dann abermals parallel zur Hauptstraße zu verlaufen. Dieses Streckenstück ist vor einigen Jahren saniert worden und wir können kräftig beschleunigen.

Ich schiebe den Regler ein Stück weiter auf, ziehe die Steuerung ein und unser Dampfross steigert das Tempo. Mit dem aus fünf Wagen bestehenden Zug haben wir leichtes Spiel. Immer schneller und schneller wirbeln die Stangen und der Fahrtwind fährt uns ins Gesicht. Jetzt geht es mächtig voran. Das braune Schotterbett saust unter uns hindurch, die Lokomotive hüpft und schlingert und der Zeiger des Kesseldruckmessers steht hart am roten Strich. „Hältst du mit?“ frage ich zu Stefan herüber. „Aber hallo!“ Heiser faucht der Abdampf aus dem Schlot und auf dem Rost tobt ein Höllenfeuerwerk. Der Luftzug lässt die Kohlen weiß glühen und der Kessel macht rasend Dampf. Doch Stefan verschreibt der Maschine noch eine Ladung Kohle: Zwei Schaufeln links in die Ecke, zwei Schaufeln rechts in die Ecke und eine in die Mitte gestreut. Eine grauschwarze Rauchfahne liegt über dem Zug. Neben dem Gleis warten ein paar Schaulustige. Doch unsere Dampfpeife fordert freie Bahn: „Platz da, wir haben es eilig!“

Kurz vor Hassel wird die wilde Jagt durch eine marode Brücke, die nur mit 10 km/h befahren werden darf, beendet. Danach fahren wir durch den Ort und passieren einen dichten Kiefernwald, den wir erst kurz vor Eystrup verlassen.

In Eystrup ist ordentlich was los, denn man hat, genau wie in Bruchhausen-Vilsen, ein Bahnhofsfest organisiert. Allerdings haben wir keine Zeit uns diesem Fest zu widmen, denn die Lokomotive braucht unsere ungeteilte Aufmerksamkeit. Am Bahnsteig steht die Feuerwehr bereit, um unseren Wasservorrat zu ergänzen und gleich danach müssen wir unserem Kohlewagen einen Besuch abstatten. Der Kohlevorrat auf dem Tender ist nämlich sichtbar geschrumpft.

Auf diese Art und Weise pendeln wir dreimal geschäftig hin- und her und die Fahrgäste danken es uns mit zufriedenen Gesichtern. Kinder stehen beeindruckt vor der großen Lokomotive und manch ein Opa erklärt seinem Enkel mit leuchtenden Augen wie die Eisenbahn früher war.

Am Abend gibt es noch ein zünftiges Grillfest, an dem die Mitglieder aller beteiligten Vereine teilnehmen. Es wird gefachsimpelt, gelacht, und einige tragen beim Eisenbahnerlatein dick auf. Die Stimmung ist prächtig, denn letztendlich ist es egal, ob man aus Lübeck, Bochum, Lüneburg,

Minden, Bremervörde oder Harpstedt kommt – Museumseisenbahner sprechen überall die gleiche Sprache.

Bruchhausen-Vilsen, Sonntag, 8. August 2010

Heute müssen Marian und ich um sechs Uhr aufstehen, um das Feuer im Kessel unserer Lokomotive anzuzünden. Marian ist als Heizer in Ausbildung dabei, während Torben als Lokführer eingeteilt ist. Da wir das gestrige Grillfest relativ früh verlassen haben, fällt das Aufstehen nicht besonders schwer.

Aus dem Güterwagen 22, der mal wieder alle wichtigen Utensilien von A wie Achsöl bis Z wie Zahnbürste enthält, nehmen wir das „Anmachholz“ und schon nach kurzer Zeit knistert ein gut durchgebranntes Feuer im Kessel. Danach können wir uns dem Fahrwerk widmen und die Lokomotive abschmieren. Marian geht mit dem Abölschlüssel voran, schraubt die Ölgefäße auf und ich gehe mit der Ölspritze hinterher, um den Vorrat zu ergänzen.

Während wir arbeiten, erscheint auch der Rest der Mannschaft. Torben übernimmt bis zur Abfahrt das Anheizen, so dass wir in aller Ruhe in der Pension frühstücken können.

Nach dem Frühstück fahren wir unsere Maschine an den Zug und dann geht es wieder auf die Strecke. Da Marian heizt, fällt für mich nicht besonders viel Arbeit an. Gelegentlich gebe ich ein paar Tipps, aber im Großen und Ganzen macht er seine Sache sehr gut.

Auch auf dem Streckenast nach Syke ist einiges los. Am Nachmittag haben Andreas und Martin ein paar Probleme mit dem T 121 und bleiben kurz vor Heiligenfelde wegen eines gerissenen Luftschlauchs liegen. Sie wissen sich jedoch mit Hilfe der zweiten Maschinenanlage zu helfen. An der alten Weisheit, dass man mit zwei Motoren immer nach Hause kommt, scheint tatsächlich etwas dran zu sein.

Etwas weniger Glück hatte der T 1, der am Vortag schlapp machte. Er musste durch unseren T 121 abgeschleppt und später durch den T 164 aus Bremervörde ersetzt werden. Die dadurch entstandene Verspätung hat er dem Gegenzug mitgegeben, der sie in Bruchhausen-Vilsen auf unseren Dampfzug übertragen hat. An diesem Beispiel wird einmal mehr ersichtlich, wie komplex das ganze System ist.

Gegen Mittag übernimmt Stefan den Heizerdienst. Doch bevor er auf den Führerstand klettert, reckt und streckt er sich genüsslich. „So'n schöner, ruhiger Vormittag ist was Feines“, erklärt er lächelnd. „Und wie sieht's bei euch aus?“ „Bei uns ist alles in Butter – Anna ist guter Dinge und läuft wie angepiekst.“

„Das hört sich doch gut an. Dann wünsche ich euch 'n schönen Feierabend.“ „Danke dir.“ Nachdem Marian und ich die Lok verlassen haben, fährt die Maschine zum Wasserfassen und wir verstauen unsere Taschen im Güterwagen 22. Danach waschen wir uns notdürftig. „Du bist immer noch schwarz im Gesicht“, lacht Marian. „Das ist, damit es zumindest so aussieht, als ob ich gearbeitet hätte“, lache ich zurück. „Und was machen wir mit unserem freien Nachmittag?“ „Keine Ahnung“, antworte ich. „Faulenzen?“ „Hm, weiß nicht.“ „Oder wir fahren nach Eystrup und sehen uns das Bahnfest an. Ich hab nämlich Lust auf 'ne anständige Bratwurst.“ Gesagt, getan. Mit ordentlich Hunger im Bauch steigen wir in den Mittagszug und freuen uns auf eine Eystruper Bahnbratwurst.

Auf dem Fest gibt es eine Reihe interessanter Triebfahrzeuge zu sehen. Die Firma Voith ist mit einer funkelneuen *Gravita* und einer *Maxima* vertreten. Das kantige Ungetüm hat eine Leistung von 4.800 PS und ist momentan eine der stärksten Dieselloks auf deutschen Schienen. Gleich daneben stehen die alten Stangendieselloks der befreundeten Vereine aus Leeste und

Lüneburg. Sie bilden sozusagen das Kontrastprogramm zu den modernen Fahrzeugen. Ein Gleis weiter kann man auf dem Führerstand einer Diesellok mitfahren und auch unser feuerrotes Spielmobil, das KlV 31, wird von den Besuchern bestaunt.

Ein Stück weiter hinten ist der bekannte Doppelstockwagen der Lübeck-Büchener Eisenbahn ausgestellt, während unsere Umbauwagen 4 und 6 neben dem Güterschuppen stehen. In ihnen können die Besucher sehen, wie man in den 50er und 60er Jahre reiste und neben Kaffee und Kuchen auch Fahrkarten, Bücher, DVDs und viele andere Souvenirs erwerben. Volker, Frank und Alfred erledigen das Geschäft und stehen den Leuten mit Rat und Tat zu Seite.

Unterdessen schlendern Marian und ich weiter über das Fest, essen die heißersehnte Bratwurst und sehen uns in aller Ruhe die ausgestellten Fahrzeuge an, bis uns ein ganz besonderer Auftrag erreicht: „Wir müssen das KlV heute Abend noch nach Hoya bringen,“ sagt Stefan, der soeben mit dem Dampfzug eingetroffen ist. „Hier kann es auf keinen Fall stehen bleiben.“ „Und wer soll fahren?“ fragt Marian. „Ich kann das zwar, aber ich bin kein Lokführer.“ „Und ich bin Lokführer, habe aber keine Einweisung“, füge ich hinzu. Stefan sieht uns abwechselnd an: „Das klingt irgendwie nach Gemeinschaftsarbeit.“

Also los! Ein paar Telefonate und Absprachen sind schon nötig, aber dann gibt uns der Zugleiter endlich eine Zugnummer. 38 43 sollen wir heißen und um 19:40 Uhr abfahren. Während der Rangierarbeiten am Ende der Veranstaltung müssen wir noch etwas warten, aber dann fahren wir ins Hauptgleis, stellen die Fahranfrage und erhalten prompt die Fahrerlaubnis:

„38 43 darf um 19:40 Uhr nach Hoya fahren.“ Alles klar! Das lassen wir uns nicht zweimal sagen. Marian gibt der Draisine die Sporen. Kupplung treten, Zwischengas, nächsten Gang einlegen und ab geht die Post. Die drollige „Telefonzelle“ beschleunigt und wir brettern im Eilzugtempo nach Hoya. „Brettern“ ist genau das richtige Wort, denn das urige Fahrzeug geht ab wie die Feuerwehr. Der 34 PS Käfermotor schnurrt willig vor sich hin, Blätter wirbeln hinter uns her und der Tacho zeigt Es gibt Dinge, die nicht jeder wissen muss.

Nach dem Abstellen in Hoya bringt uns Detlef mit dem Auto nach Bruchhausen-Vilsen, wo inzwischen Ruhe eingekehrt ist. Die Fahrgäste sind verschwunden, die Bahnhofsgleise liegen still und verlassen und die Straßenlaternen werfen ein fahles Licht auf unseren Zug. Auch unser Dampfross dämmert leise summend und säuselnd vor sich hin. Wie ein riesiges Stahltier wartet es darauf, dass wir es morgen wieder zum Leben erwecken. Der Wismarer Schienenbus hat ebenfalls Feierabend. Er steht unbeleuchtet neben unserem T 121 und auch die Tore des Schmalspurlokschuppens sind geschlossen. Nur vor der Bahnhofsgaststätte brennt noch Licht. Hier hat sich eine lustige Runde zusammengefunden um das Wochenende noch einmal Revue passieren zu lassen. Auch wir setzen uns dazu, denn schließlich müssen wir noch etwas essen, bevor wir uns ein letztes Mal im „Bollen“ aufs Ohr hauen.

Damit endet unser Beitrag zum 175 jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland. Es hat uns allen viel Spaß gemacht. Aber unsere Reise ist noch nicht zu Ende, denn morgen fahren wir weiter in Richtung Verden, wo das hundertjährige Bestehen der Verden-Walsroder Eisenbahn gefeiert werden soll. Auch davon wird noch zu berichten sein.

Bruchhausen-Vilsen >> Verden, Montag, 09. August 2010

Unterwegs in einer Regenfront: Unsere Lokomotive zuckt, bockt und schüttelt sich. Unaufhörlich trommelt der Regen aufs Dach und auf den Kohlekasten, wo er vom Fahrtwind ergriffen und über das Gesicht des Heizers gesprengelt wird. „Durchfahrt frei!“ ruft Marian, als das

Vorsignal vorbeizieht. „Durchfahrt frei!“ wiederholt Torben den Signalzuruf und zieht die Steuerung ein Stück weiter ein. Der Zeiger des Kesseldruckmanometers steht hart am roten Strich, doch Marian greift zur Schaufel und verschreibt der Maschine noch eine Ladung Kohle.

Wir sind auf dem Weg von Eystrup nach Verden. Am Himmel stehen dunkle Wolken und am Fenster zieht eine regennasse Landschaft vorbei. Sogar der schmucke Museumsbahnhof von Bruchhausen-Vilsen, in dem wir unsere Reise begonnen haben, sah bei diesem Wetter trostlos aus. Trotzdem sind wir guter Dinge, denn die Erinnerung an das Jubiläum „175 Jahre Eisenbahnen in Deutschland“, das in „Bru-Vi“ gefeiert wurde, sorgt für gute Stimmung. Diese Veranstaltung war schon eine Klasse für sich.

Kurz vor Dörverden turne ich über den schwankenden Führerstandsboden zu Torben hinüber: „Sag mal, macht das Dieselding da vorne auch mit?“ Gemeint ist die V 100 der Verden-Walroder-Eisenbahn (VWE), die den Zug führen muss, weil wir keine elektronischen Zugsicherungsanlagen haben. „Keine Ahnung. Ich glaube, die lässt sich schieben,“ sagt Torben und deutet auf den Dampfregler. Unsere Anna muss sich ganz schön strecken, um die Fuhre in Gang zu halten. Aber egal! Dem kleinen Dampfteufel, der jedem von uns auf der Schulter sitzt, kann das nur Recht sein. Soll sich die faule Dieselkuh ruhig schieben lassen. Dann kann die Dampfmaschine um so besser zeigen, was in ihr steckt.

Hinter Dörverden legt sich der Zug in eine Rechtskurve. Danach überqueren wir die Aller. „Vr zwei!“ Torben hebt die Hand: „Verstanden.“ Kurze Zeit später rumpeln die ersten Weichen des Verdener Bahnhofs unter uns. Es geht an die Seite. Nach dem nur 28 Kilometer langen Ritt verlassen wir die Hauptgleise und kommen am Bahnsteig zum Stehen. Der Hilfsbläser rauscht, die Luftpumpe stampft und über dem Schlot flimmern die heißen Gase. Es hat beinahe den Anschein, als ob unser Dampfross nach der wilden Jagd ein wenig außer Atem ist. Doch jetzt sind es nur noch ein paar hundert Meter bis zum Feierabend.

Das Bahngelände der VWE liegt ein Stück weit vom DB-Bahnhof entfernt und besteht aus einigen Abstell- und Umfahrgleisen, einem modernen 2-ständigen Lokschuppen und einer Dieseltankstelle. Die Gleisanlage liegt in einem weiten Bogen und erscheint auf den ersten Blick etwas verwirrend, so dass wir uns erstmal orientieren müssen. Danach stellen wir den Zug zur Seite und unsere Lokomotive in den modernen Lokschuppen. Langsam und vorsichtig schiebt sich die Maschine in die Halle und kommt mit einem knurrenden Geräusch zum Stehen. Marian sieht noch schnell nach dem Feuer, das inzwischen nur noch aus einem dunkelrot glühenden Aschehaufen besteht. „Und wie sieht’s aus?“ fragt Torben. „Das war’s. Feierabend.“

„Handbremse fest!“ Torben klappt den Blendschutz der Führerstandslampe zur Seite und holt das Übergabebuch aus dem Blechkasten. „Macht ihr die Ventile?“ „Machen wir.“ Als Marian und ich von der Lokomotive steigen, bietet sich uns ein ungewohntes Bild. Auf dem Boden sauberer, glatter Beton, eine tiefe Wartungsgrube, Neonröhren von oben und unten, weiße Fliesen an den Wänden und mittendrin unser Dampfross. Ölverschmiert, dreckig, schwarz. Durchsichtiger Rauch steigt an die Hallendecke, Wasser tropft auf den Boden und in die Arbeitsgrube. Ich sehe zu Marian herüber: „Wenn die hier Jubiläum feiern wollen müssen die aber noch mal durchwischen oder was meinst du?“ „Sieht ganz so aus“, meint er nachdenklich. Wenig später ist der Papierkram erledigt, die Abschläm- und Speiseventile geschlossen und der Deckel auf dem Schlot. Torben schiebt die Führerstandsleiter zu: „So, ich glaube das war’s.“ „Alles klar, umziehen und ab nach Hause.“

Verden, Sonnabend, 14. August 2010

Heute kann ich aus familiären Gründen erst spät auf dem Bahnhofsgelände sein. In der Nachmittagssonne gehe ich durch das große Tor, an der Bushalle vorbei auf das Bahngelände wo unsere Lokomotive vorbereitet wird. Stefan kommt mir entgegen. Sein Gesicht ist angerußt, seine Hände dreckig. „Ah, da kommt die Spätschicht“, schmunzelt er. „Tschuldige, ging nicht eher.“ „Naa, macht ja nichts.“ Unsere Anna steht bei meiner Ankunft schon vor dem Schuppen, wird angeheizt und abgeölt. Es gibt sicherlich elegantere Lokomotiven, aber wenn man direkt vor der Rauchkammerbrust steht, kann man schon eingeschüchtert sein. Die massive Pufferbohle, die Scheinwerferaugen, der kurze Schornstein, alles strotzt vor Kraft. So sieht ein echtes Rangier-Tier aus.

Der Sonnabendnachmittag vergeht mit den obligatorischen Wartungs- und Pflegearbeiten wie im Fluge. Zehn Hände und ein Berg Putzwolle machen aus der angerußten Maschine eine ansehnliche Lokomotive und das Feuer in ihrem Bauch haucht ihr nach und nach Leben ein.

Gegen Abend fahren wir zurück zu unserer Pension, in der wir großzügig logieren. Marian und Stefan sind in einem Doppelzimmer untergebracht, Torben bewohnt ein weiteres Doppelzimmer und Andreas und ich haben je eine komplette Ferienwohnung für uns allein. Das muss man den Verdenern lassen: Bei der Frage nach der Unterkunft haben sie nicht gezeigt. Wir haben schon wesentlich schlechter geschlafen.

Jetzt fehlt nur noch etwas Essbares. Zum Glück gibt es in der Nähe ein Gasthaus, das recht anständig aussieht. Ein Blick auf die am Eingang aushängende Speisekarte bestätigt diese Vermutung und lässt unsere Mägen deutlich knurren. Die Preise sind ebenfalls annehmbar - also nichts wie hinein. Die Eingangstür fliegt auf, Putz rieselt und ein Gast springt entsetzt zur Seite als wir hereinstürmen. Irgendjemand erklärt die erstbeste Sitzecke zum Eisenbahntisch, was zur Folge hat, dass dieser überfallartig in Beschlag genommen wird. Die Bedienung hält sich während unseres Einzugs vornehm zurück, doch die übrigen Gäste wundern sich über die seltsame Herrenrunde, die laut polternd hereinplatzt und lauter unverständliches Zeug redet. Aber das kennen wir schon von anderen Reisen.

Nachdem jeder seinen Platz gefunden hat, wird bestellt und wenig später steht das Essen auf dem Tisch. Nach der ungewohnten Arbeit an der frischen Luft schmeckt die gutbürgerliche Küche einfach wunderbar.

Am Ende des Abends bringen wir noch den Dienstplan für den morgigen Tag unter Dach und Fach und lösen die Runde bald darauf auf. Schließlich geht es morgen in aller Frühe los.

Verden, Sonntag, 15. August 2010

Der nächste Tag beginnt mit einem Frühstück, das dem gestrigen Abendessen in nichts nachsteht und wir langen noch einmal kräftig zu. Danach geht es mit einem Dienstwagen der VWE zum Bahnhof, wo unser Dampfross auf uns wartet. Der gestern ausgeknobelte Dienstplan sieht vor, dass Torben und ich wechselweise als Lokführer zum Einsatz kommen während sich Andreas W. und Stefan als Heizer abwechseln. Außerdem ist Marian als Heizer in Ausbildung dabei. Er schließt sich Torben und Andreas an.

Am Vormittag geht unser Zug auf die Reise während das Jubiläum von den Verantwortlichen der VWE eröffnet wird. Nach der obligatorischen Rede über die Vergangenheit und Zukunft des Unternehmens strömen die Besucher auf das Gelände und nehmen die Veranstaltung in Beschlag. Auch Stefan und ich schlendern über das Fest. Wir sehen uns die Modellbahn und die Ausstellung der Eisenbahnfreunde an und setzen uns bratwurstkauend in die Bushalle. „Weißt, was blöde ist“,

frage ich Stefan. „Nöö.“ „Unser Zug dampft hier rum und wir können keine Fotos machen.“ „Wieso?“ grinst Stefan. „Wir haben doch ein Auto hier.“ „Meinst du, wir sollten ...?“ „Warum nicht?“ Flugs steigen wir in den klapprigen VW und es zeigt sich, dass das die beste Idee des Tages war. Es macht einen Heidenspaß, den Zug aufzuspüren, zu überholen und bis in die hintersten Winkel zu folgen. Nebenbei beweist Stefan außergewöhnliche Fahrkünste. Da er gerade seinen Zivildienst im Bauhof der Gemeinde Stuhr ableistet, ist er enge Feldwege gewöhnt. Rücksichtslos parken wir die Autos anderer Fotografen zu, doch bevor die sich beschweren können, sind wir schon wieder weg.

Beim zweiten Zugpaar wird die Besetzung getauscht. Stefan und ich fahren den Dampfzug während Torben, Andreas und Marian das Fest unsicher machen. Für die Fahrt bekommen wir auch noch einen Lotsen gestellt, da wir nicht streckenkundig sind. Das wäre eigentlich nicht nötig, denn auf der Strecke nach Stemmen sind höchstens 20 km/h erlaubt. Trotzdem ist der gute Mann eine Hilfe, denn er weiß, wo die Einschaltkontakte für die Blinklichtanlagen versteckt sind.

Dann geht es los: Die Strecke, auf der wir fahren, heißt zwar Verden-Walsroder-Eisenbahn, aber bis nach Walsrode führt sie schon lange nicht mehr. Auf teils holperigem, teils saniertem Schienenweg geht die Fahrt ein paar Kilometer ins Land hinein. Dabei passieren wir einige verschlafene Dörfer und Haltepunkte. Hinter Nedderaverbergen nimmt der Streckenzustand rapide ab. Die hier zugelassenen 10 km/h Höchstgeschwindigkeit nehme ich anfangs nicht für voll, so dass wir heftig hin und her geschaukelt werden. „Ihr kennt wohl keine Angst?“ fragt der Lotse. „Man gewöhnt sich an alles“, antworte ich lässig und nehme mir insgeheim vor, die Sache beim nächsten Mal langsamer anzugehen.

Irgendwo mitten auf dem flachen Land ist plötzlich Schluss. Hier befindet sich neben einer Gastwirtschaft ein kleiner Bahnhof, der gleichzeitig das Domizil der Eisenbahnfreunde darstellt. Ansonsten gibt es rundherum nur saftige Wiesen und wiederkäuendes Milchvieh - so weit das Auge reicht.

Im Laufe des Tages pendelt unser Zug vier Mal hin und her. Einerseits ist die Fahrt sehr schön, weil es solche verschlafenen Nebenbahnen heutzutage kaum noch gibt, aber andererseits hat die langsame Streckenhöchstgeschwindigkeit direkte Auswirkungen auf Raum und Zeit. Was sämtliche Physiker dieser Erde nicht schaffen, schafft dieser Schienenstrang: Die Rotation der Erde verlangsamt sich und die Zeiger der Uhren scheinen stillzustehen. Raum und Zeit dehnen sich immer weiter und man bekommt einen Hauch der Unendlichkeit zu spüren. Einstein und Newton wären stolz auf uns und unsere Zeitmaschine.

Am Abend ist es geschafft. Das Fest geht zu Ende und wir stellen den Zug zur Seite. Danach beginnen mit den Vorbereitungen für die Überführungsfahrt. Die Kohle-, Wasser- und Ölvorräte müssen ergänzt werden, damit es morgen pünktlich um 10:00 Uhr losgehen kann. Diese Arbeiten nehmen eine ganze Zeit in Anspruch. Erst lange nachdem die VWE-Mitarbeiter das Gelände verlassen haben können auch wir Feierabend machen. Was wir noch nicht wissen: Die Technik meint es nicht gut mit uns.

Verden >> Harpstedt, Montag, 16. August 2010

Über dem Schlot unserer Anna zappelt der Lichtmaschinenabdampf. Wasser rinnt von den Kolbenstangen und der Stundenzeiger der Tachometeruhr ist der „Zehn“ schon beträchtlich nahe gekommen. Neben uns steht die Diesellok der VWE, die uns bis Delmenhorst unterstützen soll. Ihr Motor brummte schon eine ganze Weile vor sich hin, wurde dann aber wieder abgestellt. Die plötzliche Stille verwundert nicht nur Torben und mich, sondern auch Stefan, der als Rangierer

eingeteilt ist und unruhig von einem Bein auf das andere tritt. „Sag mal, wann wollen wir eigentlich anfangen zu rangieren?“ „Keine Ahnung. Sobald sich die Dieselkuh in Bewegung setzt.“

„Sieht aber nicht so aus, als ob das bald passiert.“ „Ich weiß. Der Meesta is auch gerade weggelaufen.“ Unschlüssig stehen Stefan und ich vor dem Führerstand und gucken in die Weltgeschichte. „So langsam wird's Zeit. Bremsprobe müssen wir auch noch machen.“ Im Bauch unserer Maschine knistert das Feuer während Torben noch ein paar Holzreste in die Feuerkiste wirft. Im Kessel rauscht es und im Wasserstand pendelt der Flüssigkeitspegel. Irgendwann kommt Andreas W. um die Ecke. Seinem Gesichtsausdruck nach zu urteilen scheint er Neuigkeiten für uns zu haben. „Das kann noch dauern, bis das hier losgeht.“ „Wieso?“ kommt es wie aus einem Munde. „Die V 100 hat 'ne PZB-Störung.“ „Und wo ist der Meesta hin?“ „Der ist gerade beim Betriebsleiter und versucht, 'ne Ausnahmegenehmigung zu kriegen.“ „Pfff! Das kann der vergessen!“

Tatsächlich sind die meisten Betriebsleiter weder dumm noch leichtsinnig und der Verantwortliche der VWE macht davon keine Ausnahme. Die Genehmigung, ohne PZB zu fahren, wird dem Lokführer versagt und so wie es aussieht, ist einiges an Organisationstalent gefragt, wenn wir unser Dampfross heute noch nach Hause bringen wollen. Als wir diese Neuigkeit erfahren, ist die Stimmung endgültig im Eimer: „Das kann doch wohl nicht wahr sein! Jetzt haben wir alle schön Urlaub genommen und kommen hier nicht weg oder was?“ „Gestern haben 'se noch gesagt, die V 100 hatte neulich erst Hauptuntersuchung. Seitdem sie wieder zurück ist, ist anscheinend der Wurm drin“, murmelt Tim. „Scheiß Hauptuntersuchung! Die Kiste kannst du auf'n Schrott schieben.“ Andreas bleibt sachlich: „Ich will mal sehen, was ich machen kann.“ „Mach das. Wir halten inzwischen die Stellung.“ Einige Telefonate später hat Andreas eine Lokomotive der Mittelweserbahn organisiert und einen Lokführer gefunden, der die Maschine fahren kann: Thorsten Lehrfeld ist unser Retter in der Not. Er hat allerdings noch in Bremen zu tun und muss erst mit dem Auto nach Hoya fahren um dann mit der Diesellok zu uns kommen.

Sechs Stunden warten, ist eine lange Zeit. Doch dann brummt es plötzlich, Radreifen knirschen im Gleisbogen und schon kommt die blau-gelbe MAK 1206 der Mittelweserbahn in den Bahnhof gerollt. Ihr Anblick lässt uns einen großen Stein vom Herzen fallen. Als sich die Puffer zusammendrücken, hebt sich die Stimmung noch weiter und auch Thorsten kann sich das Lachen nicht verkneifen: „Tach! Ich soll hier was abschleppen.“ „So sieht's aus! Einmal das ganze Gerödel nach Delmenhorst, Grüne Straße, bitte.“ „Das wird nicht billig. Seid Ihr eigentlich im ADAC oder so?“ „Nee, wir sind im VDMT.“ „VDMT ist auch gut.“

Eine Stunde später stehen wir mit unserem Zug vor dem Ausfahrtsignal des Verdener Bahnhofs. Neben uns poltert ein langer Güterzug durch den Bahnhof und verschwindet in Richtung Bremen. Das Rollgeräusch wird immer leiser und leiser und verstummt irgendwann ganz. Gebannt starre ich nach vorne, am Führerhausaufbau der Diesellok entlang. Doch das Signal an unserem Gleis zeigt unverändert rotes Licht.

„Sind wir jetzt dran oder nicht?“ fragt Torben. „Keine Ahnung.“ Die Minuten verstreichen. Der Güterzug muss schon über alle Berge sein. „Da kommt bestimmt noch was hinterher“, mutmaße ich. „Meinst du?“ Ich zucke mit den Schultern. Nach einer Weile beginnen die Sicherheitsventile zu säuseln und Torben lässt die Strahlpumpe rauschen, um den Druck zu senken. Der Generator summt, Wasser tropft aus den Zylinderventilen. Noch immer passiert nichts.

Dann wechselt das Signalbild auf Grün. „Ausfahrt steht!“ rufe ich zur linken Seite herüber. „Ausfahrt steht!“ Torben knallt die Strahlpumpe zu, die Feuertür klappt. Vorne trötet die Diesellok, auch Thorsten hat das Signal aufgenommen. Der Zug streckt sich. Lok 2 tritt an. „Wuff“ macht der

Schornstein und lässt einen weißgrauen Rauchpilz in den Himmel steigen. Durch einen Durchlass im Führerstandsboden kann ich sehen, wie sich die Treibstange bewegt. Erst langsam, dann immer schneller. Hart und abgehackt knallen die Abdampfschläge aus dem Schlot. Es ist wirklich seltsam: Man hat die „Blasrohrmusik“ einer anfahrenden Lokomotive schon so oft gehört und man kann immer noch nicht genug davon kriegen.

Zügig verlassen wir die Reiterstadt und schaukeln durch die Ausfahrweichen auf die freie Strecke. Der Regler wird weiter geöffnet und die Steuerung nach und nach eingezogen. Der Unterarm liegt dabei locker auf dem Fensterbrett. „Wenn man merkt, dass die Maschine anfängt zu zucken, die Steuerung wieder ein Stück vor.“ So haben es uns die alten Lehrmeister gezeigt und so wird es gemacht. Was wären wir bloß ohne Kalle, Udo, Volker und Manfred?

Auf der Hannoveraner Schiene kommen wir gut voran: Langwedel. Von rechts kommt die Strecke aus Soltau heran. Es folgen Etelsen und Baden (Kreis Verden) Kurzer Betriebshalt. Ein Blick in den Wasserkasten, Handrücken an die Lager: Alles in Ordnung. Weiter. Achim, Bremen-Mahndorf, Bremen-Sebaldsbrück. In der Zufahrt zum Ausbesserungswerk fassen wir Wasser. Etwa dreieinhalb Kubikmeter haben wir bis hierher verbraucht. Während unsere Anna ihren Durst stillt, sehen wir die Maschine nach, versorgen die Kreuzköpfe und die Treibstangenlager mit frischem Öl und sehen nach dem Kohlevorrat. Torben setzt zwischendurch die Wasserflasche an, denn die Schaufelei geht gewaltig in die Knochen.

Das Ausfahrtsignal treibt uns weiter voran. Bremen Hauptbahnhof, Bremen-Walle, Bremen Rangierbahnhof. Hier wechseln wir die Fahrtrichtung. Natürlich hätten wir auch direkt vom Hauptbahnhof aus nach Delmenhorst fahren können, aber dann stände unsere Anna verkehrt herum. Die Dampflokomotiven auf der DHE fahren schon seit Menschengedenken mit der Rauchkammer in Richtung Harpstedt.


Weiter. Ausfahrt Bremen Rangierbahnhof: Mit Volldampf geht es unter dem Reiterstellwerk hindurch, eine kleine Steigung hinauf in Richtung Bremen-Neustadt. Hinter Bremen-Neustadt pendelt sich der Zug in eine Rechtskurve ein. In der Führerstandsecke schnarrt der Antrieb der Schmierpumpe. Ich lehne mich zufrieden aus dem Fenster, während die Anspannung langsam abfällt. Die Lokomotive schlingert, ein kleiner Busch neigt sich im Fahrtwind. Dann gibt mir Thorsten ein Zeichen, was so viel bedeutet wie: „Jetzt seid ihr dran.“ Ich verstehe sofort, gebe Torben Bescheid und öffne den Regler. Die Dampfmaschine wechselt von Schmierdampf auf Lastfahrt.

Die Feuertür fliegt auf und die Schaufel sticht in der Kohle. Aus dem Schornstein braust der Abdampf, doch Thorsten hält sich grinsend die Hand an die Ohrmuschel. „Ich höre ja gar nichts,“ will er mir sagen. Also lege ich die Steuerung noch einen Zahn vor. Für den Heizer ist diese Fahrweise mörderisch, denn die Maschine braucht Dampf ohne Ende. Aber Torben macht gute Arbeit. Der Zeiger des Kesseldruckmessers zittert zwischen 12 und 13 bar. Die grauschwarze Abdampffahne über uns dreht sich, der Führerhausboden schwankt.

Gleich hinter Heidkrug ist der Delmenhorster Rangierbahnhof erreicht. Es ist geschafft. Ich ziehe den Regler zu und Torben setzt die Strahlpumpe an. Mit geschlossenem Regler rollen wir die Rampe zur A sternstraße herunter und fahren wenig später in den Bahnhof Delmenhorst-Süd ein. Torben geht hier von Bord – ihm reicht es für heute. Während Stefan und Marian seinen Dienst übernehmen, hängt die 1206 ab und kommt auf dem Nebengleis auf uns zu. Bremsen quietschen, 80 Tonnen Stahl stehen still. Der Motor dieselt ruhig und gleichmäßig vor sich hin und Thorsten lehnt aus dem Seitenfenster: „Man sieht sich, würde ich sagen.“ „Jo, alles klar. Unser Dank wird dir ewig nachschleichen.“ „Und mich doch nie erreichen“, schmunzelt Thorsten. „Ich wollt’s nicht sagen“,

lache ich zurück. „Macht’s gut.“ Dann gibt er Gas und die große Maschine verschwindet in Richtung Rangierbahnhof.

Für den Rest der Fahrt sind wir wieder auf uns allein gestellt, doch das ist kein Problem, denn zwischen Delmenhorst und Harpstedt kann uns nichts mehr passieren. Man könnte schon fast sagen, dass wir „über-streckenkundig“ sind. Bevor es los geht, müssen wir allerdings noch einmal unseren Wasservorrat ergänzen. Dann werden die Schranken an der Grünen Straße geschlossen und wir verlassen Delmenhorst. Kurz vor der Stadtgrenze poltern wir über die Weichen der letzten Anschlussgleise. Ein paar lockere Schwellenschrauben rasseln unter unseren Rädern und ich blinzele in die Abendsonne: „Schön, dass alles doch noch so gut geklappt hat.“ „Na hör mal, wir sind doch Profis“, meint Marian. Ich muss lachen: „Trotzdem schön!“ Wir fahren weiter. In der Steller Heide kommen die ersten unbeschränkten Bahnübergänge auf uns zu und ich lasse die Dampfpfeife gellen. Laut und deutlich, damit alle Leute wissen: „Jan Harpstedt“ kommt wieder nach Hause.

 Fotos zu dieser Fahrt auf <http://www.dhef.de/175Jahre>
und <http://www.dhef.de/Verden>

Dieses Buch ist »Donationware«, d.h. bei Gefallen würde sich der Verein
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde e.V. über eine Spende freuen:
DHEF: IBAN: DE26 2806 6214 4810 2903 00 Stichwort „Unter Dampf“
oder auf unser PAYPAL Konto zahlung@dhef.de

Da Capo

Kirchweyhe und die Eisenbahn. Diese Worte rufen bei vielen historisch interessierten Eisenbahnfreunden eine ähnliche Reaktion hervor als wenn jemand „Bratkartoffeln mit Spiegelei“ gerufen hätte. Schließlich verfügte der Ort zur Dampfzeit über einen bedeutenden Güterbahnhof, der in einem Satz mit den großen Verschiebebahnhöfen der Republik genannt wurde. Und wie es sich zu dieser Zeit gehörte, verfügte auch der Bahnhof Kirchweyhe über ein stattliches Bahnbetriebswerk, das alle namhaften Güterzuglokbauereihen beheimatete und vielen Kirchweyhern zu Lohn und Brot verhalf.

Vom Bahnbetriebswerk ist seit seiner Stilllegung im Jahre 1968 nicht mehr viel geblieben. Die Bahn musste sich einer neuen Zeit anpassen, elektrifizierte die Rollbahn und baute das BW größtenteils zurück. Das Gelände überwuchs in den Jahren mit Unkraut, Ahorn und jungen Birken. Nur einer der beiden Ringlokschuppen blieb, zusammen mit seiner Drehscheibe, erhalten. Auch diese Anlagen lagen eine Zeit lang brach, bis sich dort die Firma R.B.S. niederließ um Kesselwagen zu warten und auszubessern. Eine betriebsfähige Dampflokomotive hat das BW seit seiner Stilllegung nicht mehr gesehen.

„Womm, womm, womm“, dröhnt die Drehscheibe, als unsere Dampflokomotive mit ihren drei Achsen von der Bühne poltert und neben dem Lokschuppen zum Stehen kommt. Dampf zischt, die Lichtmaschine summt, es riecht nach Waschküche.

„Machst du die Lager, dann kümmere ich mich ums Wasser“, ruft jemand. Kurze Zeit später rauscht das Wasser in den Vorratsbehälter. Wäre einer der alten Hasen hier, dann käme es ihm sicherlich so vor, als ob ein kleines Stück der guten, alten Zeit zurückgekommen wäre.

Die gute, alte Zeit wird in diesem Fall durch unsere Lok 2 vertreten, die am 24. Mai 2013 neben dem Kirchweyher Ringlokschuppen steht und ihren Wasservorrat ergänzt. Dieser Halt ist dringend nötig, denn die Maschine hat noch eine weite Reise vor sich. Schließlich befinden wir uns auf der Überführungsfahrt nach Preußisch Oldendorf, wo wir nach unserem Besuch im Jahr 2007 einmal mehr als Jubiläumsgäste eingeladen sind.

Anlässlich des 80. Geburtstags des frisch restaurierten Wismarer Schienenbusses und des 20 jährigen Bestehens der Fahrzeughalle haben die Oldendorfer ein Treffen historischer Diesellokomotiven mit Stangenantrieb organisiert. Aus diesem Grund wird unser Zug seit Delmenhorst von der V 65 der Museumsbahn Bremerhaven-Bederkesa geführt und ab Kirchweyhe durch die V 41 der Kleinbahn Leeste verstärkt. Beide Maschinen kommen aus der traditionsreichen Kieler Lokschmiede MaK und sind somit gern gesehene Gäste auf dieser Veranstaltung. Weiterhin ist der Triebwagen T 121 der DHE im Zug, da der Oldendorfer Triebwagen in der Bremervörder Werkstatt steht.

Das Treffen der Stangendiesel hat natürlich zur Folge, dass unser Dampfross nur die zweite Geige spielt, aber insgeheim wissen wir genauso gut wie die Oldendorfer, dass ein Eisenbahnfest ohne Dampf kaum möglich ist. Die „Droge Dampf“ begeistert eben doch die meisten Leute.

Nachdem Lok 2 wieder am Ende des Überführungszuges hängt, steigen Henning und ich in den Buffetwagen, denn wir haben unsere Aufgabe als Rangierer bzw. als Rangierer zur Ausbildung erledigt. Auf der Lok erfolgt allerdings ein Personalwechsel: Hendrik, der die Lok am Morgen angeheizt und bis hierher die Schaufel geschwungen hat, steigt ab. An seiner Stelle übernimmt Torben den Heizerdienst.

Als Lokführer bleibt weiterhin Thorsten an seinem Platz. Als Berufseisenbahner bewegt er sich mit einer Sicherheit und Gelassenheit auf den Gleisen der DB, von der wir Hobbyeisenbahner nur träumen können. Unsere Berufseisenbahner, zu denen auch Andreas W. gehört, wissen zum Glück immer genau, was zu tun ist, wenn es einmal nicht weiter geht. Sie wissen, auf welchem Gleis wir stehen, in welches Gleis wir fahren wollen, welches Stellwerk anzurufen ist, wie es erreichbar ist und wie man mit dem Kollegen auf dem Turm redet. Eventuellen Nachahmern sei gesagt: Solche Leute braucht man dringend, wenn man mit einem sogenannten „aufwändigen Gelegenheitsverkehr“ auf einer internationalen Schnellstrecke unterwegs ist.

Das Wetter könnte nicht besser sein als wir Kirchweyhe verlassen. Die Sonne strahlt vom blauen Himmel, der nur durch ein paar Schönwetterwolken aufgelockert wird. Es ist angenehm warm, die Rapsfelder blühen und sorgen für gelegentlichen Honigduft, der durch die geöffneten Waggonfenster hereingeweht wird.

„Einfach herrlich“, denke ich. „So könnte es von mir aus den ganzen Tag weiter gehen.“

Die Fahrt führt uns durch eine langgezogene Linkskurve am Haltepunkt Barrien vorbei. Dahinter wird der Bahnhof Syke erreicht, wo wir wieder an die Seite gestellt werden, um schnellere Züge vorbei zu lassen. Schließlich wird auf dieser Strecke planmäßig mit 200 km/h gefahren.

Es dauert nicht lange, da zeigt das Hauptsignal am Nachbargleis grünes Licht. Wenig später ist in der Ferne das Antlitz einer 101 zu sehen, die schnell näher kommt. Dann wird das donnernde Rollgeräusch von rund 600 Tonnen Stahl hörbar und was danach kommt, ist mit Worten kaum zu beschreiben: Wie ein wütendes Tier stürmt der Zug heran und knallt mit der Wucht eines Dampfhammers durch den Bahnhof. Die Reisenden auf dem Bahnsteig halten ihr Gepäck fest und können den Kopf kaum so schnell drehen wie die 101 vorbeifliegt. 12 Wagen rauschen hinterher und schon ist der Spuk vorbei.

Dahinter liegt ein Regionalexpress, der mit einer E-Lok der Baureihe 146 an den Bahnsteig gebummelt kommt. Ein paar Leute steigen ein, die Türen werden geschlossen und schon geht es weiter in Richtung Osnabrück.

Danach sind wir an der Reihe. Das Ausfahrtsignal an unserem Gleis wird bunt. Die V 65 an der Zugspitze trötet, Lok 2 antwortet mit der Dampfpeife und schon ruckt der Zug an.

Wir verlassen Syke, rollen durch einen Laubwald, passieren den Haltepunkt Bramstedt und den Bahnhof Bassum. Richtig schön entspannt rollen wir durch die Norddeutsche Tiefebene. Hendrik liest Zeitung, Sabine unterhält sich mit Joachim und ich sehe zusammen mit Tim, Henning, Fynn und Axel aus dem Fenster. Es macht Spaß, die Sonne zu genießen und sich den Fahrtwind um die Nase wehen zu lassen. Zwischendurch gibt es Tomatensuppe mit Reis und Weißbrot. Die Suppe, die Jannis aus einem Warmhaltetopf zaubert, schmeckt gar nicht schlecht. Dann klingelt ein Handy. Joachim geht ran:

„Hallo. Ja..... hmm....ja.....oh, das ist allerdings ungünstig.“

„Was ist denn ungünstig?“, frage ich, als das Gespräch beendet ist.

„Wir können in Diepholz kein Wasser nehmen. Das Gleis ist besetzt.“

Irgendwo fällt eine Stecknadel zu Boden.

„Und jetzt?“

„Jetzt nehmen wir noch einmal in Barnstorf Wasser und dann sehen wir weiter. Andreas will sich auf die Suche nach einem anderen Hydranten machen.“

Nach unserem Wasserhalt in Twistringern nehmen wir also noch einmal in Barnstorf Wasser. Etwa 70 Meter Schlauchleitung sind durch eine Baustelle über Stock und Stein zu legen, aber das ist uns einigermaßen egal, denn wir brauchen das Wasser unbedingt. Vorsichtshalber machen wir

die Wasserkästen randvoll, denn es sieht so aus, als ob nun jeder Liter zählt. Andreas, der uns mit dem Auto begleitet, ist auch da und verspricht, sich wieder zu melden, sobald er einen anderen Hydranten gefunden hat.

Etwa eine Stunde dauert unser Aufenthalt in Barnstorf. Dabei passieren uns Güter- und Personenzüge, bunt gemischt mit einigen Intercitys, die am Fenster vorbeidonnern. Freitags ist immer richtig was los auf der Schiene. Neben dem normalen Feierabendverkehr möchten Studenten, Soldaten und Arbeiter auf Montage zum Wochenende nach Hause. Und sie alle fahren schneller als wir mit unserem Museumszug. Da ist es nur logisch, dass jede zweite Weiche uns gehört und an jedem Signal unser Name steht.

Irgendwann hat auch die längste Wartezeit ein Ende und wir fahren weiter. Tränenden Auges rollen wir in Diepholz an dem abgestellten Güterzug und dem dringend benötigten Hydranten vorbei. Auch Lembruch wird ohne Halt durchfahren.

Dann meldet sich Andreas:

„In Lemförde gibt es keine Möglichkeit zum Wassernehmen. Ich bin jetzt in Bohmte, aber hier sieht es auch nicht gut aus.“

„Das geht schief“, denke ich und sehe auf den Fahrplan. „Wenn wir gleich über eine Stunde in Lemförde rumstehen, geht das richtig in die Hose.“

„Was würde denn passieren, wenn das Wasser nicht reicht?“ fragt Axel.

„Dann müssten wir das Feuer rausreißen, damit der Kessel nicht beschädigt wird. Und dann glüht entweder der Aschkasten aus oder wir lassen den Dreck auf die Schienen fallen. Aber das macht sich nicht so gut auf DB-Gleisen.“

In Lemförde zeigen alle Signale rotes Licht. Wieder einmal. Unser Zug steht und wird von zwei weiteren Güterzügen überholt. Ich ziehe währenddessen meine Warnweste über und beschließe, Torben und Thorsten auf der Lok zu besuchen, um selbst einmal zu sehen, wie es um den Wasservorrat bestellt ist. Als ich durch den Schotter stolpere und bei ihnen ankomme, sind die beiden erstaunlich gelassen.

„Na, willstest du 'n Stück mit reiten?“, fragt Thorsten, der gerade die Temperatur der Stangenlager kontrolliert und sich die ölverschmierten Hände abwischt.

„Andreas hat angerufen. In Bohmte ist auch kein vernünftiger Hydrant“, verkünde ich.

„Haben wir schon gehört“, meint Torben. „Aber im Moment sieht es noch ganz gut aus.“

Tatsächlich fahren wir wenig später weiter und wechseln am Block Drohne auf das linke Streckengleis. Langsam aber sicher macht sich eine gewisse Erleichterung breit, denn von hier aus können wir schon das Wiehengebirge sehen, das sich als dunkler Schatten vom Horizont abhebt. Auch das Einfahrtssignal von Bohmte ist zu sehen. Es zeigt nicht nur grün-gelbes Licht, sondern signalisiert uns auch, dass es tatsächlich nicht mehr weit ist.

In Bohmte wechseln wir auf das Gleis der Verkehrsbetriebe Landkreis Osnabrück (VLO) und halten uns nicht lange auf. Joachim steigt hier aus, um mit dem Regionalexpress nach Bremen zurück zu fahren und ich steige wieder von der Lok in unseren Zug. Es folgt noch eine kurze Absprache, bevor der Bahnübergang an der Bahnhofstraße eingeschaltet wird und wir die letzte Etappe angehen können.

Die beiden auf der Dampflok scheint inzwischen der Teufel zu reiten, denn auf der Rampe zur Brücke über den Mittellandkanal schieben sie so kräftig nach, dass die Auspuffschläge deutlich im Zug zu hören sind. Die Dampfwolken knallen nur so in den Himmel und die Sorge um den Wasserverbrauch scheint vergessen. Etwas später durchfahren wir Bad Essen und dann ist unser Ziel Preußisch Oldendorf erreicht.

Der Empfang, den uns die Oldendorfer bereiten, ist wirklich herzlich. Endlich sieht man die Kollegen mal wieder. Es gibt natürlich eine ganze Menge zu erzählen, aber das muss auf den Feierabend verschoben werden. Schließlich muss der Zug zuerst auseinanderrangiert werden und auch die Dampfmaschine verlangt nach Aufmerksamkeit. Es dauert somit noch eine ganze Weile bis endgültig Feierabend ist. Aber im Prinzip ist es immer das gleiche Spiel: Erst kommt das Ross an die Reihe und dann die Reiter.

„Wie sieht’s denn mit’m Wasser aus?“ frage ich Thorsten, der das Wassernehmen überwacht.

„Gut 20 cm sind noch drin.“

Ich rolle mit den Augen.

„Was denn? Hat doch gelangt!“

Auch Stefan C. und Thorsten B. sind schon da. Sie sind mit dem Auto direkt aus Aachen gekommen, wo sie derzeit studieren und übernehmen den Gepäcktransport zu unserer Herberge. Genau wie bei unserem Aufenthalt im Jahr 2007 sind wir wieder im Sporthotel Pirol untergebracht und die rudimentäre Ausstattung dieser Unterkunft hat sich seitdem nicht wesentlich verändert.

Etwas später wird an der Fahrzeughalle der Grill angeheizt, zusammen gegessen, getrunken und ausgiebig geklönt. Allerdings wird es nach und nach immer kälter. Es ist eine feuchte Kälte, die einem förmlich unter die Jacke kriecht. Aus diesem Grund verlassen Thorsten und ich die Veranstaltung relativ früh und marschieren fröstelnd zum Hotel. Wie wir am nächsten Morgen erfahren sollen war es an diesem Abend nur 4 Grad warm. Oder 4 Grad kalt – je nachdem, wie man will. Nur zur Erinnerung: Es ist der 24. Mai!

Der 25. Mai 2013 beginnt kalt, aber wunderbar sonnig. Nach einem kräftigen Frühstück schlendern wir zum Bahnhof. Dort erwartet uns nicht nur ein zweites Frühstück, sondern auch der Wismarer Schienenbus, mit dem eine Streckenkundefahrt unternommen werden soll. Nach einer kurzen Besprechung geht es los: Es macht unheimlich Spaß mit dem altertümlichen Ding unterwegs zu sein. Ein einziges Rumpeln, Schaukeln, Schlingern, Knattern und Dröhnen. Jeden Schienenstoß merkt man durch das zweiachsige Fahrwerk, was jedem Eisenbahnfan sofort ein Lächeln ins Gesicht zaubert. Das ist Eisenbahn fahren in der ursprünglichsten Form. Wir Harpstedter sind von dem urigen „Schweineschnäuzchen“ jedenfalls restlos begeistert. Nur Henning kann die Fahrt nicht so richtig genießen. Offensichtlich war das letzte Bier schlecht, so dass er als Totalausfall zu verbuchen ist. Das hat zur Folge, dass er seine Rangiererausbildung heute nicht fortsetzen kann und seinen Dienst mit Tim tauschen muss, der zu allen Taten bereit ist.

Nachdem wir in Preußisch Oldendorf wieder festen Boden unter den Füßen haben, beginnen wir, die Dampflok vorzubereiten. Noch immer ist der Himmel wolkenlos. Ausgiebig putzen wir das Fahrwerk unserer Lokomotive, machen Feuer und sitzen in der Sonne, während das Holz im Bauch der Maschine leise vor sich hin knistert.

Gegen 13:00 Uhr beginnt das Fest ganz offiziell, indem der erste Zug den Bahnhof verlässt. Die Würstchenbude wird geöffnet und im Lokschuppen werden Getränke und Souvenirs verkauft. Mit dem ersten Zug sind auch unsere Personenwagen und der Pw 56 unterwegs. Die Waggons werden im Laufe des Tages wechselweise mit Dieselloks bespannt, während unser Dampfross die Oldendorfer Zuggarnitur zugeteilt bekommt. Wie bereits erwähnt, geht es bei diesem Fest hauptsächlich um Diesellokomotiven, so dass unsere Wagen wesentlich häufiger zum Einsatz kommen als die Dampflok. Am heutigen Sonnabend fährt sie zum Beispiel nur ein Mal nach Bad Essen und zurück. Ganze 45 Kilometer vermerkt Torben am Abend im Übergabebuch.

Am späten Nachmittag bedeckt sich der Himmel zusehends. Der sowieso schon kalte Wind frischt weiter auf und dann beginnt es zu regnen. Erst nur sehr zögerlich, aber dann entwickelt sich

ein durchgehender Landregen, der auf die Stimmung drückt und eventuelle Fahrgäste fern hält. Der einzige, der langsam bessere Laune bekommt, ist Henning.

Kalt und regnerisch geht der Tag zu Ende und es sieht so aus, als ob es die ganze Nacht hindurch regnen würde. Für das Wetter kann natürlich keiner was, aber wie sich bald herausstellt, gibt es noch einen kleinen Wermutstropfen:

„Machen die nachher noch den Grill an?“ frage ich Stefan.

„Ich glaube nicht.“

„Wie? Keine Personalverpflegung? Ich hab richtig dollen Kohldampf.“

„Entweder du kaufst dir was am Bratwurststand oder du schmierst Dir ein Brötchen, das vom Frühstück übrig geblieben ist. Hat der Smut eben gesagt“, setzt Stefan nach.

„Und wie ist das, wenn du nachher mit dem letzten Triebwagen reinkommst? Dann hat die Bratwurstbude längst geschlossen und die Brötchen sind auch weg.“

Stefan deutet auf seinen Pappeller: „Was meinst du, warum ich gerade was gegessen habe?!“

Hier besteht noch Verbesserungsbedarf, wie wir beide meinen.

Weil es in der Fahrzeughalle zu kalt ist, steigt nach Dienstschluss noch eine kleine Feier in der alten Bahnhofsgaststätte. Es entwickelt sich eine lustige Runde. An unserem Tisch wird Eisenbahnerlatein gedroschen, dass sich die Schwellen biegen und die Schrauben in ihren Löchern verschwinden. Der Stoff könnte ganze Bücher füllen. Unterdessen wird an der Theke über Gott und die Welt philosophiert und sich gegenseitig auf den Arm genommen.

Zwischendurch kommt Harald Uhle auf uns zu und deutet in südwestliche Richtung:

„Wisst ihr Harpstedter eigentlich, dass das hier nebenan gar kein Gebirge ist?“

„Hä? Das ist ja wohl das Wiehengebirge“, meint Thorsten

„Ja, habt ihr gedacht. Is aber nicht so. Das nur wie'n Gebirge.“

So geht es eine ganze Weile. Nach und nach zeigen auch die alkoholischen Getränke ihre Wirkung. Ein Radio und eine verstaubte Diskokugel sorgen für die richtige Atmosphäre. Der Abend wird länger, es wird lauter und lustiger und ich glaube, das Dach des alten Bahnhofs hat sich mehrere Zentimeter angehoben.

Dann wird es auf einmal richtig laut:

„Alle Mann achteraus!“ tönt es von der altersschwachen Theke.

Der „Kaleu“ und seine Oldendorfer Truppe sind mal wieder voll in ihrem Element. Man wähnt sich an Bord des U 96 auf Tauchfahrt.

Wenig später ist das Kommando „Aaaaan-bla-sen!“ zu hören, gefolgt von lautem Gelächter. Als Andreas W. kurzerhand zum Admiral befördert wird, ist die Stimmung auf dem Höhepunkt. Da gerät die Tatsache, dass die Bayern die Champions League gegen Borussia Dortmund gewonnen haben, schon fast zur Nebensache. Eigentlich hatten wir den Dortmundern den Sieg im Wembleystadion gegönnt, aber jetzt ist uns das völlig egal.

Am Morgen des 26. Mai 2013 ist der Himmel mit dicken grauen Wolken bedeckt, aus denen es unablässig nieselt. U 96 hat die Tiefen des Atlantiks verlassen und es gibt zum Glück keine Verluste. Will heißen, dass alle ihren vorgesehenen Dienst antreten können und das ist auch gut so, denn heute Vormittag soll der Dampfzug ein weiteres Mal nach Bad Essen und zurück fahren.

Als ich zur Lok komme regnet es schon wieder stärker. Das Wasser perlt in dicken Tropfen von der rußigen Kesselverkleidung, der Schornstein räuchert träge vor sich hin und Stefan ist gerade dabei, die Achslager mit Öl zu versorgen.

„Kann ich dir was helfen?“ frage ich.

„Nö. Bin gleich fertig.“

Also steige ich auf den Führerstand, sehe ins Übergabebuch und beschrifte schon mal die Tachoscheibe. Danach stelle ich die Luftpumpe an, überprüfe die Bremse und denke noch einmal an die Streckenkundefahrt von gestern Vormittag.

„Wie war das noch gleich mit der Automatik-HET in Bad Essen? Naja, wird schon schief gehen.“ Am besten erinnert man sich immer, wenn man die Situation direkt vor Augen hat. So geht es auch mir, mit der Folge, dass die Fahrt reibungslos verläuft. Ärgerlich ist nur, dass es in einer Tour regnet. Das gibt keine schönen Fotos und die Fahrgäste bleiben ebenfalls zu Hause. Hinterher wird Torben sagen, dass die Fahrten unter Ausschluss der Öffentlichkeit stattgefunden haben und damit hat er nicht ganz Unrecht.

Nach dem Umsetzen in Bad Essen haben wir Pause und schieben die Führerstandsfenster zu, damit es nicht hereinregnet. Der Kessel summt und gibt eine angenehme Wärme ab. Als ich gerade eine Runde Gummibärchen verteile, macht die untere Strahlpumpe, deren Dampfventil etwas undicht ist, ein stöhnendes Geräusch. Stefan und ich sehen uns an:

„Anna ist auch unzufrieden“, sagt Stefan.

„Anna ist eine Dampflokomotive. Die muss das abkönnen“, antworte ich.

„Vielleicht mag sie was Süßes“, meint er und wirft ein Gummibärchen durch die Feuertür.

Ich muss lachen: „Gute Idee. Wir sollten ihr auch noch ein Gummibärchen ins Wasser geben. Mit etwas Glück dichtet das von innen die Pumpe ab.“

Auf der Rückfahrt wird es wieder ernst, denn in Rabber wird der Gegenzug gekreuzt und es gilt, sich zu konzentrieren. In Anbetracht der verschärften Vorschriften für den Mehrzugbetrieb haben sich die Oldendorfer etwas Neues ausgedacht: Ein Zug fährt bis nach Rabber, legt die Weichen in Grundstellung und schließt sich ein. Der Gegenzug darf in der Zeit nicht bis zur Trapeztafel fahren, sondern muss im vorherigen Bahnhof warten. In unserem Fall ist das Wittlage. Erst, wenn der erste Zug meldet, dass er sich eingeschlossen hat, bekommt der zweite Zug Fahrerlaubnis durch Rabber hindurch bis Preußisch Oldendorf. So bleibt in der kritischen Phase, in der die beiden Züge aufeinander zu fahren, mindestens ein Blockabstand frei. Dadurch wird den erhöhten Sicherheitsansprüchen der neuen Vorschriften Genüge getan.

Bei der Ausfahrt aus Rabber steht der Gegenzug im Nachbargleis. Einige Fahrgäste sehen aus den Fenstern und die Straße nebenan ist trotz des Regens mit einem Videofilmer und mehreren Fotografen besetzt. Außerdem liegt die Strecke in einer leichten Steigung.

„Eine gute Gelegenheit, einmal zu zeigen, was eine Dampflokomotive so alles kann“, denke ich.

Kurze Absprache mit Stefan: „Haben wir alles? Wasser? Dampf?“

„Alles da.“

Dann ein Trillerpfeiff vom Bahnsteig. Der Videofilmer hält drauf, an den Fenstern des Gegenzuges werden Hälsen gereckt.

„Abfahren!“

Stefan schließt die Feuertür, ich schiebe den Regler über den Druckpunkt, Lok 2 tritt an. Erst ein, zwei verhaltene Auspuffschläge, doch dann geht es los: Die Räder haben gefasst, Lok 2 streckt sich und ballert mit krachenden Auspuffschlägen an dem Gegenzug vorbei. Die Leute an den Fenstern freuen sich, Fotoapparate laufen heiß, der Videofilmer tritt vor Aufregung gegen sein Stativ und Henning hält mir den ausgestreckten Daumen entgegen. Als ich den Regler schließe, sehe ich auch auf der Bühne hinter uns strahlende Gesichter. Und das trotz des miesen Wetters. So oder so ähnlich hatte ich mir das vorgestellt.

Die Nachmittagstour fahren Thorsten und Hendrik. Als die beiden den Dienst übernehmen jammert die Strahlpumpe ein zweites Mal.

„Was war'n das?“ fragt Thorsten.

„Anna ist schlecht drauf“, antwortet Stefan.

„Und das, obwohl Stefan ihr ein Gummibärchen gegeben hat“, setze ich nach.

Thorsten sieht uns abwechselnd an: „Ihr seid doch bekloppt.“

„Wieso das denn?“

„Anna mag keine Gummibärchen. Die will Schokolade.“

Auch am Nachmittag regnet es ohne Punkt und Komma, als unser Dampfross das zweite Mal nach Bad Essen unterwegs ist. Währenddessen kommt die DL 2 mit unseren Wagen und unserem Personal in den Bahnhof gerollt. Hier sind in wechselnder Besetzung Andreas W., Sabine und Thorsten B. als Zugführer oder Zugschaffner eingesetzt.

Die Aufgaben des Zugführers werden viel zu selten gewürdigt, obwohl er einer der wichtigsten Menschen am und im Zug ist. Schließlich ist der Zugführer für die richtige Abgabe der Zuglaufmeldungen zuständig. Genau wie beim Zugleiter erfordert diese Aufgabe absolute Zuverlässigkeit, Konzentration und Gewissenhaftigkeit, denn davon hängt unmittelbar die Sicherheit des Zugverkehrs ab.

Außerdem obliegt dem Zugführer zusammen mit den Schaffnern die Aufsicht am Zug. Zugführer und Schaffner haben dafür zu sorgen, dass die Türen ordnungsgemäß verschlossen sind und müssen darauf achten, dass niemand versucht, im letzten Moment einzusteigen und dabei unter die Räder gerät. Und schließlich sind beide mit dem Verkauf der Fahrkarten und der Information der Fahrgäste beschäftigt.

Ein anderes Betätigungsfeld haben Jannis, Axel, Edinhart und Fynn, die an der Theke im Buffetwagen stehen oder sich mit der Minibar um das Wohlergehen der Fahrgäste kümmern. Dazu gehört natürlich auch das Auffüllen der Bestände, in aller Frühe Kaffee und Tee zu kochen, Kakao und belegte Brötchen vorzubereiten und am Ende der Fahrt das Leergut einzusammeln und abzuwaschen. Leider macht ihnen das schlechte Wetter einen gehörigen Strich durch die Rechnung, so dass sie am Ende des Tages mehrere Kannen Kaffee weggießen müssen.

Am Abend findet wieder eine kleine Zusammenkunft in der Bahnhofsgaststätte statt, die jedoch relativ früh beendet wird. Schließlich steht morgen die Überführung nach Harpstedt auf dem Programm und da wollen wir alle fit sein.

Am nächsten Morgen klingelt der Wecker in aller Frühe und Thorsten linst durch die Gardinen unseres Zimmers nach draußen.

„Was meinst du, was draußen für'n Wetter ist?“

„Es regnet.“

„Der Kandidat hat 100 Punkte.“

Tatsächlich regnet es immer noch ohne Unterbrechung. Die Fenster sind beschlagen, die Landschaft trieft vor Nässe und ich denke an Hendrik, der die Nacht auf der Lokomotive verbracht hat um das Feuer in Gang zu halten. Das mag man sich romantisch vorstellen, aber bei dem Wetter ist es alles andere als das.

Nach dem Frühstück schlagen wir den Kragen hoch, ziehen den Kopf ein und gehen ein letztes Mal zum Bahnhof, wo wir von den Oldendorfern und einem ziemlich müden Hendrik empfangen werden. Thorsten und ich lösen ihn zügig ab, während der Rest der Mannschaft erst das Gepäck und dann sich selbst im Zug verstaubt.

Mit wenigen Rangierbewegungen wird der Zug zusammengestellt und ein letztes Mal Wasser genommen. Und weil wir auf der Nebenbahn keine anderen Züge abwarten müssen, geht es kurz

darauf los. Vorne erhöht die V 65 ihre Motordrehzahl, der Zug ruckt an und wir verabschieden uns von den wenigen anwesenden Kollegen.

„Tschüß! Macht's gut!“

„Ja, ihr auch. Und kommt mal wieder!“

Mit leise schnüffelnden Druckausgleichern rollen wir Bohmte entgegen, wo wir wieder auf die Hauptstrecke wechseln. Henning verlässt uns hier, um mit dem Regionalexpress nach Bremen zu fahren. Angeblich hat er heute noch eine Klausur zu schreiben.

„Na, das kann ja was werden“, mutmaße ich. „Nach dem Wochenende würde ich eine glatte Sechs schreiben. Vielleicht sogar eine Sieben wegen besonders dämlicher Antworten.“

Kurz nachdem der Regionalexpress mit unserem Kollegen den Bahnhof verlassen hat zeigt unser Sperrsignal zwei weiße Lichter

„Zwei Helle“, sagt Thorsten.

„Damit wirst du bis zum Feierabend warten müssen.“

„Du weißt, was ich meine“, grinst er.

Auf der Hauptbahn dampfen wir Lemförde entgegen und ich erinnere mich, dass der Lokführer der V 65 nach der Hin-Überführung gesagt hat, dass wir uns ganz schön zurückgehalten haben.

„Das soll uns dieses Mal nicht passieren“, denke ich und schiebe den Regler etwas weiter auf. Thorsten feuert, grauschwarzer Abdampf wirbelt aus dem Schlot und die Räder drehen Kilometer um Kilometer unter uns hindurch. Nach einer Weile sind wir ganz schön flott unterwegs. Lok 2 schaukelt und poltert über Weichen.

„Ich will dir ja nicht den Spaß verderben“, kommt aus der linken Führerstandsecke, „aber denk daran, dass wir erst in Barnstorf Wasser kriegen.“

Ehrlich gesagt, hatte ich das für einen Moment vergessen.

„Gut, dass du auch mit aufpasst.“

„So muss das ja wohl sein, auf der Lok.“

Mit beigezogenem Regler und Schmierdampf lassen wir uns weiter ziehen bis in Lembruch alle Signale auf Halt stehen. Thorsten hat den Wasserstand im Kessel vorsorglich weit abfallen lassen, so dass wir die Sicherheitsventile mit den Strahlpumpen bändigen können ohne unnötig Wasser zu verschwenden. So können wir es eine ganze Weile aushalten.

Dann kommen die Züge. Zuerst pfeift ein Intercity an uns vorbei und zieht einen beeindruckenden Gischtschleier hinter sich her. Es folgen ein Güterzug, ein Regionalexpress und noch ein Güterzug. Dazwischen liegen minutenlange Pausen, in denen gar nichts passiert. Wie lange unser Aufenthalt noch dauert, kann keiner so genau sagen, aber nach einer Weile ist der Kessel voll bis zum Stehkragen.

Das hat zur Folge, dass sich die Sicherheitsventile nun nicht mehr beruhigen lassen. Mit einem gewaltigen „Puffffffff“ öffnen sie sich und lassen den überschüssigen Dampf ins Freie entweichen. Und mit dem Dampf verschwindet auch das Wasser. Zwischendurch passiert uns noch ein Güterzug, während Thorsten nach den Stangenlagern sieht und den Wasserstand in den Vorratsbehältern prüft.

„So langsam wird's interessant“, meint er, nachdem er wieder an Bord ist.

„Wie viel ist denn noch drin?“ frage ich.

„Etwa 50 bis 60 cm. Der Durchbruch über der Schwinge ist noch unter Wasser.“

Wir warten und warten. Nach einer Stunde zeigt unser Signal immer noch rotes Licht. Dagegen zeigen nun die beiden Signale an den Hauptgleisen Grün und wir werden Augenzeuge einer fliegenden Überholung zwischen einem Güterzug und einem Intercity.

„Es ist schon verrückt“, denke ich, „wäre ich mit der Kamera hier, könnte ich mein Glück kaum fassen, aber jetzt wäre ich ganz froh, wenn der Quatsch endlich vorbei ist.“

Anscheinend wurden meine Gedanken erhört, denn kurz nachdem die beiden Züge in Richtung Bremen verschwunden sind, zeigt auch unser Signal „Ausfahrt frei.“

Ein wenig Erleichterung macht sich breit, als wir auf das Hauptgleis dampfen. Diepholz wird ohne Halt durchfahren. Der Zug pendelt sich in eine Rechtskurve ein, durchquert ein Waldstück und strebt dem Bahnhof Drebber entgegen.

Ich sehe auf den Fahrplan: Noch 13 Kilometer.

Auch Thorsten scheint sich Gedanken um unseren Wasservorrat zu machen:

„Wenn wir in Drebber ohne Halt durchkommen, haben wir es geschafft“, meint er und verkündet gleich danach mit einem breiten Grinsen: „Weißte was? In Drebber gibt es gar keine Nebengleise mehr.“

„Meine Herrn“, seufze ich erleichtert, „das hier ist nichts für Bluthochdruckpatienten.“

Auch Thorsten ist erleichtert, lässt die Strahlpumpe rauschen und streut ein paar Schaufeln Kohle über das Feuer. Grellweiße Flammen toben auf dem Rost, während wir Drebber ohne Halt passieren. Nach wenigen Kilometern flimmert wieder ein Licht in der Ferne. Das Einfahrtvorsignal von Barnstorf. Es zeigt erwartungsgemäß grün-gelb und signalisiert uns, dass es in ein Nebengleis geht. Endlich ist Wasserfassen angesagt!

In Barnstorf halten wir am Hydranten und dann schlägt sich unser Dampfross den Bauch voll. Die braune Brühe aus dem Feuerwehrschauch ist Rostwasser aber uns ist das einigermaßen egal. Hauptsache wir haben wieder etwas Flüssiges im Tender, was sich zu Dampf machen lässt.

„Hast du gesehen, wie viel Wasser noch drin war?“ frage ich Thorsten

„Wenig“, schmunzelt er.

Nachdem wir Barnstorf verlassen haben, werden wir langsam mutiger, denn wir können sicher sein, dass es bald wieder Wasser gibt. Allerspätestens in Kirchweyhe wartet der nächste Hydrant auf uns.

Für uns heißt das, dass wir unser Dampfross endlich so laufen lassen können, wie wir es gewohnt sind. Es geht gut voran und sogar der Regen macht zwischendurch eine kurze Pause.

Weiter. Twistringern wird ohne Halt durchfahren. Thorsten feuert, der Führerhausboden schwankt und die Schürgeräte klappern im Takt der Maschine. In Bassum gibt es eine Überholung, dann reiten wir auf grüner Welle durch Bramstedt, Syke und Barrien.

Unser nächster Halt heißt Kirchweyhe. Wieder rücken wir ins BW ein, nehmen Wasser und kontrollieren Kreuzkopf und Stangenlager. Keines ist mehr als handwarm und auch die Kreuzkopfgleitbahn zeigt einen gleichmäßigen Ölfilm. Genau so soll es sein.

Nach dem Abölen verlässt mich Thorsten und übergibt den Heizerdienst an Torben.

„Einen wunderschönen guten Tag“, begrüße ich ihn sehr förmlich, was dazu führt, dass er mich skeptisch ansieht: „Hab ich was verpasst?“

„Nö. Ich freue mich nur, dass alles so gut gelaufen ist.“

„Dann hoffen wir mal, dass es so weiter geht.“

Als wir zum Zug zurückkehren, ist die V 41 schon in Richtung Leeste verschwunden. Tim kuppelt uns an, bevor die V 65 an den Zug gerollt kommt. Schnell noch das Führerbremsventil auf „Mitte“ und schon wird die Lok vorgespannt. Während der obligatorischen Bremsprobe kommt Andreas W. zur Lok und sorgt dafür, dass wir nicht verhungern. Irgendwo in der Umgebung hat er eine große Tüte mit belegten Brötchen und Muffins aufgetrieben und reicht sie zu uns auf den

Führerstand. Die Tüte ist so groß, dass ich unwillkürlich frage, für wie viele Personen das Menü gedacht ist.

„Das ist für euch beide.“

Ich halte Torben die dicke Tüte entgegen: „Für uns beide. Also hau rein!“

Brötchen kauend verlassen wir Kirchweyhe und bedanken uns bei der Firma R.B.S mit einem langgezogenen Pfiff für das Wasser und die Arbeiten an unserem Wagen 4. Den Umbauwagen hatten wir schon auf der Hin-Überführung mitgenommen und auf dem Gelände abgestellt, da er eine Dachsanierung nötig hat. Und die Firma R.B.S hat sich angeboten, die Arbeiten auszuführen.

Der nächste Ort heißt Dreye. Torben dreht den Hilfsbläser etwas zurück und nimmt die Schaufel in die Hand. Er hat sich inzwischen eingeschossen: Zwei Schaufeln links an die Seite, zwei rechts an die Seite, Wasser speisen, Pause. Drei Schaufeln hinten fallen lassen, Wasser speisen, Pause. Zwei Schaufeln in die Mitte gestreut, Wasser speisen, Pause. In einer Tour geht das so: Schaufeln, speisen, schaufeln, speisen. Wenig später passieren wir die ersten Häuser von Dreye. Unser Weg führt über einen hohen Damm und passiert in einer engen Rechtskurve den dazugehörigen Haltepunkt. Zusätzlich steigt die Strecke etwas an, um auf das Niveau der Weserbrücke zu gelangen. Die Radreifen drängen im Gleisbogen und schließlich sinkt die Tachonadel langsam aber stetig.

„Guck mal an“, rufe ich zu Torben herüber, „jetzt wird er doch langsamer.“

Torben greift wieder zur Schaufel: „Dann helfen wir ihm mal ein bisschen.“

„Hatte ich gerade vor.“

Vorsichtig schiebe ich den Regler etwas weiter nach links. Lok 2 schüttelt sich und der grauweiße Abdampf aus dem Schlot hebt sich ein Stück. Torben öffnet die Feuertür und verschreibt dem glühenden Schlund noch eine Ladung Kohle. Und wieder. Und wieder. Teilweise mit ordentlichem Schwung bis vor die Rohrwand.

Die Kolben stampfen und unter dem Führerhausboden wirbeln die Stangen. Aus dem Schornstein kommt ein stetes, dumpfes Grummeln und die Tachonadel steigt.

Gleich nach der Kurve erreichen wir die Weserbrücke und ich ziehe den Regler zurück. Das Brückenwiderlager poltert unter uns hindurch und dann rollen wir über die Flutbrücken der Weser entgegen.

Ich sehe währenddessen den zerfasernden Dampf Wolken nach und denke daran, dass ich morgen früh wieder im Büro sitze werde. Die Kollegen werden dann sicherlich fragen, ob ich wieder mit der Dampfisenbahn unterwegs war und nachsichtig schmunzeln. Und unser Berufskomiker wird vermutlich an einer imaginären Leine ziehen und „Tuut, tuut“ rufen. Aber das interessiert mich herzlich wenig, denn dann weiß ich eines ganz genau: Sie haben keine Ahnung.

 Fotos zu dieser Fahrt auf <http://www.dhef.de/minden13>

Dieses Buch ist »Donationware«, d.h. bei Gefallen würde sich der Verein
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde e.V. über eine Spende freuen:
DHEF: IBAN: DE26 2806 6214 4810 2903 00 Stichwort „Unter Dampf“
oder auf unser PAYPAL Konto zahlung@dhef.de

Sonntagabend

Es ist Sonntagabend. Die Sonne steht schon ziemlich tief und ein herrlicher Tag geht zu Ende. Zugegeben, es war heute ziemlich heiß, aber so langsam scheint die Hitze des Tages zu weichen und der kühleren Nachtluft Platz zu machen. Ich atme tief ein. Man kann die frische Luft förmlich riechen.

Mit dem Rücken lehne ich an der Wand eines kleinen Bahnhofs, der sehr idyllisch von großen Bäumen eingerahmt wird und beobachte die Szenerie auf dem Bahnsteig. Mit mir warten drei Radfahrer auf den Zug, während der Bahnhofswirt einige Gäste bedient, die vor dem Gebäude ein schattiges Plätzchen gefunden haben.

Ansonsten tut sich nichts. Die Vögel singen, ein leichter Wind streicht durch die Bäume und irgendwo in der Ferne tuckert ein Traktor. Eilig hat es hier scheinbar niemand. Irgendwann wird in der Ferne eine Dampfwolke sichtbar und deutet darauf hin, dass sich ein Zug nähert. Es dauert noch ein Weilchen, doch dann kommt die Fuhre mit schleifenden Bremsklötzen am Bahnsteig zum Stehen. Die Luftpumpe der dreiachsigen Lokomotive schnauft, der Bläser lässt eine durchsichtige Rauchfahne in den Himmel steigen und von den Kolbenstangen rinnt Kondenswasser. Das Lokpersonal grüßt freundlich zu mir herüber, während der Zugführer den Halt ausruft: „Heiligenrode!“

Zwei Reisende steigen aus, während die drei Radfahrer ihre Drahtesel am Packwagen abgeben um danach ebenfalls in den Zug zu steigen. Der Zugführer sieht auf die Uhr und auf dem Führerstand der Dampflokomotive scharrt die Schaufel. Gleich ist die Abfahrtzeit da. Der Rauch, der aus dem Schornstein drängt färbt sich dunkel, es riecht nach verbrannter Kohle und heißem Öl. Dann wird die Blinklichtanlage eingeschaltet. „Anlage läuft!“ tönt es vom Führerstand.

Noch einmal blickt der Zugführer am Zug entlang und vergewissert sich, dass alle Türen geschlossen sind. Anscheinend ist alles Ordnung, denn kurz darauf pfeift er und hebt seinen Arm. Die Dampflokomotive antwortet mit einem kurzen, scharfen Pfiff und schon ruckt der Zug an. „Wuff“ macht der Schornstein. Dann noch einmal „Wuff..... wuff – wuff – wu – wu – wu.....“

Die Fahrt geht weiter. Schon hat das Dampfross die Straße überquert und die nachfolgenden Wagen rollen immer schneller werdend an mir vorbei. Ich sehe hinterher bis auch der letzte Wagen zwischen den Hecken der angrenzenden Gärten verschwunden ist und mache mich auf den Heimweg.

Was wie eine Szene aus den 60er Jahren wirkt, findet tatsächlich im Jahre 2013 statt, 46 Jahre nachdem der letzte planmäßige Personenzug in Heiligenrode gehalten hat. Ich denke, darauf können wir schon ein bisschen stolz sein.

Halt auf freier Strecke

Jeder, der gelegentlich mit dem Zug unterwegs ist, kennt diese Situation: Der Zug wird aus voller Fahrt abgebremst, wird langsamer und langsamer, kriecht im Schneckentempo dahin und hält schließlich an. Nicht nur eisenbahninteressierte Menschen veranlasst so ein unerwarteter Halt aufzustehen, das Abteilstfenster herunter zu lassen und nach der Ursache des Zwischenhaltes Ausschau zu halten. Manche Leser werden sich erinnern, dass es auch bei der „großen Eisenbahn“ einmal Fenster gab, die man öffnen konnte.

Aber auch der Blick aus dem offenen Fenster verrät nicht besonders viel. In Fahrtrichtung sieht man meistens die Seitenwand der Lokomotive, hört das Brummen des Motors oder das Rauschen der Lüfter und sieht einen Mast mit einer roten Lampe daran. Direkt vor dem Fenster befindet sich vielleicht ein Oberleitungsmast oder ein von hohem Gras umwucherter Kilometerstein und man hat genug Zeit, dieses Detail zu betrachten. Aber auch das wird schon nach kurzer Zeit langweilig. Also sieht man in die Ferne und lässt die Gedanken schweifen.

Solch einen Halt auf freier Strecke möchte ich an dieser Stelle auch einlegen. Im übertragenen Sinne natürlich. Dabei möchte ich zum 40-jährigen Jubiläum unserer Museumsbahn ein paar Gedanken über den wertvollsten Besitz unseres Vereins niederschreiben. Damit meine ich die Menschen, die dahinter stehen und den Betrieb in Gang halten.

Mit diesen Menschen habe ich in den letzten 20 Jahren etliche schöne und auch ein paar nicht so schöne Erlebnisse geteilt. Doch mit jedem Jahr lernte man sich besser kennen und es entstand das angenehme Gefühl, zu einer Vereinigung zu gehören, deren Mitglieder nahezu alles schaffen können, wenn sie gemeinsam Kopf, Herz und Hand gebrauchen.

Es ist tatsächlich so, dass ich an manchen Tagen in die Werkstatt blicke und denke, dass man uns einmal eine Aufgabe geben sollte, die nichts mit der Eisenbahn zu tun hat. Ich bin mir sicher, dass wir auch diese Aufgabe bewältigen würden, weil wir auf Menschen aus allen möglichen Fachgebieten, Branchen und Disziplinen zurückgreifen können. Dadurch ist fast immer jemand da, der weiß wie etwas geht, der Tipps geben kann, der auf einen aufpasst, oder der es zumindest wieder richten kann, wenn etwas schief gegangen ist.

Ungern erinnere ich mich in diesem Zusammenhang an einen Sonnabend, der schon einige Jahre zurück liegt. An diesem Tag sollte der Dampfbegler unserer Lokomotive ausgebaut werden, da er sich am letzten Fahrtag verklemmt hatte. Doch das lief leider nicht so glatt wie gedacht:

„Hallo Torben. Was liegt an?“ begrüße ich unseren Werkstattleiter

„Hallo. Gut, dass Du kommst. Du kannst den Regler ausbauen. Der Domdeckel ist schon offen.“

„Alles klar. Dann kann's ja gleich losgehen.“

Wenig später sitze ich auf dem Kessel und versuche, das Reglerventil aus seinem Gehäuse zu ziehen. Ich bemühe mich redlich, aber das Ventil lässt sich immer nur ein Stück weit anheben. Herausziehen kann ich es nicht.

„So ein Mist“, denke ich mir. „Wie kriege ich das Ding da raus?“

Ich überlege einen Moment, sehe nach unten in Richtung Werkbank und schon geht mir ein Licht auf: Hebelkraft!

Um die Dichtung nicht zu beschädigen polstere ich den Rand des Dampfdoms mit einem Lappen und einem Stück Holz aus. Dann hole ich mir eine Brechstange, die ich auf das vorbereitete

Widerlager lege und mit einem Ende durch das Loch für das Reglergestänge fädle. Das andere Ende drücke ich sanft herunter. Jetzt sollte das Ventil eigentlich kommen. Doch ich habe die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Zuerst macht es leise „knack“, dann gibt die Brechstange nach und irgendetwas Metallisches fällt zu Boden.

„Was war das?“ frage ich mich unwillkürlich, und muss gleich zwei Mal hinsehen, weil ich nicht glauben kann, was mir da gerade passiert ist. Die Brechstange hat ihrem Namen alle Ehre gemacht und ein Stück Metall aus dem Gussteil gebrochen. Das Loch, in dem das Reglergestänge eingehängt wird, ist keines mehr. Stattdessen sehe ich ein „U“ mit einem Rand, der aussieht, als wenn Mäuse daran genagt hätten.

„So eine Schei ...!“ fluche ich lautstark, während mir tausend Gedanken durch den Kopf jagen. Mir ist klar, dass die Lok mit dem ruinierten Regler nicht fahren kann. Mir ist klar, dass wir keinen Ersatz haben und mir ist klar, dass man ein Gussteil nicht ohne weiteres schweißen kann. Mit anderen Worten: Ich habe richtig Mist gebaut und ich muss es den Anderen beichten. Was werden die wohl sagen?

Mit einem unguten Gefühl steige ich von der Lokomotive und sehe mich um. Meine Gedanken kreisen nur um einen Punkt: Ich muss es jemanden sagen, denn ich kann es nicht selbst reparieren. Und ich muss es jetzt sagen, denn ich will die Reparatur nicht auch noch verzögern, weil mir der Mut fehlt.

Im Längsgang ist niemand zu sehen doch aus dem hinteren Teil der Halle höre ich Arbeitsgeräusche. Also mache ich mich dorthin auf den Weg. Auf halber Höhe kommt mir Torben entgegen, der mir sofort ansieht, dass etwas nicht stimmt.

„Was ist los?“ fragt er.

„Komm mal mit.“

Zu zweit steigen wir auf den Wasserkasten der Lokomotive, sehen uns den Schaden an und ich wundere mich, wie sachlich Torben bleibt.

„Wie haste das denn hingekriegt?“ will er wissen.

Ich kann im Moment sowieso nicht viel sagen und nicke mit dem Kopf in Richtung Brechstange, die auf dem Sandkasten liegt.

„Hast Du das abgebrochene Teil auch noch?“ fragt er weiter.

„Das liegt da unten.“

„Dann bau den Regler aus und leg ihn auf die Werkbank. Ich überleg mir was.“

Am nächsten Sonnabend komme ich wieder in die Halle und sehe den Regler repariert auf der Werkbank liegen. Da das Teil nicht zu schweißen war, hatte Torben ein rundgebogenes Eisen darüber gesetzt und mit dem Gusskörper verschraubt. Ich sehe mir das Teil an und fühle ich mich unendlich erleichtert. Aber noch besser ist die Reaktion der Anderen. Es ist tatsächlich so, als sei nichts gewesen. Es wurde nicht gelästert und weder von Torben noch von den anderen Mitgliedern ist je ein böses Wort oder ein Wort des Vorwurfs gekommen.

Viele solcher Begebenheiten sind mir im Laufe der Zeit im Gedächtnis geblieben. Darunter befinden sind auch ein paar kurze Eindrücke. Erinnerungen an Menschen mit Mütze, Ohrenschützern, Staubmaske und Schutzbrille, die den ganzen Tag ohne Pause schufteten und am Abend kein Wort über ihre großartige Leistung verlieren. Erinnerungen an die glücklichen Gesichter, wenn ein vermeintlich irreparables Teil nach einer aufwändigen Reparatur wieder funktioniert und Erinnerungen an die strahlenden Augen nach einer bestandenen Lokführer-Rangierer- oder Zugführerprüfung.

All das sind Schlaglichter, die kaum einer Erwähnung wert sind und an dieser Stelle doch erwähnt werden sollten, denn ich frage mich manchmal, ob der Fahrgast wohl ermessen kann, dass derjenige, der ihm gerade eine Fahrkarte verkauft, am Vortag dafür gesorgt hat, dass er die vorbeiziehende Landschaft durch eine saubere Fensterscheibe betrachten kann. Das mag schon sein.

Ob der Fahrgast auch ermessen kann, dass der Zug ohne den Menschen, der ihm gerade einen Kaffee serviert, gar nicht fahren würde?

Unter den aktiven oder auch schon nicht mehr tätigen Museumseisenbahnern sind ein paar Menschen, die uns Jungspunden das Einmaleins des Dampfbetriebes beigebracht haben. Diese Lehrmeister standen zum Teil noch beruflich auf der Dampflokomotive und es ist wohl nicht übertrieben, wenn ich behaupte, dass der Dampfbetrieb der DHEF ohne sie nicht in Gang gekommen wäre.

Mai 1998, Abfahrt Kirchseelte: Volker schiebt den Regler auf, Lok 1 streckt sich, füllt ihre Zylinder mit heißem Dampf und ein feuchtes, verwaschenes „Schuuuuufffff,“ kommt aus dem Schornstein. Doch schon die nächsten Abdampfschläge sind härter und trockener. Turmhoch wird der Abdampf in die Baumkronen geschleudert. Hinter uns rieseln Kohlestückchen, kleine Zweige und Tannennadeln zu Boden. Vor uns liegt der Kirchseelter Berg. Volker schiebt den Regler weiter auf und die Abdampfschläge hämmern in immer schnellerer Folge aus dem Schlot. Mich begeistert das Arbeitsgeräusch der Maschine leider nicht so sehr, denn ich bin als Heizer in Ausbildung dabei und versuche verzweifelt mitzuhalten.

Schon bei der Abfahrt hatten wir nicht den vollen Kesseldruck und nun bewegt sich der Zeiger des Kesseldruckmanometers immer weiter nach links. Erst auf elf bar, dann auf Zehneinhalb, dann auf Zehn. Manfred, der mich ausbildet, gibt mir Tipps, baut mir Brücken und versucht mir zu helfen, doch es nützt alles nichts: Als wir den Scheitelpunkt erreichen haben wir noch neuneinhalb Bar und kaum Wasser im Glas. Mit dem letzten Rest heißer Luft schleppen wir uns bis nach Groß Ippener und halten am Bahnsteig. Dort sind „alle Messen gelesen.“ Der Zug kann nicht mehr weiter fahren, weil wir erst einmal Dampf kochen müssen.

Ganz anders geht es zur Sache, wenn Manfred zur Schaufel greift. Dann säuseln die Überdruckventile sogar in der Steigung. Dann macht der Kessel auf einmal rasend Dampf und wir fahren mit ordentlich Krawall den Berg hinauf. Manfred und Volker sehen grinsend aus dem Fenster und ich stehe kopfschüttelnd daneben. Es ist schon eine Schande, wenn einem Heizer die Schaufel weggenommen wird. Noch größer ist aber die Verwunderung darüber, dass man mit diesem Kessel so viel Dampf machen kann. „Das lernst Du nie!“, geht es mir durch den Kopf.

Manfred stößt mich an und versucht mir neuen Mut zu machen: „Das wird schon. Das kommt nur, weil Du die Kohle nicht richtig in die Ecken wirfst.“

„Mach ich doch!“ antworte ich.

„Nein, machst Du nicht.“

„Doch, klar!“

„Junge, das kannst du meiner Oma erzählen. Ich will jetzt jedes Mal ein ‚Rums‘ hören, wenn Du in die Ecken heizt, damit ich weiß, dass die Kohle da angekommen ist wo sie hin soll.“

Bei der nächsten Fahrt versuche ich Manfreds Anweisungen zu beherzigen. Als wir im Stadtgebiet von Delmenhorst unterwegs sind meine ich noch alles richtig zu machen. Doch als ich hinter dem Bahnhof Stelle in der Kohle herumstochere, sieht er mich scharf an:

„Wo bleibt das ‚Rums‘? Ich hab gesagt, ich will was hören, wenn Du in die Ecken heizt!“

„Ich heiz doch in die Ecken!“

„Ich höre aber nichts!“

Jetzt reicht es mir. Ich setze die Mütze ab und donnere die Kohle mit gewaltigem Schwung in die Feuerkiste so heftig, dass sie jedes Mal mit einem deutlichen Geräusch gegen die Wand poltert. Der Schweiß läuft mir übers Gesicht, aber der Erfolg lässt nicht lange auf sich warten. Es funktioniert tatsächlich. Der Druck hält und wir bezwingen den Berg ohne Probleme. In Groß Ippener säuseln sogar die Überdruckventile. Ist das zu fassen?

Solche und ähnliche Erfahrungen werden alle im Fahrdienst tätigen Vereinsmitglieder gemacht haben. Unseren Lehrmeistern können wir dafür nur danken, denn wir zehren bis heute von ihren Erfahrungen, die sie so bereitwillig mit uns geteilt haben. Gerade in den Anfangsjahren des Vereins, als alle noch „frisch“ waren und aus Modelleisenbahnern Museumseisenbahner gemacht wurden, wird es einige solcher Episoden gegeben haben. Die älteren Mitglieder mögen es mir nachsehen, dass ich aus dieser Zeit nicht berichten kann.

Es gibt aber auch Erlebnisse, die man ganz allein mit sich ausmacht. Niemand bekommt davon etwas mit und doch sind sie irgendwie menschlich, so dass ich an dieser Stelle darüber berichten möchte. Dabei denke ich insbesondere an einen Rangiereinsatz am Ende eines Nikolausfahrtages:

Es ist stockdunkel und ein scharfer Ostwind treibt den Schneeregen waagrecht vor sich her. Die Schneeflocken klatschen gegen meinen Helm und auf meine Brille, so dass ich kaum etwas sehen kann. Die Griffstangen der Personenwagen sind nass und die Trittbretter rutschig. Es ist überhaupt alles nass. Die nasse Hose klebt an den Beinen, meine Haare sind nass und die Handschuhe ebenso.

Am Ende der Rangierabteilung steht unsere Lokomotive. Die Lichtmaschine summt, über dem Schornstein kräuselt sich der Abdampf und ihre Scheinwerferaugen starren in die Dunkelheit. Der Führerstand wird orangerot vom Feuerschein erleuchtet. Ich vermute, dass die beiden Gestalten auf dem Führerstand mindestens genau so müde sind wie ich und bei dem Wetter genau so wenig sehen wie ich. Machen wir uns nichts vor: Unter solchen Umständen ist das Rangieren gefährlich.

Der Packwagen 56 soll am Gleis 3 des Harpstedter Bahnhofs abgestellt werden. Matt glänzt die Kuppelkette im Schein der Taschenlampe als ich unter den Puffern hindurch tauche. Ich muss erst einmal tief durchatmen, denn die dicke Jacke macht mich steif und ungelinkig. Man bewegt sich beinahe wie ein alter Mann, doch hier in der Dunkelheit sieht das sowieso niemand.

Wenig später ist die Kuppelkette gelöst und der Packwagen festgebremst. Die Rangierabteilung sollte jetzt eigentlich vorziehen doch dann versagt auch noch das Funkgerät. In solchen Momenten verwünscht man das Wetter, die Eisenbahn und alle, die damit angefangen haben.

Erst nach einer Weile wandelt sich das Bild. Das kann in dem Moment passieren, in dem man den warmen Umkleideraum betritt, wenn man unter der heißen Dusche steht oder im Bett unter der warmen Decke liegt. Dann denkt man noch einmal an die Kälte, die Schneeflocken und die Scheinwerferkegel der Dampflok und muss auf einmal schmunzeln.

Man ist nass geworden. Das ist nicht schön, aber kein Beinbruch. Statt zu jammern, hat man den Dienst trotz Nässe und Kälte durchgezogen, so wie es von einem erwartet wird.

Und das kaputte Funkgerät? Das hat einem so richtig die Laune verdorben. Aber man konnte sich trotzdem helfen. Mit Handzeichen, Trillerpfeife und Lampe wurde der Zug unversehrt in die Halle rangiert. Ganz ohne elektronische Helferlein. Wer kann im Zeitalter von Laptop, Navigationssystem und Smartphone schon von sich behaupten ohne Elektronik auszukommen? So gut wie niemand. Das macht glücklich und vielleicht auch ein bisschen stolz.

Mit diesem positiven Gedanken möchte ich den Halt auf freier Strecke beenden. Das imaginäre Signal wird wieder grün, unser Zug ruckt an, wird schneller und schneller. Er setzt seine Fahrt fort in die Zukunft und ich bin gespannt, was wir aus unserem Abteilfenster noch alles sehen werden.

Die Anderen - Nicht nur ein Nachwort

In diesem Buch erzählt Bastian Wendt Geschichten von unserer Eisenbahn, einer Museumsbahn mit Dampfbetrieb aus einer eigentlich längst vergangenen Epoche, die sich erfolgreich in die heutige Zeit hinübergerettet hat.

Er erzählt spannende und manchmal lustige Begebenheiten aus seiner Sicht, der des Lokführers bzw. Heizers - und dabei erlebt man mit Sicherheit die meisten und interessantesten Abenteuer und hat den engsten Kontakt zum anerkannt wichtigsten und attraktivsten Teil der Bahn, der Dampflokomotive.

Soweit, so gut. Aber würde eine Museumsbahn allein mit einer Lokomotive und ihrem Personal sowie einigen Waggons funktionieren? Ich glaube kaum.

Und deshalb möchte ich hier auch einmal die Aufmerksamkeit auf alle die engagierten Vereinsmitglieder lenken, die - übrigens ausschließlich ehrenamtlich - vor und hinter den Kulissen maßgeblich dazu beitragen, dass begeisterte Eisenbahner nicht nur Züge fahren können, sondern auch, dass Passagiere kommen und dass diese sich im Zug wohlfühlen und schließlich bereit sind, für die Fahrt angemessen zu bezahlen und so den Betrieb letztlich überhaupt erst zu ermöglichen.

Da wären zum Ersten die helfenden Hände in der Werkstatt, die dazu beitragen, dass Lokomotive und Waggons in einem Zustand sind, in dem sie sicher und in für die Fahrgäste angenehmen und sauberem Zustand auf Fahrt gehen können.

Diese Helfer sind oft nicht nur in der Werkstatt tätig, sondern betätigen sich während der Fahrten als Rangierer, Zugführer (nicht zu verwechseln mit dem Lokführer!), Schaffner, Buffetwagenpersonal, Minibar-Schieber oder Packwagen-Helfer für die zu befördernden Fahrräder.

Aber woher wissen die hoffentlich zahlreich erscheinenden Fahrgäste überhaupt, dass und wann der Zug zwischen Harpstedt und Delmenhorst fährt? Dafür sorgt das in 20.000 Exemplaren gedruckte 28-seitige Fahrplanheft, die Aushangfahrpläne an den zehn Haltestellen, die ständig aktuell gehaltene Website, ein Facebook Auftritt mit mittlerweile mehr als 1000 „Followern“ sowie eine intensive Pressearbeit. Dazu tritt die Bahn bei Messen und Ausstellungen mit einem eigenen einem Waggon nachempfundenen Stand an die Öffentlichkeit.

Und die Versorgung der mitfahrenden Gäste? Auch da sind umfangreiche Arbeiten durch engagiertes Personal nötig, angefangen vom Einkauf der Speisen und Getränke, über das Kaffeekochen und die Beladung des Buffetwagens vor jeder Fahrt, den Verkauf der Waren an Theke und Minibar bis hin zum Abwasch und zur Abrechnung der Tageseinnahmen.

Letztere verwaltet gewissenhaft unser Schatzmeister, der zusammen mit dem Vorstand dafür sorgt, dass mit dem vorhandenen Geld sinnvoll und sparsam umgegangen wird.

Der Vorstand wiederum organisiert und verantwortet den gesamten Betrieb und nimmt dabei freiwillig und unbezahlt die nicht unerheblichen Risiken einer Personenbeförderung in historischen Fahrzeugen auf sich - und das alles zu einer Zeit, in der ein Museumsbahnbetrieb auf Grund ständig steigender Sicherheitsanforderungen und überbordender Bürokratie nahezu stranguliert wird und nur noch mit großem Aufwand aufrecht erhalten werden kann. Außerdem pflegt er die Kontakte in die lokale Politik sowie zur Eigentümerin der Strecke und der Bahnanlagen, in unserem Fall der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH (DHE), damit möglichst alle Beteiligten an einem (Schienen)Strang ziehen und sich nicht gegenseitig behindern.

Es geht also - bei aller Wertschätzung für das Lokpersonal - nicht ohne Menschen, die bereit sind, ihre Freizeit für eine andere Aufgabe im Bahnbetrieb zur Verfügung zu stellen und sich mit

ihren Fähigkeiten in das „Team Museumsbahn“ einzubringen, ohne dass sie nun gleich die Dampflok fahren können und wollen.

Wäre das vielleicht auch was für Sie? Jeden Samstag ab 10:00 Uhr ist in der Werkstatthalle Betrieb und Sie sind herzlich willkommen, sich mit Ihren Fähigkeiten und Kenntnissen einzubringen. Wenden Sie sich einfach an unser Personal.

Wir freuen uns auf Sie!

Joachim Kothe, Presse & Marketing

Dieses Buch ist »Donationware«, d.h. bei Gefallen würde sich der Verein
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde e.V. über eine Spende freuen:
DHEF: IBAN: DE26 2806 6214 4810 2903 00 Stichwort „Unter Dampf“
oder auf unser PAYPAL Konto zahlung@dhef.de

Glossar

Abdampf: Dampf, der aus dem Schlot entweicht.

Abdampfschläge: Geräusch, das beim Ausstoß von Abdampf erzeugt wird.

Abschlammventil: Ventil am Boden des Kessels, das dazu dient, feste Bestandteile im Wasser wie z.B. Kesselstein und Schlamm auszublansen.

Aschkasten: Blechkasten unter der => Feuerkiste, der Asche auffängt und damit verhindert, dass glühende Kohlenstücke ins Gleisbett fallen. Durch die Aschkastenluftklappen wird dem Feuer Verbrennungsluft zugeführt.

Auspuffschlag: => Abdampfschläge

Ausziehgleis: Gleis, das meistens parallel zum Einfahrgleis von Bahnhöfen verläuft. Es vereinfacht den Rangierbetrieb, da dieser bei Zugverkehr nicht unterbrochen werden muss.

beigezogen (Regler): Regler nicht ganz geschlossen.

Betriebsdruck: Druckbereich, in dem die Dampflokomotive betrieben werden kann (bei Lok 2 ca. zwischen 10 und 13 bar).

Bläser: Ringdüse unter dem Schlot zur Anfachung des Feuers. Wenn der Regler geschlossen wird, muss der Bläser geöffnet werden, damit das Feuer weiter angefacht wird.

Blindwelle: Blindwellenantriebe findet man bei älteren Diesel- oder Elektrolokomotiven. Die Blindwelle ist eine Achse ohne Rad, durch die die Kraft des Motors auf die Kuppelstange und weiter auf die Antriebsräder übertragen wird

Bremserhaus: Holzverschlag an einem Güterwagen, in dem sich eine Bremskurbel befindet. Vor der Erfindung der Druckluftbremse wurden die Wagen mit Bremsern besetzt, die die Bremsen nach Pfeifsignalen von der Lokomotive anziehen oder lösen mussten.

Bremsprobe: Durch die Bremsprobe soll die ordnungsgemäße Funktion aller eingeschalteten und an der Druckluftleitung angeschlossenen Bremsen geprüft werden.

Bremszettel: Papier, das der Lokführer vom Zugführer erhält. Es zeigt u.a., wie lang der Zug ist, das Gewicht des Zuges und dessen Bremsverhältnisse in Prozent. Die „Brems Hundertstel“ errechnet man mit der Formel: $\text{Gesamtbremsgewicht} \times 100 : \text{Gesamtzuggewicht}$

Dampfstrahlpumpe: Wasserpumpe, die das Kesselspeisewasser aus den Vorratsbehältern (=>Tendern) in den Kessel pumpt. Um die Pumpe in Betrieb zu nehmen wird das Anstellventil zunächst ein wenig geöffnet. Das hat zur Folge, dass Dampf aus dem Kessel entnommen und durch den Düsenstock und das Schlabberventil ins Freie geleitet wird. Durch diese Strömung entsteht ein

Vakuum in der Saugleitung. Wasser wird angesaugt und trifft in der Mischdüse auf den heißen Dampfstrahl. Der Dampf kondensiert, woraufhin sich das Vakuum verstärkt und noch mehr Wasser angesaugt wird. Außerdem schließt das Schlabbventil. Nun wird das Anstellventil ganz geöffnet. Das hat zur Folge, dass das Wasser–Dampf–Gemisch im Düsenstock eine hohe Geschwindigkeit aufnimmt. Die darin enthaltene Energie reicht aus, um das Kesselspeiseventil gegen den Kesseldruck anzuheben und Wasser in den Kessel zu pumpen.

Dampftraktion: Zugförderung mit Dampflokomotiven.

Dochtschmiergefäß: Die Dochtschmierung dient der Versorgung von „ruhenden“ Lagern mit Öl. Das im Schmiergefäß befindliche Öl wird dem Lager mit einem => Öldocht (Wollfaden) zugeführt.

Donnerbüchse: Personenwagen in Ganzstahlbauart, der aufgrund seines lauten Rollgeräuschs diesen Spitznamen erhalten hat.

Düsenstock: Bauteil einer =>Dampfstrahlpumpe

einlösige Bremse: Bremsbauart, die durch stufenweise Druckabsenkung in der Hauptluftleitung stufenweise anlegt, bei (geringer) Druckerhöhung jedoch komplett löst. Während der Bedienung ist außerdem zu beachten, dass die Bremse “erschöpfbar“ ist.

Feuer lang machen: Beschicken der vom Feuer unbedeckten Rostfläche mit Kohle um die Dampfproduktion vor der Abfahrt zu erhöhen.

Feuerkiste: Vom Wasser umspülter Teil des Stehkessels, in dem sich das Feuer befindet.

Frischdampf(leitung): Dampfleitungen vom Kessel zu den einzelnen Nebenaggregaten (Luftpumpe, Wasserpumpe, Hilfsbläser, Lichtmaschine, Dampfheizung).

Führerbremseventil: Ventil, dessen Betätigung ein Anlegen bzw. Lösen der Bremsen im gesamten Zug zur Folge hat.

Funkenfänger: Drahtkorb in der => Rauchkammer, der verhindern soll, dass Funken durch den Schlot entweichen.

Gegenkurbel: Gestängeteil an einer Dampflokomotive.

Glasröhre: Wasserstandsglas – zeigt den Wasserstand im Kessel an.

Gleissperre: Soll verhindern, dass Fahrzeuge unbeabsichtigt von einem Nebengleis ins Hauptgleis gelangen. Ein Überfahren von Gleissperren führt zur Entgleisung.

Handbremsspindel: Griff einer Handbremse, die durch Drehen betätigt wird.

Hängeeisen: Gestängeteil an einer Dampflokomotive.

Hauptdampfentnahmestutzen: Vom Hauptdampfentnahmestutzen aus führen die => Frischdampfleitungen zu den einzelnen Nebenaggregaten.

Hauptuntersuchung: „TÜV“-Untersuchung für Eisenbahnfahrzeuge , die alle sechs Jahre erfolgen muss.

Hemmschuh: Schmiedeeiserner „Radvorleger“

Kanonofen: Mit Holz oder Kohle gefeuerter Ofen in Personenwagen

Kesselspeiseventil: Rückschlagventil am Kessel, das den Dampfaustritt aus dem Kessel bei einem Schaden an der Wasserleitung verhindern soll.

Kohlebansen: Vorratsbunker für Kohlen im Bahnbetriebswerk.

Kreuzkopf: Gestängeteil an einer Dampflokomotive.

Kuppelkette: Schraubenkupplung zur Verbindung von Eisenbahnfahrzeugen.

Lagerschale: Teil eines Gleitlagers, in dem sich die Achse dreht.

Langsamfahrstelle: Streckenteil, auf dem nicht die Streckenhöchstgeschwindigkeit gefahren werden darf.

Lösche: Verbrennungsrückstände, die sich in der => Rauchkammer sammeln und nach der Fahrt entfernt werden müssen (sog. „Lösche ziehen“).

Luftpumpe: Mit Dampf betriebenes Aggregat zum Erzeugen von Druckluft u.a. für die Bremsen.

Manometer: Druckmesser

Mischdüse: Bauteil einer => Dampfstrahlpumpe.

Öldocht: Wollfaden zur Entnahme von Öl aus dem => Dochtschmiergefäß. Das Öl läuft aufgrund der Kapillarwirkung im Docht über den Rand einer Tülle zur Schmierstelle.

Plattformwagen: Personenwagen mit offenen Einstiegen.

Pufferbohle: Teil eines Eisenbahnfahrzeuges, an dem die Puffer, die => Kuppelkette, die Dampfheizkupplung und die Bremsluftschläuche befestigt sind.

Radreifen: Äußerer Ring eines Eisenbahnrades, der mit einem Profil versehen ist. Dadurch wird das Rad von den Schienen geführt.

Rahmenwange: Seitliche Rahmenteile.

Rauchkammer: Teil des Kessels, der sich unter dem Schlot befindet.

Regler: Hebel im Führerstand, der mit einem Ventil im Kessel verbunden ist. Mit dem Regler wird die Dampfzufuhr zu den Zylindern geregelt.

Ringfeuer: Das Ringfeuer wird angelegt, wenn die Lokomotive mehrere Stunden nicht fährt, der Kesseldruck aber trotzdem nicht absinken soll. Dazu wird die Kohle an die Wände der => Feuerkiste geworfen, damit diese nicht abkühlen. Die Rostfläche in der Mitte der => Feuerkiste bleibt frei, damit kalte Luft hindurchströmen kann und die Dampferzeugung gedrosselt wird.

Rollenlager: Lagerbauart in dem die Achse nicht in einer => Lagerschale, sondern auf Rollen läuft. Rollenlager sind gegenüber Gleitlagern wesentlich wartungsärmer.

Ruhefeuer: => Ringfeuer

Sandfallrohr: Rohr, aus dem Sand mittels Druckluft vor die Lokomotivräder geblasen werden kann, um deren Reibung zu erhöhen.

Sandstreuer: Einrichtung, mit der Sand mittels Druckluft vor die Lokomotivräder geblasen werden kann, um deren Reibung zu erhöhen.

Schlabberventil: Bauteil einer => Dampfstrahlpumpe.

Schotter: Scharfkantige Steine, in denen die Gleise liegen.

Schürgerät: Verschiedenartige Haken aus Stahl mit langem Stiel, die benötigt werden, um die im Feuer liegenden Kohlen aufzulockern (zu schüren).

Schwingerstange: Gestängeteil an einer Dampflokomotive.

Siederrohr: Vom Wasser umspültes Rohr im Kessel, durch das die heißen Verbrennungsgase in die => Rauchkammer geleitet werden. Lok 2 hat 230 Siederrohre.

Spaltfilter: Kraftstofffilter für Dieselmotoren.

Speisen: Nachpumpen von Wasser aus dem Vorratsbehälter (=> Tender) in den Kessel.

Speisewasser: Wasser, das sich im Vorratsbehälter (=> Tender) befindet.

Stangenschloss: Am Ende der Treib- und Kuppelstangen befinden sich bei Lok 2 Stangenschlösser. In den Stangenschlössern befinden sich je zwei => Lagerschalen, die die => Treib- oder Kuppelzapfen am Rad umschließen, und ein => Stellkeil. Da die Lagerschalen mit der Zeit abnutzen, können sie mit dem Stellkeil nachjustiert werden.

Steigrohr: Rohr, an das ein Feuerwehrschauch angeschlossen werden kann. Das Rohr wird in den Wasserkasten gehängt um damit den Vorrat zu ergänzen.

Stellkeil: Stahlkeil zur Nachjustierung der => Lagerschalen.

Steuerung: Teil der Lokomotivdampfmaschine, mit dem man die Fahrtrichtung sowie die Füllung der Zylinder beeinflussen kann.

Strahlpumpe: => Dampfstrahlpumpe.

Tender: Vorratsbehälter für Wasser und Kohle. Bei Tenderlokomotiven befinden sich die Vorräte direkt auf der Lokomotive. Dampflokomotiven, die ihre Vorräte in einem separaten Wagen mitführen nennt man Schlepptenderlokomotiven.

Trasse: 1. Gleisstrecke. 2. Um auf den Gleisanlagen der DB fahren zu dürfen muss zuvor eine Trasse bestellt werden. Man erhält dann einen Fahrplan, nach dem man sich richten muss, um nicht die regulären Züge zu behindern.

Traverse: Verbindung zwischen zwei Hebeböcken, auf der das Fahrzeug ruht.

Treibstange: Gestängeteil an einer Dampflokomotive.

Treibzapfen: Rundes Stahlteil am Treibrad der Lokomotive. Die Kraft des Kolbens wird durch die => Treibstange auf den Treibzapfen übertragen und das Rad in eine Drehbewegung versetzt.

Triebwerksbeleuchtung: Beleuchtung der Lokomotivdampfmaschine, die (normalerweise) eingeschaltet wird, um Wartungsarbeiten daran vorzunehmen.

Umbauwagen: Personenwagen. Umbauwagen besitzen ein Fahrgestell von ehemaligen preußischen Abteilwagen. Der Aufbau wurde jedoch in den 50er Jahren neu konstruiert.

Verbremsen: Versehentlich zu früh oder zu spät anhalten.

Vollräder: Eisenbahnräder bestehen normalerweise aus einer Radscheibe und einem aufgeschrumpften => Radreifen, während Vollräder aus einem Stück hergestellt werden.

Vorglühen: Zum Starten eines Dieselmotors muss dieser zunächst mittels Glühkerzen in den Zylinderköpfen erwärmt werden.

WEBASTO-Heizung: Heizung in Personenwagen, die unabhängig von der Dampfheizleitung ist und mit Diesel betrieben wird.

Wurfhebelbremse: Handbremse, die betätigt wird, indem ein Hebel mit einem daran befestigten Gewicht umgestellt wird.

Zusatzbremse: Direkte Bremse, die nur auf das Triebfahrzeug wirkt.

Zylinderhahn: Ventil am Zylinder um evtl. entstandenes Kondenswasser abzuführen.

Zylinderventil: => Zylinderhahn.

Dieses Buch ist »Donationware«, d.h. bei Gefallen würde sich der Verein
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde e.V. über eine Spende freuen:
DHEF: IBAN: DE26 2806 6214 4810 2903 00 Stichwort „Unter Dampf“
oder auf unser PAYPAL Konto zahlung@dhef.de

IMPRESSUM:

Texte: © Copyright by Bastian Wendt
Eigenverlag: Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde e.V.
Postfach 1236
27732 Delmenhorst
info@dhef.de
www.jan-harpstedt.de