



Lok 2, auch bekannt als Anna, ist eines der wichtigsten Zugpferde der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde – und aktuell das Sorgenkind der Museumsbahner.

FOTOS: INGO MÖLLERS

## Neue Bolzen für Lok Anna

Kesselblech und Feuerbüchse – die große Dampfmaschine braucht jede Menge Zuwendung

VON JUSTUS RANDT

**Harpstedt.** Lok 2 ist eigentlich die Nummer eins im Fuhrpark der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde (DHEF). Die mächtige schwarze Maschine trägt den Namen Anna, ist mit ihren 62 Jahren wohl eine der jüngsten Dampflokomotiven und derzeit das Sorgenkind des Vereins. Auf ihrer Internetseite werben die Freizeiteisenbahner mit einem gelben Schein, der „Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung zur Vorlage beim Fahr-

suchen. Wer helfen will, der kaputten Lok wieder Dampf zu machen, kann zum Beispiel die Kosten für einen der immerhin 96 Stehbolzen übernehmen, die ersetzt werden müssen.

„Später kann man jedem Spender zeigen, wo sein Bolzen ist“, sagt Torben Kluwe, stellvertretender Vorsitzender und Werkstattleiter der DHEF. Jedem der Bolzen werde eine Nummer eingeschlagen, die in einem Plan verzeichnet werde und genauen Aufschluss über den Einbaupunkt am Verwendungsort gibt. Die außen liegenden Bolzenköpfe sind hinter einer Abdeckung nicht mehr zu sehen. Anschauen ist in der sogenannten Feuerbüchse der Lok nur theoretisch möglich – wenn der Ofen aus und der Kessel kalt ist. So wie jetzt, und diesen Zustand wollen die Eisenbahner ändern. Zum Saisonbeginn im Mai soll Anna wieder fit genug sein, zwischen Harpstedt und Delmenhorst-Süd mit ihren Fahrgästen durch die Wildeshauser Geest zu dampfen.

Alles steht und fällt mit den Bolzen: Insgesamt sind mehrere Hundert davon verbaut – jeder von ihnen 15 Zentimeter lang, 18 Millimeter dick und rund 60 Euro teuer. Die Eisenstifte dienen dazu, die Kesseldoppelwände zusammenzuhalten. „Im Zwischenraum befindet sich das Wasser, das verdampft, drinnen das Feuer“, erklärt Torben Kluwe. Auf den Kessel wirkt ein Druck von 13 Bar. Gewaltige Kräfte, die nötig sind, um Anna in Bewegung zu setzen und zugleich zu verhindern, dass womöglich das sprichwörtliche Blech wegfliegt.

Denn nicht nur die Bolzen, denen das Feuer die Köpfe weggebrannt hat, sind das Problem. Auch die Feuerbüchse hat mit der Zeit gelitten: „Auf einer kleinen Fläche ist die zehn Millimeter dicke Wand nur noch sieben Millimeter dick“, sagt Kluwe. Ein Rostschaden wie an der Stelle nahe dem Boden. „Das war wohl eine Ringströmung, die da gespült hat“, vermutet der Werkstattchef, der hauptberuflich mit Werkstoffprüfung bei einem Luftfahrtunternehmen zu tun hat.

„Wo Wasser auf Eisen trifft, geht ziemlich viel kaputt“, sagt Torben Kluwe. Rostklopfende Seebären können das bestätigen – und alle, die ihr altes Auto oft im Regen stehen gelassen haben. Bei einer Dampflokomotiv-

noch etwas dazu: „Der Kessel wird ja 200 Grad heiß, da können Sie keine Farbe drauf streichen. Außerdem darf da nur einfacher Stahl verbaut werden, weicher Kesselbaustahl, der die Schäden leichter auffangen kann.“

Rostschäden auffangen? Torben Kluwe ist geübt darin, solche Dinge zu erklären: „Nehmen Sie mal eine aufgerissene Chipstüte, die immer weiter reißt, je öfter man hineinlangt. Das ist Material ohne Schadenstoleranz. Wenn ich aber eine Kerbe in einem Knetgummiblock habe, wird die nicht größer – ähnlich ist es mit einfachem, weniger widerstandsfähigem Stahl.“

Der Nachteil liegt auf der Hand: Wie die Stehbolzen, die von einem geprüften Kesselschweißer eingesetzt werden müssen, sind auch die Feuerbüchsenbleche kostenträchtige Fälle für eine Fachfirma, die schadhafte Stellen ausschneidet und neue Teile einschweißt.

Im Frühjahr hatten die Hobbyeisenbahner die Lok 2 für die alle sechs bis acht Jahre fällige Fahrwerksüberprüfung hergerichtet. „Jetzt hat sich das andere Ende verabschiedet.“ Alle drei Jahre ist die Kesselkontrolle dran. „Und spätestens alle zehn Jahre müssen die 280 Kesselrohre ausgetauscht werden, das droht uns demnächst auch wieder.“

Früher seien Dampflokomotiven alle drei Jahre ins Ausbesserungswerk gefahren worden. Die Eisenbahnfreunde sind auf ständi-

ge Wartung eingerichtet, um vor Überraschungen möglichst gefeit zu sein. Und ganz so viel wie früher, als sie täglich für ihre Namensgeberin, die Zeche Anna in Alsdorf bei Aachen, unterwegs war, läuft Lok 2 ja auch nicht mehr: Rund 2500 Kilometer lege sie als Museumsdampflok der DHEF jedes Jahr zurück, schätzt Torben Kluwe. Etwa 36 Tonnen Kohle werden dabei verbraucht, und 250 Kubikmeter Wasser. „Wir fahren auf den Gebieten von zwei Wasserverbänden, da teilt sich die Rechnung auf. Die Stadtwerke Delmenhorst stellen uns gratis das Standrohr zur Verfügung.“

Wie die Aussichten stehen, Anna bis Mai wieder fit für ihren Lokomotiven-Job zu machen? Der Werkstattchef ist zuversichtlich: „Eigentlich ist die Lok pflegeleicht. Als sie gebaut wurde, war die Technik ja schon 100 Jahre ausgereift.“ Eine bahnbrechende Idee, das Dampfross. Aber auf den Trichter mit den Spendenbolzen muss man auch erst mal kommen.

An diesem Sonntag fährt der historische Triebwagen mit einigen zusätzlichen Personenwagen im Schlepplzug um 11.30 Uhr von Harpstedt zum Delmenhorster Weihnachtsmarkt. Die Rückfahrt ab Delmenhorst-Süd ist um circa 18 Uhr. Die Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde haben eine Internetseite ([www.jan-harpstedt.de](http://www.jan-harpstedt.de)) und sind telefonisch unter 042 44/2380 zu erreichen.



Werkstattchef und zweiter Vereinsvorsitzender Torben Kluwe mit Stehbolzen aus der Lok. 96 Bolzen müssen erneuert werden, das kostet rund 60 Euro pro Stück.

Tagespreis vom 3. 12. 2017

winne!

in 99 €

WESER KURIER

gast“, wegen chronischer technischer Probleme um Nachsicht, denn ausgerechnet die Nikolausfahrten und andere Nostalgietouren müssen derzeit vom – immerhin historischen – Triebwagen übernommen werden.

Milde und Verständnis für die Misere sind das eine, eisenharte Reparaturrechnungen das andere. Deshalb versucht der Verein, zweigleisig zu fahren: Während Anna, die aus dem Hause Krupp stammt und die Typbezeichnung Cn2t trägt, zum Daueraufenthalt in die Harpstedter Fahrzeughalle verbannt ist, machen sich die Vereinsmitglieder auf zum Spendensammeln und Paten-