

Ein neuer Schlot für Dampflok Anna

Kesselreparatur fast beendet – dennoch starten die Eisenbahnfreunde mit ihrem Dieseltriebzug in die Saison

VON JUSTUS RANDT

Harpstedt. Anna soll sich gründlich erholen. Die Dampflok der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde (DHEF) wird, anders als die Museumsbahner gehofft hatten, nicht zum Saisonstart Anfang Mai fertig. Nachdem bei Reparaturen weitere Schäden zutage getreten waren, nimmt der Verein den Druck jetzt erst einmal komplett vom Kessel – und von seinem Personal: Bis auf Weiteres habe man beschlossen, „notfalls die gesamte Saison 2018 bis September mit dem Triebwagenzug im Dieselbetrieb zu fahren“, teilt Vereinssprecher Joachim Kothe mit. Fans nostalgischer Eisenbahnen wissen: Der T 121, 1940 bei WUMAG hergestellt, ist ein historisches Schmuckstück und der erst 1955 gebauten Dampflok Anna zumindest an Jahren überlegen.

„Die eigentlichen Reparaturarbeiten am Kessel nähern sich dem Ende“, sagt Kothe. „Ein zusätzliches Problem hat sich insofern ergeben, dass auch der Schornstein der Lok ein Loch an unzulässiger Stelle aufweist.“ Die Eisenbahner hoben das rund 100 Kilo-

„Das ist
ein tolles Zeichen
der Wertschätzung.“

Werkstattchef Torben Kluwe

ogramm schwere Bauteil herunter und stellen massive Materialschäden fest. „Der Schornstein ist aus Eisenguss“, erklärt Torben Kluwe, der Werkstattchef der DHEF, „das ist ein sehr sprödes Material und ziemlich abgezehrt.“ Vorerst also steht Lok 2, wie Anna in der Fahrzeugliste der Eisenbahnfreunde geführt wird, ohne ihren charakteristischen Schlot in der Fahrzeughalle. Reparieren lasse sich der Schaden nicht, „so dass der gesamte Schornstein in einer Cuxhavener Gießerei neu gegossen werden muss“, sagt Kothe. Noch warten die Museumsbahner auf einen Termin – und wollen weiter Spenden sammeln. Der Neuguss soll rund 7000 Euro kosten.

Insgesamt rechnen die Eisenbahnfreunde mit rund 30000 Euro, um Anna wieder fit für den Eisenbahnverkehr zu machen. „Etwa 11000 Euro sind durch Spenden reingekommen“, schätzt Torben Kluwe. „Das ist ein tolles Zeichen der Wertschätzung. Viele Leute haben offensichtlich Interesse daran, dass die Bahn fährt.“ Nach einem ersten Aufruf, Ende November, dauerte es nur wenige Wochen, bis Spender für Stehbolzen gefunden waren. 110 dieser 18 Millimeter dicken Metallstifte mussten erneuert werden, einige mehr als zunächst gedacht. Sie dienen dazu, die Kesseldoppelwände zusammenzuhalten. Mehrere Hundert sind in der Lo-



komotive verbaut, jeder Bolzen kostet rund 60 Euro.

Zusätzliche Schäden, stellte sich heraus, gibt es an der sogenannten Feuerbüchse – sozusagen dem flammenden Herzen Annas. Rostfraß hatte ihr stark zugesetzt und die zentimeterdicke Wand an einigen Stellen um ein Drittel abgetragen. „Wenn die Krümmung der neuen Teile nicht optimal ange-

passt ist, können Spannungen entstehen“, sagt Torben Kluwe. Ein Job für eine Fachfirma. In Eigenarbeit müssen noch 65 neue Nieten „verstemmt“ werden, wie es im Fachjargon heißt. Fest sind sie schon, aber die Nietköpfe müssen auch wasserdicht abschließen.

Jetzt müssen noch zwei Waschlukn eingeschweißt werden. Dann ist der Kessel fert-

ig für die Tüv-Abnahme. Dazu wird Anna mächtig eingheizt – schon der normale Betriebsdruck liegt bei 13 Bar. Für das Zertifikat beim offiziellen Technik-Check muss das alte Eisen probeweise 30 Prozent mehr Druck aushalten. Wenn alles heile ist, ist die Arbeit längst noch nicht getan: Dann können die Eisenbahnfreunde damit anfangen, ihre Anna wieder zusammenzubauen.

Die „Dicke Anna“ oder auch Lok 2 ist noch reparaturbedürftig und wird anders als geplant nicht zum Saisonstart fahrtüchtig sein. Die Dampflok der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde (DHEF) war stärker vom Zahn der Zeit gezeichnet als gedacht. Jetzt nimmt der Verein den Druck komplett vom Kessel – und von seinem Personal.

FOTO: EISENBAHNFREUNDE