



Während eines Grillfestes auf dem Harpstedter Bahnhof blickten gestern Vertreter der Neuen Arbeit Delmenhorst gGmbH, der Arge und der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahnfreunde (DHEF) auf das vierjährige Projekt zur Restaurierung historischer Eisenbahnwagen zurück. Verabschiedet wurde Projektleiter Willi Machlitt (vorn, 2.v.l.), für den heute der Ruhestand beginnt. Die Gruppeneaufnahme entstand vor der aufgearbeiteten, aber noch nicht fahrbereiten Diesel-Kleinlok 222. Foto: Bohlken

Eine Kooperation, bei der es nur Nutznießer gab

Erwerbslose haben Fahrzeuge der DHEF aufgearbeitet – und zum Teil neue Jobs gefunden

HARPSTEDT/DELMENHORST (boh) • Die Eisenbahnfreunde (DHEF) bekamen die für den Rangierverkehr benötigte Diesel-Kleinlok 222, den Niederbordwagen 34, den Flachwagen 32 sowie einen Wasserkran mit Man-Power aufgearbeitet und mussten nur die Materialkosten selbst tragen. Die Neue Arbeit Delmenhorst gGmbH verschaffte insgesamt 20 mit der Restaurierung betrauten Langzeitarbeitslosen, größtenteils Facharbeitern mit abgeschlossener Ausbildung im Metallhandwerk, indes geregelte Tagesabläufe; fünf der Jobsuchenden konnten sogar in den ersten Arbeitsmarkt reintegriert werden, in sozialversicherungsrechtliche Beschäftigungsverhältnisse. Das freute wiederum die Arge Delmenhorst, die das Projekt gefördert hatte. Nach vier Jahren endete gestern eine Kooperation, in der es ausschließlich Gewinner und Nutznießer gab. Anlass genug, Dank auszusprechen. Auf dem Harpstedter Bahnhof organisierten die DHEF ein Grillfest für alle, Projektbeteiligten, das zugleich den

Charakter einer Abschiedsfeier hatte: Projektleiter Willi Machlitt, gelernter Maschinenbauer, brachte seinen letzten Arbeitstag hinter sich. Für ihn beginnt heute der verdiente Ruhestand.

Klaus Puschmann, Geschäftsführer der Neuen Arbeit, ließ das „Projekt zur Restaurierung historischer Eisenbahnwagen“ Revue passieren. Die Vorgeschichte reicht bis ins Jahr 2002 zurück. Seinerzeit trat Torben Kluwe, Werkstattleiter bei den DHEF, an Puschmann heran – mit dem Vorschlag, Langzeitarbeitslose für die Fahrzeug-Aufarbeitung zu gewinnen. Das Sozialamt der Stadt Delmenhorst lehnte zunächst eine Projektförderung ab. Dafür stünden keine Mittel zur Verfügung, hieß es.

Nach der Hartz IV-Gesetzgebung ergab sich eine neue Chance. Die Neue Arbeit wandte sich an die zwischenzeitlich gegründete Arge. Im Juli 2006 lief das Projekt an. Mehrfach wurde es verlängert. Puschmann berichtete von einem außerordentlich hohen Identifikationsgrad der Langzeitarbeits-

losen mit ihrer Aufgabe; sie hätten „sehr viel Herzblut“ in die Restaurierung gesteckt.

Unterstützung kam sogar von der Bundeswehr: Mit einem Tieflader, der sonst Panzer befördert, karre das Logistikbataillon 161 aus Adelheide die Waggons und die Diesellok zum ehemaligen Güterbahnhof in die Delmestadt, wo die Restaurierung zum großen Teil über die Bühne ging.

„Die Langzeitarbeitslosen haben die Fahrzeuge komplett zerlegt und jedes Teil einzeln aufgearbeitet“, so Puschmann. „Ohne dieses Projekt stünden die Waggons wohl immer noch nutzlos herum und würden Rost ansetzen“, sagte der DHEF-Vorsitzende Joachim Kothe in seinen an die Neue Arbeit gerichteten Dankesworten. Lobend hob er Torben Kluwe hervor. Der habe das Projekt nicht nur „veranlasst“, sondern auch mit seinem Fachverstand begleitet.

Die pädagogische Anleitung lag unterdessen in den Händen von Ute Ribbe (Neue Arbeit gGmbH).

Wie Kothe anmerkte, sei die Diesellok 222, die bereits in den 1930-er Jahren die Gleise der Kleinbahn Delmenhorst-Harpstedt befuhr, trotz der Aufarbeitung noch nicht fahrbereit. Das Getriebe werde momentan bei der Huder Landtechnik-Firma Amazone aufgearbeitet. „Außerdem fehlt uns ein Motor“, verriet der DHEF-Vorsitzende schmunzelnd.

Zur Aufarbeitung des Wagens Nummer drei haben die Langzeitarbeitslosen ebenfalls beigetragen. Sie fertigten sechs Fahrgast-Sitzbänke an, die bereits eingebaut sind. Der restaurierte Wasserkran, der zum Befüllen der Dampflok dient, werde nicht wieder in Dienst gestellt, sondern als „Museumsstück“ erhalten, erläuterte Joachim Kothe. Zwar ist das Gerät funktionsfähig. Um es in Betrieb nehmen zu können, müsste aber eine Wasserleitung gebaut werden. Der Aufwand lohnt nicht. Daher greifen die Eisenbahnfreunde beim Befüllung ihrer Dampflok auch weiterhin auf Hydrant und Schlauch zurück.