

.....  **Nachrichten**.....
zusammengestellt von Bernd Heinrich

- **Neu im Archiv**
 - **Die Geschichte der Drehstromlokomotiven**
 - **Handbuch Diesellokomotiven**
 - **So funktionieren Eisenbahnsignalsysteme**

1:1 Aktivitäten im Monat August – Oktober mit Nachtrag Juni

von **Thomas Mattusch**

Eigentlich wurde im Monatsbericht vom Mai eine Kleinigkeit unterschlagen: In Ebay wurde eine Lokomotive angeboten: Fabr. Deutz A2L514L, Länge ca. 2m, Breite ca. 4 m, Gewicht ca. 4 tonnen, Standort bei Coburg, der Startpreis lag bei 1.-€ . Dieses Angebot entdeckte ich einen Tag vor Ablauf des Angebotes und nach kurzer Rücksprache wurde klar, dass wir zumindest ein Angebot abgeben werden. Am folgenden Tag hatte Wolfgang den Finger auf der Tastatur und um 16:00 hieß es 3-2-1-meins! und schon hatte Wolfgang eine Lokomotive ersteigert. Wie sich pikanterweise heraus stellte, war kein Mindestpreis hinterlegt, noch ein zweiter Bieter vorhanden. – also war der Kaufpreis mit 1.-€ rechtsgültig, zahlbar bei Abholung! Ein Besichtigungstermin wurde auf den 5.6. vereinbart.

Am Samstag, den 4.5 wurde eine Großaktion in Sachen Feldbahn durchgeführt , es wurden an diesen Tag Gleisjochs mit einer Spurbreite von 600 mm montiert, wobei dank der zahlreichen Helfer in 2 Gruppen gearbeitet werden konnte. Immerhin waren zur „Gleismontage“, die übrigens in Dechbetten in der Rösl-Halle durchgeführt wurde, unser Hans, Wolfgang, Tom, Christian, Eberhardt und Peter vor Ort, unterstützt durch unserer Modellbauer Franziskus und Uwe, die es wahrscheinlich leid waren, millimeterfeine Nägel in Perti-naxschweller zu drücken. Für den innerbetrieblichen Materialfluss sorgte Jürgen und um 15:00 war bereits ein beachtlicher Stapel an brauchbaren Jochen angewachsen. Da der Tag mit einem Grillfest im Hause Rösl beendet wurde, wuchs auch manch Bauchumfang auf beachtliche Größe, gell Christian....



Einen Tag später, am Sonntag, den 5.6.05 fuhren Wolfgang und ich nach Coburg und wurden von einer sichtlich enttäuschten Ebay-Verkäuferin in einem Kindergarten empfangen. Schließlich sollte die Lok das Geld für neue Spielplatzgeräte erwirtschaften. Fest stand, dass wir die schnuckelige Maschine nach Regensburg bringen werden, einzig der jetzige Standplatz bereitete uns Sorgen: die Maschine stand in einem Sandhaufen inmitten einer Grünanlage, ein befestigter Weg war nicht zu sehen. Also musste der Abtransport nur bei trockenen Wetter erfolgen, sonst ziehen wir eine „Schneise“ von gut 100m in den „Englischen Rasen“ Nachdem ich aus diplomatischen Gründen dem Kindergarten eine Spende in Aussicht stellte und natürlich die wichtige Frage von mir kam, ob sie die Maschine überhaupt veräußern dürfe, wurde mir gesagt, dass die Lok eigentlich der Stadt Rödental gehöre. Mit diesen Erkenntnissen und einer neuen Telefonnummer fuhren wir wieder nach Hause. Im Lauf der folgenden Woche wurde der Leiter des Bauamtes kontaktiert, dieser konnte natürlich seiner Kindergärtnerin nicht in den Rücken fallen und sagte zu. Einzig die freiwillige Spende mußte an die Stadt entrichtet werden.

Am Freitag, den 10.6.05 wurden letzte Arbeiten am Führerhaus der 323 646 durchgeführt, unter anderen wurden die Dachbleche provisorisch befestigt sowie alle Scheiben entfernt.

Am Dienstag, den 14.6.05 hieß es für Hans, Wolfgang und Georg früh aufstehen, den die Reise ging in den Schwarzwald. Grund war hier die Abholung der Dampfspeicherlok in Neustadt-Titisee, wobei deren Verladeaktion schon eher als schwierig einzustufen war. Stand doch die Maschine auf einem kurzen Gleisstück auf einer Anhöhe zwischen Bäumen. Der Waldweg war so steil, dass der bestellte Tieflader der Fa. Geser durch den Kran gezogen werden musste.

Auch die Unterkonstruktion für die hydraulischen Abstützungen war wegen der Schräge, an der der Kran stand, schon etwas abenteuerlich.



Doch der örtliche Kranführer, der die Tücken des Schwarzwaldes anscheinend kannte, meisterte seine Aufgabe vorbildlich und so hieß es für den Tiefladerfahrer um 11:30, die Heimfahrt nach Regensburg anzutreten. Bevor die Lok verladen wurde, durfte Hans als Vertreter unseres Vereines noch Öffentlichkeitsarbeit leisten, schließlich war zur Verabschiedung der Lok extra der Bürgermeister erschienen. Da wir noch nicht wussten, ob sich die Maschine nach der langen Standzeit von 25 Jahren noch bewegen ließ, fassten wir abends den Entschluß, die Maschine genauer zu inspizieren und eventuell einige Teile mit Rostlöser zu behandeln. Der Tieflader wurde auf dem Gelände der Fa. Geser in Mintraching abgestellt, und um 18:00 waren Franz, Wolfgang und ich schon wieder mit jeder Menge Werkzeug unterwegs, wobei nach Wolfgangs Aussage, dass sich die Räder nicht mal bei Aufsetzen auf den Tieflader drehten, die Hoffnung gegen „Null“ sank. So dachten wir uns, ohne Abbau des Gestänges wird sich die Maschine nicht bewegen. Bei Eintreffen vor Ort stellte ich Abriebspuren am Kreuzkopf fest, so dass wir uns kurzfristig entschlossen, eine „Rostlöserparty“ zu feiern. Alle beweglichen Teile wurden mit Rostlöser behandelt, die Lager mit frischen Öl versorgt, Wolfgang konnte bei dieser Maschine seinen heißgeliebten „Startpilote“ in der Hosentasche lassen und mit Optimismus ging es

Verein

heimwärts. Grund der Bewegung auf dem Tieflader war übrigens, dass der Fahrer die Sicherung über die Zughaken vorgenommen hatte, und die sind bekanntlich gefedert....



Am darauf folgenden Mittwoch waren Wolfgang und ich bereits um 6:30 am Vereinsgelände, schließlich war gegen 7:00 der Kran und Tieflader bestellt. Superpünktlich, als eine viertel Stunde vor Plan, war der Kran bereits aufgebaut und so konnte die Lok um 7:15 oberpfälzische Gleise unter den Rädern spüren. Erste Versuche, die Lok mit unserer Gmeinder-Maschine nur zu ziehen, scheiterten, jedoch wurden nach kräftigen Zug- und Druckbewegungen mit dem blauen „Kraftprotz“ die ersten Radumdrehungen erreicht. Da der Kran sowieso vor Ort war, wurde auch das Führerhaus der 323 646 abgehoben und neben dem Gleis abgestellt. Um die Maschine nicht allzu oft bewegen zu müssen, rangierte Franz und ich noch die Schwandorf-Köf nach hinten und den Neuerwerb ins „Lokgleis“. Am Freitag, den 17.6 hatten Wolfgang, Franz und ich das Führerhaus mit dem KLV-Kran angehoben und zur Stabilisierung eine Unterkonstruktion angeschraubt. Wieder einmal durfte mein Unimog als Zugmaschine herhalten und so wurden Führerhaus, Motorhaube und alle anderen zu strahlenden Teile zur Fa. Buschheuer gebracht, wo sie gestrahlt, grundiert und lackiert werden. Außerdem wurde der Tank bei der Köf abmontiert, und alle Holzteile sichergestellt, dies wurde zwischenzeitlich durch Tom und Gerd durchgeführt. Diesmal hatte übrigens Tom anstatt meiner einen Rest des Dieseltanks ab bekommen, die Freude zuhause war sicherlich groß, als er das stinkende T-Shirt unter die gute Wäsche steckte...



Am Freitag, den 24.6.05 wurden aufgrund der großen Hitze nur kleinere Arbeiten durchgeführt, außerdem konnte uns Wolfgang seinen Privatkauf, einen Seilbagger der Marke „Sennebogen“ vorführen. Dieser wurde mittlerweile auch auf dem Gelände hinterstellt.

Verein

In der darauf folgenden Woche beobachtete ich die Wettervorhersage genau, schließlich war ab Donnerstag schlechtes Wetter vorher gesagt. Nach kurzer Abstimmung mit Wolfgang und Tom legte ich am Montag los, den Abtransport der Deutz-Lok in Rödental zu organisieren. Etliche Telefonate später stand fest, dass der Abtransport bereits am Mittwoch, den 29.6.05 erfolgen wird.

Meine Stimmung sank am Mittwoch Vormittag gegen null, als die Anfahrt nach Coburg im strömenden Regen erfolgte. Petrus hatte erst kurz vor Rödental ein Einsehen, und umso erstaunter waren die beiden Wiethaler-Brüder und ich, als es im Kindergarten lediglich geträufelt hatte und er Boden staubtrocken war. Wolfgang und Tom begannen sofort mit dem Abbau des oberen Teil vom Führerhauses, ich kümmerte mich einstweilen um die offizielle Übergabe. Nach 15 min Aufenthalt im voll besetzten Kindergarten war ich froh, wieder den liebevollen Klang eines Trennschleifers zu hören! Da der Kran erst um 13:00 bestellt war, wir aber 3 Stunden zu früh vor Ort waren, war auch Wolfgang in den Kindergarten marschiert, um den Kindern pädagogisch wertvoll den Sinn des Abtransportes zu erklären. Seine an diesem Tag eher unvorteilhafte Kleidung zwang wohl ein Kind zu fragen, ob er vielleicht ein großer Krieger namens Obelix sei. Wahrscheinlich war dies der Grund, sich wieder der Lokomotive zu widmen und so wurde der Ölstand des Motors kontrolliert, und da hatten die Rödentaler Kinder wahre Arbeit geleistet. Sie hatten alle Öffnungen einschließlich des Öleinfüllstutzens mit Sand befüllt, und wie wir diesen Freitag in Regensburg feststellen konnten, war sogar der Treibstofftank randvoll gefüllt. Gegen 12:00 erschien der Bürgermeister, und so musste ich an diesem Tag für die Öffentlichkeitsarbeit bereit stehen. Die Maschine wurde mit 1.-€ bezahlt, außerdem überreichten wir der Kindergartenleiterin eine Holzseisenbahn als Erinnerung. Der Bürgermeister konnte sich über eine Spende freuen, die aber dem Kindergarten zur Verfügung gestellt wird. Das Aufladen wurde dank der mittlerweile Routine in einer neuen Rekordzeit durchgeführt, und so konnte der verdutzte Kranführer lediglich 34 min Kranarbeit aufschreiben.



Da der Abtransport durch Fa. Rösl. mit einer normalen Zugmaschine eines Hängerzuges durchgeführt wurde, war es wichtig, die Griffstangen vorher abmontiert zu haben, schließlich passte das Maschinchen auf diese Art und Weise genau zwischen die Bordwände. Um 17:30 war der Kran in Regensburg bestellt, und dank eines eingespielten Teams konnten wir auch diese Maschine nach kurzer Zeit wieder an den Haken nehmen. Hier zeigte sich aber auch wieder, dass ein „Pendeln“ zwischen Vor und Rück die beste Methode ist, feststehende Lager zu lösen. Einzig der eingelegte Gang machte uns noch Sorgen, ein Schalten in Nullstellung ist nicht machbar, nur die blockierte Kupplung verhindert ein gewaltvolles Drehen des Motors. Derzeit ist geplant, bei der Maschine den Motor zur Instandsetzung aus zu bauen und eventuell die Blechteile zum strahlen zu geben.

Bilder: Hans Niederhofer, Thomas Mattusch

August

Was gibt es im typischen Urlaubsmonat August zu berichten: Am Freitag, den 12.8.05 waren gleich 7 !! Mann über die 323 551, besser bekannt als Schwandorf-Köf hergefallen, um den Motor auszubauen. Beteiligt an dieser „Fledderaktion“ waren die Wiethaler-Brüder Tom, Christian und Wolfgang sowie Gerd und Florian Pangerl, weiterhin unterstützt durch Franz und Christian. Bei dieser Aktion waren also 14 Hände im Eingriff, deren starke Verschmutzung unseren neuen Warmwasserboiler vor die Bewährungsprobe stellte. Dieser Boiler wurde übrigens an diesem Tag von Bernd und Eberhardt installiert. Da ich kein Interesse an der „Rudelschraube“ hatte, widmete ich meine Arbeitskraft wieder dem Entfernen der alten Farbe am Rahmen der 323 646 mittels Nadelabklopfer, wobei ich an diesem Tag die linke Fläche des Rahmens schaffte.



Am Freitag, den 19.8.05 waren Tom, Franz und ich erst einmal damit beschäftigt, die beiden Seiten sowie den Bedienstand der 323 646 für die Grundierung vor zu bereiten, schließlich war dank des Schönen Wetters an diesem Tag die Grundierung der Flächen angesagt. Um 13:00 begannen wir, die „silbere Pampe“ der Fa. Buschheuer zu verteilen, wobei dies mit Rollen so flott vonstatten ging, so dass Tom unseren Eberhardt beim Abbau der Treibstangen von der Rödentaler-Deutz mithelfen konnte. Am späten Nachmittag war die Köf im sportlichen Silber lackiert, währenddessen das „Deutchen“ ohne Bremsgestänge und Treibstangen da stand. Am darauf folgenden Samstag waren Bernd, Franz und ich bereits vormittags im Vereinsgelände, um die Vorbereitungen für unser Grillfest zu treffen. An diesem Tag hatte ich auch die Eisenbahninteressierten des „Drehscheibe-Online-Stammtisches“ eingeladen, die mit immerhin 8 Teilnehmern um 15:00 standesgemäß mit der Bahn angereist waren. Als „Highlight“ hatte ich Fahrten auf der Feldbahn angeboten, und so konnte Jürgen seinen Neuerwerb, eine DS 11/2 präsentieren. Die Fahrten auf dem Naturlehrpfad wurden mit der Juli-Anschaffung im Hause Frommer durchgeführt, einer motorisierten Lore mit Einzylindermotor. Bis zum 20.8 hatte Jürgen dieses Fahrzeug lackiert sowie die Abstellanlage erweitert.



Nachdem wieder ein Woche voller Regen vergangen war, konnte sich Wolfgang am 26.8 seinen heißgeliebten Bagger widmen, der sich mittlerweile als wichtige Ergänzung auf dem Vereinsgelände darstellt. Hier wurde versucht, einige Funktionen wie z.B. die Bremse wieder gangbar zu machen, mit teils mangelndem Erfolg.

Da am Sonntag, den 28.8 hervorragende Bedingungen zum Lackieren im Freien waren, packte ich am Nachmittag den Pinsel und lackierte den Rahmen „meiner“ Kof mit dem Decklack. Am darauf folgenden Montag konnte ich am späten Nachmittag den Bedienstand das erste Mal streichen. Eine mentale Unterstützung erhielt ich später von Hans und Wolfgang, die sich offensichtlich nach dem Stand der Arbeiten erkundigen wollten. Dank des warmen Wetters wurden natürlich an diesem Abend noch die nächsten 1:1-Projekte diskutiert...

September

Nachdem im August die „Abrissbirne“ an der Schwandorfer Kof ganze Arbeit geleistet hatte, war am Freitag, den 2.9.05 das Ausheben des Motors angesagt. Mit abgestützten KLV 53 war es ein leichtes, das ca. 1,5 Tonnen schwere Aggregat aus den Rahmen zu heben. Da ich an diesem Tag mit dem PKW-Anhänger die restlichen Teile (Tank und Werkzeugkasten) der 323 646 zum Sandstrahlen brachte, der Transport nach Dortmund zuerst mit Spedition Dachser angedacht war, wollte ich eigentlich das Aggregat mit zu mir in die Arbeit transportieren. Erste Versuche, den Motor auf den einachsigen Hänger abzusetzen, scheiterten am „verschwinden desselben im Erdboden“ kläglich. Selbst bei absoluter Dunkelheit, Nebel, Sonnen- und Mondfinsternis wollte ich diesen Transport nicht wagen! Also wurde durch die anwesende Crew, bestehend aus Wolfgang, Tom, Gerd, Franz und meiner Wenigkeit entschieden, den Motor einstweilen neben dem Gleis abzusetzen und später mit meinen 2-achsigen Anhänger abzuholen.

*siehe August-Bericht

Verein



Am darauf folgenden Sonntag, den 4.9.05 war ich wieder mit Pinsel und Rolle bewaffnet, um den Bedienstand der 323 646 den endgültigen Decklack zu verpassen.

Recht einsam war ich am Freitag, den 9.9.05, wahrscheinlich waren die lautstarken Arbeiten mit dem Nadelabklopfer an der 323 646 Grund für das Fernbleiben der restlichen Kernmannschaft. Unterstützt durch unser „Urgestein“ Franz konnte ich an diesem Tag die gesamte Frontpartie an unserem zukünftigen Glanzlicht von der losen Farbe befreien. Leider war dies am abendlichen Vereinsabend zu spüren, der Drang, die heimatische „Mulde in der Matratze“ zu spüren war größer, als die rege Diskussionen von Georg und Uwe weiter zu verfolgen.

Am Freitag, den 16.9.05 wurde durch Wolfgang erstmal die Stabilität unseres Atlas-Kranes getestet, schließlich soll der Kaelble-Motor auf den mittlerweile bereit gestellten Anhänger verladen werden. Gut gemeinte Ratschläge, den Anhänger näher zur Gleisachse verhalten natürlich, schließlich bin ich nur in der Arbeit Wolfgangs „Zeigefinger“. Also wurde erstmal bei miserablen Wetter versucht, den Motor bei voller Ausladung des Kranes auf den Hänger zu wuchten. Einzig Wolfgangs „Popometer“, das bei dieser Aktion am vollen Anschlag stand, führten zum Einsehen, und so wurden der Hänger 2 Meter näher zur Gleisachse rangiert um das Verladen sicher zu gestalten. Zu weiteren Umladeaktionen, mittlerweile durch Hans geleitet, wie das Aufräumen unseres Kokswagens, hatte Wolfgang seinen Liebling, Marke „Sennebogen“ gestartet, und so wurde, oh Wunder, ohne weitere größere Unfälle und Verletzungen an diesem Tag noch etwas Ordnung in unser Repertoire gebracht.

Da sich der Transport des Motors nach Dortmund mittlerweile durch die Spedition „Preymes-ser“ als die günstigste Alternative heraus stellte und ein Transportangebot für Mittwoch Nachmittag, den 21.9.05 offen war, entschlossen sich Wolfgang und ich, an diesem Mittwoch den Motor bei der Spedition abzuliefern. Leider war an diesem Tag der Herbst in großen Schritten unterwegs und so fuhren wir, bei +5° und fehlenden Fenstern bei meiner Zugmaschine zur Spedition im Hafen, um den Stahlklotz auf die große Reise zu senden... Der Abschied fiel unsern Aggregat so schwer, dass ich bei der Anfahrt zur Bundesstraße den Allrad einschalten musste, um den losen Schotter zu überwinden!

Am 23.9.05 wurden durch unsere „kleine Abrissbirne“, bestehend aus Christian, Franz und Gerd die Fragmente der Trittbretter an der 323 646 entfernt, schließlich waren diese durch den jahrelangen Einsatz in der Waschanlage am meisten in Mitleidenschaft gezogen worden.

Eine Woche später, am Freitag, den 30.9.05 nutzten wir die letzten Sonnenstrahlen und so wurde nach Entfernen der letzten Lackreste durch Franz, Gerd, Christian und mich die Grundierung auf die blanken Rahmenteile aufgetragen.

Oktober

Eigentlich dachte ich Anfang des Monats, der Oktober-Bericht wird wegen der anstehenden herbstlichen Witterung kurz ausfallen, doch Petrus ist anscheinend auch Eisenbahnfreund und meinte es gut mit uns!

Am Freitag, den 7.10, war die „Brudergang“ Wolfgang, Christian, und Tom Wiethaler vor Ort, um die Gewichte an der „Rödentaler Deutz“ ab zu montieren. Da die Hersteller der Maschine anscheinend keine Ahnung hatten, wie positiv sich ein wenig Fett auf einer Schraube auswirken kann, wurde ihnen bei Öffnen der Halteschrauben bewusst, teilweise wurde unter Einsatz des gesamten Körpergewichtes von Tom die Ratsche Baugröße $\frac{3}{4}$ “ bearbeitet.



Eine Nachfrage am Montag, den 10.10 bei der Fa. Buschheuer, ob das bestellte Schwarz für die Fertiglackierung des Rahmens an 323 646 (wurde am 29.9. grundiert) schon im Haus sei, brachte mich erstmal zum Staunen: Herr Buschheuer erklärte mir, dass die Farbe nicht da sei, aber Motorhaube sowie Führerhaus der 323 646 fertig lackiert im Hof stehen. Also wurde der Unimog sowie Wolfgang zur Arbeit überredet und der Transport noch am selben Nachmittag durchgeführt. Da bereits die Bauarbeiten für die „Rollende Landstraße“ im Bereich der Osttangente in vollen Gange waren, entschieden wir uns, die Route über die Äußere Wiener Straße und Straubinger Straße zu ändern, wobei natürlich einige Personen mit Fragezeichen im Gesicht zu sehen waren, schließlich ist ein überstehendes Führerhaus auf einen landwirtschaftlichen Anhänger eher selten zu sehen...



Verein

Um etwas Ordnung ins Geschehen zu bringen, stellten wir das Führerhaus einstweilen lose auf der Köf ab.

Am nächsten Tag konnte ich dank der gelieferten Farbe den grundierten Teil des Rahmens an 323 646 streichen.

Am Freitag, den 14.10 wurde an allen Ecken gewerkelt: Franz war mit dem Umrangieren der Dampfspeicherlok beschäftigt und erledigte dies mit der „Büchl-Köf“ Wolfgang startete seinen heißgeliebten Bagger, um die Motorhaube sowie das Führerhaus an der Rödentaler Deutz ab zu heben und ich „durfte“ den Rahmen an 323 646 nochmals anschleifen und lackieren, war doch der Farbton bei Erstlackierung und beim Nachlackieren nicht gleich geraten. Eberhardt war wie üblich beschäftigt, die Akku-Lok auf den technisch neuesten Stand zu bringen, wobei sich mir allmählich die Frage aufdrängt, ob sein Tatendrang in Punkto Verkabelung nicht dazu führt, dass am Schluss unser 5 KW-Bolide mit neuester Sicherheitstechnik ausgerüstet wird. Spätestens wenn er mich bittet, doch mal den Indusi-Magneten für die PZB-90 probeweise an die Maschine zu halten, werde ich hellhörig und weise in darauf hin, dass bei maximaler Geschwindigkeit von 10 km/h auch die Sifa nicht unbedingt notwendig ist. ...



Da der Tag noch „jung“ war und wir voller Tatendrang, außerdem Wolfgangs Bagger erst richtig warm war, kam einer auf die Idee, auch den Rest der Deutz-Lok aus dem Gleis zu heben.

Wolfgangs war bis in die Haarspitzen motiviert, und so war um 17:00 der ca. 3.5 Tonnen schwere Rahmen auf Schwellen neben dem Gleis abgestellt. Auch die Achsen wurden aus dem Gleis gehoben.



Verein

Da an diesem Abend ein Vortrag von Hans über Dampfspeicherlokomotiven abgehalten wurde, konnten wir im Anschluss eine technische Überlegung von „Christian Wiethaler (Guggi)“ diskutieren, war doch seine These, dass Dampfspeicherlokomotiven im gezogenen Zustand Dampf erzeugen müssten. Übrigens ist dieser geniale „Daniel Düsentrieb“ im wahren Leben als Maschinenbau-Ing bei einem großen Regensburger Unternehmen mit „innovativen Ideen für den Automobilbau“ angestellt...

Wolfgang's Routine im Baggerfahren musste ausgenutzt werden, also wurde am Freitag, den 21.10. erstmal das Inventar der Regensburger Hafenverwaltung umgestapelt. Schließlich wollen wir einen Baustellencontainer und im Anschluss ein Gleisjoch für ein Fahrzeug (geplant ist derzeit die Kö 1), auf ein sauberes Fundament stellen. Da wir wegen des anstehenden schlechten Wetters unser Gelände allmählich aufräumen, außerdem Wolfgang an diesen Tag mittlerweile im Einklang mit seinem Bagger stand, setzten wir auch die Motorhaube provisorisch auf der 323 ab.



Bei dieser Aktion war Franz, Guggi, Christian und ich zu finden, während Tom seine Zerstörungswut an den Fragmenten der Rödentaler Deutz auslies. Er konnte an diesen Tag, teilweise unterstützt durch seinen Bruder Wolfgang, sämtliche Zug- und Stoßeinrichtung und die gesamte Pufferbohle abmontieren.

Am Freitag, den 28. 10 war Wolfgang und ich am Vormittag unterwegs, um die restlichen Teile bei Fa. Buschheuer ab zu holen. Da die Wetterlage als ausgezeichnet zu umschreiben war, beschlossen wir, pünktlich die Arbeit zu verlassen und uns im Verein die nötige Bettschwere zu erarbeiten. Nachdem Wolfgang und ich den lackierten Tank der 323 auf die Konsole wuchtete, waren auch Gerd und Christian erschienen. Dank deren Unterstützung wurden auch die ersten Bleche am Führerhaus montiert. Wolfgang wurde mittlerweile durch Guggi unterstützt, und so war der Abbau der restlichen Bremsteile an „seiner“ Deutz ein leichtes.

Um 16:43 wurde im gesamten Hafengebiet eine leichte Erschütterung festgestellt, was war geschehen? – eine 2 ½-Zentner-Bombe namens Wolfgang hatte die Erdanziehungskraft unterschätzt und landete unsanft im Kiesbett. Grund war eine Leiter zum MH-Wagen, deren Verankerung einfach nachgab....

Am Samstagnachmittag hatte ich mich mit Gerd verabredet, um den entstandenen Krater auf zu füllen und einige kleinerer Arbeiten an meiner Köf zu erledigen. Freudige Gesichter bei uns beiden, war doch mittlerweile Wolfgang in aufrechter Haltung erschienen, um seinen „Umfalort“ vom vorigen Tag zu inspizieren. Groß war die Freude, schließlich hatte die unsanfte Landung am Freitag höchstens Wolfgang's „Ego“ verletzt! Da wir die Zeit nicht nur mit Kaffeetrinken und Kuchenessen totschiessen wollten, konnten wir an diesem Tag auch noch die Motorhaube an meiner Köf an der richtigen Stelle befestigen!

Verein

Da Montag, der 31.10 ein typischer Brückentag war, verabredeten wir uns zu einem größeren Arbeitseinsatz im Verein. Wolfgang, unser „Vereinsninja“, hatte mit der Magnetbohrmaschine die abgerissenen Schrauben an der Rödentaler Deutz ausgebohrt, während Franz und ich erstmal den Tank an der 323 646 befestigten. Später wurde dank Unterstützung durch Hans der Türrahmen sowie die hintere Verkleidung an der Köf angebracht.

Nachdem wir vier uns durch eine kräftige Kartoffelsuppe gestärkt hatten, mittlerweile Tom und Bernd eintrafen, konnten wir uns aufteilen und einiges erledigen: Bernd, Franz und ich widmeten uns dem teilweisen Neuaufbau des Daches an der 323 646 und konnten dies bis zum „Kaffeeruf“ fertig stellen.



Tom und Wolfgang hatten mittlerweile die Starterbatterien zu den beiden Stangendiesel Fabrikat Deutz geschleppt, waren doch diese Motore im Jahre 2006 noch nicht gelaufen. Nachdem der 12-Zylinder bei der LH-2 seine ersten Lebensgeister von sich gab, war Hans nicht mehr zu halten, schließlich musste er auf seine Maschine! Da die brüllenden Geräusche des 12-Zylinders der LH-2 bis zu meinem Arbeitsplatz auf dem Dach zu hören waren und ich diesen bei einem eventuellen Aufprall der LH-2 auf unserer Garnitur als nicht sicher empfand, hatte ich Franz zur „Motorenmannschaft“ geschickt, um deren Euphorie und die Maschine etwas abzubremsen. Da die Batterien bei der ersten Aktion nicht sonderlich gefordert waren, hatten die „Wiethalers“ im Anschluss noch die „Schrotttag“ zum laufen gebracht. Wen jemand meint, das deren 4-Zylinder nicht den Sound der LH-2 übertreffen kann, sei eines besseren belehrt, schließlich fehlt bei dieser Maschine das Zwischenstück zwischen Krümmer und Auspuffanlage...

Da die Tage bereits sehr kurz werden, entschlossen wir im abschließenden Gespräch, doch wieder einen Samstag zu nutzen! – Mal sehen, vielleicht wird der November ähnlich intensiv wie die letzten Monate!