

## Aktivitäten November / Dezember 2006

### Von Thomas Mattusch

Nachdem die Überführung der Kaelble-Zugmaschine noch im Oktober erfolgte, und eigentlich im November erster Frost zu erwarten war, entschlossen wir uns am Freitag, den 3.11.06, einige Fahrzeuge winterfest zu machen. Franz und Hans waren mit der „Neubedachung“ des G 10 beschäftigt, währenddessen ich, bewaffnet mit 4 Kanister besten Kühlerfrostschutzes zur Kaelble-Zugmaschine fuhr. Hier musste ich erst einmal das überflüssige Wasser ablassen, um Platz für die 20 Liter „österreichischen Wein“ zu schaffen. Leider musste wegen schwacher Batterien der Startversuch abgebrochen werden, wollte ich doch durch Warmlaufen ein Vermischen fördern. So blieb nichts Anderes übrig, die Batterien der Größe XXL mit Hilfe von Christian ins Vereinsgelände zu bringen, um diese bis zum nächsten Treffen zu laden.

Am Freitag, den 10.11.06 packten ich die geladenen Kraftpakete ins Auto, fuhr zu unserem Nachbarn, und durch Unterstützung durch Hans schloss ich die „Kraftpakete“ an die Fahrzeugelektrik an. Mittlerweile war Bernd erschienen und nach dem ersten „Orgeln“ erwachte das 18-Liter-Aggregat wieder zum Leben. Nachdem Bernd mit Dauergrinsen im Kaelble saß, wohlwissend, dass der Kühlerkreislauf frühestens nach 20 Minuten erste Zeigerbewegungen bei der Temperaturanzeige bewirkte. Hans verblieb zu seiner „psychologischen“ Unterstützung vor Ort, und wahrscheinlich nur die Durchsage einiger fälliger Rechnungen stoppte Bernds Grinsen, ohne dass hier die Ohren erreicht wurden. Nachdem die beiden in sicherer „Verwahrungen“ waren, packte ich die nächsten 20 Liter Frostschutz ins Auto und fuhr zu meinen persönlichen „Sorgenkind“, der 323 646. Hier schloss ich erst einmal den Ablasshahn für die Kühlflüssigkeit am Motorblock. Nach Einfüllen der gleichen Menge wie bei der Zugmaschine hatte ich die wahnwitzige Idee, einen Startversuch mit den eingebauten Batterien zu wagen, jedoch mit bescheidenen Erfolg. Auch hier waren die „Kraftpakete“ am untersten Ende angelangt. Der Ausbau derselben erfolgte aus Zeitgründen am folgenden Sonntag, hier wurde ich durch meinen Vater unterstützt, und so konnte ich im Anschluss die „notwendigen Ampere in die Kunststoffklötze“ pumpen...



Am Freitag, den 17.11.06 fand ich um 15:00 folgende Situation vor: Wolfgang, Guggi und Christian waren bereits mit der Demontage einiger wichtiger Teile am alten Sennebogen-Bagger beschäftigt, außerdem war Bernd mit Eberhard an der Neuen Außenbeleuchtung des Vereinsgeländes beschäftigt. Nachdem Franz mir die 323 646 vor

das Vereinsgelände platzierte, packte ich die geladenen Batterien, außerdem Wasser zum Auffüllen des Kühlwasserkreislaufes, und verfrachtete alles in die Maschine. Nach einem kurzen Vorglühen war die Maschine startbereit und mit einer weiteren Drehung erwachte der 6-Zylinder zum Leben. Selbst nach einer Stunde im Standgas war keine großartige Aufwärtsbewegung am Temperaturzeiger zu sehen, und für eine richtige Arbeit war halt auch kein richtiger Zug vorhanden... Mittlerweile hatte unsere Wiethaler-Gang den 3-Zylinder-Deutz aus dem Bagger entfernt, und so verfrachtete wir das Aggregat mit einsetzender Dämmerung und sehr zur Freude von Hans in den Werkstattwagen. Hans hatte an diesem Tag die Zugmaschine ausgemessen, um eine provisorische Abdeckung anzufertigen.



Am folgenden Freitag, den 24.11.06 nutzte Wolfgang und ich gegen Mittag die Leerfahrt eines Tandemanhängers unseres Arbeitgebers aus, um mein neues „Trimmgerät“ aufzugleisen, eine Handhebeldraisine, die nach Original-Plänen nachgebaut wurde. Hier darf ich Jürgen danken, er konnte dieses Fahrzeug in Feldbahnkreisen auftun und mir aufgrund eines Tauschgeschäftes zu einem akzeptablen Preis besorgen. Weitere Aufgaben konnten wir leider nicht in Angriff nehmen, da wir noch einige Aufgaben in der Firma zu erledigen hatten.

Gegen 16:00 war ich wieder auf dem Vereinsgelände eingetroffen und fand einen leicht verschwitzten Peter W. vor, der Mithilfe von Franz die zusätzliche Masse von Christian auf dem Neuerwerb zu bewegen hatte (wobei dieser laut seiner Aussage mithalf).

Mittlerweile verstärkt durch Georg konnten wir der Rangierabteilung auf dem Paralellgleis zeigen, welche Geschwindigkeiten im Hafen machbar wären... Im Anschluss an unsere Jahreshauptversammlung mit Neuwahlen waren nochmals mit allen Beteiligten „Mondscheinfahrten“ angesagt, die rege angenommen wurden.



1.12.06 Endlich wieder eine richtige Fahrzeugüberführung! (die von letzter Woche lassen wir hier nicht gelten) – am Freitag früh war Hans, Eberhard und Wolfgang im BW Regensburg vor Ort, um einen Flachwagen abzuholen. Dieser Flachwagen war wegen der Abrissarbeiten am Rundhaus als Schenkung abgegeben worden, der Transport wurde aus Kostengründen über die Straße mit der Fa. Riebel durchgeführt. Da wir ja für unsere „saubere Arbeit“ bekannt sind, führen unsere Mannen nicht ohne Aufladen einer ebenfalls überfälligen Laufkatze vom Hof. Das Abladen erfolgte wie üblich vor dem Vereinsgelände mit einem Autokran der Fa. Mottinger, und so wurde der Neuerwerb durch Franz, der unser Transportteam mittlerweile unterstützte, vor unserer Schrottlök abgestellt.



Am folgenden Freitag, den 8.12.06 war Wolfgang und ich wegen des Schönen Wetters recht früh aufgebrochen, und so konnten wir die Trapezbleche, die bei der Baumaßnahme unseren Arbeitgeber übrigblieben, ins Vereinsgelände schaffen. Nachdem der Bagger „warm“ war, nutzten wir die Gelegenheit und verschafften wieder etwas Ordnung rund ums Gelände (unterstützt wurden wir wie so oft von Franz) . So wurden die Feldbahngleise vor dem Vereinsgelände auf einem Flachwagen sichergestellt und dieser Bereich einigermaßen „gesäubert“. Außerdem hoben wir die Blechteile der Rödentaler Maschine in den Lokport, um hier im Laufe der Zeit Instandsetzungsarbeiten durchzuführen. Hans und Christian war unterdessen beschäftigt, eine provisorische Abdeckung am Kaelble anzubringen.

Am Freitag, den 15.12.06 war Bernd und Hans beim Kaelble, um denselben zur Entlastung unseres Nachbarn auf unser Gelände zu überführen. Leider hatte die Maschine nach 10 Minuten Standgas gespuckt, ging ganz aus und war nicht mehr zum Laufen zu bewegen.

Mehr Erfolg hatte Franz und Jürgen, die wegen der baldigen Verschrottung der 323 551 dieselbe zu unserem Nachbarn, der Fa. Zellner rangierte und sich einen Wägeschein über 14,8 to. ausstellen ließ.



Am Freitag, den 29.12.06 traf sich Wolfgang und ich bereits am Vormittag bei unserem zweiten „Deutzdepot“ bei unserem Brötchengeber, um Arbeiten an den eingelagerten Einzelkomponenten der Rödentaler Maschine durchzuführen. So konnte Wolfgang die ersten Bohrungen in die abgebrochene Getriebelascbe einbringen, währenddessen ich mich um den Abbau der Kupplungsglocke am „Sandmotor“ der ehemaligen Spielplatzlok kümmerte. Nachdem die Schrauben durch das herausgelaufene Salz dermaßen korrodiert waren, konnten diese nur mit Meißel und Hammer (Gr. 2kg) gelockert werden. Diese Arbeit war natürlich mit Krach und Schmutz verbunden , deshalb musste sich Wolfgang mit einschalten und überlies mir nur das ausdrehen der Schrauben. Nachdem es draußen immer wärmer wurde und ich mich wegen des Urlaubstages in der Firma nicht „richtig wohl fühlte“, entschlossen wir uns gegen 13:00, in den Verein zu fahren. Mittlerweile durch Hans und Guggi unterstützt, räumte Wolfgang mit seinem Bruder erstmal den „Arbeitscontainer“ leer, ich konnte mich einstweilen um das Abdecken der Handhebeldraisine kümmern. Später wurden an den Blechteilen der Rödentaler Deutz noch einige Teile abmontiert und die nächsten Arbeiten besprochen.

Bilder: Thomas Mattusch