

# **Aktivitäten 2008**

## **von Thomas Mattusch**

### **Januar**

Am 11.1.08 waren Hans, Bernd, Christian und Franz am frühen Nachmittag im Verein, um die ersten Vorbereitungen für die Aktion bei der Südzucker-Fabrik zu treffen. Bei ekelhaftem Wind haben die Vier Bohlen für die Lagerung der Schwellen geschnitten. Nachdem Wolfgang und ich bei dieser Aktion eher im Weg waren, schnappten wir uns einen Schubkarren und gingen zum „Sibirienfeldzug“ - provokante Frage: Seit wann liegt Sibirien im Westen - über, wir wanderten Richtung neues Gelände, um hier einige Teile einzusammeln.

Ein „Großeinsatz“ war für Freitag, den 18.1.08 vorgesehen, wobei der Wetterbericht keine rosigen Aussichten versprach und im Morgen auch eine leichte Schneedecke zu sehen war.

Trotzdem hatten sich um 9:00 bereits Guggi, Tom, Hans, Franz und Christian im Verein verabredet, um in der Zuckerfabrik die notwendigen Vorbereitungen zum Abtransport der versprochenen Eisenbahnutensilien zu treffen. Wolfgang konnte am Donnerstagabend noch die notwendigen Werkzeuge vorbereiten.

Im Gelände der Zuckerfabrik eingetroffen, teilte sich die Gruppe, wobei Christian die Verschraubungen der Prellböcke mit Rostlöser einsprühte, währenddessen beschäftigten sich Guggi und Tom mit dem „Waggon“ aus Hilfsdrehgestellen und I - Trägern im Lokschuppen. Sie machten sich daran, ihn mittels Portalkran und Hebezeug auf das Nachbargleis umzusetzen, denn, wie sollte es auch anders sein, ausgerechnet dieses Rolltor, hinter dem das Fahrzeug stand, ist defekt. In der Zwischenzeit hatten Franz und Hans die Fahrspur für die Schiebebühne vollends freigelegt, so dass nach Montage einer entsprechenden Handkurbel durch Tom (übrigens ein E 94 - Schaltrad, lag seit 20 Jahren bei mir auf dem Dachboden!) Christian seinen Platz als Chef-Kurbler einnehmen konnte. Und siehe da, sie bewegte sich und Christian gleich mit und zwar so sehr, dass der Schweiß in Strömen floss.

Um 11.00 wurde unser „Prisen-Kommando“ durch Wolfgang ergänzt, so dass Christian zum „Gleisbautrupp“ wechselte. Daneben wurden noch Gleisbauwerkzeuge und Kleinmaterialien, wie zum Beispiel Hemmschuhe, geborgen und in Sicherheit gebracht. Im Anschluss daran machten sich Guggi und Tom daran, die Beton-Schwellen mit dem Fichten-Moped von Sträuchern und Bewuchs zu befreien um danach die Verschraubungen der Prellböcke zu lösen.

Um 14:00 hatten sich Bernd und ich verabredet, um die Mannschaft zu unterstützen. Beim Eintreffen konnten wir den Gleisbautrupp beim Abbau der Gleissperre erleben, während dessen Wolfgang gerade meine Kettensäge an der Leistungsgrenze arbeiten lies, schließlich brachte Hans ständig „Nahrung“ in Form von Hölzern, und Franz dieselbe nach Kürzen im Anhänger verstaute.



Während Bernd noch den Stromanschluss des Portalkrans überprüfte machte ich mich daran die Aktion, soweit noch möglich, durch einige Aufnahmen zu dokumentieren und überprüfte die Möglichkeiten um an unserem Spezial-Waggon eine Zugvorrichtung anzubringen.

Eigentlich konnten wir beide nur mehr bei den Aufräumarbeiten helfen, so dass bereits nach einer Stunde der „strategischen Rückzug“ angetreten wurde. Im Anschluss wurden die „Beute“ und Werkzeuge sauber verstaut und das obligatorische Kaffeekränzchen in Angriff genommen.

Nach Meinung unseres Vorstands hatten wir uns das redlich verdient, denn wir hatten einen erfolgreichen Tag hinter uns.



Am Freitag, den 25.1.08 war Hans, Guggi und Franz bereits am frühen Nachmittag an der „provisorischen Zufahrt“ zum Neuen Gelände, um erste Rodungsmaßnahmen durchzuführen. War doch das Buschwerk genau an der Stelle gewachsen, die wir zum sicheren Befahren des Geländes benötigen. Um 14:30 wurde Hans durch Wolfgang abgelöst, so dass dieser mit mir zur Zuckerfabrik fahren konnte, um das Gewicht der Krantraverse zu ermitteln sowie fehlende Maße aufzunehmen.

Fast gleichzeitig war unser „Lichtungs-Trupp“ im Verein angelangt, so dass zuerst der obligatorische Kaffee eingenommen wurde. Im Anschluss hatte sich Guggi als „Faulenzer“ betätigt, während dessen Wolfgang als Qualitätsmann meine Arbeit an der Säulenbohrmaschine begutachtete. Schließlich hatte ich die ersten Befestigungsbohrungen in die zukünftigen Querträger für den Transportwagen in der Zuckerfabrik getrieben. Es konnte nicht geklärt werden, warum der etwas seltsame

Geruch im Container entstand, vom Bohren konnte es nicht sein, so dass nur „menschliche Ausscheidungen“ in Frage kamen, wobei der Verursacher wie immer bei diesen „Prozessen“ nicht ermittelt werden konnte... Deshalb auch der leicht angestrenzte Blick der 3 Beteiligten während des Bohrvorganges! Nachdem Hans, Franz und ich den „Tummelplatz“ verließen, machten sich Wolfgang und Guggi noch ans Werk, um im Werkstattwagen etwas aufzuräumen. Für die notwendige Beleuchtung sorgte Eberhardt, der mittlerweile erschienen war und ein Kabel zu den abgestellten Fahrzeugen legte.



**Eine kleine Anekdote am Rande:**

***Beim einen Kaffeepausch wurde mir einmal unterstellt, dass die Berichte oft mal „unter die Gürtellinie gingen“, wobei ich mir natürlich keiner Schuld bewusst bin.***

***Bernd konnte mir wertvolle Schützenhilfe leisten, schließlich stellte er fest, dass die Gürtellinie bei vielen von uns einfach nicht mehr erkennbar sei!***

**Februar**

Am Freitag, den 8.2.08 waren Hans, Bernd, Eberhard und Franz bei der Südzucker, um die ersten Betonplatten frei zu legen und zu markieren. Wie mir später glaubhaft erzählt wurde, war dies zumindest bei den beiden „Bürohengsten“ eine schweißtreibende Aktion, über die unser Franz, der ja bekanntermaßen die „75“ bereits überschritten hat,

dank täglicher Gymnastik nur lachen kann. Trotz dem Verlust einiger Körperflüssigkeiten konnte um 16:00 das taktische Zeichen zu Rückzug gegeben werden, war doch meines Erachtens der Kaffeegeruch auch in der 1000 m weit entfernten Baustelle zu riechen!

Ich hatte nach meinem Eintreffen um 15:00 noch die Querträger für den „Spezialwagen“ in der Zuckerfabrik fertig bohren sowie eine provisorische Anhängervorrichtung anschweißen können.

Am Freitag, den 15.2.08 war Wolfgang, unterstützt durch unseren „Allrounder“ Franz in der Zuckerfabrik, um bei Temperaturen um die 8°C die ersten Betonplatten mit Hilfe eines Staplers aus dem Gleis zu heben und um 90° verdreht im Gleis zu lagern. Großes Vertrauen hatte anscheinend der Fuhrparkleiter der Südzucker in Wolfgang gesteckt, schließlich wurde der Stapler dank vorhandener Genehmigung für Flurförderfahrzeuge von ihm gefahren. (Vielleicht hatte er unseren Wolfi auch noch nicht auf dem Bagger gesehen...)

Am Freitag, den 22.2.08 waren Wolfgang und Tom sehr zeitig in die Zuckerfabrik gefahren, um die fertigen Querträger auf die vorhandene Trägerkonstruktion des „Spezialwagens“ zu bohren und im Anschluss zu befestigen. Dank Magnetbohrmaschine mussten sich die 2 nicht anstrengen, so dass noch Leistungsreserven für das Rangieren des Wagens auf die Schiebebühne sowie deren verfahren auf das Hauptgleis übrig waren. Hier war diesmal Tom der „Chefkurbler“, hatte doch der antrieb wegen des fehlenden Elektromotors mit der Hand zu erfolgen. Selber hatte ich dank der einladenden Temperaturen einige blanke Stellen im Container grundiert. Außerdem konnte Gerd, unterstützt durch Tom die erste Kuppelstange für unsere kleine Deutz für die Lackierung vorbereiten.

Am Sonntag, den 24.2.08 war Wahl in Hamburg, ich wählte rot, und zwar RAL 3000 für die Puffer der Rödentaler Deutz. Schließlich waren Temperaturen um die 15°C ideal für solche Aktivitäten. Für reichliche Diskussionen bei unseren Modellbahnern sorgte mein Hang zur Improvisation, hatte ich doch wegen Ermangelung eines Rührstabes ein zufällig vorhandenes Blechgleis des bekannten Göppinger Herstellers zur korrekten Anmischung der 2-Komponentenfarbe verwendet. Um die zeitgemäße Anwendung zu dokumentieren und unsere Modellbahner auf die Verwendungsfähigkeit hinzuweisen, schoss ich ein Foto, das letztendlich mit den Neuen Medien (E-Mail) die Runde machte...

Am Freitag, den 7.3.08 waren Wolfgang und Jürgen sehr früh zur Südzucker aufgebrochen, schließlich war ein Termin mit dem Kranfahrer vereinbart. Wolfgang hatte sich zuerst die Hubbühne erklären lassen und bemerkte bei der „Anreise“ zur Kranbahn einen jammernden Motor. Grund war der Schwache Akku, welcher dann bei der Hubarbeit unsere beiden in Aufruhr brachte, schließlich war in einer Höhe von 7m Schluss, so dass die beiden erstmal die „Rückreise“ zur sicheren Erde antreten mussten, und eine Steckdose zum laden aufsuchten. Nach Anschließen des Hubsteigers an das Stromnetz konnten die beiden die Kabel für die Kranbahn abklemmen, und im Anschluss die 2,5 Tonnen schwere Laufkatze des Kranes an den Kranhaken des Autokranes der Südzucker befestigen. Doch die eigentliche Schwerstarbeit war nun erst zu leisten, die Quertraverse sicher anzuhängen und wegen der ungewissen Last (ich hatte mal versucht, das Gewicht zu ermitteln und war auf 9-10 Tonnen gekommen, letztendlich nur 7,8 Tonnen) sicher auszuheben. Doch der Kranfahrer hatte seinen Kran im Griff und konnte die etwas unhandliche Brücke neben dem Gleis zwischenlagern. Unterstützt bei den Aufräumarbeiten wurden die Beiden mittlerweile von Tom, der auch die Bilder beisteuerte. Doch die 3 hatten noch nicht genug, denn ich hatte zu einem großem „aufräumen“ rund um das Stellwerk gerufen. Und so wurden an diesem Freitag alle herum liegenden Bohlen, Blechteile und andere Gegenstände eingesammelt, und wieder geordnet auf dem Gelände gelagert. Auch Jürgen hatte uns mit einer „neuwertigen DL-6“ beglückt, welche beim Tag der offenen Tür die (hoffentlich zahlreichen) Besucher ziehen wird. Außerdem hatte Jürgen im Bereich der Feldbahn ordentlich zusammen geräumt, so dass unser Gelände optisch wieder in einem guten Zustand ist. Beteiligt an der gesamten Aktion waren Guggi, Tom, Franz, Christian, Eberhardt, Gerd, und zuletzt noch Wolfgang, der natürlich alle Hubarbeiten mit dem Seilbagger erledigte. Hans hatte wegen seiner derzeitigen Verletzung lediglich dem obligatorischen Kaffeekochen widmen können, was aber dankbar angenommen wurde.



## März

Absolutes Highlight des Tages war der abendliche Vortrag von Bernd und Eberhardt im Bw Regensburg über die Baureihe 218, wobei ich bei der Besichtigung der Maschinen natürlich Angst hatte, das Klirren der „Wiethalerischen Werkzeugkisten“ zu hören, schließlich war schon beim Kaffee die Diskussion aufgekommen, ob der MTU-Motor in die Rödentaler Deutz passe..

Am folgenden Mittwoch hatte sich Wolfgang und ich verabredet, um einige kleinere Arbeiten im Verein auszuführen, wobei hier nur die 2. Stange für die Deutz „entlackt“ wurde. Im Anschluss hatten wir uns mit einem Heizlüfter in den kleinen Besprechungsraum verzogen, um über den „Sinn des Lebens“ zu diskutieren.

Am Freitag, den 14.3.08 hatte sich Wolfgang wegen der frostigen Temperaturen in den gelben Container verzogen, um einige Kleinteile zu suchen. Nachdem ich eingetroffen war, hatten wir noch den Transporter für die Börse voll geladen und waren rechtzeitig verschwunden.

Am folgenden (Kar)-Freitag, hatte sich einige Hartgesottene zu einem Treffen im Verein verabredet, wobei dieser Termin letztendlich wegen der Unwetter (-2°C und grausamer Wind) ins Wasser fiel. Lediglich Eberhardt und ich waren um 9:00 vor Ort, sondierten die Lage, naschten am (mitgebrachten Zwiebel) und zogen eine Stunde später von dannen. An Arbeit im Freien war bei diesen grausamen Wind und Schneeregen nicht zu denken! Wie ich später erfuhr, nutzte Jürgen die Geschützte Lage der Garage, um einige Arbeiten am Schienenkuli auszuführen.

Am Sonntag, den 30.3.08 habe ich mir für den Abend vorgenommen, die letzten Zeilen für den Bericht zu tippen, schließlich brauche ich „nur“ den Rückblick auf das vergangene Wochenende ergänzen, wobei es dieses in sich hatte (Übrigens sitze ich schon 3 Stunden da...):

Da wäre in der Chronologie zuerst der Freitag zu beschreiben, hier war Jürgen, Wolfgang, Franz, Bernd, Christian, Hans und ich anwesend. Bernd und Hans waren mit der Reinigung der Vereinsheimfenster beschäftigt, Außerdem konnte Hans mit Hilfe von

Franz die beschädigte Plane bei der Deutz (ex. Luitpoldhütte) erneuern und befestigen. Wolfgang hatte alle überzähligen Utensilien aus dem Container entfernt, um diese mit meiner Hilfe im Wagen zu verstauen. Jürgen hatte sich der Lackierung der grundierten Lorenrahmen angenommen und bat mich im Vorfeld, die Farbe anzumischen und im einen Pinsel herzurichten. Die Bitte konnte ich natürlich nicht abschlagen, nach einem kurzen Test reichte ich ihm die Farbe und den benützten Pinsel, was er mit einem „Ferkel“ quittierte – wurde doch bei ersten Streichversuch der Stiel eingesaut, und er merkte es erst beim Empfang...

Christian hatte mittlerweile das Getriebeblech am Neuzugang (DL-6) entfernt, um uns den Ausbau der Batteriekabel zu erleichtern. Da Jürgen mittlerweile eins mit dem Pinsel wurde, hatte ihm Wolfgang auch die Schüssel der beiden Loren vom Container gehoben, Hier konnte er noch eine Schüssel streichen sowie einige Kleinteile fertig stellen.

Am folgenden Samstag, den 29.3.08, hatten Wolfgang und ich einen Termin beim THW Regensburg, welche uns beim Abbau der Kranbahn in der Zuckerfabrik unterstützen sollten. Pünktlich um 8.00 rückten 1 Transporter, 1 Mannschaftskraftwagen, 2 LKW mit Kranaufbau sowie ein Radlader von der Unterkunft aus. Wie ich später feststellen konnte, hat sich die Ausrüstung des THW seit meinem Ausscheiden vor 15 Jahren entscheidend verbessert, rückte man doch den Stahlträgern mit einem Plasma-Schneidergerät zu Leibe. Wolfgang und ich hatten mittlerweile den leider etwas batterie lahmen Hubsteiger organisiert, sowie den Fahrkorb aus unserem VW-Bus entladen.

Nachdem der Radlader nicht die gewünschten Höhen erreichte, „musste“ ich einstweilen den reservierten Stapler abholen. Und das gute Stück hatte es in sich, nach dem Anlassen stand ich in der Halle und suchte gut 5 min verzweifelt nach der Handbremse – erst Wolfgang hatte mit einem beherzten Eingreifen an einem Hebel (den ich für die Lenkstockverstellung hielt) die Bremse gelöst, so dass ich unseren Fahrkorb aufnehmen konnte und Wolfgang gleich mit dazu...Die fleißigen Helfer des THW Regensburg hatten bereits nach 1 Stunde den ersten Querträger durchgetrennt und mittels Ladekran sicher ausgebaut





Was nun folgen sollte, war eine echte Schinderei – keine der eingebrachten Befestigungsschrauben an der Kran-Längsbahn wurde beim Einbau mit Fett behandelt, außerdem waren die Gewinde absolut mit Farbe verschmiert. Am Anfang hatten die THW-Helfer die Schrauben mit einer Verlängerung gelöst und mit unserer Ratsche Gr.  $\frac{3}{4}$ " gelöst. Wolfgang hatte sich einstweilen einen Schlüssel aus meiner Werkzeugkiste geschnappt, die Gabel zurecht geschnitten, und ebenfalls die Schrauben mit einem langen Hebel gelöst. Die restliche Arbeit erledigte er mit einem Schlagschrauber Gr.  $\frac{1}{2}$ ", der aber bei weitem nicht die Kraftentwicklung hatte. Auf diese Weise wurden bis 12:00 die ersten 5 Stützen gelöst, so dass der erste Längsträger mit 2 Ladekränen abgehoben werden konnte. Da einer der beiden Kräne wegen des ungünstigen Standes in die Überlast kam, bat mich der Zugführer Benno Lechner, mit dem Stapler abzusichern.

So wurde der erste Träger dank eines THW-Dirigenten auf dem Dach des LKW und dem hervorragenden Zusammenspiel sicher abgelegt. Da mittlerweile die Hubbühne wegen der leeren Akkus keine Funktion mehr hatte, musste Wolfgang die restlichen Träger alleine aufschrauben. Das THW hatte mittlerweile einen großen Kompressor sowie einen Schlagschrauber Gr.  $\frac{3}{4}$ " organisiert, mit dem das Entfernen der Schrauben wesentlich besser vonstatten ging. Lediglich das Gewicht des Schraubers war ein Problem, ich konnte Wolfgang wegen meiner Probleme in Höhen größer 2m nicht ablösen, so dass er bis auf eine Stütze alle Schrauben bei der 2. Seite entfernte. Die Helfer waren mittlerweile dabei, die Stützen bodenseitig mit dem Schneidbrenner (für den Plasmaschneider zu dick) abzutrennen, wobei hier das übliche „Werner-Syndrom“ (die Gasbuddel ist alle) zu hören war.... Nach Anlieferung der Ersatzflasche wurden fachmännisch die ersten Stützen umgelegt. Da Wolfgang mittlerweile dank dem „männlichen“ Schlagschrauber die zweite Kranbahn gelöst hatte, wurde der Befehl zum Umsetzen der beiden LKW gegeben, auch hier klappte das Abheben des gut 3 Tonnen schweren Trägers mit 2 Kränen ohne Probleme.

Gegen 15:00 waren beide Kranbahnen sicher gelagert, außerdem 3 Stützen abgetrennt. Wir entschlossen, die 2 störenden Stützen auf der linken Seite noch abzutrennen, den „Spielplatz“ aufzuräumen und allmählich das Wochenende anzusteuern. Alles in allem war es trotz der Restarbeit, die noch ansteht (5 Stützen müssen noch abgetrennt

werden) dank des professionellen Einsatzes des THW Regensburg ein erfolgreicher Tag, der vor allen Dingen unfallfrei abging.  
An dieser Stelle noch mal besten Dank für den ersten Teil der Hilfe an die fleißigen Helfer des THW Regensburg!



Am folgenden Sonntag, den 30.3.08 war ich wegen des hervorragenden Wetters in Richtung Vereinsgelände aufgebrochen, um einige Teile zu lackieren. Hier konnte ich zuerst die beiden Stangen der Rödentaler Deutz grundieren, sowie die 2 Schüssel der Loren mit der Farbe schwarz anstreichen. Die Restfarbe hatte ich an den Handgriffen der Rödentaler Pufferbohlen verteilt, was sich aber noch als grober Fehler heraus stellte. Mittlerweile war Bernd und Eberhardt erschienen, um die mitgebrachten Klappen der Accu-Lok (Wurden neu gefertigt, danke an dieser Stelle nach Halle!) im Container einzulagern. Nach dem üblichen Kaffeepausch war auch noch Klaus erschienen, mit dem ich während der folgenden Lackierung der Innenseiten der Rödentaler Pufferbohlen ein intensives Gespräch über unser gemeinsames Hobby, der Spur „O“ führte, leider mit dem Ergebnis, dass die Farbe der vorher lackierte Griffe an meiner Latzhose sowie meinen Beinen zu finden war....

## **April**

Mit den ersten Sonnenstrahlen im April waren auch die Lebensgeister der Vereinsmitglieder geweckt, waren doch am Freitag, den 4.4.08 Wolfgang, Hans, Bernd, Gerd, Franz, Christian, Jürgen und ich erschienen, um zum einen die nächsten Arbeiten für den reibungslosen Transport der bestellten Komponenten der Zuckerfabrik, andererseits die ersten Vorbereitungen für den tag der offenen Türe am 31.5. zu bewerkstelligen. Als wichtigste Arbeit muss hier die Vorleistung von Hans genannt werden, der mit Wolfgangs Hilfe (eher sein Bagger) einen Stapel Schwellen und Übergangsplatten für den provisorischen Übergang herrichtete. Franz und Bernd waren mittlerweile unterwegs, um die notwendigen Zangen und Kleinteile zu suchen und vorzubereiten. Jürgen hatte sich mit einer Büchse schwarzer Farbe zu den Feldbahnachsen verzogen, um hier den Decklack aufzubringen. Außerdem hatte er mit Hilfe von Christian die Feldbahnfahrzeuge umrangierte.



Bei der obligatorischer Kaffeepause kam mir Wolfgang irgendwie komisch vor, im weiteren Gespräch erfuhr ich, dass bei seinem Bagger ein Kugelkopf der Lenkung abgebrochen ist und dieser nun – ohne Lenkhilfe- mitten in der Pampa stand. Im weiteren Verlauf beschlossen wir, einen Trupp, bestehend aus Bernd, Hans, Franz und Gerd zum Abbau des Zaunes am Neuen Gelände zu senden, während dessen Wolfgang und ich sich der Problematik der defekten Lenkung annahmen. Hier konnten wir zumindest den Bagger mittels einiger Tricks in einen Bereich stellen, wo auch noch andere Fahrzeuge durchpassen.

Am Mittwoch, den 9.4.08 hatte Hans zu einem außerplanmäßigen Einsatz aufgerufen, schließlich hatte sich das THW Regensburg für diesen Tag den Transport der Schwellen sowie dem Einheben der Überfahrplatten angeboten. Pünktlich um 17:00 waren Hans, Bernd, Wolfgang, Gerd, Florian, Franz und ich erschienen. Gerd, Franz Bernd und ich waren als „Vorhut“ unterwegs, um die Stützen freizulegen, und erste Geländearbeiten auszuführen. Florian hatte ich mit dem Fahrer des THW-LKW, Franz L., (der übrigens noch aus meiner aktiven Zeit stammt) zu unserem Vereinsgelände gesandt, um Hans und Wolfgang zum „schwitzen“ zu bringen, schließlich waren die Stapel Schwellen und Bohlen zu verladen.



Übrigens hatte er einen Zweischalengreifer mit dabei, der später ein Ausheben von Erdreich mit Wolfgangs Bagger erleichtern soll. (Anmerkung: ich hatte diese Woche schon „Alpträume“ in der Form, dass ich bei Betreten des Vereinsgeländes eine Kraterlandschaft vorfinde, weil Wolfgang sein Neues Spielzeug an beliebiger Stelle ausprobiert..)

Nachdem die Schwellen aufgeladen waren und alle bei der gedachten Zufahrt eingetroffen waren, wurden zuerst die Stützen mitsamt Fundament entfernt. Im Anschluss wurden die Überfahrplatten eingehoben und die Schwellenstapel abgeladen, die natürlich sofort verteilt wurden.

Die Arbeitsteilung war klar: Bernd, Gerd, Florian, Franz und Wolfgang war für die Anordnung der Schwellen zuständig, während dessen ich die vorhandenen Schrauben an den Schwellen mittels Trennschleifer entfernte.

Hans wurde für die verantwortungsvolle Stelle als Sicherungsposten ausgewählt, schließlich wurden alle Aktivitäten neben dem laufenden Verkehr ausgeführt. Um 20:30 konnte der Befehl zum „Rückzug“ ausgerufen werden, nach dem Eintreffen im Vereinsgelände mit folgenden Ausladen des Werkzeuges setzten sich noch einige Unerschrockene zusammen, um endlich Brotzeit zu machen.

Am Freitag, den 11.4 fand ich bei meinen Eintreffen um 15:00 Bernd und Eberhardt in Arbeitskluft vor, bereits an den Neuen Klappen für die Acculok hantierend. Hans unterdessen sprühte wieder vor Charme, hatte er doch ein nettes Gespräch mit der Familie Spannberger (Franz hatte seine bessere Hälfte zu einer Radtour eingeladen und war in alter Gewohnheit bei uns vorbei gefahren.) Doch er war nicht untätig, er hatte im Vorfeld schon das Vereinsheim gereinigt. Nachdem ich mich auch in mein ordnungsgemäßes Outfit gezwängt habe, begann ich, die grundierte Motorhaube und das obere Dachteil von der Winterplane zu befreien und im Anschluss die entstandenen Löcher beim Strahlen mittels Ersatzblech zuzuschweißen. Eberhardt und Bernd hatten mittlerweile die Klappen angeschliffen, so dass bald mit der Grundierung beginnen werden konnte.



Hans konnte bei der Entfettung noch helfen, so dass Bernd bereits vor der Kaffeepause die ersten Pinselstriche ausüben konnte. Nach der Kaffeepause hatte Christian die Aufgabe, die Wellblechgarage frei zu räumen, um Platz für die Klappen zu schaffen. Wegen des drohenden Regens wurden die frisch entfettenden Teile in die trockene Garage verfrachtet, wo Bernd, unterstützt durch Eberhard, noch den ersten Anstrich mit der Grundierung fertig stellte.

Am Sonntag nutzte ich das trockene Wetter, um die Motorhaube und das obere Teil des Führerhauses der Rödentaler Deutz mit RAL 6002 zu streichen, bzw. rollen. Bei meinen Nachforschungen im Deutz-Forum war diese Farbe für die Neuabnahme in diesem

Herstellerjahr angegeben worden, wobei dies evtl. nur auf Traktoren zutraf. Egal, seit dem Endanstrich bekommt unsere „Kleine“ einen neuen Spitznamen: Laubfrosch! – und ehrlich, in Zusammenhang mit dem Feuerrot des Rahmens sieht die Farbe wirklich Klasse aus!

Freitag, der 18.4.08: Bernd, Eberhardt und ich treffen uns um 8:30, um nach Einladen einiger wichtiger Utensilien (Winkelschleifer, Brille, Hammer und Helme) Richtung THW aufzubrechen, um hier die ersten Abstimmungen für den Tagesablauf durchzuführen. Im Anschluss stellten wir den „lästigen“ Anhänger im Vereinsheim ab, wo auch Hans nach einem „Hallenden Gespräch über das große weiße Telefon“ über die weitere Vorgehensweise informiert wurde.

Im Anschluss wurde Richtung Zuckerfabrik aufgebrochen, während dessen Hans noch einige wichtige Informationsbesuche wegen des nächtlichen Transportes durchführen musste.

Bei unserem Eintreffen in der Zuckerfabrik wurde zuerst ein Stapler sowie der Autokran organisiert, um im Anschluss der Transportwagen mit Robel-Achsen von der Schiebebühne zu schieben. Nach dem Eintreffen des THW, unter Leitung von Herrn Michael Thim, wurden der Autokran sowie der Tieflader zur Schiebebühne rangiert und das (für uns wertvolle) Stück verladen. Mittlerweile war Wolfgang, Franz und Hans erschienen, wobei die 3 dank der hervorragenden Mannschaft des THW wenig zupacken mussten.



Da der Weg für den gut 5,6 m breiten Auflieger durch einige größer Teile verstellt war, packte ich „meinen Stapler Marke Linde H45“, um etwas Platz zu schaffen. Im Anschluss wurde der Autokran umgesetzt, die Kranbrücke angehängt und auf den nächsten Tieflader verladen. Dank der Erfahrung unseres Kranfahrers, Herrn Hofstetter, war auch diese Aktion ohne größere Probleme vonstatten gegangen. An dieser Stelle nochmals besten Dank für die Hilfeleistung! Wolfgang war mittlerweile abgezogen, um mit Tom das defekte Gelenk des Seilbaggers auszubauen und im Anschluss das Getriebe des „Laubfrosches“ zu demontieren.

Da die Uhr erst 12:30 zeigte, wurde beschlossen, die verbliebenen 5 Stützen mittels Brennschneider abzuschneiden und ggfs. zu verladen. Hier konnten wir lediglich als

Zaungäste fungieren, wurde doch diese Arbeit ebenfalls vom THW ausgeführt. Nach dem kürzen der Kranbahn-Längsträger auf ein erträgliches Maß von 11,5 m wurden die ersten beiden mittels Stapler im vorderen Bereich gelagert. Nachdem Wolfgang mit dem Gehänge für die Betonplatten erschienen war, begannen Bernd, Eberhardt, Wolfgang und ich (auf dem Stapler) mit dem Ausbau der Betonplatten im Zufahrtsgleis zum Lokschuppen.



Zwischenzeitlich wurde noch der „Sonderwagen“ in einem Gleis aufgesetzt und von 3 MS (Menschenstärken) rangiert. Nach dem Verladen der gesamten Stützen auf einen weiteren Hänger des THW sicherten die Fachleute dieser Institution noch die verladenen Teile, so dass wir eigentlich unnützlich waren. Ich konnte bei einigen Verladetätigkeiten noch den Stapler einsetzen und fuhr um 18:00 auch Richtung Vereinsheim, um eine Kleinigkeit zu mir zu nehmen. Hans hatte am Vormittag von der Hafenverwaltung die (logische) Auflage bekommen, dass bei Befahren des provisorischen Überganges ein Sicherungsposten notwendig sei, so dass wir nach einem Telefonat mit Herrn Thim früh aufbrachen, war doch auch der Autokran für das Abladen für Freitag kurzfristig umdisponiert worden.

Der Sicherungsposten wurde im Nachgang von Bernd bewerkstelligt, nach Absprache mit dem Lokführer der MEG konnten wir bereits um 20:00 den Autokran der Fa. Mottinger passieren lassen. Lange mussten wir nicht warten, schon von weitem war das Blaulicht sowie die Einweissignale des geschobenen Tiefladers zu erkennen. Auch die beiden „Überbreiten“ wurden dank des Teams der THW Regensburg ohne Probleme in das Gelände bugsiert, um im Anschluss entladen zu werden.





Zwischenzeitlich war der Lokführer der MEG von seiner umfangreichen Rangieraufgabe zurück und konnte sich über eine wirklich ausreichende Beleuchtung freuen, stellte er doch seine „DR-V60“ direkt neben dem Beleuchtungsmast des THW ab. „Mit viel Schwung“ fuhr der Kranfahrer seinen 60-tonner nach getaner Arbeit über den Übergang, das THW war hier etwas rücksichtsvoller.. Nachdem alle Teile abgeladen und das Werkzeug wieder verladen waren, fuhren vier Hartgesottene (Wolfgang, Gerd, Christian und ich) um 23:00 Richtung Vereinsgelände, um den PKW-Anhänger auszuräumen und endlich zum gemütlichen Teil über zu gehen. Bei der nachfolgenden Plauderei erfuhr ich von Wolfgang, dass er auch mal die Füße seiner besseren Hälfte massiere, was ich sogleich als Aufforderung sah, die Stiefel nach dem gut 15-stündigen Einsatz auszuziehen und ihm zu einer „Kostprobe“ bereit zu stellen. Keine 5 min später hatten Wolfgang und Gerd Müdigkeit vorgetäuscht, so dass ich Christian noch zur Unterkunft des THW fahren musste um den Weitertransport mit Florian sicher zu stellen. Hier war auch noch der „harte Kern“, bestehend aus 10 munteren Leutchen vorzufinden, so dass ich auch mit der nächsten Generation der THW-Helfer einige nette Gespräche führen konnte. Um 01:00 war ich dann doch aufgebrochen, war doch ein ereignisreicher Tag hinter mir.

Am Sonntag hatte ich dank der guten Wetterlage den Innenbereich des Laubfrosches streichen können. Glücklicherweise wehte hier ein Lüftchen durch das Führerhaus, so daß die Lösungsmitteldämpfe nicht die volle Wirkung erreichten.

Am folgenden Freitag, den 25.4.08 waren Hans, Bernd, Christian und Gerd bei meinen Eintreffen um 16:00 vor Ort, hier wurden im Vorfeld einige kleinere Arbeiten erledigt. Dank der Mannschaftsstärke richteten wir noch die unteren Bleche des Laubfrosches zur Lackierung auf die Böcke, wegen des einsetzenden Schauers begannen Gerd und ich jedoch, einige Teile für die Komplettierung der gleichen Maschine zu suchen. Das Wetter vereitelte weitere Pläne, so dass wir uns auch um 18:00 zum Rückzug entschlossen.

### **Mai**

Freitag, der 2.5.08, ein typischer Brückentag! – aus diesem Grunde waren bereits um 8:00 Jürgen, Hans und ich vor Ort, wobei kurz darauf auch Tom erschien. Nachdem in allen Container die Stromversorgung hergestellt war, gingen wir ans Werk: Hans wurde sofort mit einer Rolle, Pinsel und einen „Eimer Laubfroschgrün“ ausgestattet, so dass er die unteren Bleche der „Rödentaler Deutz“ lackieren konnte.

Tom begann mit Unterstützung von Wolfgang, (der unseren Trupp etwas später erreichte), die Bremsanlage der gleichen Maschine zu vervollständigen. Jürgen und ich hatten uns zuerst über den Ausbau der Bremsanlage für die DL-6 unterhalten, schließlich waren hier nur mehr Fragmente derselben zu finden. Eine Erneuerung war hier dringend angesagt, schließlich muss die Maschine beim Tag der offenen Tür die beiden Personenwagen sicher bremsen. Nachdem feststand, dass der Bremsenwechsel nur im aufgebockten Zustand funktioniert, besorgte sich Jürgen alle Utensilien für ein „Feldbahn-AW“ und ließ sich die Maschine auf einen stabilen Unterbau heben. Nachdem Hans mit der Menge an angerührter Farbe etwas überfordert war, half ich ihm bei der Lackierung der Deutz-Motorhaube.

Auch Eberhard war mittlerweile erschienen, beim Eintreffen sah er uns mit Farbe, Pinsel und Rolle hantieren und dachte sich wahrscheinlich, der einzig sichere Ort ohne Farbarbeiten wäre im Vorbau der Akkulok, wo er auch gleich verschwand.



Hier konnte er ein Ladegerät installieren sowie einige Arbeiten an der umfangreichen Elektrik ausführen. Übrigens dachte ich immer, eine SH-2-Scheibe gehört zur Sicherung eines „nicht zu befahrenden Gleises“ – weit gefehlt, unser Sachse hat hier die feuchten Lappen der Accu-lok zum Trocknen aufgehängt.



Nachdem Wolfgangs Bagger günstig stand, wurden auch gleich die Pufferbohlen am Laubfrosch zwischengelagert und auch die Gewichte montiert.

Da Tom mittlerweile durch Gerd unterstützt wurde und die beiden die Bremsanlage in Angriff nahmen, konnte Wolfgang beim „Feldbahn-Aw“ aushelfen, mussten doch einige Teile mit dem Vorschlaghammer ausgerichtet werden. Später konnte er mir noch beim Zusammenbau der Puffer helfen, wobei meinen Part durch Christian übernommen wurde...

Am Ende des Tages waren schließlich noch 5 Unerschrocken übrig, die sich auf „totes Tier auf heißen Kohlen“ freuten. Wegen eines Regenschauers verzogen wir uns in den „Lokport“ wo später ein verdutzter Lokführer des Containerzuges vorbei kam, schließlich sah er bei der Vorbeifahrt mit seiner Maschine Rauschwaden unter dem Dach hervor quellen, und wir saßen für ihn schlecht sichtbar rund um die Kö 1 verteilt..Da die Sonne später sehr günstig stand, wurde am Ende des Tages ein Gruppenfoto angefertigt, das ich nicht vorenthalten will:

Am folgenden Freitag, den 9.5.08 war ich um 15:00 mit dem Unimog und dem Anhänger aufgebrochen und konnte beim Verein bereits Hans, Wolfgang, Bernd und Christian vorfinden. Christian und Bernd waren bereits beschäftigt, die Klappen an der Lok anzupassen, Wolfgang konnte mittlerweile die defekte Lenkung des Baggers richten und mit Hilfe von Hans die Pufferbohlen sowie einen Zughaken am Laubfrosch befestigen.

Nach einer kurzen Besprechung schwang Wolfgang seine (nicht unerhebliche) Masse auf den Beifahrersitz im Unimog und fuhr mit mir ins Neue Gelände. Dort angekommen, verluden wir zuerst einen schweren Handwagen mittels Auffahrrampe, Seil und Unimog auf den Anhänger, wobei Wolfgangs „Stop“ für mich nicht energisch genug war. Die Folge war eine durchstoßene Vorderwand meines Anhängers.



Nachdem der Anhänger vollgeladen war, und wir nach einem Zwischentop beim Bäcker wieder auf dem Weg zur Kaffeepause waren, unterhielten wir uns über den Kaelble, dass dieser vor den Culemeyer geschoben werden müsse. Kein Problem, sagte ich noch, den ziehe ich mit dem Unimog und schon passierte es: weißer Rauch, kaum mehr Leistung, und ein seltsamer Motorklang begleitete uns. Gerade noch ins Vereinsheim gekommen, war nach kurzer Diagnose klar, dass hier vermutlich ein Schaden an der Zylinderkopfdichtung vorliegt. Im Anschluss bekam ich eine Einweisung in Wolfgangs „roten Boliden“ Fabrikat Mazda, welchen ich zum Holen meines „Dieselrosses“ benötigte, und nach knapp einer Stunde war ich auch mit demselben vor Ort, um mittels Culemeyer-Zugstange den Unimog in die Heimat zu holen. Nach der Kaffeepause hatte ich zuerst versucht, im kleinsten Straßengang des 15 PS-starken Fendt mein „Moggerle“ zu ziehen, wobei mir hier Wolfgang als Partner einen Streich spielte. Nachdem die erste Anfahrt ohne Erfolg war, blickte ich nach hinten, was los war, und musst erkennen, dass der Unimog „Nickbewegungen“ macht. Im weiteren Verlauf und einem klärenden Gespräch musste ich erkennen, dass Wolfgangs Bremsentest die Ursache war und ich natürlich hier keine Chance hatte. Im Großen und Ganzen verlief aber der Rücktransport erfolgreich.

Eisenbahntechnisch waren an diesem Tag nur Bernd und Christian an der Accu-Lok tätig, sowie Hans, der bis zu meinem Missgeschick mit Wolfgang am Laubfrosch werkelte.

Am Freitag, den 16.5.08 war Hans, Guggi, Wolfgang, Bernd, Eberhard, Christian und ich vor Ort, um die ersten Vorbereitungen für den Tag der offenen Tür am 31.5.08 zu treffen. So wurden an diesen Tag die Gleisjoche vorbereitet, die beiden Klappen an der Acculok anmontiert, und auch der Kaelble nach einigen Startversuchen vor den Culemeyer-Roller rangiert. Während dessen Wolfgang bereits die ersten Teile für ein Hubgestell für Feldbahnjoche fertigte, war ich noch am Rätseln, wie die „neue DL-6“

diesmal an den Sitzwagen angebunden wird. Hier konnte ich aber am folgenden Tag die Adaptionen fertigen und am Sonntag montieren. Hans hatte unterdessen mit der Aktion „Sauberes Vereinsheim“ begonnen und konnte auch den Hausgang von unnützem Gerümpel befreien.

Am folgenden Montag, hatte sich Wolfgang und ich im Vereinsheim verabredet, um das Hubgestell für die Feldbahnjoche fertig zu stellen. Wolfgang hatte zuerst die Teile vorbereitet, so dass ich nur mehr für das Verschweißen zuständig war.

Am folgenden Dienstag hatte ich die Kurventeile für die Feldbahn vervollständigt, so dass am Freitag nur mehr „Strecke“ gebaut werden musste.

Freitag, der 23.5., ein typischer Brückentag mit Urlaubsstimmung. Da ich auch die „drei Wietahler“ schon früh anlocken wollte, köderte ich sie mit Nahrung. Hierzu hatte ich angekündigt, ein „ausgiebiges Frühstück“ vorzubereiten, welches aus reichlich Kaffee, Brötchen, Marmelade, Butter, Wurst und Eier bestand.

Nach Einnahme dieser Schonkost und Eintreffen von „Drillsergeant Hans“ ging es an die Arbeit: Wolfgang schwang sich auf den Bagger und stellte bis zur Mittagszeit mit seinen Brüdern und Franz die Feldbahnstrecke fertig.



Hans hatte von Jürgen eine Motorsense bekommen und war den ganzen Tag dem Grün zu Leibe gerückt. Auch ich hatte meinen Rasentrimmer im Kofferraum und schnitt kleinere Grünflächen zurecht. Auch Jürgen war bereits erschienen, um auf der Feldbahn einige Rangierarbeiten durch zu führen sowie an der zweiten Weiche einen Hebel anzufertigen. Selber hatte ich mir die Köf sowie die blaue Gmeinder nach vorne geholt, und mit reichlich Wasser die Zur Mittagszeit (es gab eine selbst gekochte Kartoffelsuppe meiner Mutter) wurde unsere Mannschaft durch Bernd, Christian und Gerd ergänzt, so dass nun auch der Übergang vom Parkplatz gebaut werden konnte. Die Stahlplatten,

welche die Anböschung der Gleise darstellten, wurden noch mit 3 Schubkarren Feinschotter angepasst, welche Gerd und ich auf dem Gelände zusammen kratzte. Da wir dem Publikum beim Tag der offenen Tür auch die Instandsetzung einer Lok zeigen wollten, wurden beim Laubfrosch noch die Puffer montiert sowie die Führerstandbleche und die Motorhaube provisorisch befestigt. Die Befestigung der Puffer wurde natürlich von unserem Dipl.-Ing. Guggi mit dem Gehör überprüft.

Am folgenden Freitag, den 30.5.08 wurden hauptsächlich Vorbereitungen für den Tag der offenen Tür getroffen, hier war bereits um 9:00 Hans, Franz, Bernd, Christian Wolfgang und ich anwesend, wobei Franz und Hans sich zuerst um die dringend notwendige Reinigung des Stellwerkes kümmerten. Wolfgang und Christian begannen mit dem Aufbau der Pavillon, während dessen Bernd und ich auf „Sammeltour“ gingen, also Kühlschränke und Bänke für die Essensausgabe sowie Warnbaken für den Parkplatz besorgten. Um 11:00 hatte ich einen Anruf von meinem Arbeitgeber bekommen, dass mein lang ersehntes Paket mit der Köf-Beschriftung eingetroffen sei, welches natürlich sofort abgeholt wurde. Am Nachmittag hatte ich nach dem Aufbringen der Beschriftung noch einen Becher Farbe angerührt und konnte endlich die „kahlen Stellen“ ausbessern. Mittlerweile war auch Guggi und Toni erschienen, so dass genügend Leute für den Aufbau des Bewirtungszeltes vor Ort waren.

Auf den gelungenen Tag der offenen Tür am folgenden Samstag will ich hier nicht näher eingehen, ein Rückblick wird als separater Artikel folgen.

## **Juni**

Ein kurzer Rundruf am Montag, den 2.6.08 brachte 2 Ergebnisse: wir bauen die Feldbahn vom Tag der offenen Tür möglichst früh ab, und es wären für abends genügend „Gleis-Abbauer“ vorhanden. Also trafen sich Guggi, Toni, Hans, Wolfgang und ich, um die gut 150 m Feldbahngleise noch abzubauen, was auch nach gut 2 Stunden vollendet wurde.

Wie sich heraus stellte, war dies eine glückliche Entscheidung, da am folgenden Freitag lediglich Hans und Franz Zeit hatten, einige Teile vom Tag der offenen Tür zu reinigen und anschließend zu verstauen





Am Samstag, den 7.6.08 war ich beim THW verabredet, um im Anschluss weitere Teile in der Zuckerfabrik zu holen. Wie üblich, wurde uns ein Stapler zu Verfügung gestellt, so dass die Verladung der Kranbahnträger bereits um 10:00 abgeschlossen war. Auch die ausgebauten Betonplatten, welche zwischen den Gleisen für eine plane Überfahrt dienten und bei uns die gleiche Funktion erfüllen sollten, wurden aufgeladen. Hier gab es jedoch „leichte“ Differenzen zwischen geschätztem und tatsächlichem Gewicht. Nachdem ich einen Stapel von 4 Platten auf dem THW-Unimog abstellte und dieser gut 40cm „in die Knie“ ging, fragten mich die Aktiven, welches Gewicht eine Platte habe, was ich mit „ca. 250 kg“ beantwortete. Wir hatten uns geeinigt, diesen Stapel auf den Kipper abzulegen, diesen mit ca. 12 Platten zu beladen und eventuell ein zweites Mal zu fahren. Nachdem ich den nächsten Stapel mit 7 Platten über den Staplerzinken hatte, merkte ich beim Anheben, dass nicht der Plattenstapel abhebt, sondern das Hinterteil meines Staplers der 4,5 Tonnen-Klasse. Nach kurzem Kopfrechnen ( $4500\text{kg} : 7\text{Platten} = \text{ca. } 745\text{kg}$ ) musste ich eingestehen, dass ich bei ersten Schätzung des Gewichtes leicht untertrieben hatte. Nach Verladung des Stapels wurde die Lieferung wieder im neuen Gelände zwischengelagert und im Anschluss zum Feierabend ausgerufen.



Am folgenden Freitag, den 13.6.08 war Wolfgang, Tom, Hans, Franz, Bernd, Gerd, Christian, Eberhard, ich sowie unser Neuzugang Benjamin vor Ort, um den Tag zu nutzen. Bernd hatte sich mit Benjamin die Accu-Lok nach vorne geholt, um den Klappen den letzten Decklack zu verpassen. Franz und Hans hatten die letzten Stücke vom Tag der offenen Türe verstaut. Wolfgang, Tom und ich waren am frühen Nachmittag zum Neuen Gelände aufgebrochen, um die Fundamentlöcher der Säulen zu reinigen. Nach Einnahme des üblichen Kaffee war auch Gerd und Eberhard erschienen, so dass im Anschluss noch der KLV-53 mit den nach vorne geholte wurde, um diesen in Zukunft mit vorhanden Accuzellen zu starten. Hier wurden im Fahrgastraum eine Stahlbox aufgestellt, und die Einzelpakete a 2,4 V hier gesichert. Da es sich hier um Verdrahtungsarbeiten handelt und keinesfalls Farbe im Spiel ist, war auch Eberhard mit von der Partie und half bei den Anschlussarbeiten. Bei der Suche nach einer passenden Box stolperten wir über die Fragmente der Sandstreueinrichtung des Laubfrosches, welches ich mittels Winkelschleifer und unter reichlich Staub nach brauchbaren Teilen absuchte.



Da die Bleche für den Sandkasten bereits gebogen waren und eigentlich nur mehr verschweißt werden mussten, hatte ich für den Auslauf den unteren Abschluss als erstes Teil heraus getrennt und im Anschluss angepasst. Wolfgang passte mit Unterstützung durch Gerd die Aufstiege an, und so waren am Abend schließlich der obere Teil des Sandkastens sowie die beiden Aufstiegen fertig gestellt.

Am Abend des 18.6.08 trafen sich Gerd und ich, um mit Unterstützung des THW die Zaunsäulen wieder in die Fundamente zu setzen und das Gelände wieder mit einem Zaun zu sichern.

Wegen des Vereinsausfluges am 21.6.08 trafen sich die 1:1-Aktiven erst wieder am Freitag, den 27.6.08, hier war Bernd, Eberhardt, Hans, Christian und Wolfgang anwesend. Wie ich am Sonntag bei einem Besuch im Stellwerk feststellen konnte, wurden an diesem Tag noch die provisorischen Übergänge beseitigt, außerdem hatte Wolfgang seinen Bagger für das fällige Endspiel der EM mit einer Deutschlandfahne „verziert“

## **Juli**

Freitag, der 5.7.08: um 11:00 erhielt ich von unseren Blechlieferanten die Nachricht, dass die bestellten Bleche für die Kö 1 fertig wären. Nach kurzem Checken der Lage war klar, dass ich diese noch abholen und zumindest im Verein zwischenlagern werde. Beim Eintreffen im Verein war bereits Hans, Guggi, Eberhardt und Bernd vor Ort, so dass das Abladen der gut 300 kg schweren Ladung rasch voran ging.

Guggi hatte mittlerweile erkannt, dass dank seiner nicht unerheblichen Kilos ein gewisser Respekt von ihm ausging, so dass er sich unser Neumitglied Benedikt schnappte und ihm den sachgemäßen Umgang mit dem Hammer erklärte. Auf diese Weise wurden bei den mitgebrachten Bohlen die gesamten Nägel ausgetrieben.



Bernd hatte mittlerweile die Accu-Lok nach vorne geholt, um mit Unterstützung von Eberhardt und Christian einige Verschlüsse zu verbohren und anzubringen. Am folgenden Freitag, den 12.7.08 war ich bereits um 13:00 Richtung Vereinsgelände aufgebrochen und konnte hier schon Hans und Wolfgang vorfinden. Mein Ziel war an diesem Tag, die gelieferten Dachbleche der Kö 1 zu schweißen und zumindest provisorisch zu befestigen. Unterstützung bekam ich eine halbe Stunde später durch meinen Bruder Richard, der zwar „nur“ Fördermitglied ist, aber beim Anblick eines Schweißgerätes durchaus Tatendrang verspürt. Also hefteten wir die Bleche miteinander zusammen, für das Verschweißen war er zuständig. Bruderzwist gibt es selten bei uns, lediglich über die Größe der Schweißbraupe waren wir uns an diesem Tag uneins, da ich derjenige war, der diese plan schleifen musste und er aus seinen alten Tagen als gelernter Heizungsmonteur nur Raupen mit 5mm und mehr kannte! Wolfgang hatte sich an diesem Tag vorgenommen, mit Franz den gelben Container zu entrümpeln, was auch weitgehend gelang. Hans hatte mittlerweile an der Kö 1 einige überflüssige Niete an der Motorhaube entfernt, so dass er beim Auflegen der Dachbleche gleich mit anpacken konnte. Bernd, Eberhard, Christian und Benedikt waren mittlerweile beschäftigt, die eingelagerten Accus aus der Wellblechgarage zu entfernen, da diese wieder für Lackierarbeiten genutzt werden soll.

Am Mittwoch Abend nahm ich mir die Zeit, um vorbereitend die Teile für das Dach der Kö 1 zu bohren, und so konnte ich dank der „guten Alzmetall“ um 21:00 die Dachrinnen und das Flacheisen zum Verbinden der beiden Dachhälften fertig stellen.

Am Freitag, den 19.7.08 war bei meinen Eintreffen um 14:00 bereits Hans und Wolfgang vor Ort, letzterer bereits fleißig am Suchen der Einzelteile für den Laubfrosch. Hans half mir im Vorfeld, die neu gefertigten Verbindungsleiste und Dachrinnen am Dach der Kö zu fixieren. Das Verbohren hatte ich mir dann vorgenommen, was aber an einigen Problemen wie überstehende Bleche ect. scheiterte.

Zur Kaffeezeit wurde uns Montageteam durch Bernd, Benedikt, Gerd und unseren Neuzugang Paul-Peter vergrößert, so dass wir uns auf 2 Baustellen aufteilten. Bernd und Benedikt wurden im Umgang mit der Bohrmaschine eingewiesen, hier konnte Bernd die meisten Bohrungen im Dach der Kö treiben.

Der Rest der Mannschaft schleppte die beiden Puffer aus dem Container und montierte diese am Laubfrosch.

Im Lauf der folgenden Woche gab es einige Telefonat zwischen Hans und mir, wurde es doch immer ernster, dass wegen Arbeiten am Gebäude der hinterste Gleisanschluss geräumt werden muss. Da aber dieser mit einer Nutzlänge von 100 m der längste auf dieser Seite war, war klar, dass wir einige Fahrzeuge nicht mehr auf dem drei vorderen abstellen konnten.

Auf der Suche nach einer passenden Abstellmöglichkeit fanden wir vor dem Geländer der Fa. Pöppel ein unbenutztes Gleis der Hafenverwaltung, das für die Abstellung der überzähligen Fahrzeuge ideal war. Einzige Bedingung zur Hinterstellung war die Kontrolle des Gleises auf Befahrbarkeit durch einen Sachkundigen, da es wegen einiger kleiner Mängel (morsche Schwel-len) stillgelegt war.

Ich musste meinen Vater nicht lange überreden, schließlich konnte er nach 15 jähriger Renten-zeit wieder beweisen, dass er von seiner gut 45 jährigen aktiven Zeit im Gleisbau nichts ver-lernt hat. Also wanderten wir noch am Donnerstagabend das zugedachte Gleis ab, wobei bei neuralgischen Stellen die Schiene mit einem seitlichen Schlag auf festen Sitz geprüft wurde.

Zum Vorholen der Garnitur hatte wir uns die Köf ausgedacht, nach Ankuppeln derselben und Überprüfung der gesamten Garnitur auf Hemmschuhe oder überstehende Paletten an der Ram-pe konnte ich Franz das Handzeichen für das vorziehen geben. Nach den ersten 20 Metern musste ich feststellen, dass die letzten beiden Wagen keinen Mucks machten. Also wurde nach dem Rücksetzen und Einhängen der Kuppelkette ein weiteres Mal angezogen, wobei das Aus-rangieren der 3 Flachwagen sowie des Kesselwagens innerhalb einer Stunde erledigt war. Im Anschluss wurden die Flachwagen von Bauteilen befreit, die in der nächsten Zeit benötigt wer-den, so dass um 12:00 der Befehl Ra 1 gegeben werden konnte, das Signal für wegfahren. Nach dem Umsetzen und einer Sägefahrt waren wir wohlbehalten im untersuchten Gleis angekom-men, wo Franz freudig beim Bahnübergang mit dem Zweiklang-Makrophon arbeiten konnte.

Nach Abstellen der Wagen und Sichern derselben mit Hemmschuhen fuhr Franz die Maschine wieder über den gleichen Fahrweg in das gewohnte Gleis, um die Maschine abzustellen.

Nachmittag konnte ich noch die erste Seite der Kö-1 Dachkonstruktion fertig stellen, hier hatte mich wieder meine Bruder Richard bei immerhin einer!! Bohrung mit 2 mm Tiefe unterstützt...

Bereits am frühen Nachmittag war auch Jürgen eingetroffen, dies war wahrscheinlich der Grund, dass hauptsächlich Arbeiten an Feldbahnfahrzeugen vorgenommen wurden: Jürgen hatte mit Hilfe von Christian und Neuzugang Silvia das Dach für die DS-30 neu lackiert, außerdem einige Stellen am der bereits fertigen Aufbau ausgebessert.

Hans hatte mit Wolfgang 4 Achsen von vorhandenen Rahmen abgetrennt und diese bei den vormittags abgeladenen Loren montiert. Wie ich später erfahren konnte, musste Christian die fertigen Loren über den Vorplatz beim Vereinsheim schieben und durfte diese im Anschluss im vorderen Bereich aufsetzen. Da Wolfgang an diesem Tag mit meinen „Dieselross“ wegen des fälligen TÜV-Termins vor Ort war, kann ich diese Aktion eigentlich nur als Körperertüchtigung für Christian deuten...

## August

Am Freitag, den 1.8.08 waren Wolfgang, Hans, Bernd und ich vor Ort. Bernd und Hans hatten sich dem Problem der defekten Klopülung gestellt, und wurden später noch von Christian unterstützt. Wolfgang hatte wegen der großen Hitze ein schattiges Plätzchen gesucht und neben dem Lokport gefunden. Hier lag ein Stapel Feldbahnjoche, die nicht im besten Zustand waren und auf Festigkeit überprüft werden musste. Bewaffnet mit Bohrmaschine, Winkelschleifer und jeder Menge Schrauben konnte Wolfgang die ersten Joche wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzen.



Selber hatte ich die Restarbeiten am Dach der Kö 1 ausgeführt, wie z.B. Regenrinnen verbohren, Bleche anpassen und vieles mehr.

Da die Instandsetzung der Klopülung wenig Zeit in Anspruch nahm, begann Bernd noch mit Unterstützung von Benjamin und Christian unter Einsatz des Kranes am KLV 53, die Walhallabahnsschienen sowie die Beiden Torflügel beim 2. Anschluß zu bergen. Grund ist hier, dass der Besitzer des Grundstückes Arbeiten in dem Bereich ausführen will. Rechtzeitig zum einsetzenden Gewitter hatte Wolfgang mit seinem Bagger dieses „Stahlpaket“ noch auf unserem Sammelplatz abgelegt.

Am folgenden Freitag, den 8.8.08 war Bernd, Eberhard, Jürgen, Franz, Wolfgang, Hans, Christian, Gerd und ich vor Ort, unser Jugendmitglied Benjamin hatte diesmal Verstärkung dabei. Die beiden schnappte sich Wolfgang, um die nächsten Joche auf Tauglichkeit zu testen und um die beiden (pädagogisch wertvoll) in die Stahlbearbeitung einzuweisen.

Hans, Bernd und Franz hatte mir geholfen, die beiden Dachhälften von der Kö abzuheben, im Anschluss hatte ich hier die überzähligen Löcher verschweißt und mit

Hilfe von Gerd die Oberflächen für die anstehende Grundierung aufgeraut und die erste Grundierung aufgetragen werden.

Eberhard, Christian und Bernd hatten begonnen, bei der Accu-Lok zuerst die Anbauten am Dach zu entfernen und später die maroden Dachteile zu entfernen. Die 3 waren so bei der Sache, dass wir am Schluss eine Cabrio-Lok vorfinden konnten, welche aber gegen die nächsten Gewitter mit einem provisorischen Dach aus Trapezblechen versehen wurde.

Am folgenden Freitag, den 15.8.08 wurden wegen des Starken Regens und dem Feiertag keine nennenswerten Arbeiten ausgeführt.

Am folgenden Samstag nutzte ich das gute Wetter, so dass ich am Oberteil des Laubfrosches die nicht gestrahlten Flächen entrostete und mit der Grundierung versah. Am Sonntag war ich eingeteilt, die Module vom FREMO-Treffen zu transportieren und war gut 2 Stunden zu früh dran... Also mischte ich mir die „Laubfroschgrün“-Farbe an und versah die tags zuvor grundierten Flächen. Am Abend, nach dem Transport der Module, half mir Uwe, der dieses Wochenende in Regensburg verbrachte, beim Wenden der Dachhälften und so konnte ich diese noch auf der 2. Seite grundieren.

Eine Woche Urlaub? Und kein echter Plan... Also verabredete ich mich am Montagnachmittag mit Eberhard, wollte ich doch die Lampen an der Köf anschließen. Nach reichlichen Suchen mussten wir feststellen, dass vermutlich die Lichtschalter nicht mehr sicher den Kontakt geben, so dass wir erst nach Anlegen der Leitung am Verteiler die erste Lampe brennen sehen konnten.



Eberhard musste feststellen, dass die Anbringung der Elektroverteilung im Innenraum der Getriebeabdeckung nicht vorteilhaft war, dank „ausreichenden Ölaustritt“ versaute er sich seine Klamotten..Nur durch Einnahme meines mitgebrachten Wurstsalates konnte ich ihn wieder milde stimmen. Da die Elektrik suche früh abgeschlossen war, schnappte ich mir 2 Batterien, stellte diese in unseren Kompressor und wagte natürlich sofort einen Startversuch. Getreu dem Motto von „Forrest Gump“: wenn er schon mal am Laufen ist, dann klopfe ich mit dem Nadelabklopfer auch gleich Farbe ab und weil es so gut geht, klopfe ich auch noch dieses Blech ab...

So konnte ich am Montag noch die vordere Front der Kö 1 von der Farbe befreien. Am folgenden Dienstag, den 19.8.08 war ich nachmittags mit Wolfgang verabredet, er hatte keine Probleme neben meiner Klopfaktion und bereitete weitere Joche auf. So konnten wir am Abend weitere 3 Top-Joche zum Bestand zählen, außerdem war die gesamte Farbe im Innenraum der Kö-1 entfernt.



Da wir beide am Freitag Urlaub hatten, verabredeten wir uns bereits vormittags im Verein und so konnte ich um 10:30 mit dem Abklopfen der brüchigen Farbe beginnen. Hier konnte ich trotz einer kurzen Pause mittels Nadelabklopfer die vordere Front sowie das Mittelblech hinten entlacken.

Wolfgang hatte sich an diesem Tag vorgenommen, den freistehenden Gleisstützen am Lokport zu verlängern, musste doch für weitere Arbeiten an der Kö 1 die Motorhaube abgenommen werden und dies geht nur unter „freien Himmel“. Also suchte er sich 2 passende Schienen, packte seinen Bagger und bohrte recht unkonventionell die Löcher für die Laschen in der Säulenbohrmaschine. Als „Faulenzer“ diente hier der mittig angehängte Schlupf am Bagger. Mittlerweile waren Franz und Christian erschienen, welche sich sofort auf die Suche nach einer passenden, stabilen Schwelle machten. Diese wurde für die weiteren Arbeiten sofort von Christian in Beschlag genommen, war es doch eine hervorragende Sitzgelegenheit. Zwischenzeitlich hatte Wolfgang unseren guten Kompressor Marke „IFA“ repariert, der mir wegen 2 verschwundenen an der Einspritzpumpe eine Zwangspause verpasst hatte. Bernd hatte an der Akku-Lok die erste Front am Führerhaus entlackt. Nachdem Hans meinen „Wochensauhalt“ begutachtet hatte schnappte er sich einen Besen und begann, unterstützt durch Franz, die abgeklopften Farbreste mittels Besen und Staubsauger zu binden. Mir war es ganz recht, konnte ich zwischenzeitlich die Dachbleche für die Kö das 2. Mal grundieren. Nachdem ich mich schon mit Farbe „ingesaut“ hatte, begann ich nach dem Reinigen der gereinigten Führerstandsteile mit dem ersten Grundanstrich. Hier hatte mich später zuerst noch Wolfgang und und Jürgen unterstützt. Auf diese Weise konnte der gesamte geklopfte Bereich der Kö grundiert werden. In der folgenden Woche war mein Jahresurlaub beendet, und so musste ich wieder bei unserem Brötchengeber antreten. Doch bereits am Freitag hatte ich mir wegen eines anstehenden Termins am Vormittag bei der Südzucker wieder frei genommen, wurde doch festgelegt, welche Teile am Samstag abtransportiert werden.



Hier konnte mich Wolfgang in seinem letzten Urlaubstag begleiten, und so begannen wir relativ früh, um 10:00 mit den üblichen Arbeiten im Vereinsgelände. Wolfgang hatte vormittags noch die Adaptionen für die anstehende „Zaunentfernung“ beim Neuen Gelände gefertigt. Selber hatte ich noch einige Vorbereitungen für den Abtransport am folgenden Samstag zu treffen und war froh, nach dem Mittagessen eine Mannschaftsstärke von 4 Mann (Wolfgang, Hans, Franz und ich) vorzufinden. Also packten wir das Große Stromaggregat, Schweißapparat und Winkelschleifer in den Anhänger und fuhren zum Neuen Gelände. Hier angekommen, begannen Franz und Hans sofort mit der notwendigen „Grünreduzierung“, während dessen Wolfgang eine Zaunsäule (Schiene S54) oberhalb des Fundamentes mit dem Winkelschleifer abtrennte.



Nach Abtrennen der Säule kam ich in Aktion, musste doch die Adaption sauber am verbleibenden Rumpf sowie an der Säule angeschweißt werden. Nach erfolgter Festigkeitsprobe legten wir das Säulenstück ab, wickelten den Restzaun noch auf und richteten die Überfahrt provisorisch her und sicherten das Ganze mit Flutterleine noch ab.

Wieder im Verein angekommen, war bereits Paul, Guggi und Christian vor Ort, aber eigentlich nicht auf Arbeit eingestellt. Nachdem Wolfgang die Idee äußerte, die Motorhaube der Kö 1 abzuheben, waren natürlich alle Feuer und Flamme und begannen zuerst mit Muskelkraft die Maschine ins Freie zu ziehen.

Dort angekommen, stürzten sich Hans, Franz, Paul, Christian und (Guggi als Berater, war er doch krankheitsbedingt nicht einsatzfähig) an die letzten 3 Schrauben und so war die Motorhaube nach einer Stunde auf dem Gleisstück vor dem Lokport abgesetzt. Bernd hatte unterdessen mit Benedikt den Führerstand der Kö nochmals grundiert. Da mir der „Massenaufwurf“ eher suspekt ist, packte ich meine Handbohrmaschine und bohrte nach Muster das erste Neue Seitenblech für diese Maschine.

Recht früh waren wir aufgebrochen, um für den nächsten Tag frisch zu sein.

Am Samstag hatte ich um 8:00 einen Termin beim THW Regensburg, war doch der Abtransport der letzten Teile von der Südzucker angesagt. Der Verein war an diesem Tag durch Silvia, Paul, Wolfgang und mich vertreten. Ich hatte natürlich wieder den Guten Stapler im Südzuckergelände organisiert, so dass die Verladung der Betonplatten sehr schnell vonstatten ging. Nachdem fest stand, dass der Transportwagen, bestehend aus den beiden Robel-Achsen nebst I-Träger nicht mehr zum Einsatz kommen würde,

begannen Silvia, Paul und ich, am Schluss durch die Aktiven des THW, denselben aus der Vegetation wieder in einen Bereich zu schieben, der mit dem Stapler erreichbar war.



Dank des reichlich gewachsenen Dornengestrüpps war ein Durchfahren der gut 80m langen Strecke nicht möglich, so dass wir immer mit Schwung das gut 2 Tonnen schwere Gefährt in dieselben drückten und nach zurücksetzen und Neuen Anlauf wieder die nächsten Meter schafften. Filmreif war das „Gejapste“, wenn nach Überfahren der Sträucher dieselben noch Spannkraft bewiesen und der Schiebenden Mannschaft in die Füße schnellten. Auch Wolfgang unterstelle ich noch eine gewisse Absicht, als er mich rückwärts in einen gut zwei Meter großen Distelbusch lotste..

Trotz der Widrigkeiten waren alle Teile um 14:00 im Neuen Gelände abgeladen und so wurden auch die 4 Platten im Gleis entfernt und beim Vereinsgelände abgeladen. Hier konnte Wolfgang mit seinem Bagger zeigen, wie schnell hier abgeladen werden konnte... Am Montag Abend hatten Franz, Tom, Wolfgang und ich noch alle vorhandenen Schwellen bei den provisorischen Übergang auf unseren PKW-Anhänger aufgeladen, wobei die Schwierigkeit bei der Menge lag. Mussten doch 30 Schwellen abgefahren werden, so dass wir dies auf drei Fahrten aufteilten, das Abladen mittels Seilbagger ging dank guter Vorarbeit (Schlupf unterhalb der Schwellen!) wie immer flott voran. Nachdem noch die Säule mittels der Adaption wieder angeschraubt war, wurde noch der Zaun montiert und um 19:00 zu Feierabend ausgerufen.

### **September**

Nachdem der Abtransport der restlichen Teile von der Zuckerfabrik abgeschlossen war, konnten wir wieder zum Tagesgeschehen übergehen. Wolfgang hatte sich mit Bruder

Michl dem weiteren Grundaufbau des Laubfrosches gewidmet und konnte hier das hintere Blech sowie den Haltewinkel hierfür fertig stellen. Selber konnte ich die restlichen Seitenbleche für die Kö 1 fertig stellen, die auch prompt von Benedikt mit dem Exzenter- Schleifer angeraut wurden.

Hans hatte irgendwie ein schlechtes Gewissen und wollte bestraft werden. – also drückte ich ihm den Nadelabklopfer in die Hand, schaltete den Kompressor ein und deutete auf die „unbequemen“ Stellen unterhalb des Bedienpultes an der Kö 1 hin. Einmal eingewiesen, bewies Hans wieder einmal Beharrlichkeit und befreite alle Stellen von der Farbe.

Zwischenzeitlich hatte ich die beiden Dachhälften für die gleiche Maschine mit dem Decklack versehen. Gerd war mittlerweile auch erschienen und hatte an jeder Stelle mit ausgeholfen.

Am folgenden Freitag, den 12.9.08 war ich urlaubsbedingt bereits um 12:00 vor Ort, kurz darauf war auch Wolfgang und Franz erschienen. Nachdem ich am Vormittag sozusagen in meiner alten Heimat, der Landwirtschaft unterwegs war, war ich auf der Suche nach einem geeigneten Stahlteil, um unsere Wiese in der Firma endlich in einem einigermaßen befahrbaren Zustand abziehen. Letztendlich fiel die Wahl auf einen ausgemusterten Lorenrahmen, den wir vier (mittlerweile war Guggi erschienen) in meinen Anhänger wuchteten. Die weitere Verwendung dieses Rahmens übrigens auf meiner Homepage ([www.tmattusch.de](http://www.tmattusch.de)) unter der Unimog- und Fendt-Rubrik bewundert werden, die Reaktion von unserem „Feldbahnkenner Dr. Feld.bahn. Frommer“ leider nicht...

Wolfgang, Guggi und mittlerweile der vierte Wiethaler im Verein („Bruder Michl“), hatte sich vorgenommen, die letzten Joche für die Feldbahn zu überarbeiten, was auch gelang.



Mittlerweile war Hans und Gerd erschienen, und hier wurden die zuletzt entlackten Flächen an der Kö 1 dank Chemie gereinigt. Selber hatte ich zuerst die letzten „Kleinteile“ für die Kö1 mit dem Winkelschleifer von Farbe befreit und begann nach dem

Entfetten mit der Grundierung der Teile. Nach der Kaffeepause lag der intensive Geruch von frischer 2-Komponenten-Grundierung in der Luft, war doch mittlerweile auch Hans und Gerd mit der Grundierung der entlackten Kö 1-Flächen beschäftigt, während dessen Michl zu meiner Unterstützung die Kleinteile in der Wellblechgarage grundierte. Doch auch Franz war fleißig, er hatte rund um die Container sauber aufgeräumt und auch alle durchgerosteten Bleche für den Schrotthändler gesammelt.

Am folgenden Freitag, den 19.9.08 waren wir zwar sehr zahlreich erschienen, doch bedingt durch die Börse am Sonntag waren wir mit den Vorbereitungen ausgelastet, so dass Wolfgang nur die überzähligen alten Bleche mit dem Bagger auf den Container wuchtete. Selber hatte ich die Seitenbleche noch einmal grundiert, und Gerd hatte mit Wolfgang im Nachgang noch das Gleislager des Hafens von unserem „Inventar“ befreit, war doch der Hafen unter der Woche am Suchen von passenden Schienen.

Am Freitag, der 26.9.08 waren bei meinem Eintreffen bereits Franz, Michl und Christian vor Ort, kurze Zeit später kamen noch Benedikt und Wolfgang dazu. Nachdem Wolfgang, Michl und Christian sich dem Zusammenbau vom Führerhaus des Laubfrosches widmeten, war Franz im Bauwagen verschwunden und hier wieder einmal aufzuräumen.



Selber hatte ich mit Benedikt die Griffstangen der Kö lackiert und später die zu montierenden Flächen der Bleche vorlackiert. Zum späten Abend hatte Wolfgang Lust, seinen Bagger zu starten und setzte noch das obere Teil des Führerhauses am Laubfrosch ab und fixierte dieses mit 4 Schrauben.

## **Oktober**

3.10. – Tag der Einheit? Wäre die Einheit nicht gewesen, hätte wahrscheinlich Eberhardt an diesem Tag nicht mithelfen können. Da der 3.10 als „trüber Tag“ angekündigt war, begannen Wolfgang und ich mit dem Umgestalten und Aufräumen der Container. Eberhardt hatte weiter an der Verkabelung des KLV-53 gearbeitet und war über Mittag auf einen Flohmarkt. Da ich mittags bei meinen Eltern zum Porree-Essen eingeladen war und meine Kameradschaft keine Grenzen kennt, kam natürlich auch Wolfgang in den Genuss dieses gesunden Gemüses. Da aus diesen Gründen ab 14:00 zwischen uns „Dicke Luft“ herrschte, außerdem das Wetter besser wurde, packte ich den Farbeimer und begann mit der Lackierung der Kö I. Später war auch Christian erschienen, und so wurde der Tag entsprechend ausgenutzt.

In der folgenden Woche überführte ich einen ehemaligen Show-Anhänger unserer Firma, den ich kostengünstig erwerben konnte. Grund war, dass die Zuladung im Anhängerbetrieb äußerst bescheiden ist. Dank Isolierung und Beleuchtung und mit einer Grundfläche von 4x2m ist dieses Fahrzeug als Werkstatt für uns ideal. Da aber der Einstieg mit 50 cm zu hoch war, entschlossen wir uns, den Anhänger im Bereich der Räder einzugraben und somit tiefer zu legen. Da Wolfgang nicht aufzuhalten ist, wenn „Löcher gebuddelt“ werden müssen, außerdem Franz sein Salonwagen im Weg war, waren die beiden die Männer des Tages: Wolfgang hatte mit dem Bagger den vorhandenen Bauwagen zur Seite gehoben, außerdem den Schrott auf eine zentrale Stelle verfrachtet, so dass mit dem Anhänger nach Ausheben der gut 20 cm tiefen Senken eine erste Stellprobe durchgeführt werden konnte. Just zu diesem Zeitpunkt, um ca. 17:00 trafen ich, sowie unser Manfred Gehmeyr ein, der diesen Anhänger vor 12 Jahren für unser Unternehmen beschaffte. Beim Anpassen an den Stellplatz wirkte es, als ob er den Anhänger vor der ewigen Ruhe retten wolle, war doch zu seinen aktiven Zeiten der Spruch gültig: „Reden ist Silber, Zeigen ist Gold“. Doch die Gegenwehr nützte nicht, eine halbe Stunde später stand das gut 1 Tonne schwere Gefährt an seinem Platz und im Anschluss wurde der Bauwagen in den ebenfalls ausgehobenen Senken für die Räder gehoben.





Am folgenden Samstag war Wolfgang und ich um 13:00 Uhr Richtung Verein aufgebrochen, um die Sonnenstrahlen zu nutzen. Wolfgang hatte weiter in den Container aufgeräumt, während dessen ich weitere Bleche für die Kö 1 lackierte.

Am folgenden Freitag, den 17.10.08 war volles Programm angesagt. Bei meinem Eintreffen um 14:30 konnten Christian, Franz, Wolfgang und ich die Dachbleche für die Kö 1 auf dieselbe heben und fixieren. Mittlerweile waren auch Guggi, Benedikt und Gerd erschienen, so dass auf 2 Baustellen gearbeitet werden konnte. Guggi, Christian, Wolfgang und Benedikt waren am Laubfrosch zugange und konnten die obere Hälfte überprüfen und verschrauben. Gerd und Hans konnten die Dachleiste an der Kö1 befestigen und mussten meine angemischte Farbe für den Innenbereich verstreichen, da ich kurzfristig wegmusste. Wir hatten wegen der früh einsetzenden Dunkelheit als nächsten Arbeitseinsatz einen Arbeitseinsatz am Samstag ausgesucht, und hier kam der 25.10 gerade recht: Bereits ab 8:30 waren die ersten Mitglieder erschienen, um zumindest den Kaffee aufzusetzen und die Container an die Stromversorgung anzuschließen. Eine weitere halbe Stunde später war bereits Wolfgang, Franz, Eberhard, Gerd und ich vor Ort, und so wurde zuerst beschlossen, den Südstärkewagen und die Akkulok nach vorne zu rangieren, um beim Ersteren die Feldbahnwagen einzulagern.





Da mittlerweile auch Bernd mit der wichtigsten Lieferung des Tages (Würste) eingetroffen war, wurde nach einer kurzen Lagebesprechung folgende Aufgabenverteilung beschlossen:

Gerd, Franz und Wolfgang kümmern sich um das Umräumen des Südstärkewagens, damit im Nachgang die Sitzwagen sowie die Handhebeldraisine Platz finden. Bernd wurde mittlerweile von Benedikt unterstützt und begann mittels XXL-Schleifer, an der Akkulok die Farbschichten am Führerhaus zu entfernen.

Eberhardt war mit einem Schwung Kabelschuhe zum KLV 53 gewandert, um hier die Batterien in Reihe zu schalten und an die „Bordelektrik“ anzuschließen. Selber hatte ich den Kompressor gestartet, um die Motorhaube der Kö 1 mittels Nadelabklopfer von der Farbe zu befreien. Mit dieser Arbeitsteilung wurde es Mittag, ich wechselte mein Arbeitsfeld und wurde „Würstelom“. Die Einladung zur Stärkung wurde dankbar angenommen, auch die mitgebrachte Schüssel Kartoffelsalat, welche meine Mutter spendierte, wurde verputzt, so dass am Nachmittag, bei besten Wetter, die nächsten Arbeiten angegangen werden konnten. Wolfgang, Franz und Gerd wurden mittlerweile durch Christian unterstützt, der pünktlich zum „Warmen Würstlwasser“ erschienen war. Eberhardt hatte weiter an der Verkabelung des Startpakets KLV 53 gearbeitet. Bernd hatte unterdessen am Führerstand der Akkulok eine Schweißnaht freigelegt, die keine mehr war. Also durfte ich meinen Schweißtrafo und genügend Elektroden anschleppen, so dass ich die nächste halbe Stunde mit der Erstellung einer Steignaht beschäftigt war. Bernd war einstweilen nicht faul und legte genau auf der anderen Seite die gleiche Schweißnaht frei, die ebenfalls nach einer Nachbesserung schrie. Bernd konnte noch die beiden Seitenhälften sowie eine Stirnwand anschleifen und grundieren. Die 4 beim Südstärkewagen konnten die beiden Sitzwagen, die Handhebeldraisine, den Handkarren sowie einen Gepäckwagen im mittlerweile gut aufgeräumten Wagen verstauen.



Christian und Benedikt hatten mittlerweile die Feldbahnwagen umrangierte, und so konnten sie die beiden Feldbahndiesels in der trockenen Garage einstellen. Sorge bereitete Wolfgang und mir die Klappergeräusche am Bagger, welche bei der Anfahrt zum Stellplatz immer lauter wurden. Nach einem etwas hektischen Aushängen des Ladepodestes wurde uns beim Geruch von einem verbrannten Keilriemen klar, dass „was fest war“. Nach kurzer Diagnose und Ausbau des Übeltäters mussten wir feststellen, dass die Lagerschale des Verdichters mit ca. 15mm etwas zu viel Spiel hatte. Nach dem Einstellen der Fahrzeuge und Sichern der Gleisanschlüsse konnten wir trotz allen auf einen erfolgreichen Tag zurückblicken und so wurde zielstrebig die heimische Badewanne angesteuert.

Am folgenden Freitag, den 31.10. waren um 14:30 fast gleichzeitig Franz, Wolfgang, Bernd, Eberhardt, Benedikt, Hans und ich erschienen und begannen sofort mit folgender Arbeitsteilung: Bernd und Eberhardt holten nach einer kurzen Rangiermanöver die Akkulok und den KLV 53 nach vorne, um bei letzteren sozusagen einen „Kundendienst“ durchzuführen und alle Hebel am Kran zu schmieren. Christian war mittlerweile auch erschienen und begab sich „bewaffnet“ mit einer Spachtel und einem Kübel Weichenschmiere zu „unseren“ Gleisanschlüssen, um mit Unterstützung von Benedikt deren Gangbarkeit zu gewährleisten.

Wolfgang und ich hatten sich unterdessen mit unserem Problemkind vom Samstag, Fabrikat „Sennebogen“ beschäftigt, und nach guter Stunde war derselbe dank eines Tauschkompressors wieder einsatzbereit. Im Nachgang wurden noch einige Hubarbeiten rund um die Feldbahnanlage ausgeführt, hier waren Franz und ich als Helfer zugange. Hans hatte sich mittlerweile mit einem Farbtopf bewaffnet und so konnte er dank des guten Wetters noch die grundierte Seite der Akkulok mit dem ersten Deckanstrich versehen.

### **November / Dezember**

Ab November dachte ich eigentlich, dass wegen der schlechten Witterung mein Bericht etwas kürzer ausfallen müsse, doch weit gefehlt.

Am Freitag, den 7.11.08 war bei Temperaturen um die 8° Wolfgang, Bernd, Eberhardt, Hans, Guggi, Franz, Gerd, Benedikt und ich vor Ort, und so teilten wir uns wie folgt auf: Wolfgang, Guggi und Franz hatten bereits im Vorfeld eine der DL-6 im Südzucker-Wagen verladen und die mit Hilfe von Eberhardt die Accu-Lok in den vorderen Stützen gestellt.

Im Anschluß räumten Bernd und Eberhardt den Treppenaufgang aus, hier sollte ein Stromanschluß ins Freie gelegt werden. Hans verzog sich in die Bastelwerkstatt und sorgte hier für geordnete Verhältnisse. Für die gleichen Verhältnisse sorgte Franz auf dem Freigelände. Guggi hatte mit Hilfe von Benedikt (in Wirklichkeit war eher Guggi die Hilfe) die hinteren, maroden Bleche der Kö 1 abmontiert, welche im Anschluss von Gerd bearbeitet wurden.



Er konnte hier noch die Fensterrahmen demontieren und alle überstehenden Teile abschleifen. Selber war ich an diesen Tag an allen Baustellen zugange und fasste mit an, wo ich gebraucht wurde.

Am folgenden Freitag, den 14.11.08 war Wolfgang, Franz, Guggi, Eberhard, Bernd, Benedikt, Christian und ich vor Ort, Ziel war in erster Linie das Einwintern der DS-30 sowie den Stromanschluß im Außenbereich fertig zu stellen. Wolfgang und Benedikt schnappten sich jede Menge alter PVC-Platten sowie Holzbohlen und begannen bei der DS-30, die Öffnungen an der Motorhaube zu verschließen.



Beim Führerstand war Benedikt innen am Halten der Bohlen, währenddessen Wolfgang außen die Platten fixierte. Ich gab den beiden noch den Hinweis, dass vor dem kompletten Verschließen Benedikt noch ein Satz Wurstssemeln und einen Kisten Limo

für die Winterzeit gereicht werden solle. Doch zum Einsperren war uns Benedikt zu schade und so wurde er rechtzeitig vor der letzten Platte aus dem Führerstand gerufen. Während dessen konnte der 2. Trupp, bestehend aus Bernd und Eberhard den ehemaligen Klemmkasten mit den notwendigen Steckdosen versehen und an der Außenmauer festbohren. Im Vorfeld hatte Guggi mit Hilfe des guten Bosch-Hammers „Größe XXL“ den notwendigen Durchbruch in der Mauer geschaffen. Später hatte dann Eberhard, unterstützt von Bernd die Verkabelung der beiden Steckdosen vorgenommen und konnte diese rechtzeitig zum Kaffeetrinken fertig stellen. Um 15:00 war auch Jürgen mit einer Weiche für die Feldbahn erschienen, aber da die Schranke abgeschlossen war, mussten wir improvisieren. So wurde eine Feldbahnlore über die Drehscheibe ausgeleitet, kurzerhand wurden die 3 Regelspurgleise gequert und unter der Schranke durchgeschoben. Hier wurde die Weiche durch Jürgen, Wolfgang, Guggi und meiner Wenigkeit auf die Lore gewuchtet, und im Anschluss durch Guggi und Jürgen (beide mit wirren Blick und durch gegenseitig laute Schreie motiviert) wieder auf das vorhandene Feldbahnnetz gelenkt.



Hier angekommen wurde die Weiche zur Garage geschoben und hier für den Einbau vorbereitet. Während Guggi mit der Trennscheibe den Gleisbereich aufgeschnitten

hatte, bereiteten Jürgen mit Hilfe von Christian und Franz die Weiche für den Einbau vor. Hier konnte ebenfalls kurz vor Feierabend noch die Weiche eingebaut und provisorisch gesichert werden.

Am nächsten Freitag, den 21.11.08 waren Wolfgang, Jürgen, Christian, Gerd und ich vor Ort und eigentlich hatten wir „nur“ für Spaß und Ordnung in den Containern gesorgt.

Am folgenden Freitag, den 28.11.08 war Franz und ich vor Ort, während Franz rund ums Gelände aufgeräumt hat, habe ich die ersten Vorarbeiten für die Neufertigung der hinteren Bleche für die Kö1ausführen können.

Am ersten Dezember-Treff, dem 5.12.08 waren lediglich Wolfgang, Bernd und Hans vor Ort, so dass nur kleinere Arbeiten wie z.B. der Ausbau der Batterien vom Kompressor sowie der Köf ausgeführt wurde.

Bedingt durch die Vorweihnachtszeit waren am 12.12 unsere 1:1 lediglich bei der Weihnachtsfeier aktiv, und das auch nur beim Vernichten reichlicher Speisen...

Am folgenden Freitag, den 19.12.08 war die interne Weihnachtsfeier mit selbst gebasteltem Glühwein angesagt, welche immerhin 12 Aktive anlockte (wegen der parallel angesagten Feier bei uns in der Firma konnte Wolfgang und ich leider nicht teilnehmen.)

Ab diesen Tag war bei vielen Urlaub angesagt und richtig still halten kann halt keiner. So war ich am Dienstag, den 23.12.08 bei Jürgen eingeladen, um einige Federaufnahmen an einer Feldebahnlok aufzuschweißen. Da ich im Anschluss meinen Schweißtrafo wieder im Verein deponierte, war auch ein Gespräch mit Wolfgang möglich, der sich mit einem Heizlüfter im gelben Container um die Sortierung der zahlreichen Schrauben kümmerte.



Ein kurzer Anruf am 2. Weihnachtsfeiertag und es war klar, dass sich Wolfgang und ich nach den Feiertagen nicht mehr mit Soßen und ähnlichen Leckereien einsauen müssen und so verabredeten wir uns für Samstag, den 27.12.08 in der Arbeit.

Schließlich hatte ich im Vorfeld das Schaltgetriebe unseres Laubfrosches ins Warme gestellt, da hier endlich der Zusammenbau angesagt war. Hier konnten wir bis Nachmittag das Getriebe wieder zusammensetzen, die Umschaltung

Vorwärts/Rückwärts funktioniert wieder tadellos, lediglich das Schalten der 4 Gänge bereitete noch Probleme, was aber am verbogenen Schalthebel liegen kann.

Dank des klasse Wetters hatte ich mich noch am 30.12.08 mit Franz verabredet, wollte ich doch noch die Befestigungsbohrungen für die Neuen Bleche für die Kö am Rahmen abbohren. Hier konnte wir bei angenehmen Außentemperaturen von -4°, Sonne und Windstille die beiden Bleche anpassen und verbohren.

Bilder: Wolfgang Wiethaler, Thomas Mattusch, Bernd Heinrich