Aktivitäten 2011
von Thomas Mattusch

In den ersten 4 Monaten des Jahres 2011 konnten wir bei den Fahrzeugen wegen des harten Winters nur kleinere Arbeiten ausführen, wie z.B. das Abschleifen von Lampenhaltern für den Laubfrosch, außerdem wurde die Innenraumleuchte für die Kö 1 lackiert. Im Januar konnte Gerd die Lampen für die Kö 1 herrichten.
Außerdem konnten wir unseren „Werkstattraum" leicht umgestalten, dank angepasster Regale haben wir zusätzlichen Platz geschaffen.
Sorgen machte mir Wolfgang im Januar, als er eine Palette auf seinen Bagger wuchtete. Ich vermutete, dass er hier den Sitz für seine Silvia bastelte, um so die verspätete Hochzeitsreise zu den Sennebogen-Werken in Straubing nachzuholen.

Schließlich hatte ich ihm die DVD „Lanz-Leo" geborgt, in welcher die Fahrt mit einem Lanz nach Italien in Begleitung seiner EX-Frau Traudel beschrieben wurde.
Nein, dem war nicht so, er wusste, daß der Bagger mit Sicherheit das erste Halbjahr nicht benutzt würde, musste er doch wegen seiner Krankheit zu einem längeren Krankenhausaufenthalt einrücken und beugte natürlich dem Rost vor.
Am Samstag, den 25.2. waren Jürgen, Hans und ich nach Bach aufgebrochen, hier hatten wir den halben Wagenkasten aus Walhallabahn-Erstausstattung besichtigt und dessen mögliche Bergung besprochen. Diese ist nicht einfach, zum einen fehlt diesem „Fragment" der stützende Unterrahmen, außerdem wurde dieser Wagenkasten bereits Mitte der 30er Jahre auf das Plateau in einem Weinberg transportiert, und 75 Jahre Vegetation erschweren natürlich den Rücktransport dieses sehr interessanten Stückes.
Aber alle Probleme kann man lösen, und so gingen wir an die Vorarbeiten.
Zum einen wurden am Freitag, den 8.4.2011 Balken aus unserem Holzlager gezogen und im Nachgang mittels Kettensäge auf Länge gebracht sowie schräg abgeschnitten. Grund ist ein Plan, den Kasten auf einen massiven Holzschlitten die 45°-Schräge mittels Rückewinde hinauf zu ziehen. Der gesamte Holzbaukasten für den Schlitten wurde im Anschluss in meinen „Neuen und alten Zuhause" ,in Obertraubling, zwischengelagert.
Am Samstag, den 7.5.2011 waren Jürgen, Jürgens Sprössling Tobias, Tom und ich aufgebrochen, um erste Bergungsmaßnahme in Bach durchzuführen. Während ich mich um das Bekämpfen des zahlreichen Grünzeugs kümmerte, deckte der Rest der Mannschaft das „provisorische" Dach aus Dachziegel ab, das immerhin 75 Jahre dicht gehalten hat. Außerdem konnten wir die wichtigsten Teile, wie z.B. die Balken für den Schlitten, im Wagenkasten hinterlegen.

Tom war unter der Woche auch nicht untätig, er lieferte die schon lange versprochene Fernsprechbude seines Arbeitskollegen bei mir in der Arbeit ab, war doch das Aufladen zu zweit schon mühsam. Dank Stapler war das Abladen natürlich kein Problem. Mein Plan war, das Gehäuse mittels Schlepper und Hänger in den Verein zu transportieren und mit dem Frontlader abzuladen,
Nachdem ich aber mein Gespann einem Arbeitskollegen verliehen hatte, war ich am 11.5. zum Verein aufgebrochen, um den PKW-Anhänger, beladen mit der liegenden Fernsprechbude, zu hinterstellen.

Am folgenden Freitag, den 13.5.11 hatte ich Urlaub und so nutzte ich die Zeit, in unserem „Hinterstellgleis" beim Pöppel den Grünwuchs zu bekämpfen, war doch für die nächsten Tage die Überführung der Wohn-Schlafwagen angesagt und hier fehlte einfach die Gleislänge. Nach zweimaligen Nachtanken des Freischneiders konnte ich zumindest 20 m freies Gleis im ehemaligen „Haneder-Anschluss" finden, außerdem wurde das lange Gleis auf Schäden untersucht und Wurzelstöcke im Bereich der Schienenköpfe entfernt.
Unterstützt wurde ich gegen Mittag von Franz, mit ihm wollte ich eigentlich die 2 Garnituren umrangieren und unseren KLV-53 nach vorne fahren, benötigen wir doch diesen zum Entfernen der Wurzelstöcke.

Mittlerweile war ein wesentlich größerer zweiter Trupp, bestehend aus Bernd, Eberhard, Christian, Benedikt, Paul und Silvia, unter der Leitung von Hans aufgebrochen, um die Wagen im Ostbahnhof auf die Lauffähigkeit vorzubereiten. Hier mussten unter anderen die Puffer geschmiert und Kupplungen gangbar gemacht werden, Schläuche geprüft und viele andere Arbeiten an den Wagen ausgeführt werden.

Das Vorbereitungskommando oder
„Wir sind die Leute vor denen uns unserer Eltern immer gewarnt haben"!

Unsere Rangieraktion mit Franz musste ich zwischenzeitlich abbrechen, weil die Akkus nicht die Kraft hatten, den Kaelble-Motor unserer 323 auf Drehzahl zu bringen.
Da zum Kaffee alle Beteiligten anwesend waren, nutzte ich die Stärke und forderte zum Ausladen der Fernsprechbude auf. Dies war aber nicht so einfach wie gedacht. Nachdem wir die Bude bis auf 40 cm aus dem Hänger geschoben haben, jammerten die 3 Träger beim Dach über dessen hohes Gewicht und ließen diese recht unsanft nieder. So standen wir nun da, das Dach der Bude stand auf der Erde auf, die restlichen paar cm lagen noch im Hänger. Der nächste Plan war, seitlich aufzuheben und mit dem Anhängergespann nach vorne zu fahren. Da ich einer derjenigen war, die anheben „durften" wiesen wir Silvia zum Vorfahren mit dem Gespann an.
Wir hoben schon fleißig an, gaben das Kommando zum Vorfahren, der Motor lief, aber nichts ging. Lag es am Schminkspiegel, den Silvia in meinen Wagen entdecke, oder an anderen Schnick-Schnack, aber nach einer gefühlten halben Stunde konnten wir die Vorwärtsbewegung endlich bemerken und so ließen wir die Bude endlich ab. Im Abschluss wuchteten wir dieselbe an Ihren Standplatz neben dem Signal.
Am folgenden Samstag traf ich mich mit Franz und so montierten wir zuerst mal die geladenen Akkus in die Batteriekästen der 323. Nachdem auch die gesamten Polverbindungen sauber geschliffen wurden, war der nachfolgende Startversuch erfolgreich und so murmelte unser 6-Zylinder brav vor sich hin. So wurde im Anschluss unseren Schrottag sowie ein Flachwagen im „Grünen hinterstellt und gesichert. Nachdem auch der KLV 53 angesprungen war, wurden auch die störenden Paletten und Kisten zwischen den Gleisen verladen. Um 12:00 waren wir fertig und hatten gut 20 Liter Diesel verbraucht.
Am folgenden Donnerstag, den 19.5. war der Termin für die Fahrzeugüberführung angesetzt. Hans hatte wie oft den organisatorischen Teil durchgeführt und so war eine V100 der MWB pünktlich um 16:00 vor Ort, um die 4 Wagen (3 3yg sowie ein G-Wagen) abzuholen.

Die Garnitur steht abfahrtbereit im Ostbahnhof

Nach kurzer Absprache verschwand ich im Ostbahnhof, war doch die Betreuung durch unseren Verein durch Paul und Gerd vor Ort sichergestellt. Selber hatte ich mich mit Hans und Franz im Hafen verabredet, war doch zum Hinterstellen der Wagen unsere Köf II notwendig. Franz hat bereits die 323 646 bis zur versperrten Weiche bei der Fa. Pöppel vor gefahren und auf „Betriebstemperatur" gebracht.

„Der Rangiermeister"

Ankunft unserer Neuerwerbungen im Hafen

Nun war Warten angesagt, erst um 17:30 konnten wir die blaue V100 der MWB sichten und nach kurzer Absprache mit allen Beteiligten (Die V90 der DB war auch im gleichen Gleisstrang unterwegs) wurde festgelegt, daß der Lokführer der MWB die Garnitur über den Bahnübergang des Pöppel-Parkplatz zieht, wir im Anschluß mit unserer 323 646 auf den Schluß fahren und die 4 Wagen im Gleis hinterstellen.

323 646 der RSWE hat den Zug übernommen

Dank eingespielten Team (Franz war am Regler der Köf, ich durfte kuppeln, die MWB-Mannschafft war beim Kuppeln dank Routine extrem schnell), so waren die 4 Wagen in kürzester Zeit im Gleis hinterstellt , die Weiche wieder gesichert.
Im Anschluß wollten wir noch den G-Wagen an der Rampe abstellen und die 3 Bauzugwagen noch hinter dem KLV abstellen.
Bei der Rangierarbeit merkte ich ein Stottern, bzw, klappern des sonst
ruhig laufenden Kaelble-Sechszylinders unserer Köf 2, was ich sofort mit einem '"Abstellen" an Franz meldete. Hintergrund war, dass mir bewusstwurde, dass der Motor allmählich zu wenig Sprit bekam und ein erneutes Entlüften der Einspritzpumpe wollte ich vermeiden. Peinlich bei der Aktion war, dass unsere Rangierlok genau auf der Weiche zu bocken begann und so holte ich kurzfristig 40 Liter von der nahen gelegenen Tankstelle. Nach „Fütterung" wurde die Arbeit vollendet und so war um 19:00 „Feierabend", welchen wir mit der MWB-Mannschaft verbrachten, die im Übrigen interessanten Geschichten erzählen konnte.

Schon ist die Fuhre aufgeräumt

Am folgenden Freitag den 20.5.11 war Hans, Bernd, Franz und Christian erschienen, um erste Sicherungsmaßnahmen am Neuerwerb durchzuführen.

Auch die jüngsten Mitglieder helfen mit

Vorstand und Kassier bei der Bestandsaufnahmen

Hier wurden zum einen der Fensterausbau geprobt, war doch eine der Klarsichtscheiben gebrochen. Außerdem wurde das sichere Verschließen der Wagen sichergestellt.
Hans hatte sich mittlerweile am Dach zu schaffen gemacht, waren doch im Bereich der ehemaligen Öfen einige Undichtigkeiten festzustellen. Außerdem wurde gleich Maß genommen um später Reparaturen durchführen zu können.

Sichtliche Freude über die Neuerwerbung

Aufnahmen: Thomas Mattusch, Hans Niederhofer, Bernd Heinrich, Paul Urbanowski

Hmm.. Ich sitze an diesem Sonntagabend da und überlege, über was ich berichten soll. Da ich beruflich und privat derzeit sehr stark eingespannt bin, sind meine Aktivitäten im Verein leider etwas reduziert. Ich will aber trotzdem versuchen, die Chronologie einigermaßen korrekt darzustellen:
Freitag, der 3.6.11, Bei meinen Eintreffen um 15:30 war zwar niemand im Verein, aber nach einem kurzen Fußmarsch zum Abstellgleis neben dem Pöppel-Gelände konnte ich Silvia, Paul, Bernd, Eberhard und Franz antreffen, letzterer war mit einer „Wurzelbehandlung" beschäftigt, er versuchte, überstehende Wurzelstöcke mittels Zange zu begradigen. Der Rest der Truppe war schon seit Vormittag am Arbeiten und so konnten bereits überzählige Schränke aus den 3 Umbauwagen in den Recyclinghof gefahren werden. Nachmittag wurden noch die Übergänge zwischen den Wagen geöffnet sowie versucht, einige Fenster zu tauschen.

Am folgenden Freitag, den 10.6.11 konnte ich mich früher von der Arbeit losreißen und begann um 12:00 mit dem Freischnitt der Grünanlagen rund ums Gelände. Hier konnte ich, mittlerweile unterstützt durch Franz, weitgehend alle Fläche auf Sommerschnitt bringen, Franz entsorgte die anfallende „Biomasse". Später war auch noch Christian erschienen, der unter Anweisung von Wolfgang untereren Laubfrosch nach vorne zog. Unterstützt wurde er durch Kollege „Kettenzug", der mit 1,5 Tonnen recht kräftig ist..
Am 17.6.11 war leider verhindert, da mein Wiegenfest gefeiert wurde. Da ich mittlerweile weit jenseits der 40 bin, müsste doch eigentlich die Mitfile-Chrisis zuschlagen, und das tat sie diese Jahr gewaltig. Normalerweise schmücken sich die Männer meines Alters mit Neuen Frauen, zumindest ein Motorrad muss her! - oder ein Quad.. Also hab ich mir zum 46ten ein Quad gegönnt, Fabrikat Mercedes, Bj. 82, 65 Diesel-PS, mit Frontlader. Nun wird der aufmerksame Leser überlegen, ein Diesel-Quad mit Frontlader? - stimmt auch nicht ganz, ich hab mir einen MB-trac zugelegt, der ja bekanntlich auch die Sitzposition in 4 gleich großen Räder hat.
Am 24.6.11, den „Brückentag" war ich vormittags mit meinen Neuerwerb in den Verein gefahren, musste ich doch die ersten Hubbewegungen ausführen. Zum einen konnte ich mit Hilfe von Paul und Silvia die Rahmen für das geplante Dach für den MH-Wagen nach vorne transportieren. Hier war Silvia sofort am werkeln und begann, einen Rahmen zu zerlegen.
Da Paul die Diema zerlegen wollte, musste mein Trac als Hubgerät herhalten.

Der Motor war noch ein leichtes, aber als ich den Rahmen heben wollte, musste ich abwinken
Hans war natürlich auch eingetroffen und hat mit Bernd Ersatzplatten für unseren neu erworbenen G-Wagen geholt.

Außerdem war Klaus und Alexander in voller Arbeitsmontur erschienen, und so wurden fleißig die Schrauben an den defekten Platten am G-Wagen ausgebaut. Bernd hatte die Akkulok nach vorne geholt und so wurde das Dach erneuert, unterstützt wurde er hier durch Franz.
Mittlerweile war auch Tom erschienen, nun war klar, dass auch die DS14 in alle Teile zerlegt werden muss. Nachdem mein Versuch am Vormittag, den Rahmen mittels Trac zu heben, am fehlenden Heckgewicht gescheitert ist, war Tom losgezogen um den Bagger startklar zu machen. Die Umstände beim Batterieeinbau, der folgende Startversuch sowie die Fehlersuche mit vollen Körpereinsatz von Tom will ich lieber unkommentiert lassen, schließlich könnten einige neue Freundschaften zerbrechen.

Am Abend war dann die Diema zerlegt, auch die Achsen wurden auf Schäden untersucht. Mittlerweile wurde mir auch bewusst, warum ich mit meinen Frontlader kläglich scheiterte: Im Rahmen wurden Zusatzgewichte mittels Elektrode „eingebraten" und so wurde das Betriebsgewicht um rund 500 kg erhöht.
Bei der Baustelle G-Wagen haben die beiden „Niederbayern" bereits alle Schrauben der Defekten Platten entfernt, Hans hat die Neuen Platten bereits zugeschnitten und grundiert.
Die Akkulok konnte an diesem Abend mit einem befestigten Dach im Gleisanschluss hinterstellt werden.
Auch Roland war den ganzen Vormittag unterwegs und reinigte das gesamte Vereinsheim, spielte den Koch und war auch sonst zur Stelle, wo er gebraucht wurde.

Am 1.7 waren Hans, Franz und Gerd vor Ort, an diesem Tag wurden die vermoderten Platten am G-Wagen entfernt und erste Träger abgeschliffen sowie grundiert. Im Anschluss wurde der Wagen mit einer Plane abgedeckt und gesichert.

Am folgenden Freitag, den 8.7, war ich mit dem Anhänger aufgebrochen, um den gesamten Schrott anzufahren. Da der Anhänger eine ideale Höhe zum Arbeiten besitzt, wurde vor Verladung kurzerhand beschlossen, die Platten auf dem Anhänger auf Fertigmaß zu schneiden. Die Entscheidung konnte in kleiner Runde getroffen werden, schließlich war nur Franz, Hans und ich anwesend. Nach dem Schnitt war Hans kurz verschwunden und befahl uns, den Staub zu entfernen. Gesagt, getan, nur daß wir nicht alles entfernten und so malten wir beiden „Kindsköpfe" mit gemeinsam 126 Jahren ein wunderbares Portät unseres Vorstandes in den Staub.

Nach einem kurzen Aufschrei mit dem ausdrucksvollen Titel „es Deppen" schnappte sich der Vorstand den Besen und entsorgte unser Kunstwerk. Anschließend durfte ich die Grünfläche hinter dem Vereinsheim mittels Freischneider bekämpfen.
Am folgenden Freitag, den 15.7.11 war Bernd, Hans, Christian und Franz vor Ort, hier wurde eigentlich nur Vorbereitungen für den folgenden Samstag getroffen, war doch hier unser alljährliches Grillfest angesagt.
Wieder war eine Woche vergangen, bei meinen Eintreffen war bereits Hans, Franz, Bernd, Wolfgang und Christian vor Ort. Während Franz die Reste des Zeltes noch im Bauwagen verstaute, war Bernd mit der Akkulok nach vorne gefahren, um die Puffer zu streichen. Nachdem Franz mir eine mangelnde Bremsleistung an unserer 323 meldete, fuhr ich mit einigen Bremsungen im Nebengleis nach vorne und entwässerte erst mal

das gesamte Druckluftsystem. Da der G-Wagen sozusagen als „Bremswagen" sicherheitshalber mit nach vorne genommen wurde, wurden an diesem die nächsten Arbeiten ausgeführt, wie z.B. das Anschleifen der Streben im Bereich der Neuen Platten.
Später konnte mir Franz berichten, dass die Maschine auf alle Fälle wieder „zackiger bremst"
Paul und Silvia hatten unterdessen einige Kleinteile des Wagens entrostet, wobei die Arbeitsteilung klar definiert war: Paul zum Schleifen, Silvia zum Halten.

.

Christian hat unter Anleitung von Wolfgang den ersten Rahmen für das Dach für den MH-Wagen fertig gestellt
Am Freitag, den 29.7.11 waren Bernd, Hans Paul, Franz, Christian und Wolfgang vor Ort. Bernd und Hans waren mit dem Abschleifen der letzten Streben am G-Wagen beschäftigt, Wolfgang hatte Paul und Christian angewiesen, wie es mit dem Dach weiter gehen soll, Franz hilft sowieso überall, wo er gebraucht wird. Selber habe ich nur einige Teile Schweißen können und war dann wieder mit vollem Einkaufszettel verschwunden, bin ich doch seit dem Tod meines Vaters für die Nahrungsmittelbeschaffung in unserer Familie zuständig.
Wieder war eine Woche vergangen, selber musste ich in der Firma präsent sein. Aber Hans, Bernd, Christian, Bernd, Jürgen, Gerd und Paul waren im Verein erschienen. Zum einen war Jürgen an der Fertigstellung des Strüver-Schienenkulis, während Wolfgang die Fertigstellung des Unterbaues für die Dachkonstruktion des Dachrahmens des MH-Wagens leitete. Hier konnte ihm Paul und später Jürgen helfen, Hans und Bernd waren wieder am G-Wagen beschäftigt. Franz hatte sich der Grünanlage im „drüberen Anschluß" angenommen und kürzte diese standesgemäß mit der Sense.

Eine Woche später hatte Hans mit Franz weiter am G-Wagen gewerkelt, so dass auch ohne mich am Ende vom Tag Erfolge gefeiert werden konnten.

Im Lauf der Woche wurde von Hans grünes Licht gegeben, die beiden Gleissperrsignale, die Weiche sowie rund 120 m Gleis mit Betonschwellen im Abschnitt zwischen Guerickestraße und Landshuterstraße abzubauen. Dieses Material wird uns bei Selbstabholung kostenfrei überlassen.
Am folgenden Freitag, den 15.8.11, war ich deshalb mit meinem Trac aufgebrochen, um mit Hilfe von Paul die Gleissperre auszubauen. Hier konnten wir dank Einsatz von allerlei Großgerät die beiden Sperren im Verein abliefern.
Guggi war mit Wolfgang in den letzten Zügen bei der Fertigstellung des Daches für den MH-Wagen. Außerdem konnte Hans die Platten am G-Wagen befestigen. Am folgenden Samstag, den 16.8.11 hatte der Wetterbericht „leichte Tröpfchen Bildung aus Hochnebelwolken" angekündigt, also war klar, daß wir (Wolfgang, Guggi und ich) das Dach für den MH-Wagen fertigstellen und auf den Wagen heben. Die Fertigstellung dauerte noch ca. 2 Stunden, gegen 12:00 hing die gut 30m² große Dachkonstruktion am Haken des Seilbaggers.

Ich hatte natürlich die Garnitur vorgefahren und pünktlich zum Aufsetzen setze ein Wolkenbruch ein, der nicht von Schlechten Eltern war.. Aber dank der üblich Guten Abstimmung zwischen Wolfgang und mir passte diese Konstruktion sofort und ohne Nacharbeit. Später packte ich meine trockenen Sachen und fuhr zum Fremo-Treffen, war ich doch auch mit einigen Spur 0 -Modulen in Regensburg beteiligt.
In der folgenden Woche hatte ich Urlaub und konnte Tom für das Vorhaben gewinnen, das Gleis in der Guerickestraße frei zu schneiden, war doch dieses bereits sehr stark verwachsen. Also zogen wir beiden los, manch Anwohner dachte an einen Werbefilm für einen Hersteller profisioneller Gartengeräte, waren wir doch mit 2 Freischneider sowie 1 Kettensäge desselben Herstellers ausgerüstet. Natürlich konnten wir dank der guten Ausstattung bereits gegen 13:00 Feierabend machen, das Schwüle Wetter tat ein übriges. Am folgenden Donnerstag, den 20.8.11 war ich mit Jürgen nach Bach gefahren, nach kurzem Aufenthalt war klar daß dank fehlender Hubeinrichtungen weitere Arbeiten nicht möglich sind. Später habe ich mir noch meinen Trac geholt, und so konnte ich die erste Schiene im alten Bundeswehr-Gelände trennen. Außerdem habe ich meinen Hänger abgeladen und den Robel zum Vereinsgelände transportiert.
Am folgenden Tag war ich bereits um 8:00 im Bundeswehrgelände vor Ort und trennte bis 13:00 immerhin 6 Joche a 15 m aus dem geschweißten Gleisstrang. Außerdem konnte ich erste Versuche mit einem elektrischen Schlagschrauber durchführen, die Schwellenschrauben liesen sich einwandfrei lösen. Gegen Mittag musste ich wegen der stetig steigenden Temperaturen abbrechen, hatte ich doch größte Mühe, den Zweihandwinkelschleifer mit Scheiben-Durchmesser 230 mm beim Durchtrennen rechtzeitig aus dem Sägepalt zu entfernen, Grund war die Spannungen in den Schienen. Nachmittags war noch Hans und Bernd aufgebrochen, um die beiden restlichen Trennstellen frei zu legen , außerdem konnte ich mit Paul die gedachte Lagerfläche für die Schwellen herzurichten.

Da mittlerweile ein Unwetter aufgezogen ist, hatte ich zuerst Franz wichtigstes Transportgerät (sein Fahrrad) auf die Ackerschiene meines Trac geschnallt und ihn nach Hause gefahren.
Am folgenden Freitag, den 25.8 ging aufgrund der großen Hitze nicht viel, lediglich der Robel wurde wegen der langen Standzeit gereinigt und für den nächsten Einsatz vorbereitet. Hier war hauptsächlich Paul und ich am Wursteln.
Am Dienstag, den 29.8 konnte ich mir bereits gegen 14:00 frei nehmen und so nutzte ich die Abkühlung, um die restlichen Schnitte an den Schienen durchzuführen. Außerdem hatte ich den Robel mitgenommen. Da der Robel Startprobleme hatte, musste ich im Anschluß noch mittels Elektro-Schlagschrauber das erste Joch locker schrauben. Dieses war schnell befreit und so hob ich im Nachgang mit dem Frontlader die beiden Schienen von den Schwellen. Die Neugier packte mich, und so wurde die ersten beiden 'Schwellen an den Schrauben aufgehängt und aus dem Schotterbett gezogen. Diese wurden auf meinen Anhänger, mit dem ich vorher den Robel geliefert hatte, aufgeladen. Schon bei der Heimfahrt wuchs in mir der Gedanke, das Anhängen der Schwellen zu vereinfachen und zwar mittels einer Hebekralle. Diese Krallen wurde noch in den nächsten beiden Tagen bei einer befreundeten Schlosserei gefertigt, so daß einem Ganztagseinsatz am Freitag, den 2.9.11 nichts im Wege stand. Bereits um 8:00 war ich mit meinem Gespann vor Ort in der Guerickestraße, Silvia, Paul und Hans trafen kurze Zeit später ein. Nach kurzer Absprache waren Silvia und Paul für das lösen der nächsten Schrauben, Hans zum Einhängen der Schwellen eingeteilt. Selber war ich auf meinen Trac verblieben und so war gegen 9:15 die erste Fuhre mit 11 Schwellen aufgeladen.

Im Vereinsgelände angekommen, wurden die Schwellen immer in 2er-Gruppen abgeladen. Recht flott ging es wieder zu Silvia und Paul, die mittlerweile das nächste Joch zerlegt hatten. Klar wurde, dass eine Tour nicht unter 1 ½ Stunden zu schaffen war, aufgrund der Menge musste ich mindestens 16 x mit meinem Gespann fahren. Nach dem Mittagessen auf freier Flur hatte sich Silvia verabschiedet, musste sie doch wegen dem vorhergehenden Nachtdienst Ihrem Schlaf nachholen.

Gegen 14:30 hatte sich noch Hans verabschiedet, und so begleitete mich spontan unser Franz, der im Wechsel mit Paul als „Anschläger" im Einsatz war. Nachdem Paul auch ohne fahrbaren Untersatz war, musste ich bei der folgenden Lieferung unseren Franz wieder mitnehmen, ist doch der Platz in der MB-Trac-Kabine auf einen Mitfahrer begrenzt. Beim Abladen war unser Gerd hinzugekommen, den ich für eine Arbeit nicht lange bitten musste. Er fuhr mit dem Auto und Franz als „Lotse" voraus und begann, die restlichen Kleineisen zu lösen. Franz sammelte dieselben ein und kippte diese auf die freien Flächen am Anhänger. Paul hatte mit mir die fünfte und letzte Fuhre beladen und so konnte gegen 18:00 die Fahrt Richtung Vereinsgelände angetreten werden, zufrieden mit dem Erreichten, schließlich funktionierten meine Hebekrallen problemlos, Außerdem hatte es Gerd bis zum Feierabend geschafft, die restlichen Joche zu lockern. Franz hatte mittlerweile alle 10m ansehliche Häufchen aus Kleineisen gebildet. Diese Häufchen an Kleineisen wollte ich nicht lange liegen lassen, ist doch momentan der Schrottpreis extrem hoch.
Also verabredete ich mich am nächsten Tag mit Franz und Paul und so wurde gegen 13:00 zuerst eine Ladung Schwellen aufgeladen, im Nachgang sämtliche Kleineisen auf der Hilfsladefläche des MB-Tracs verladen.
Gegen 15:00 waren wir wieder im Hafen angelangt, und so wurden noch die Kleineisen in 3 stabile Holzkisten sortiert.
In der folgenden Woche waren wieder kleinere Arbeiten im Hafengelände angesagt, hier konnte ich nach langer Zeit wieder mal mit dem Rest der Mannschaft einen Plausch abhalten.
Am Freitag, den 16.9. hatte ich mich früh mit Paul verabredet, Grund war das Aufrichten der Schwellen für einen Abtransport per LKW. Nachdem wir im Laufe des Tages eine gewisse Routine entwickelten,

war am Abend ein ansehnlicher Stapel aus 130 Schwellen entstanden. Lediglich 1 Schwelle war nicht aus dem Gleisbett zu holen, hier waren beide Schrauben ausgerissen, für ein Ausgraben hatten wir keine Lust mehr. Am Nachmittag war auch noch Hans erschienen, er konnte den ersten Teil der Weiche demontieren.
Wieder war eine Woche vergangen, mein Plan war, möglichst viel Vorleistungen für einen Abtransport des Gleismaterials zu bringen. Also war ich wieder mit dem üblichen Equipment unterwegs. (MBTrac mit Hänger, außerdem Stromaggregat, Schlagschrauber XXL und Winkelschleifer) Zuerst trennte ich die Weiche an allen Stellen ohne Lasche in 5 „handliche" Stücke. Später war Franz hinzugekommen, so konnte ich alle verstreuten Schienen (15m Länge) auf einen Haufen vorsortieren. Gerd und Hans waren mittlerweile auch erschienen, hier konnten die beiden die Laschen sowie die Schwellenschrauben der Weichen bis auf zwei lösen. Ich war gerade mit dem Ablegen der Schienen fertig, voller Interesse verfolgen Franz und ich das Abschneiden der vorletzten Schwellenschraube durch Gerd, als das Aggregat mit einen deutlich hörbaren „Plopp" seinen Dienst verwerte. Hier konnte nach einer kurzen Suche der Übeltäter gefunden werden: Die Zündkerze hatte seine Position im Zylinderkopf verlassen, und zu allen Übel noch die Gewindegänge mitgenommen. Also war hier Feierabend angesagt, natürlich wurden wieder alle Utensilien aufgeladen.
Am folgenden Samstag war ich nach der Arbeit, gegen 15:00, in die Guerickestraße aufgebrochen, um mit einem Verlängerungshebel die letzte Schraube auszudrehen. Nachdem zufällig Paul und Silvia vor Ort waren, wurden beide sofort eingespannt und im Teamwork die Schraube entfernt.
Mit guten Gewissen und einer Frage an Jürgen war ich am folgenden Sonntag bei unserem (wieder mal sehr schönen) Ausflug zum Rhön-Zügle aufgebrochen.

Logischerweise hatte Jürgen „ja" gesagt, ging es doch nur um Aushilfe mit seinem Aggregat und so waren wir gleich am folgenden Dienstag aufgebrochen, um die Stellstange mittels Winkelschleifer zu durchtrennen.
Mittlerweile hatte sich eine neue Situation auf dem bisherigen Gelände im Hafen ergeben, aufgrund geplanter Gleiserweiterungen muss leider unser „Lokport" und die Feldbahn weichen.
Als Endtermin für diese Arbeiten wurde uns Ende März genannt.
Nach der Erfahrung mit dem letzten Winter war klar, dass witterungsabhängige Arbeiten bald erledigt werden sollten.
Diesbezüglich war ich mit 2 Wiethalers am Freitag, den 30.9.11 verabredet und so waren innerhalb 4 Stunden das gesamte Dach, die Querträger, Längsträger sowie 1 Seitenteil demontiert. Fleißig mitgeholfen hat hier Franz, der unermüdlich beim Aushängen der Kettengehänge mithalf.

Ein undichter Schlauch beim Bagger zwang uns zwar zu einer Improvisation, schließlich hätte der Hafen sicherlich etwas dagegen, wenn unser Bagger mit ausgefahrerenen Stützen mitten im Weg stehen würde.. Der Rest der Mannschaft, Bernd Paul und Christian waren fleißig am Einladen für die Börse am folgenden Sonntag.
Wieder war eine Woche vergangen, das Wetter war durchwachsen und so waren lediglich Hans, Christian und ich vor Ort, wir schraubten die Seitenteile der letzten Woche auseinander.
Am Donnerstag, den 13.10.11 bekam ich relativ kurzfristig einen Termin für den Abransport für die Schwellen. Ich solle mich um ca. 8:00 beim Gelände in der Guerickestr. bereithalten, und den Fahrer zu unterweisen. Beim Warten und Temperaturen um die 2° wurde mir bewusst, dass einige Jacken mehr im Auto sehr hilfreich sein können. Gegen 8:30 war das Fahrzeug der Fa. Rösl gesichtet, nach einer kurzen Absprache und einer durchaus schwierigen Rangieraktion (Die der Fahrer im Übrigen ohne Probleme

meisterte) war das Fahrzeug an seiner Position. Der Beladevorgang ging mittels Ladekran zügig vorn, nach einer Stunde hätten wir aufbrechen können - Wenn nicht die Vorderachse einer Senke gestanden wäre! Durch mehrere Anfahrversuche schaukelte sich mittlerweile auch der Anhänger eine Mulde ins Gras, so dass wir nur durch die Hilfeleistung eines vollbeladenen 3-Achs-Kipper aus der Misere kamen. Das Abladen der Schwellen in der Friedrich Zeche war ähnlich schnell erledigt, so daß ich noch in der Arbeit meinen Trac schnappte und in den Verein fuhr. Dort angekommen, wurden zuerst die beiden Sitzwagen der Feldbahn zu einem Planenhersteller gefahren, hinterlassen doch die billigen Planen aus dem Baumarkt hässliche Rückstände auf den Sitzbänken durch die Undichtigkeit.
Als nächstes wurde die Draisine verladen, diese wird in Zukunft beim meinem Arbeitgeber hinterstellt.
Da mittlerweile auch Jürgen erschienen war, wurde mit dem Abbau der Feldbahn begonnen. Dank der Verstärkung durch Hans, Franz und Christian war dieser Abbau bis 17:00 erledigt, die Stapel mit den Jochen konnte ich nur mit Hilfe von Christian heben – Nachdem 6 Joche am Frontlader Grenzlast bedeuten und hier der Trac die Hinterachse „lupft", wurde Christian mit seinem Gewicht von 100 kg +X auf die Hilfsladefläche verbannt, schon war die Spurtreue wiederhergestellt.
Wieder verging eine Woche, um 14:00 erhielt ich von Guggi einen Anruf, was heute im „EBV" (Eisenbahnverein) angesagt sei. Mit Blick aus dem Fenster auf das gute Wetter hatte ich ihm ein "bis um 3 bin ich da" versprochen, und er soll doch einstweilen die Zwischenträger beim Lokport demontieren und auf handliche 2er-Stücke achten. Es war kurz nach 3, als ich beim Aussteigen bereits einen laufenden Bagger und Guggi beim Einhängen sah. Da diese Aktion noch ein bisserl dauert, stellte ich mit Hilfe von Bernd die Garnitur im „Schenker"-Anschluss um. Nach der Rangieraktion hatte ich meinen kleinen Kompressor mit Schlagschrauber aktiviert und begann, das bereits liegende Feld zu zerlegen.
Hier half mir Franz, während dessen Wolfgang und Guggi für ständigen Nachschub sorgten. Später war noch Gerd dazu gekommen, so daß im Akord abgebaut und zerlegt wurde. Nachdem die Seitenteile demontiert waren, begann Wolfgang und ich, die demontierten Teile zu stapeln.
Bereits um 17:00 waren wir fertig und veräumten die letzten Kleinteile, teils in die Container, teils auf Paletten.
Am Freitag, den 28.10.11 konnte ich nach einen Kundentermin bereits um 14:30 im Verein „aufschlagen", hier war bereits Bernd, Franz und Christian vor Ort. Nach kurzer Absprache und mit Blick zu Himmel entschlossen wir, unser Holzlager hinter dem gelben Container auszuräumen und auszumisten. Hier war Bernd der Qualitätsmann, er entschied, was aufgehoben und als Brennholz dient. Franz half hier, die teils sperrigen Hölzer aus dem Lager zu ziehen und auf einen Stahlgestell abzulegen. Christian war für den „Abriss" des Lagergestelles zuständig, er hat die schützenden Bleche entfernt und zwischengelagert. Um 15:00 war auch Guggi erschienen, er unterstütze mich beim herrichten einiger Stahlstützen aus Palettenständer, die zum einen für den Schlitten der Bacher Bergungsaktion dient, zum anderen für eine Sonderpalette, die sämtliche Zwischenstreben des Lokports aufnehmen soll. Hier hatten wir vorhande U-Gestelle, welche vorher auf Loren montiert waren, mit diesen Stützen verschweißt und ein stabile Palette gewonnen. Auch Hans war erschienen, ihm wollte ich kein Schwere Arbeit zumuten, so dass ich ihn mit einem Müllsack in die Feldbahngarage schickte, um die alten Lappen einzusammeln. Seine Sympathie gegenüber kleinen Nagern war es nicht, die ihn von dieser Arbeit abhielt, eher die Erkenntnis, daß der Sack spätestens nach einer Woche ebenso zerfressen sei wie die Lappen, war doch beim Anheben des ersten Lappens eine Maus geflüchtet. Er hat natürlich bei Bernd mitgeholfen, so dass wir wieder ein grandioses Ergebnis zur Kaffepause vorweisen konnten.
Nach der Kaffeepause hatte die „Soko Holz" noch den ehemaligen Standplatz gesäubert, außerdem das Altholz auf dem Wagen hinterstellt. Guggi und Gerd hatten noch alle abgebauten Zwischenstreben des Lokport in unsere Sonderpalette gerichtet.

Relikt der Walhallabahn in spektakulärer Aktion geborgen

Unser Verein hat es sich ja bekanntlich zum Ziel gemacht historisches Eisenbahngut zu erhalten. In einer spektakulären Aktion hat unser Arbeitstrupp den halben Wagenkasten eines ehemaligen Postpackwagens der Walhallabahn geborgen.

Wir hatten davon erfahren, dass auf einem Grundstück in Bach ein Teil eines Walhalla-bahn-Waggons, der als Geräteschuppen genutzt worden war, vor sich hindämmert. Nach Gesprächen mit dem Eigentümer überließ dieser dem Verein das Eisenbahn-Relikt und der Verein konnte an die Planung der Bergung gehen. Planung tat auch Not. Zum einen war der tragende Stahlrahmen nicht mehr vorhanden, außerdem stand der knapp 1000 kg schwere Wagenkasten in einem Steilhang mit einem Neigungswinkel von 45°. Da der logische Weg nach unten bereits verbaut war, ein Ausheben mit dem Autokran aufgrund der Topografie scheiterte, musste die Bergung zum oberen Forstweg erfolgen. Nachdem der Kasten mittels Handwinden auf einen provisorischen, massiven Schlitten befestigt wurde, konnte in diesen die auftretenden Zugkräfte eingeleitet werden.

Am Donnerstag, den 10.11.11 war es soweit, mit einem Rücke-Gerät aus der Forstwirt-schaft wurde in einer 3-stündigen Aktion dieses wertvolle Stück Eisenbahngeschichte auf eine zugängliche Stelle gezogen. Am Freitag, den 25.11.11 konnte der finale Ab-transport per LKW entlang der ehemaligen Einsatzstrecke über Bach, Donaustauf und Schwabelweis erfolgen. Wie Recherchen ergaben, wurde dieser Wagen in der Anfangs-zeit der Walhallabahn 1889 als Personenwagen mit Packabteil, LAG 42, beschafft und bereits 11 Jahre später in einen Postwagen mit Packabteil umgebaut. Die Ausmusterung erfolgte im Jahre 1936, so daß wir ein Relikt mit vielen Details aus der Anfangszeit der Bahnen für das geplante Museumsprojekt übernehmen konnten.

Bereits 2002 konnte unser Verein einen kompletten Wagenkasten der Walhallabahn aus der letzten Lieferserie von 1911 in einer ähnlich aufwendigen Aktion retten.

Nachruf auf Wolfgang Wiethaler

Auf der letzten Seite dieses Flügelrades muß ich leider noch ein paar sehr persönliche und nachdenkliche Zeilen schreiben. Wie die meisten von Euch mitbekommen haben, ist unser Wolfgang Wiethaler am 31.12 im Alter von 49 Jahren an den Folgen seiner heimtückischen Krankheit verstorben.
Kennengelernt hatte ich Wolfgang bereits 1999, als wir in der Firma eine zusätzliche Verstärkung im Bereich Fertigung / Montage suchten. Bereits beim Vorstellungsgespräch wurde mir klar, daß hier keiner der üblichen „Dampfplauderer" vor mir sitzt, sondern ein Maschinenbauer mit Leib und Seele. In den folgenden Jahren hatten wir für unserem Arbeitgeber sehr erfolgreiche Projekte abgewickelt mit hoher Akzeptanz bei Kunden abgewickelt, ein Grund war das blinde Verständnis zwischen uns beiden.Wolfgang hatte die Gabe, meine teils absurden Ideen ohne jegliche Zeichnung zu meiner vollsten Zufriedenheit umzusetzen, wir waren halt „Seelenverwandt". Natürlich interessierte ihn auch meine Tätigkeiten im privaten Bereich. Nach der Vollrestaurierung meines Unimog im Jahr 2002, bei der er wie selbstverständlich mithalf und mir mir manch kniffelige Aufgabe löste, wollte er auch in den Eisenbahnverein schnuppern.

Zu diesem Zeitpunkt hatten wir schon den Grundstock für die heutige Fahrzeugsammlung gelegt und so war 2003 klar, daß er dem Verein beitritt. Erwähnt werden sollte auch, daß Wolfgangs Begeisterung für unsere Sache so groß war, daß bereits 2004 zwei seiner Brüder (Christian und Thomas) ebenfalls dem Verein beitraten.
Eines der ersten Projekte, die er alleine im Verein vom ersten Strich auf dem Zeichenbrett bis zur lackierten Sitzbrett durchzog, waren die beiden Sitzwagen für die Feldbahn, die auch heute noch, nach etlichen Fahrten, Ihren Dienst verrichten.
Mit großer Begeisterung kümmerte er sich um die zahlreichen Motoren Fabrikat „Deutz", welche in unseren Fahrzeugen verbaut sind. Viele Aktive kennen die sogenannten „Deutz-Tage", welche seinem Wortschatz entsprungen sind!
Ein weiteres Highlight seines Schaffens ist der Aufbau unseres Lokport, der uns bis letzes Jahr einen einigermaßen trockenen Platz für die Arbeiten an den Fahrzeugen bot. Das Grundkonzept für diesen Aufbau stammte von mir, bei einem Bier hatten wir damals ausgetüftelt, wie wir mit diesen Teilen eine massive Grundlage schaffen können. Die praktische Umsetzung des Ganzen erfolgt wie so oft unter Leitung von Wolfgang, zu schaffen war das Ganze nur mit der Anschaffung eines Seilbaggers, den er selber finanzierte und natürlich bediente.
Überhaupt war das Bedienen des Seilbaggers für Wolfgang eine Riesenfreude, kein Wunder, hatte er doch diese doch recht altertümliche Technik immer voll im Griff!
Ich kann mich auch noch gut an den Abend erinnern, als mich Wolfgang wegen einer „Deutz-Lok in ebay für 1€" anrief. Auf die weiteren Umstände beim Kauf, Abholung und Transport will ich nicht näher eingehen und es würde den Rahmen sprengen, aber '"Rödi", wie der kleine Knubbel genannt wurde, hatte es Wolfgang besonders angetan. Über die komplette Demontage, einer überaus schwierigen Getriebereparatur, der Beschaffung eines Ersatzmotors, alles hatte Wolfgang betreut und sein größter Wunsch war, die Maschine bei einem Tag der offenen Tür betriebsbereit präsentieren zu können. Dieses eine Projekt konnte er leider nicht mehr abschließen, es ist aber mein erklärtes Ziel, seine Vorarbeit fertig zu stellen..
Wenn all die anderen Tätigkeiten, an der Wolfgang beteiligt war, aufgeführt würden, wäre mit Sicherheit ein „Flügelrad" gefüllt, deshalb sei noch hervorzuheben, daß er dank seiner ruhigen, besonnenen Art lange Zeit im Vorstand tätig war, bis er aus gesundheitlichen Gründen zurück treten musste.
Ende Februar 2009 war ich mit Wolfgang am Sonntag zu einem Besuch bei der Jöhstädter Bahn aufgebrochen, hatten wir doch am nächsten Tag einen naheliegenden Termin zur Außenmontage. Bei der Heimfahrt klagte er über Schmerzen im Bein und so hatte er beschlossen, am nächsten Tag den Arzt aufzusuchen. Hier wurde das erste Mal das niederschmetternde Ergebnis mitgeteilt und so wurde mit den üblichen Methoden, der Chemotherapie, begonnen, die Krankheit zu bekämpfen. Bewundernswert seine Gelassenheit bei der Behandlung und seine Motivation, in den Pausen während der Behandlung zumindest im Verein anwesend zu sein und uns irgendwie zu unterstützen.
Ende 2011 war eine Verschlechterung des Gesundheitszustandes eingetreten und so konnten wir nur mehr telefonisch korrespondieren, wobei von ihm immer die Frage nach Neuigkeiten im Eisenbahnverein gestellt wurde. Auch in dieser Zeit ermahnte er mich zum Verlassen des Büros mit den Worten; „Scheiß auf die Arbeit und geh in den Verein", wie er es oft am Freitag um 12:00, mit angezogener blauer Latzhose, im Türstock stehend ausgedrückt hat.
Am 3.1.2012 hatte mir sein Bruder Tom sofort die traurige Nachricht übermittelt, daß Wolfgang verstorben ist, eine Nachricht, die mich im ersten Moment fassungslos machte. Meine Anteilnahme gilt seiner Frau und der gemeinsamen Tochter sowie seinen Brüdern, die ja ebenfalls engagiert in unserem Verein mitarbeiten.
Ich würde viel dafür geben, an einem Freitag wieder in den Verein zu kommen, Wolfgang hat bereits, wie immer, bereits den Bagger gestartet, und treibt mit den üblichen „Auf gehts" an, um die nächsten Aktionen auszuführen.
Zum Schluss muss ich mir eingestehen, solche Guten Freunde findet man nur einmal im Leben!
Danke für die Zeit, Wolfgang!
Thomas Mattusch