

Aktivitäten 2013 von Thomas Mattusch

Gut, nach einem Jahr Pause wird es wieder Zeit, etwas über unsere Aktivitäten im 1:1-Bereich zu schreiben. Was gibt es also zu berichten?

Am 5.1.2013 waren Guggi und ich bei einer Spur-0-lastigen Veranstaltung in Ingolstadt und so wurde beschlossen, auf dem Heimweg bei Jürgen Feldbahnwerkstatt in Dechbetten vorbei zu schauen, schließlich war dieser mit der Generalinstandsetzung einer Diema DL6 beschäftigt, welche unter anderem als Zuglok für unsere beiden Sitzwagen dient. Nachdem bei Guggi noch Nachwirkungen vom exzessiven Spur 0 Kaufrausch zu spüren waren, hielten wir uns nicht lange und so war Jürgen alleine mit dem kleinen Einzylinder.



Der einsetzende Schneefall Mitte Januar vereitelte weitere Aktivitäten im Freien, wir waren hauptsächlich damit beschäftigt, die altersschwache Heizung im Vereinsheim regelmäßig zu kontrollieren.

Auch im Februar waren keine Außeneinsätze möglich, so dass, dick eingepackt von den üblich Verdächtigen, nur „Räumaktionen“ in den Containern stattfanden, also die übliche Werkzeugkontrolle, sortieren von Schrauben usw.

Anfang März sah es nicht viel besser aus, so wurde von Jürgen, Hans und mir die Hafbahnmodule im Maßstab 1:87 ausgebessert und deren Außenflächen lackiert.



Am 20.3.2013 war für den späten Nachmittag hoher Besuch angesagt: Unser Oberbürgermeister Hans Schaidinger sowie der Hafendirektor Pippig hatten sich angekündigt, um sich über unsere Sammlung sowie das Museumsprojekt zu informieren. Jürgen und ich waren schon morgens im Verein und so wurde einige Fahrzeuge für den hohen Besuch am Nachmittag vorbereitet, also im hauptsächlich gesäubert.



Schließlich wollten wir nicht, dass unser Stadtoberhaupt mit schmutzigen Händen da-
steht. Bewusst wurde mir bei dem Gespräch am Nachmittag, dass unser Oberbürger-
meister nicht nur Sehr gute Kenntnisse über seine Stadt besitzt, sondern auch hervor-
ragendes technisches Verständnis vorweist. Die Aktiven des RSWE, vertreten durch

Bernd, Guggi, Franz, Franziskus, Manfred, Jürgen, ich und natürlich Hans waren bei der anschließenden Runde begeistert von dessen technischen Verständnis.



Im 5.3.2013 ging es weiter mit der Präsentation unseres Vereins. Es hatte sich kurzfristig unser Regionalsender TVA Ostbayern angesagt, und so wurde eine Reportage über unsere Vereinsziele sowie unsere Sammlung aufgezeichnet. Nachdem Hans die Hauptrolle spielte und er vor den Aufnahmen lächelnd die Vorbereitungen der (hübschen)

Dame an der Kamera über sich ergehen ließ, waren Guggi, Franz und ich als passender Hintergrund ausgesucht worden.



Richtig aktiv wurden wir am nächsten Brückentag, den 2.5.2013, welcher aber buchstäblich ins Wasser fiel. Bei strömenden Regen begann ich zuerst mittels Freischneider, den Bewuchs zwischen unseren Wagen zu bekämpfen, im Anschluss konnten Guggi, Hans und Bernd im Gms 207 die Neuen Bodenbrettter montieren. Hier mussten die Regale beseitigt werden und alle faulen Bretter demontiert und durch Neue Bohlen, welche noch angepasst wurden, ersetzt werden. Im Anschluss wurden diese gebohrt und mittels Krampen befestigt.



Nachdem ich durch Einnahme eines koffeinhaltigen Heißgetränks (wieso bekämpft man Nässe mit Feuchtigkeit?) wieder zu Neuen Taten bereit war, bereitete ich die notwendigen Krampen im Gegenüberstehenden Gms 203 vor (Muttern „sprengen“, Gewinde nachschneiden und ölen). Nachdem Guggi für das Anschrauben der Muttern unterhalb des Wagens eingeteilt war und er dieses „Wälzlager“ als nicht besonders bequem bezeichnete, machten wir ihm den Vorschlag, den Wagen 50m nach vorne zu schieben, schließlich läge hier eine „Weiche“.

Gegen 15:00 konnten wir, mittlerweile alle leicht angefeuchtet, den Feierabend ausrufen. Nachdem sich Guggi gut 3 Stunden unter dem Wagen gewälzt hatte, stellte ich spontan fest: „Du siehst aus wie eine Sau, und voller Dreck bist Du auch“ Die beiden anderen nickten zustimmend, nur der genannte wollte dies nicht so recht akzeptieren.

Am nächsten Brückentag, den 30.5.2013 waren Jürgen, Guggi, Gerd und ich zu den Wagen der letzten Aktion aufgebrochen, und da es wieder in Strömen goss, entschlossen wir uns, die ersten Stücke für unser Museum zu inventarisieren und im Wagen einzulagern. Nachdem 2 Leute für diese Aktion reichten, entschlossen Gerd und ich, im naheliegenden Werkzeugwagen aufzuräumen. Hier konnten wir die niedlichen Schlüsselchen ab Größe 60 sortieren und alle Hacken und Pickel einrichten. Am Ende vom Tag konnte ich mir noch an der überlaufenden Regenrinne von der Rampe die Hände waschen.



Im Juni waren wieder Dreharbeiten auf dem Vereinsgelände angesagt, hatte sich doch das bayrische Fernsehen für 2 Drehtage angekündigt. Also war Hans am 21.6.2013 im Verein eingetroffen, um mit Hilfe von Helmut, Guggi und Franz zum einen das Vereinsheim zu putzen, außerdem konnte auch das Auflager für den Lokalbahnkasten hergerichtet werden.

Am Donnerstag, den 27.6.2013 war ich noch zur Fa. Mottinger aufgebrochen, um die gut 500 kg schwere Traverse zum Heben des Lokalbahnwagens abzuholen, welche wir am nächsten Tag benötigten.

Am Freitag, den 28.6.2013 waren also Dreharbeiten des Bayerischen Fernsehens angesagt. So eine zahlreiche Arbeitsmannschaft hatten wir selten: Herr Görner, Alex, Franziskus, Franz, Guggi, Eberhard, Christian, Bernd, Jürgen, ich und natürlich Hans waren bereits ab 9:00 im Vereinsheim und so wurden erste Vorarbeiten durchgeführt.



Ab 10:00, als die Kameras postiert waren, wurden die Fahrzeuge in Position gebracht, hier fungierten Eberhard als Lokführer, Bernd und ich als Rangierer. Nachdem manche Einstellung mehrfach gedreht wurde, durften Bernd und ich z.B die Weiche mehrfach umstellen, das Kuppelleisen 3x einhängen usw. Trotz dieses frühen „Fitness Trainings“ waren die Fahrzeuge nach rund einer Stunde am Standplatz. Da die ersten Aufnahmen

im Kasten waren, wurden auch an den Fahrzeugen die ersten Arbeiten ausgeführt. An der DSM-Gmeinder wurde das defekte Trittbrett angepasst und vorgebohrt, Das alte Trittbrett wurde mit der üblichen, ungrammatischen Lösung durch Franz entsorgt, in dem er es mittels Bügelsäge durchsägte. Am Nachmittag konnte Herr Görner beweisen, dass er seine Arbeit als „Kirchenrestaurator“ auch bei unseren stählernen Schätzen ausüben kann: Er hatte mit Hilfe von Alex an beiden Seiten der Kö die Beschriftung mittels Schablonen angebracht, dies mit einer Genauigkeit, welche vorher mit Sicherheit nicht angewandt wurde. Bei der Akku Lok hatte Jürgen und Bernd die Klappen gesäubert, außerdem wurden die provisorischen Frontscheiben ausgebaut.



Nach der Mittagspause war der Autokran der Fa. Mottinger eingetroffen und so wurde der Flachwagen mit dem Bay CI05 in Position gebracht. Nachdem der Kran in Position stand, wurde mit den Vorarbeiten für das Aufheben des Kastens getroffen: Zuerst wurde die Kranhaken-traverse am Kranhaken eingehängt, im Anschluss wurde die Hebe-traversen in Position gebracht.

Etwas Schwierigkeiten bereitete das durchfädeln der gut 300 kg schweren Traversen unter dem Wagenkasten, war doch die Bodenfreiheit mit 150mm etwas zu gering. Doch auch diese Aktion gelang und so konnte nach ca. ¼ Stunde der Kasten sicher auf dem vorbereiteten Schwellenstapel abgesetzt werden. Genau zur richtigen Zeit, war doch gerade in diesem Zeitpunkt eine Übergabe im Hafen eingetroffen und der Lokführer wollte die Maschine zeitnah umsetzen. Dazu muss man wissen, dass wir von der Hafenverwal-

tung für die Dauer der Filmaufnahmen eine Ausnahmegenehmigung zum Betrieb unserer Fahrzeuge bekommen haben, natürlich mit zugelassenem Lokführer und unter Berücksichtigung des Regelbetriebes. Nun weiter im Text: Bereits als der Wagenkasten aus dem Lichtraumprofil weg geschwenkt war und keine Gefahr mehr bestand, räumte Eberhard das Gleis und die Plan Lok konnte passieren. Da der Kran günstig in Position stand, wurde auch gleich die DL6 auf das Feldbahngleis hinter dem Stellwerk gehoben. Nach dem Mittagessen wurde der Lokbahnwagen unter anderen von Franziskus abgedeckt (der braucht bei seiner Körpergröße keine Leiter) und im Anschluss mit neuen Planen versehen. Weiter ging es bei der Akku Lok, hier wurden von Bernd und mir die Halteleisten für die Fenster angepasst und im Anschluss auf der Säulenbohrmaschine gebohrt. Jürgen konnte einstweilen an der DL 6 die nächsten Ausbesserungen am Lack durchführen. Der Tag war schneller vergangen, als einen lieb war und so wurde am Samstag weitergemacht. Das Interesse am Walhallabahnwagen war dermaßen groß, dass wir diesen als erste Handlung am folgenden Samstag zum Vereinsheim zogen. Nach dem Aufplanen waren der Kameramann in den Wagen geklettert und konnte hier etliche Detailaufnahmen erstellen. Jürgen hatte wieder die DL 6 „unter dem Pinsel“ und wurde auch gleich auf Film gebannt. Selber war ich im Anschluss an der Säulenbohrmaschine und hatte etliche Kleinteile fertig stellen können. Nachdem die Filmaufnahmen abgeschlossen waren, begann es zu regnen und so waren wir gezwungen, unsere Fahrzeuge zu hinterstellen, weitere Arbeiten war leider aufgrund der Wetterlage nicht mehr im Freien zu bewerkstelligen. Bei Kaffee und Kuchen wurde uns mitgeteilt, dass immerhin fast 7 Stunden Material vorhanden war und der Beitrag aber auf 7 min begrenzt wäre.



Hinweis: Den BR-Bericht gibt es natürlich als DVD auf Anfrage bei uns

Bereits 14 Tage später war wieder ein Einsatz für das Ganze Wochenende angesagt, wir wurden als Attraktion „100 Jahre Hauzenberger Bahnhof“ eingeladen und waren mit Feldbahn und Spur-0-Anlage vertreten. Zur Ausstellung in Hauzendorf war Tom bereits eine Woche vorher aktiv und lieferte mittels eines Fuhrunternehmers die Joche für das Gleisoval sowie die beiden Sitzwagen an. Am Donnerstag, den 11.7.2013 war ich bereits um 12:00 mit meinem Gespann, bestehend aus MB-trac und Hänger aufgebrochen, und war innerhalb von 40 min in Hauzendorf, Hier hatte Guggi mittlerweile die grobe

Geometrie aufgezeichnet, wobei diese noch durch einige größere Haufen im Bauhof unterbrochen waren. Der Bauhofleiter versprach, die Trasse innerhalb der nächsten 2 Stunden frei zu räumen und so konnten wir gegen 15:00 mit dem Aufbau beginnen. Noch während ein Reinigungsfahrzeug für saubere Verhältnisse selbst im letzten Winkel sorgte, begannen wir mit der Neuen Hebehilfe am Frontlader, die Joche zu verteilen. Während Jürgen und Guggi mir bei Ein- und Aushängen der Joche halfen, begannen Alex und Eberhard bereits mit der Verlaschung der ersten Joche.





Nach gut 7 Stunden waren wir soweit fertig, die DL6 konnte aufgegleist werden und erste Testfahrten durchgeführt werden.

Müde und durchgeschwitzt bei Temperaturen um 30° konnten wir um 21:00 die Heimreise antreten. Am folgenden Freitag hatte ich mein Fiddleyard im Transporter eingeladen und war zu Hans nach Kürn gefahren, mussten doch die wichtigen Module des Hauzendorfer Bahnhofs eingeladen und abgeliefert werden. Die Anlieferung im ehemaligen Lagerschuppen gegenüber dem Bahnhof ging flott vonstatten, der Aufbau ebenfalls, so dass der Abend noch für andere Dinge genutzt werden konnte. Am folgenden Samstag war bereits Eberhard vor Ort, welcher mit der üblichen Durchschau an der Lok beschäftigt war. Auch eine Bremsprobe führte der Vollblutbahner durch.

Am Samstag war zwar der Besucherandrang verhalten, aber trotzdem konnten alle eingeteilten „Lokführer“ (Eberhard, Jürgen und ich) zu mehreren Umrunden des sehenswerten Kieshaufens kommen. Hans, Helmut und Guggi waren den ganzen Tag an der Bedienung des Hauzendorfer Spur-0-Bahnhofs eingeteilt. Fatal war die Einteilung von Christian am Vereinsstand, hatte dieser doch wenig zu tun und der Imbiss am Bahnhof war nicht weit.





Am folgenden Sonntag starteten wir wieder mit gleicher Besetzung, hatten aber wesentlich mehr Zulauf. Am Morgen war hauptsächlich Eberhard am Fahren, ab Mittag Jürgen und ich. Eberhard hatte sich mit einem Kübel Öl bewaffnet und die Kurven geschmiert, was zu einer wesentlich ruhigeren Fahrt auf dem Oval mit Abmessungen 19x50m führte. Nachdem das Öl durch Verschleppung auch auf die Räder der DI 6 gefördert wurde und bei mancher Fahrt volle Auslastung der Sitzwagen zu verzeichnen war, blieb Eberhard in der Kurve, welche auch noch in einer Steigung lag, unter Gelächter der Anwesenden hängen. Da half nur sanden, und der war reichlich vorhanden! Jürgen und ich liefen voraus, streuten Sand auf die Schienen und schon klappte die Rundfahrt. Bei meinen Fahrten hatte ich eh keine Probleme. Erhöhte ich doch die Reibungslast der Maschine auf der zweiten Achse erheblich. 0,50€ für Kinder und 1€ für Erwachsene war unser Fahrpreis für 2 Runden auf dem rumpligen Kurs, und da hatte manch Kind sein letztes Taschengeld für die Hauptattraktion an diesem Wochenende in den doch stillen vorderen bayrischen Wald verwendet. Ich kann mich gut an die 2 „Knirpse“ erinnern, welche bereits vormittags da standen, brav 1€ zahlten, um 2 Runden mit Eberhard zu fahren.

Das Ganze wiederholte sich mehrere Male. Nachmittags waren die beiden wieder da, zahlten freudestrahlenden 2 €, welche sie meines Erachtens vorher von den Großeltern erbettelten, und wiesen mich darauf hin, dass man damit aber 2 x 2 Runden fahren dürfe. Logisch, dass ich die Runde um eine weitere ergänzte und so waren sie eine halbe Stunde später zu sehen, wobei sie dann sehr traurig neben der provisorischen Haltestelle standen. Auf die Frage, was sie haben, antworteten die beiden fast synchron: „Mia ham koa Daschengeld mehr“ - Und nachdem wir uns einig waren, dass es ein schönes Fest sein soll, durften die beiden bis zum Ende des Festes kostenlos mitfahren. Auch ein kleines Mädchel war so begeistert von der Rumpelbahn, dass sie von den Großeltern nur mit sanfter Gewalt von den Sitzwagen zu trennen war, geradezu krampfhaft hielt sich die Kleine an den Rundohren der Wagen fest, und nur der kräftige Bolzen zwischen Lok und Wagen konnte die Betrübte daran hindern, den Wagen ähnlich eines Teddybären hinter sich her schleppend mit nach Hause zu nehmen. Hans, Guggi und Helmut konnten den ganzen Tag im Güterschuppen Betrieb auf der Spur-0-Anlage machen und hatten so manch interessantes Gespräch wie auch die Bestätigung, dass der Bahnhof Hauzendorf zu einem gewissen Zeitraum mit Einfahrsignalen ausgestattet war. Aber alle Schönen Feste haben ein Ende, so auch dieses, und der Abbau musste organisiert werden. Die Modellbahn war schnell verräumt, und beim Feldbahnwoal war nur gedacht, die Laschen zu lösen und die Fahrzeuge zu sichern. Der Elan war aber so groß und als mich Jürgen anwies, ich soll den Schlepper starten, waren wir nicht mehr zu halten. Binnen 1 ½ Stunden waren die Joche sauber gestapelt für den Abtransport unter der Woche. Am folgenden Tag hatten wir mit den Firmen-LKW die Joche abgeholt, abends bin ich mit einen Arbeitskollegen zum Bauhof gebracht worden und so konnte ich mein Schleppergespann wieder nach Regensburg bringen.



Am Freitag, den 16.8.2013 war Jürgen, Helmut, Bernd und ich schon früh im Verein, um weitere Arbeiten im Freien durchzuführen. Gleich am Anfang wollten wir die abgebrachten Feldbahnjochs der Abholaktion von Tom geraderichten. Ich saß dazu im M-Trac, hatte das Joch schon auf Position und nach Nicken von Jürgen abgesenkt als dieser durch einen dummen Zufall seinen Zeigefinger zwischen die Schienen brachte. Die nachfolgenden Aussagen von Jürgen werde ich aus Jugendschutzgründen nicht weiter kommentieren. Nachdem Jürgen kurz weggefahren ist, begannen Helmut, Bernd und ich die Dachplatten, welche auf unseren Lok Port waren, auf ein Traggerüst zu ziehen, um es später mit einem Kran einfacher handeln zu können. Helmut und Bernd hatten im Anschluss mit dem Schleifen an der Motorhaube unserer kleinen Gmeinder begonnen, war doch diese bereits angerostet. Eberhardt hatte bereits die Klappen an der Akku Lok angeschliffen, wurde doch deren Farbe durch die Batteriedämpfe angegriffen. Selber konnte ich etliche Kleinteile herrichten. Später, beim Reinigen der angeschliffenen Teile hatte Eberhard noch einen alten Bademantel aus seinen Bestand des Herstellers „VEB hässlich blau“ gefunden, den er uns natürlich gerne vorführte. Die Noten für Haltung und Gang waren zwar hoch, aber für einen ersten Platz bei Heidi Klum reicht das mit Sicherheit nicht! Jürgen war mittlerweile wieder im Einsatz und hatte mit meiner Motorsense weiter den Grünwuchs bekämpft.

Am Nachmittag wurden die Klappen der Akku Lok noch mit einer speziellen, säurefesten Farbe behandelt, die Motorhaube der DSM wurde natürlich auch grundiert. Am Nachmittag wurden wir wieder, wie so oft, durch Franz unterstützt, der mittlerweile auch eingetroffen war.

Am folgenden Freitag, den 23.8.2013 war ich bereits mittags im Verein, das Wetter war bestens, so dass die Motorhaube incl. der 4 Klappen fertig lackiert werden konnten. Hier war Franz für die „Vorarbeiten“ an den Kanten mittels Pinsel zuständig, ich konnte die Fläche relativ rasch mit der Walze bearbeiten. Gut eine halbe Stunde später, als wir beide schon ein Viertel fertig hatten, kam Hans und so wurde dieser auch gleich mit den üblichen Malerutensilien eingedeckt. Nach dem Motto: Viele Hände schaffen ein rasches Ende“ konnten wir 3 der Gmeinder wieder eine strahlende Motorhaube verpassen.





Jürgen hatte am 12.9 irgendwie Langeweile! Also schnappte er sich einen Dremel, Schleifscheiben und begann bei der Kö, die vielen Schrauben, welche neu eingedreht wurden, abzuschleifen und zu grundieren. Am Abend konnte ich sein Werk betrachten und wir begannen, viele Kleinteile an der bereits weit restaurierten Maschine zu sortieren und montieren. Am folgenden ebenfalls Freitag hatte ich Zeit und so wurden ebenfalls die letzten Schrauben geschliffen und grundiert. Außerdem wurden vor der Grundierung die Löcher für die hinteren (Einheits)-Lampen gebohrt.

Am Freitag, den 27.9.2013 war unser Eberhard anzutreffen, welcher gleich die fertig lackierten Leisten für die Akku Lok in die Hand bekommen hat, in den folgenden Stunden wurden diese endlich montiert. Eine große Hilfe war hier Gerd, der auf den Batteriedeckeln die Schrauben einfädelt und beim Ausrichten der PC-Scheiben half.



Im November begannen Hans, Franz, Gerd und ich, unsere Fahrzeuge systematisch mittels Planen vor der anstehenden nassen Witterung zu schützen. So wurde am 15.11.2013 der Kaelble von Hans und Franz eingepackt, die Dampfspeicherlok am

23.11.2013 wieder von Hans und Franz, diesmal von Bernd unterstützt. Selber konnte ich den KLV 51 sichern. Eine größere Aktion war das Abdecken des KLV 60 mit 2 Planen, hier waren Franz und ich aktiv. Begeistert war ich von Franz seiner Technik beim Werfen der Schnur über den KLV zum Ziehen der Plane. Hier muss erklärt werden, dass wir zum besseren Zielen einen größeren Steckesinsatz an das eine Ende des Seils gebunden haben und dieses mit Schwung über den KLV geworfen haben. Im Nachgang wurde die Plane an das Ende gebunden und über den Klv gezogen. Als letztes wurden die Kö sowie der Laubfrosch abgedeckt. Nun harren wir der Dinge, die 2014 anstehen!