



# Basler Dampfzytig

Verein Dampfbahn Basel

Nr. 42 / Dezember 2007

## Auswärtsfahrten

### Arlesheim / Markttag



### SBB / Kühlhaus Basel



### Muttenz / Winterzauber



### Pannen / Ausfälle

In **Arlesheim** musste der Betrieb mit der Vereinslok „Waldenburg“ wegen eines durchgeschmorten Bläserrohres eingestellt werden. Dieser Schaden konnte nicht vor Ort behoben werden. Der Einsatz wurde in der Folge mit verkürztem Zug und der Lok „WB 7“ gemeistert.

Beim Einsatz am Samstag beim **SBB Kühlhaus in Basel** erwischte es die Lok von Dani Waeffler, welche ebenfalls wegen einem schwereren Defekt nicht mehr eingesetzt werden konnte. Als Ersatz stellte „Lokidogger“ Harald Schirmer eine seiner Maschinen zur Verfügung.



Wegen des Reports/Auswärtsfahrten .... ab Seite 2 entfallen weitere Fotos zugunsten dieses Berichts (der Redaktor)

### Impressum

Die Basler Dampfzytig ist das offizielle Organ des Vereins „Dampfbahn Basel“ und erscheint nach Bedarf.

Die Vereinsadresse ist identisch mit der Adresse des Präsidenten.

Postcheck-Konto: 40 – 27055 – 9 / Bankverbindung: Basellandschaftliche Kantonalbank: 16.2-086.430.38 769

Redaktion: Franz Stocker, 4123 Allschwil, Baselmattweg 193 / P, Tel. 061 481 25 09 / ab 1900 Uhr

## Report

Die vorgängig beschriebenen Anlässe könnten ohne das nachhaltige „Engagement“ von leider immer wieder denselben Vereinsmitgliedern und Helfern gar nicht durchgeführt werden. **Diesen „Heinzelfrauchen und Heinzelmännern“ sei der nachfolgende Bericht gewidmet.**

Erst 3 Wochen vor dem Einsatz in Arlesheim wurde endlich ernsthaft das latente Problem der Radsatzblockierungen bei den nachträglich mit Druckluftbremsen ausgerüsteten Anhängewagen für Personentransport angegangen. Die Kontrolle dieser Wagen zeigte, dass irgendetwas bei der Nachrüstung dieser Drehgestelle passiert sein musste, was die Blockierung der Räder auslöste. **Die Verfügbarkeit dieser druckluftgebremsten Anhängewagen Voraussetzung für den Einsatz in Arlesheim. Aufgrund der topographischen Verhältnisse am Einsatzort war ein Betrieb ohne gebremste Wagen aus Sicherheitsgründen nicht möglich.** Nachdem die angeblich nicht passenden Teile vom Hersteller der Bausätze (SOB) eingetroffen waren, musste bei der Nachkontrolle festgestellt werden dass diese baugleich mit den bereits verwendeten Teilen waren. Dies konnte somit nicht der Grund für das fehlerhafte Funktionieren der Bremsen sein.

Es wurde deshalb sofort ein Treffen in der Werkstätte SOB vereinbart. Felix Schulze und Schreibender fuhren mit einem „Patienten“ zur fachgerechten Diagnose nach Samstagern. Dort wurde durch den Fachmann festgestellt, dass die ihrerseits gelieferten Bausätze eigentlich nicht zum Einbau in diese alten (!) Drehgestelle vorgesehen waren. Das Missverständnis entstand jedoch wegen einer gleichzeitigen Bestellung unseres Vereins von Bremssätzen für einen aktuellen Waggonbau. Dank umfangreicher Lagerhaltung von Bau- / Einzelteilen konnte das Problem mit einigem Aufwand behoben werden. **Was eigentlich als kurzzeitige Nachschau und Instruktion vorgesehen war entwickelte sich nun zur tagesfüllenden Hauptrevision der beiden vorhandenen Drehgestelle.** Bei der kompletten Zerlegung dieser Drehgestelle wurden gleichzeitig auch schadhafte Teile ausgewechselt und vergessene Lackierarbeiten nachgeholt. Im späteren Nachmittag machten wir uns mit dem „genesenen“ Patienten und den Ersatz- bzw. Einbauteilen für die restlichen Wagen wieder auf den Rückweg nach Basel.

Am Sonntag wurde der zweite Wagen in der Remise des Vereins ebenso „hauptrevidiert“ damit in Arlesheim am nächsten Samstag (!!)

hatte. Wie berichtet, erlitt dann während des Einsatzes unsere Vereinslok einen vor Ort nicht reparablen Schaden und konnte nicht mehr eingesetzt werden.

Dieser Schaden wurde durch den verdankenswerten Einsatz des „Lokidoggter Schirmer“ vor dem Anlass „Kühlhaus SBB“ wieder behoben, sodass diese Lok wieder eingesetzt werden konnte. Allerdings erlitt dann am Samstag, die Lok von Dani Waeffler einen ernsten Defekt und musste fliegend mit einer Maschine aus dem Fundus des Harald Schirmer ersetzt werden. Es ist also einiges los hinter den Kulissen um die Einsatzbereitschaft des Rollmaterials sicherzustellen.

**Nun, das Rollmaterial (Loks und Wagen) sind das Eine, die Bereitstellung sowie der Auf- bzw. Abbau der mobilen Geleise und der weiteren „Infrastruktur“ das Andere.**

**Hier nun einmal der Versuch, das „Drum herum“ aufzuzeigen:**

### Auswärtsfahrten – was bedeutet das ?

Allmählich geht die Fahrsaison dem Ende entgegen. Jetzt wurde auch bekannt, dass für das letzte Quartal des Jahres 2007 noch drei Verträge bezüglich Auswärtsfahrten abgeschlossen werden konnten. Somit wurde unsere Präsenz verlangt zum **Markttag in Arlesheim**, zum **Tage der offenen Türe bei der SBB, Kühlhaus Basel** und schliesslich zum **Weihnachtszauber im Muttenz**. Diese Einsätze erforderten zudem noch einige Datenanpassungen der anderen vereinseigenen Anlässe sowie die Aktivierung sämtlicher verfügbarer Lokführer und anderen dienstbaren Geister“.

Nun wurde auf geeignete Weise versucht, die notwendigen personellen Mittel auf das vorgegebene Datum zu aktivieren. Ebenso wird das für unseren Fahrbetrieb vorgesehene Areal besichtigt, ausgemessen und generell auf seine Tauglichkeit geprüft (Wasseranschluss / Brennbarkeit der Umgebung wegen möglicher Glut und Funkenflug / Verpflegung / Toilette usw.) Des Weiteren wird durch Anmietung eines geeigneten Fahrzeuges das Transportproblem gelöst. Diese Vorarbeiten werden in der Regel durch Mitglieder des Vorstandes erledigt (**Zeitaufwand max. etwa 12 Frau-/Mannstunden**).

### **Nun geht es aber erst richtig los.**

Öfters müssen vorgängig beim Lagerplatz der mobilen Geleise bei der Fa. Schirmer in Basel die Geleise ausgemessen, repariert und eventuell ausgelegt werden, um die Menge bestimmen zu können und diese für den Transport bereit zu stellen.

In der Remise des Vereins in der UPK werden durch andere Helfer das zum Einsatz vorgesehene Rollmaterial gereinigt und die Loks in deren Transportgestellen be-

### Impressum

Die Basler Dampfzytig ist das offizielle Organ des Vereins „Dampfbahn Basel“ und erscheint nach Bedarf.

Die Vereinsadresse ist identisch mit der Adresse des Präsidenten.

Postcheck-Konto: 40 – 27055 – 9 / Bankverbindung: Basellandschaftliche Kantonalbank: 16.2-086.430.38 769

Redaktion: Franz Stocker, 4123 Allschwil, Baselmattweg 193 / P, Tel. 061 481 25 09 / ab 1900 Uhr

festigt. Weiter werden die nötigen Utensilien für den Geleiseauf- / -abbau auf Vollständigkeit geprüft und allenfalls ergänzt. Akkus werden aufgeladen und Lampen bereitgestellt. Handwerkszeug muss auf seine Einsatzbereitschaft geprüft / bereit gemacht werden.

Kohlevorrat muss transportgerecht bereitgestellt und verschiedene Schmiermittel für die Lokomotiven vorbereitet werden. **Kurzum, es muss sichergestellt werden, dass der Fahrbetrieb am Anlass nicht wegen eines Versäumnisses unsererseits eingestellt werden muss !!!!**

Parallel zu diesen Arbeiten wird in der Regel von unseren Frauen auch der Bereich des Souvenirshops bereitgestellt, welcher ebenfalls bei den Anlässen aufgestellt und betreut wird. Für alle diese vorbereitenden Tätigkeiten schlägt ein **Zeitaufwand von etwa 6 Frau-/Mannstunden (je nach Helferzahl) zu Buche.**

Am Vorabend des Anlasses müssen dann die Helfer erneut ran. Das angemietete Nutzfahrzeug muss abgeholt werden. Anschliessend wird das Gleismaterial und zusätzliches Material für den Trassebau bei Harald Schirmer verladen. Danach erfolgt die Verschiebung in die UPK um das Rollmaterial und das restliche Zubehör aufzunehmen. **(Zeitaufwand mindestens 3 Frau-/Mannstunden).**

Nun wird zum vereinbarten Zeitpunkt zum Einsatzort verschoben. In der Regel wird das Materialfahrzeug bereits von der Helferschar erwartet. Es geht Schlag auf Schlag. Sofort werden die Geleisestücke nach vorhandenem Gleisplan ausgelegt und durch die vielen „Heinzelfrauchen/-männchen“ ausgerichtet und verschraubt (bei Dunkelheit oder garstigen Temperatur-/Wetterverhältnissen eine wahre Tortur für die Finger). Von weiteren Helfern wird das Rollmaterial und der Rest ausgeladen und sachgerecht für den Einsatz vorbereitet. Sobald eine der Loks über Betriebsdruck verfügt, wird die Strecke durch die erfahrenen Lokführer abgefahren und das Trasse gegebenenfalls korrigiert. Eine aufwändige aber notwendige Arbeit um Entgleisungen während des Betriebes zu minimieren. Während dieser Gleisbauphase wird durch das anwesende „Frauenteam“ der Souvenirstand aufgebaut und mit Material bestückt **(Totalzeitaufwand mind. 3 Frau-/Mannstunden).**

Es folgt der gemütliche und gesellige Teil des Einsatzes: das Fahren mit den Zügen und Passagieren. Dank der vorausschauenden Vorbereitung unsererseits passiert während dieser Phase des Einsatzes kaum etwas Aussergewöhnliches (Pannen sind allerdings jederzeit wegen Unachtsamkeit möglich). Wäh-

rend des Fahrbetriebes müssen/sollten genügend Lokführer bzw. Helfer anwesend sein um einerseits Ablösungen zu ermöglichen und/oder bei Ereignissen unverzüglich eingreifen zu können (in letzter Zeit ist dieses allerdings eher ein Wunschtraum !!!).

**Während dieser Phase des Betriebes sind auch unsere weiblichen Helferinnen am Souvenirstand gefordert. Auch diese Aufgabe wurde bisher mit Bravour gemeistert.**

Der Anlass / Tag neigt sich nun langsam seinem Ende zu. Die Besucher strömen nach Hause und nun kommt für die Mannschaft des „Verein Dampfbahn Basel“ der nächste Volleinsatz. Die Lokführer rüsten Ihre Maschinen ab und diese werden noch in heissem Zustand (!) wieder transportbereit gemacht. Sämtliches Zubehör wird kontrolliert und zum Verlad bereitgestellt. Zeitgleich werden die Geleise zerlegt und aufgeladen. Zugleich wird auch das verlegte Trassematerial zusammengetragen. Nach dem Verlad erfolgt die Verschiebung des Trupps in die UPK. Dort wird das hier eingelagerte Material abgeladen und durch einen Teil der Helferschar gereinigt, sortiert und wieder sachgemäss versorgt. Vor allem die eingesetzten Lokomotiven bedürfen nun besonderer Sorgfalt um Beschädigungen auszuschliessen oder solche zu beheben.

Ein weiterer Teil der „Ameisen“ begibt sich zum Lagerort der Gleise und schichtet diese wieder auf um sie mit Plastikdecken gegen die Witterungseinflüsse zu schützen. Zugleich werden defekt gewordene Gleisstücke zwecks Reparatur ausgesondert. Zuletzt wird dann das leergeräumte, gereinigte und aufgetankte Mietfahrzeug in der vereinbarten Weise zurückgegeben und damit ein weiterer Einsatz „Auswärtsfahren“ abgeschlossen **(Zeitaufwand für den Bereich Abbau: mind. 4 Frau-/Mannstunden).**

### Theoretischer Zeitaufwand:

Der im Bericht erwähnte Zeitaufwand beträgt zusammengefasst mindestens 28 Frau-/Mannstunden. Es ist davon auszugehen, dass für die Bewältigung der vorstehend beschriebenen Tätigkeiten mindestens 10 Personen permanent verfügbar sein müssen.

### Fazit:

**Ohne die tolle Hilfsbereitschaft der bekannten Klubmitglieder und vor allem der grossen Helferschar könnten diese Auswärtsfahrten nicht mehr bewältigt werden.**

## Vielen herzlichen Dank

Der Redaktor

### **Impressum**

Die Basler Dampfzytig ist das offizielle Organ des Vereins „Dampfbahn Basel“ und erscheint nach Bedarf.

Die Vereinsadresse ist identisch mit der Adresse des Präsidenten.

Postcheck-Konto: 40 – 27055 – 9 / Bankverbindung: Basellandschaftliche Kantonalbank: 16.2-086.430.38 769

Redaktion: Franz Stocker, 4123 Allschwil, Baselmattweg 193 / P, Tel. 061 481 25 09 / ab 1900 Uhr

