



Interessengemeinschaft Kulturlokschuppen Neumünster

IKN News 24 – 23.08.2020 - Wie Phönix aus der Asche:

Sanierung Drehscheibe - Teil 1

Das größte und bislang kostspieligste Sanierungsprojekt in unserem denkmalgeschützten Ensemble stellt die 23 m-Schotterdrehscheibe dar. Zu Beginn des letzten Jahrhunderts gebaut, im zweiten Weltkrieg völlig zerstört, 1947 wieder neu errichtet, später zusammen mit dem gesamten Bahnbetriebswerk Neumünster stillgelegt, entwidmet und um wichtige Komponenten beraubt wurde die Drehscheibe jahrelang sich selbst überlassen und damit dem Verfall preisgegeben. Dennoch ist und bleibt sie das Herzstück der gesamten Anlage. Insofern war von Anfang an klar: wer dem Kulturlokschuppen Neumünster wieder das Flair eines (Museums)Bahnbetriebs geben will, der kommt um die Sanierung und eisenbahnrechtliche Wiederzulassung dieses zentralen Elements nicht herum.

Aber wie fängt man das an? Zunächst suchten wir über ein Jahr lang nach alten Unterlagen und Zeichnungen, die den Weg zur Wiederzulassung stark vereinfacht hätten. Wir entdeckten tatsächlich wunderbare, zum Teil über hundert Jahre alte Abbildungen von zahlreichen Hochbauten. Nur von der Drehscheibe fanden wir zu unserem Leidwesen außer einer alten Zeichnung des Betonrings nichts. So wurde zunächst das Ingenieurbüro TREBES beauftragt, die Geometrie des drehbaren Brückenträgers von Grund auf neu zu einzumessen. Daraus wurden zahlreiche neue Zeichnungen generiert, die zusammen mit früheren Belastungsprofilen großer Dampflokomotiven die Grundlage für die statische Neuberechnung bildeten.

Gleichzeitig wurde mit den Genehmigungsbehörden über den verfahrenstechnischen Ablauf Einigung erzielt und eine Aufgabenteilung für den Sanierungsprozess festgelegt. Insgesamt lässt sich das Projekt in vier große Gewerke unterteilen: Die Sanierung des Brückenträgers (Fa. Schröder Stahlbau), des Betonrings (ABV) und der Gleisbau (SHG) wurden an Fremdfirmen vergeben. Der Wiederaufbau der elektrischen Steuerung und die Komplettierung des mechanischen Antriebs soll in Eigenleistung erfolgen. Hierzu waren intensive Vorüberlegungen nötig, da mit dem Elektromotor, einer verbindenden verzahnten Welle und dem elektrischen Steuerschrank wichtige Antriebskomponenten fehlten.

In mehreren Gesprächen mit der Deutschen Bahn gelang es, eine Genehmigung zum Ausbau nicht mehr benötigter Teile aus zwei alten stillgelegten Drehscheiben in Hildesheim zu bekommen. In zwei Gewaltaktionen, bei denen eine vom Sturmtief „Sabine“ eindrucksvoll begleitet wurde, gelang es, die gewünschten Komponenten zu bergen. Für die Neuanfertigung der fehlenden Welle wurde ein ähnliches Teil einer anderen Drehscheibe herangezogen und bis auf die Länge eins zu eins kopiert (Maschinenwerkstatt Martin Kruse). Auch der alte Elektromotor wurde dort getestet und außen gereinigt. Man wundert sich immer wieder, wie jahrzehntealte und ununterbrochen Wind und Wetter ausgesetzte Komponenten wieder lauffähig werden. Damals wurde halt noch für die Ewigkeit und nicht auf Verschleiß gebaut!

Bevor jedoch der Antrieb instandgesetzt wird, sind die Fremdfirmen dran. Als erstes war Gleisbauer SHG am Zuge, die gesamte umgebende Gleisanlage von den Schwellen zu lösen, anzuheben und aufzubooken. Alle zweiundzwanzig Strahlen- und vier Zufahrtsgleise sind zum größten Teil über Herzstücke miteinander verbunden. Man muss sich das wie ein großes stählernes Spinnennetz vorstellen, das nun rund um die Drehscheibengrube hochgebockt ist, um Arbeitsraum zur Entfernung der vergammelten Holzschwellen und für die Sanierung des Betonrings zu schaffen.

Dann kommt der Betonbauer ABV zum Abklopfen, Sandstrahlen, auf Höhe Einmessen und Einschalen. Schließlich wird betoniert und eine einheitliche, vom Vermesser vorgegebene Höhe hergestellt. Parallel hat der Stahlbauer SCHRÖDER begonnen, den tonnenschweren Brückenträger über hydraulische Zylinder cm für cm aus seinem Königsstuhl zu heben. Dieser Vorgang dauert mehrere Tage, da genau darauf zu achten ist, dass der Hub an den vier Hebepunkten gleichmäßig erfolgt. Zwischenzeitlich werden sogenannte „Pallen“ aus Stahl untergelegt, bevor der nächste Hub begonnen wird. Insgesamt soll eine Hubhöhe von 80 bis 90 cm erreicht werden, um Raum zur Bearbeitung des Stahlkolosses von unten zu schaffen. Dann kommt auch hier der Sandstrahler, der aber entgegen seinem Namen nicht strahlen, sondern nur „nadeln“ wird. Dies ist ein druckluftgetriebenes Verfahren mit einer Nadelpistole, bei dem objekt-, umwelt- und mitarbeiterschonend nur die angegriffenen Flächen der riesigen Stahlkonstruktion gezielt bearbeitet werden können.

Der gesamte Sanierungsprozess umfasst noch viele weitere Schritte, über die wir in Abständen berichten werden. Insgesamt rechnen wir mit einem Zeitraum bis mindestens Ende Oktober, vielleicht auch noch länger. Alte Bauwerke wie dieses sind ja wie eine Wundertüte: man weiß, dass etwas drin ist – nur nicht genau was. Da in dieser Zeit kein Eisenbahnfahrzeug über die Drehscheibe gelangen kann, wurden alle Fahrzeuge, die in diesem Jahr noch zur Hauptuntersuchung müssen, vorher auf die Ausfahrtgleise rangiert.

Eine Bilddokumentation bis zum derzeitigen Stand ist beigelegt. Viel Spaß beim Betrachten!

Neumünster

DIENSTAG, 4. AUGUST 2020

VORMITTAG

☀️ 19°

NACHMITTAG

☀️ 21°

MORGEN

☀️ 24°

HOC SEITE 7

Jetzt ist die Drehscheibe dran

Sanierung am historischen Lokschuppen erreicht neue Phase / Gleisbauarbeiten dauern mehrere Wochen

Von Rolf Ziehm

NEUMÜNSTER „Alles, was lose ist, muss runter“, sagt Raimund Gemser. Der Arbeiter des Neumünsteraner Betonbauers ABV Bau Ullrich bearbeitet mit einem Bohrhämmer den Stahlbetonring an der Drehscheibe des historischen Lokschuppens.

An der Brückenstraße haben die „Vorarbeiten zur Sanierung der Drehscheibe begonnen“, erläutert Dr. Thomas Kittel, der mit seiner Stiftung maßgeblich hinter der Wiederherstellung des Industriedenkmals steht.

Die Gleise auf der Drehscheibe wurden von der Fir-



Pierre Züge schneidet mit der „Schienenflex“ durch ein Gleis. Den Funkenflug soll die aufgestellte Platte ein wenig bremsen. FOTOS: ZIEHM

ma SHG Gleis- und Tiefbau-Gesellschaft aus Uelzen angeboten und die alten Schwellen

„Wir erneuern in den kommenden Wochen insgesamt zirka 500 Holzschwellen.“

Marc Dörsing
SHG Gleisbau

en auf dem Betonring entfernt. Die alte Holzbalkenauflage war völlig verwittert. Nach 100 Jahren ist das auch kein Wunder“, sagt Jaroslav Kamrowski (ABV).

Parallel sind die Gleisbauer von SHG dabei, die Gleisgrube neben der Lokleitung zu sanieren. „Wir erneuern in den kommenden Wochen insgesamt zirka 500 Holzschwellen“, erklärt Marc Dörsing. Das sei aber erst möglich, wenn die Betonbauer an der Drehscheibe fertig seien und der Beton ausge-



Raimund Gemser beseitigt am Betonring der Drehscheibe mit dem Bohrhämmer loses Material.

härtet, so Dörsing: „So lange bleiben die Gleise aufgebockt.“

Sein Kollege Axel Maaß kauft derweil mit dem Schwellenfachgreifer die Schotterfächer zwischen den Schwellen aus. Das macht er vom Zwei-Wege-Bagger aus, der sowohl auf den Gleisen als auch auf der Straße fahren kann. Die neuen Schwellen,

in diesem Fall sind es gebrauchte Betonschwellen, werden dann eingezogen. „Danach wird geschottert und gestopft“, sagt Maaß.

Schwellen aus druckimprägniertem Holz würden in der heutigen Zeit schon noch verwendet, das aber an Brücken oder Weichen vornehmlich aus Lärmschutzgründen, so Maaß. Noch lei-



Baggerfahrer Axel Maaß und Wolfgang Züge tauschen die alten Holz- gegen neuere Betonschwellen aus.

ser und lauffähiger seien Schwellen aus Kunststoff.

Die Gleisbauarbeiten werden mehrere Wochen dauern. In der kommenden Woche rückt die Stahlbaufirma Schröder an, um den Brückenträger der Drehscheibe aus seiner Lagerung herauszuheben. Er wird dann etwa einen Meter über Grund aufgebockt. Danach beginnt die

Sanierung des Trägers, die sich wohl bis Ende Oktober hinziehen wird.

„Parallel bauen wir in Eigenleistung den mechanischen Antrieb und die elektrische Steuerung wieder auf. Wir hoffen, vor dem Winter fertig zu werden“, sagt Thomas Kittel. Die Kosten schätzt er auf mindestens 500.000 Euro. www.courier.de































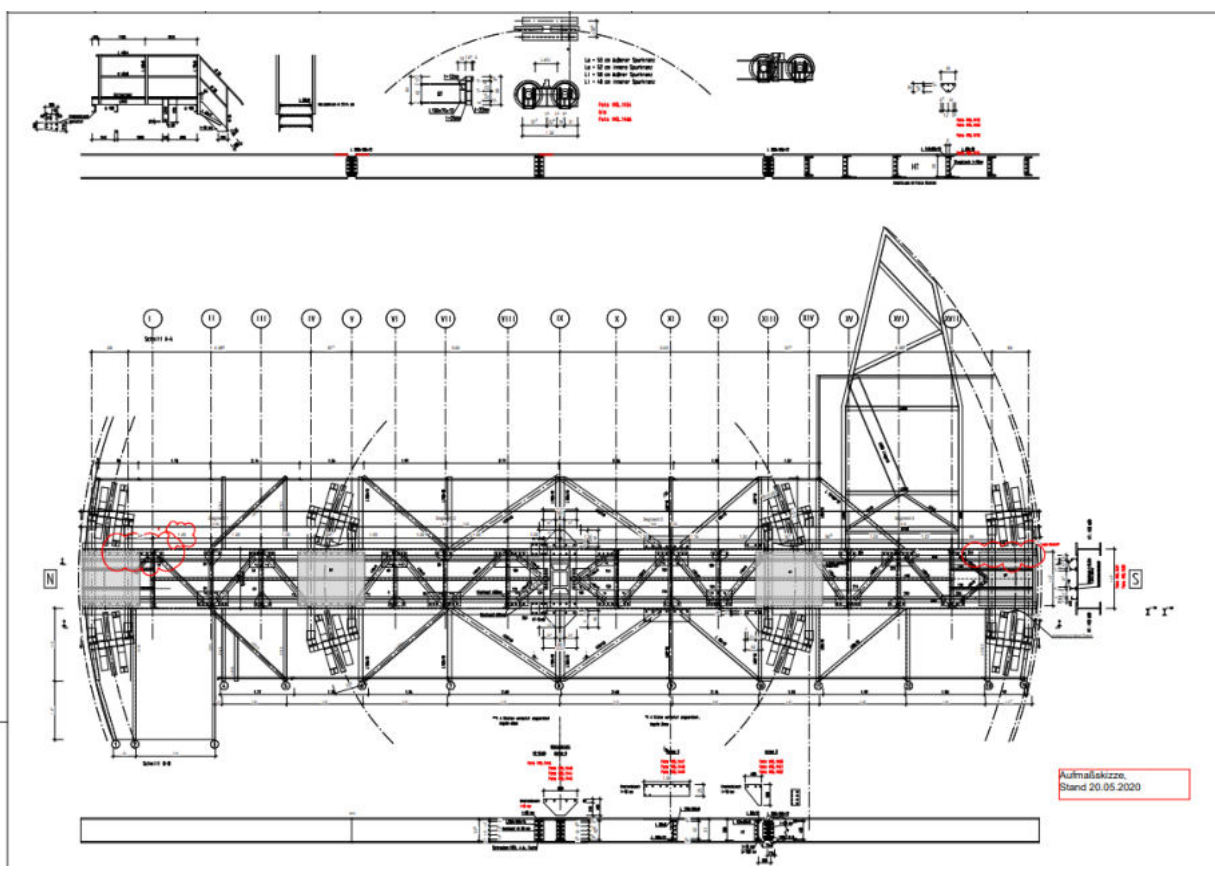
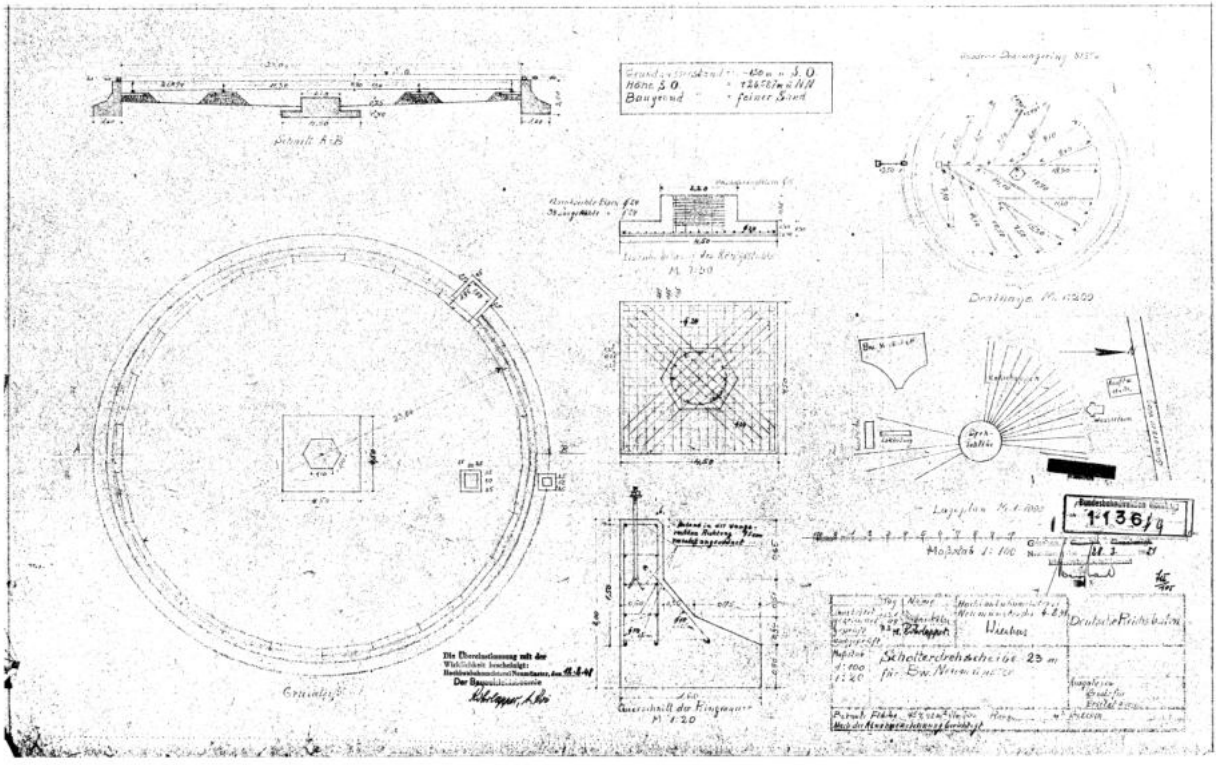












Aufmaßskizze,
 Stand 20.05.2020

