



## **Interessengemeinschaft Kulturlokschuppen Neumünster**

### **IKN News 22 – 10.08.2020 - Gleisgrube - klein, aber oho ...**

Vielleicht nicht so spektakulär wie die Südanbindung, aber ein sehr nützliches und interessantes Element des ganzen historischen Ensembles stellt die außen liegende Gleisgrube dar. Auch an ihr hatte der Zahn der Zeit genagt – jetzt strahlt sie wieder in neuem Glanz.

Gleisgruben werden benötigt, um halbwegs „bequem“ Revisionen und Wartungsarbeiten unter den Fahrzeugen durchzuführen. Sie gehören in vielen Lokschuppen und früher auch im Außengelände zur Standardausrüstung eines Bahnbetriebswerks. Man steigt im Gleis ein paar Stufen hinab und kann dann zumindest in gebückter Haltung die notwendigen Arbeiten vornehmen. Moderne Gruben sind meistens noch tiefer als die früheren Ausführungen, sodass man sogar in aufrechter Haltung arbeiten kann.

Um sich ungehindert in einer Gleisgrube bewegen zu können, sind die Gleise nicht mit Schwellen verbunden. Damit trotzdem die Spurweite stimmt, werden erhöhte Anforderungen an die Standfestigkeit der Grube und die Verankerung der Längsschwellen unter den Schienen gestellt. Unsere Grube ist gemauert und wies einige größere Abplatzungen im Bereich des oberen Mauerwerks auf. Die Längsschwellen unter den Gleisen waren völlig verrottet und konnten teilweise mit der bloßen Hand entfernt werden. Dadurch war die Spurtreue beeinträchtigt, was durch den Einbau von Spurstangen provisorisch ausgeglichen wurde. Ansonsten war die Standfestigkeit der Grube allerdings so gut, dass selbst mit Bohrhämmern kein Ziegel zerstörungsfrei herausgelöst werden konnte. Auch eine visuelle Prüfung durch ein Ingenieurbüro bestätigte die Sanierungsfähigkeit des Bauwerks.

Nach Entfernung der vermoderten Längsschwellen (Eigenleistung) wurden die Abplatzungen im Mauerwerk gesäubert und konturgerecht zubetoniert (ABV). Anschließend wurde der roh mit Hohlsteinen ausgemauerte Abschluss der Grube mit einem denkmalgerechten Ziegelstein im Reichsformat verblendet (ABV). Dann kamen die Gleisbauer (SHG) und schnitten sowohl die verbogenen und verrosteten Schwellenanker wie auch die Gleise heraus. Dadurch wurde Platz gewonnen für die Verlegung der nagelneuen Längsschwellen aus Eichenholz, die auf Maß geschnitten und mit neuen Ankern auf dem Gleisgrubenkopf verankert wurden. Abschließend wurden die herausgeschnittenen Schienenstücke wieder verlegt, unter ständiger Kontrolle des Spurmaßes justiert, die Bohrlöcher für die Gleisschrauben millimetergenau gebohrt und zuletzt die Schrauben eingedreht und festgezogen.

Jetzt fehlt nur noch das Verschweißen der Schienenstöße – dann ist die Gleisgrube wieder betriebssicher befahrbar und steht für ihre Nutzung im zukünftigen Museumsbahnbetrieb zur Verfügung. Ergänzend wurden die alten Holzschwellen auf dem zuführenden Gleis 68 ausgetauscht und neu geschottert (SHG).

Eine Bilddokumentation vom Bauprozess ist beigefügt. Viel Spaß beim Betrachten!





































