

Bergische Bahnen / Förderverein Wupperschiene e.V.

Die Höhepunkte des Jahres 2018 in Bildern (März 2018 bis März 2019)

Im Folgenden finden Sie eine Auswahl von Projekten mit besonderem Charakter, die während des Jahres 2018 durchgeführt wurden. Dies gibt nur einen kleinen Überblick über die Vereinstätigkeiten. Folgende Themenschwerpunkte werden hier näher vorgestellt:

1. Beseitigung Hangrutsch
2. Erneuerung Brückenbalken Brücke Beyenburg
3. Hauptuntersuchung SKL-Anhänger (GKW-A)
4. Sanierung Eisenbahnbrücke Öhde
5. Neuerungen Wuppertrail

Nähere Informationen sowie weitere Fotos und ganz aktuelle Neuigkeiten finden Sie im Internet unter www.wupperschiene.eu

1. Beseitigung Hangrutsch

Seit nun gut 20 Jahren ruht der Bahnverkehr in Richtung Beyenburg. Grund hierfür war das Abrutschen der Böschung zur Wupper im Bereich der Papierfabrik ERFURT. Im Frühjahr 2018 konnte nun endlich der dann durch eine Fachfirma wieder hergestellt werden. Die Maßnahme wurde durch den Bergischen Ring e.V. im Rahmen der Maßnahme Regionale 2006 gefördert. Die folgenden Bilder geben einen Kurzüberblick über die erforderlichen Arbeiten an dieser Stelle.



Der Hangrutsch wie er sich fast 20 Jahre gezeigt hat. Man kann erkennen, dass die Gleise in der Luft hängen, sodass an Bahnverkehr nicht mehr möglich ist



Nicht Bestandteil der Arbeiten der Fachfirma ist der Gleisbau. Der Rückbau des Gleises erfolgt daher im Vorfeld durch die Aktiven der Wupperschiene



So sieht das Baufeld nach Gleisrückbau aus, bevor die Fachfirma startet.



Der Start der Baumaßnahme ist die Errichtung einer Baustraße auf einer Länge von rund 200m vom Bahnübergang zum Hangrutsch für Materialtransport



Der Rückbau beginnt. Die angrenzenden Bäume müssen geschützt werden. Da die Arbeiten im Naturschutzgebiet stattfinden gibt es hier hohe Auflagen.



Hier sind gut die unterschiedlichen Erdschichten in dem Bereich zu erkennen



Der Erdaushub erfolgt in mehreren Etappen bis fast auf das Niveau der Wupper



Der Bahndamm wird mit speziellen Steinen vom Fuß her neu aufgeschichtet.



Es wird kontinuierlich neues Material angeliefert und in der Böschung verbaut



Kontrolle der Verdichtung mittels Dynamischem Fallplattendruckversuch



Eindecken der neuen Böschung mit Oberboden, der später noch begrünt wird.



Einmal der Blick von der gegenüberliegenden Wupperseite auf die Baustelle.



Untergrundverdichtung des Hauptplateaus mit einer großen Rüttelplatte.



Zwischenzeitlich wird an dem ausgebauten Gleis ein Wechsel der beschädigten Schwellen durch die Ehrenamtler der Wupperschiene durchgeführt.



Einbau und Nivellieren einer Planumsschutzschicht auf der neuen Böschung



Im gesamten Baubereich werden Messpunkte eingebaut, durch die ein Vermesser im Nachgang auswertet, ob die neue Böschung tatsächlich so stabil ist, wie nötig.



Einbau Grundsotter. Der letzte Schritt bevor das Gleis wieder eingebaut wird.



Rückbau der Baustraße und Säuberung der darunter liegenden Gleisanlagen.



Hier erfolgt ein Austausch von durch die Baumaßnahme beschädigten Schwellen



Das Gleisjoch wird mit dem Bagger wieder an seinen alten Platz gezogen



Ausrichten des Gleisjochs in der Lage und in der Höhe. Wie auch die restlichen Arbeiten am Gleis wird dies durch die Vereinsmitglieder in Eigenregie erledigt.



Die letzten Millimeter bevor das Gleis in Soll-Lage liegt und befestigt wird.



Die Laschenverbinder werden angezogen, das Gleis liegt nun wieder komplett



Der Hangrutsch nach Abschluss der Bauarbeiten, Blickrichtung nach Rauenthal.
Die Stopfarbeiten werden im Zusammenhang mit anderen Arbeiten 2019 erfolgen.



Zum Schluss noch mal der Blick aus der anderen Perspektive in Richtung W-
Beyenburg. Hier wurde auch der Bahnseitengraben wieder hergestellt.

2. Erneuerung Brückenbalken Brücke Beyenburg

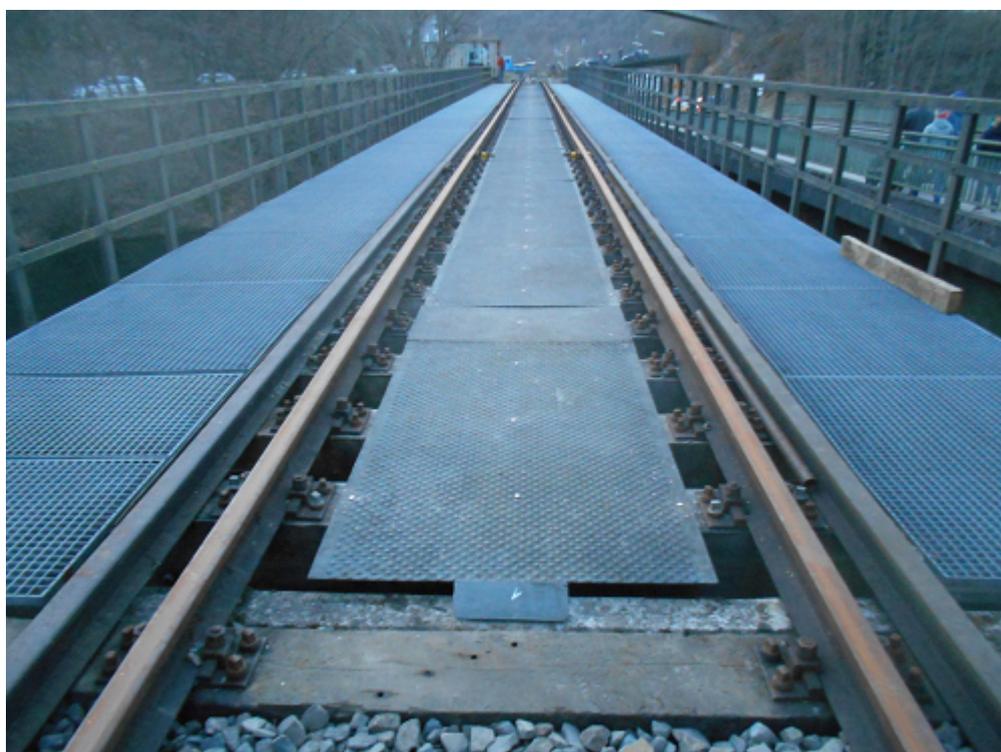
Mit Ende der Draisinensaison auf der Wuppertalbahn wurde im Oktober 2017 in einer Großaktion auf der Beyenburger Brücke, wo die Bahn den dortigen Stausee überquert die Brückenbalken getauscht. Es folgten im Laufe des Jahres 2018 jedoch noch diverse „Nacharbeiten“, bevor die Brücke ihren endgültigen Zustand erreicht hat. Diese Maßnahme wurde komplett mit eigenen Leuten ehrenamtlich umgesetzt, da dies sonst finanziell nicht umsetzbar gewesen wäre. Ein Gleisbauunternehmen hätte hierfür rund 100.000 € verlangt.



Die Brücke Anfang März 2018. Die Abdeckbleche in der Mitte fehlen noch, sodass aus Sicherheitsgründen eine Befahrung noch nicht möglich ist.



Der Einbau der Mittelbleche beginnt. Es sind aktuell -20°C in W-Beyenburg



Kurz vor Sonnenuntergang liegen wieder fast alle Bleche auf der Brücke



Montagearbeiten an den Gitterrosten des Brückenrandweges vor Draisinenstart.



Und hier ein Blick auf die Brücke. Die Vorlaufschweller aus Holz und der gesamte Schotter wurde im Rahmen der Maßnahme auch komplett erneuert.



Leider haben auch wir immer wieder mit Vandalismus zu kämpfen: Eine der Mittelplatten wurde in den Stausee geworfen, daher nun ein Holzprovisorium



Zuschnitt einer neuen Platte im Bahnhof Dahlhausen, als Ersatz für das Holz



Nun sind alle Platten montiert. Man erkennt, wo mal was fehlte an der Farbe



Mit einer speziellen Schienenbohrmaschine werden Löcher in die Schienen gebohrt, damit diese nachher miteinander verschraubt werden können.



Hier eine Bohrung im Detail. Der Bohrer kommt gerade durch die Schiene.



So sieht dann zum Schluss ein fertig zusammen geschraubter Schienenstoß aus.



Schweißarbeiten zum Anbringen von neuen Schilderhaltern an der Brücke.



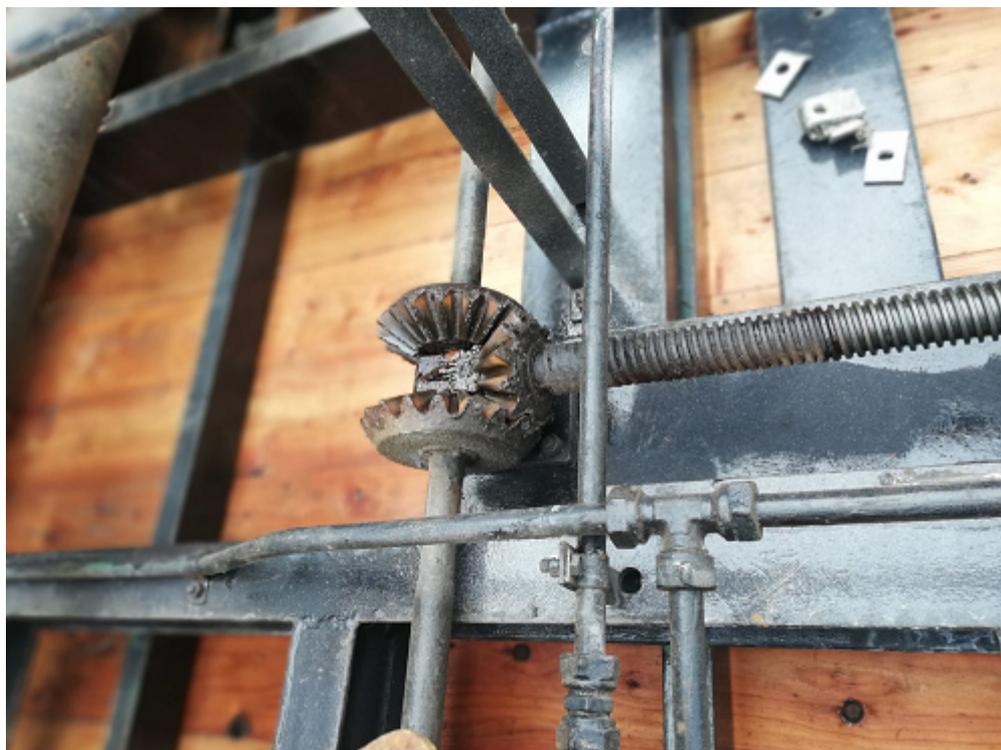
Die Warningschildern sind nun auch montiert, damit ist die Maßnahme komplett.

3. Hauptuntersuchung SKL- Anhänger (GKW-A)

Um zukünftig effizienter an der Strecke arbeiten zu können, wird seit Oktober 2018 mit Elan an der Hauptuntersuchung (HU) unseres SKL-Anhängers (ein Baufahrzeug) gearbeitet. Mit Abnahme kann dieses Fahrzeug dann freizügig eingesetzt werden. Hier wird vor allem großen Augenmerk auf die Instandsetzung von Rahmen sowie der Bremsanlage gesetzt. Wir gehen davon aus, dass die Arbeiten im Sommer 2019 abgeschlossen sein werden. Hier haben wir dankenswerterweise externe Unterstützung von fachkundigen Leuten, ohne die diese Arbeiten nicht möglich wären.



Beginn Abbau des Bodens und Vorbereitung zur Demontage der Bremsanlage



Detail der Handbremsübersetzung unter dem Wagen. Um besser hier Arbeiten zu können, wurde der komplette Wagen am Anfang auf denn Kopf gestellt.



Ausbau der Bremsklötze sowie des kompletten Bremsgestängen



Blattfedern der Achsen nach dem Ausbau. Alle Bauteile werden komplett beschriftet, damit ein Zusammensetzen später wieder einfach möglich



Weitere ausgebaute und beschriftete Teile der Bremsanlage des SKL-Anhängers



An der vereinseigenen Drehbank werden werden die Bolzen für das Bremsgestänge nachgedreht und zum Einbau angepasst



Lackier- bzw Grundierarbeiten am ausgebauten Bremszylinder des Wagens.



Der Kupplungstrichter wird ausgebaut, bevor die Entrostung starten kann.



Als Vorbereitung einer Materialprüfung mittels Ultraschall wurde die ganze Achse komplett von Altlack befreit. Auch der gesamte Rost wurde entfernt.



Die Bretter vom Fahrzeugboden werden mit Holzschutzlack bearbeitet.



Wagenrahmen ohne Achsen nach dem Entrosten im Bahnhof Dahlhausen



Die ersten Bereiche werden mit einer Schicht aus Rostschutzgrund versehen.

4. Sanierung Eisenbahnbrücke Öhde

Das mit Abstand größte Bauprojekt ist aktuell die Sanierung der Wupperbrücke in Öhde. Im Herbst 2018 wurde hier begonnen mit dem ersten Bauabschnitt. Bis Sommer 2019 werden hier diverse Arbeiten an Beton, Mauerwerk und Stahlüberbau erfolgen. Der Überbau wird komplett neu lackiert. Des Weiteren werden die 90 Brückenbalken gewechselt. Die Arbeiten erfolgen durch Fachfirmen, berufliche Qualifizierungsmaßnahmen aber auch vielfach in Eigenleistung des Vereins. Die Maßnahme wird gefördert durch die „Deutsche Stiftung Denkmalschutz und die „NRW-Stiftung für Natur, Heimat und Kultur“, ohne die diese Maßnahme nicht zu stemmen wäre.



Zum Anfang wurde eine Bautreppe erstellt, um besser die Arbeitsstelle zu erreichen. Im Hintergrund sieht man den Stahlüberbau der Brücke Öhde.



Freigelegtes Gewölbe als Vorbereitung zur Gründung einer neuen Tragkonstruktion. Der Aushub wurde durch die GBA Wuppertal im Vorfeld erledigt.



Das neue Auflager wird an dieser Stelle entstehen. Die defekten und teilweise weggekippten Wände der Vorbrücke zu erkennen, die nicht mehr tragfähig sind.



Die Schalung für das Auflager entsteht, auch die Bewehrung liegt teilweise.



Mit einer großen Betonpumpe wird das neue Beton für das Auflager vom vom Parkplatz der Firma 3M bis zum Einbauort an der Brücke gepumpt.



Betonmischer auf dem 3M-Parkplatz in der Nähe der Öhder Brücke



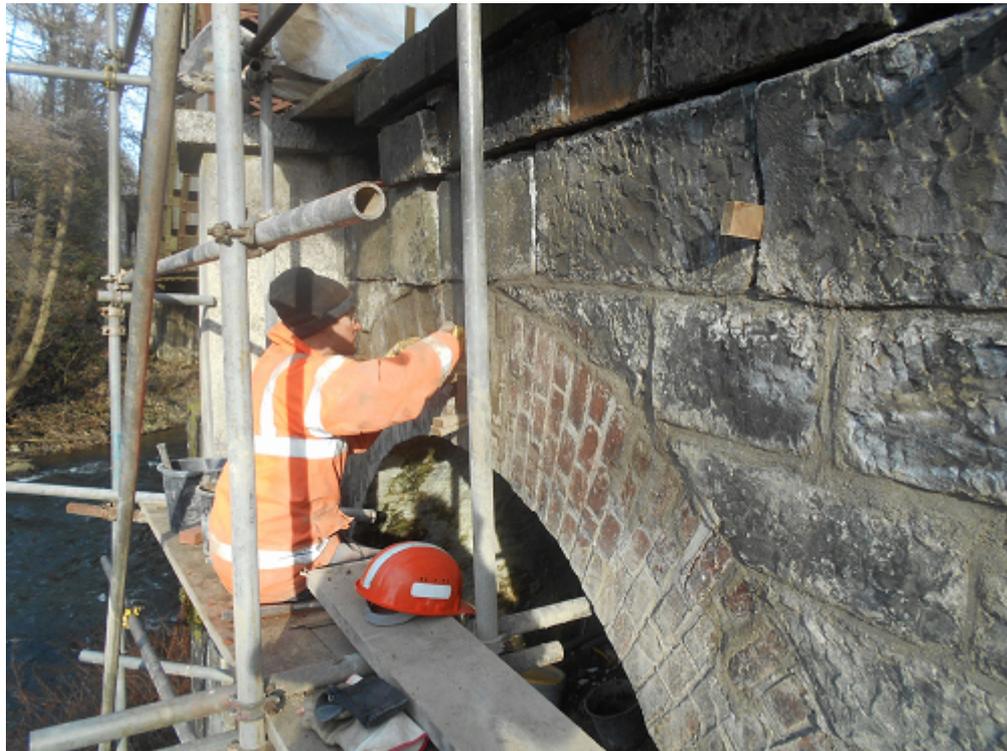
Betonarbeiten am neuen Brückenlager der Vorbrücke.



Der 1. Betonierabschnitt ist fertig gestellt. Man erkennt die Anschlussbewehrung



Schäden und Ausbrüche am Ziegelsteingewölbe unter der der Vorbrücke.
Um weitere Ausbrüche zu verhindern besteht hier akut Handlungsbedarf.



Nachdem hier ein Gerüst aufgebaut wurde, konnte mit der Sanierung des Gewölbes begonnen werden. Diese Arbeiten erfolgen auch wieder komplett ehrenamtlich



Gerüst mit der im unteren Bereich und am Gewölbe neu verputzten Wand



Ausgebessertes Gewölbe. Teilweise mussten neue Ziegel eingesetzt werden.



Rückbau von Hilfsbrückenelementen, bevor der Ausbau der Brückenbalken Starken kann. Auch diese Arbeit leistet der Verein Wupperschiene selber.



Bevor die Abdeckbleche zurückgebaut werden, werden sie fortlaufend beschriftet



Das Material zum Einrüsten der Brücke wird von der Lenneper Straße geliefert



Das Einrüsten der Brücke beginnt. Das Gerüst erstellt die Firma Karbange.



Das Arbeitsgerüst im Bauzustand außen an der Brücke (Oberstromseite)

5. Wuppertrail

Auch der Verein Wuppertrail, der die Gleisanlagen der Wupperschiene für Fahrten mit Fahrraddraisinen nutzt hat viel umgesetzt. Zum einen wurde der Bereich um den Bahnübergang „Am Kriegermal“ in W-Beyenburg nach Abschluss der Brückenarbeiten und Entfernen des Baumaterials übernommen. Hier entsteht der neue Abfahrtsbereich für die Draisinenfahrten mit Unterstand, Drehplatz und kleinem Bahnsteig. Die komplette Fertigstellung wird sich jedoch noch ein wenig hinziehen. Auch ein neuer Werkstattcontainer wurde nach Beyenburg gebracht, was die Wartung und Pflege der Draisinen vereinfachen wird.



Am Streckenende in Wilhelmsthal entsteht ein Drehplatz mit Bahnsteig. Dies ermöglicht auch ein barrierefreies Aus- u. Einsteigen bei den Rollstuhldraisinen



In Beyenburg wird der neue Werkstattcontainer entladen. Hier werden in Zukunft Die Draisin repariert. Bis bisherige Werkstatt in Dahlhause war zu weit entfernt.



Abkranen und Transport zum neuen Standort des Containers. Die Stromversorgung wird zum Großteil umweltfreundlich über eine Solaranlage stattfinden



Der neue Standort des Containers befindet sich unweit des Bahnübergang am Kriegermal, wo sich auch das Abstellgleis der Wuppertrail-Draisinen befindet.



Auch auf der anderen Seite des Bahnübergangs wurde gearbeitet. Nach Ende der Bauarbeiten durch die Wupperschiene entsteht hier ein Drehplatz für Draisinen, sowie ein Bahnsteig, von wo die Draisinen künftig starten werden. Als kleiner Unterstand dient dieses Gartenhaus, das sich hier gut in das Umfeld einpasst.