

# 2.600 Stunden Schottern und Schneiden

Wiehltalbahner waren im Jahr 2009 fleißig

Dass eine Rotte eine Gruppe von Arbeitern ist und dass dieser Begriff bei der Eisenbahn üblich ist, mag der eine oder andere ja noch wissen. Aber was ist ein Streckenwärter und Rottenaufsichtsbediensteter? Ja eben, ein Mensch, der dafür Sorge trägt, dass eine Eisenbahnstrecke in Schuss ist und dass die Rotte gut und sicher arbeitet. Bei der Wiehltalbahn ist das Uwe Wintersohl. Seine Rotte hat im vergangenen Jahr 2.600 Stunden draußen an der Strecke gearbeitet. Beim ersten Aktiventreffen im neuen Jahr erhielten nun die Fleißigsten Urkunden über ihr Engagement.

23 Kilometer Eisenbahn von Osberghausen nach Waldbröl und 7 Kilometer von Hermesdorf nach Morsbach liegen in der Verantwortung des Förderkreises zur Rettung der Wiehltalbahn. Überwacht und abgenommen werden die Arbeiten von der Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH aus Bonn-Beuel, die vom Förderkreis mit der Betriebsführung beauftragt wurde.

Die Rotte hat drei große Aufgaben: Es gilt, den bereits reaktivierten Streckenteil von Osberghausen bis Remperg zu erhalten, den Abschnitt bis Waldbröl für die Wiederinbetriebnahme vorzubereiten und die Mängel für die Inbetriebnahme nach Morsbach abzarbeiten. Die Strecke zu erhalten heißt vor allem, das Grün zurückzuschneiden und Bauwerke und Gleise fit zu halten. Dazu kommt manchmal Unerwartetes: Bundesweit wurden vor einem Jahr die Vorschriften zur Signalisierung von Bahnübergängen geändert, was natürlich auch auf der Wiehltalbahn umgesetzt werden musste - viele Stunden Arbeit und ein vierstelliger Betrag für neue Signaltafeln wurden hierfür investiert. Mehr zu tun gab es allerdings auf dem Abschnitt, der am 18. April wieder in Betrieb gehen soll. Diese Arbeiten sind so gut wie beendet; das Hauptaugenmerk liegt in den nächsten Wochen auf letzten Gleisarbeiten und der Herrichtung der Bahnsteige.

In Zahlen berichtet Uwe Wintersohl: "Wir haben im letzten Jahr über 60 Schienenstöße gerichtet, Bahnsteigbeleuchtungen aufgestellt, die Bahnübergangstechnik auf der neuen Strecke saniert, an den Bahnübergängen Teerbeläge ausgebessert, auf über 8 Kilometern Streckenlänge das Gleis neu eingeschottert, verschüttete Schwellen und deren Köpfe wieder freigelegt, um nur das Wichtigste zu nennen. Und viel zu vergessen, dass die Bahnstrecke von Her-

mesdorf nach Morsbach soweit freigeschnitten wurde, dass die Arbeitszüge schon wieder bis zum Morsbacher Ortseingangsschild fahren, und dass ein Gleisbauunternehmen den Bahnübergang auf der B55 in Osberghausen grundsaniert hat.

"2.600 Stunden ehrenamtliche Arbeit sind eine Menge Holz", freut sich Wintersohl über die Leistung seiner Männer und Frau-

en. Dabei sind das nur die Stunden an der Strecke; die Schreibtischarbeit, die Fahrzeugpflege und der Fahrbetrieb sind da noch nicht eingerechnet. "Keine Frage, dass wir uns für dieses Jahr das Ziel gesetzt haben, mindestens genauso fleißig zu sein", so Wintersohl. Und so lassen sich die Wiehltalbahner nicht vom Wetter schrecken und arbeiten auch den Winter über durch. WTB



Das richten dutzender Schienenstöße auf dem „neuen“ Abschnitt gehörte zu den Arbeiten im vergangenen Jahr, hier bei Denklingen am 28.11.2009.



Bei den Arbeiten auf der Wiehltalbahn leistete der Turmtriebwagen der Aggerbahn gute Dienste, der hier am 7.7.2009 bei Alperbrück aufgenommen wurde.

Foto: Ulrich Clees