

Die Bauarbeiten zwischen Neuendettelsau und Windsbach vom 18.10.06 bis zum 2.11.06

Im Herbst 2006 wurde die südliche Hälfte der Bahnlinie Wicklesgreuth - Windsbach umfassend saniert. Das gesamte Gleisbett und die Schienen wurden für 2,7 Millionen Euro erneuert. Es waren wohl die aufwändigsten Arbeiten seit dem 2. Weltkrieg, vielleicht sogar seit der Einweihung im Jahr 1894.

Der planmäßige Personenverkehr wurde vom 18.10.06 bis zum 2.11.06 eingestellt, weil Pendelzüge zwischen Wicklesgreuth und Petersaurach wenig Sinn gehabt hätten. Zudem hätten sie die Bauzüge behindert, die ohne genauen Fahrplan je nach Baufortschritt nach Wicklesgreuth fahren mussten. Zwischen Wicklesgreuth und Windsbach fuhren Busse im Schienen-Ersatzverkehr. Die üblichen Fahrgastzahlen pro Fahrt waren DB Regio bekannt, und dementsprechend wurden 1 bis 3 Busse pro entfallendem Zug eingesetzt.



Die Spitze eines Bauzugs auf dem Bahnübergang in Petersaurach

Schon unmittelbar, nachdem der Triebwagen am 17.10. gegen 21.45 Uhr als Leerzug Wicklesgreuth erreicht hatte, ging es mit den Bauarbeiten los. Am nächsten Morgen war im Bahnhof Neuendettelsau neben dem Bahnsteig ein großes Loch, wo noch am Tag zuvor das Gleis lag. Die „Männer in Orange“ arbeiteten schnell, denn schon am Abend war der neuer Unterbau (Sand und Schotter) fertig. In der Nacht zum 19.10. wurde bereits ein neues Baugleis verlegt, über das die Bettungsreinigungsmaschine nach Windsbach fahren konnte.

Die Bettungsreinigungsmaschine war vom 19.10. bis zum 22.10. im Einsatz. Sie arbeitete etwa 300 m pro Stunde und holte den Schotter unter dem Gleis heraus, der dann über Förderbänder geleitet und gesiebt wurde. Nicht brauchbare Erde und Schotterstaub blieben in der vorderen Zughälfte, die etwa 2 mal pro Tag abgekuppelt und zum Entladen nach Wicklesgreuth fuhr. Der noch brauchbare Schotter wurde von der Bett.rein.maschine wieder unter das Gleis gelegt. Die Arbeiter erzählten, dass der wiederverwertbare Anteil deutlich unter den Erwartungen lag.



Eine Stopfmaschine am südlichen Ortsrand von N'dettelsau

Am 21.10. war ein Arbeitszug unterwegs, der die neuen Schienen für die Strecke brachte und neben den noch auf den Schwellen verankerten alten Schienen ablegte.

Der Gleisbauzug war vom 23.10. bis zum 25.10. auf der Strecke. Er tauschte die alten Schwellen gegen neue aus und befestigte darauf die neuen Schienen. Immer in seiner Nähe war ein Schwerkleinwagen (Skl), der auf und ab fuhr und dabei Schrauben und Kleinteile löste, damit der Gleisbauzug den Oberbau anheben konnte. Wenn der Gleisbauzug nach Wicklesgreuth fuhr, um die alten Schwellen gegen neue zu tauschen, musste das Skl an der Zugspitze angekoppelt werden. Zwischen Wicklesgreuth und Windsbach gab es ja keine Weichen mehr, wo sie aneinander vorbei fahren konnten.

Vom 27.10. bis zum 1.11. brachten schwere Schotterzüge Ersatz für das Material, das von der Bettungsreinigungsmaschine ausgesiebt worden war. Der neue Schotter wurde von 2 Stopfmaschinen verteilt und verdichtet. Da sie südlich von den Schotterzügen arbeiteten, war man sich zwar bei der Fahrt nach Wicklesgreuth nicht im Weg. Wenn aber der Schotterzug Fracht für Windsbach hatte, mussten die Stopfmaschinen teilweise bis zum Prellbock zurück fahren, um Platz für den Zug zu machen. Bis zum 30.10. waren die bis zu 25 Wagen langen und sehr schweren Züge mit 2 Loks bespannt. Am 31.10. und 1.11. reichte eine Lok, weil der Schotterzug kürzer war. Es wurde nur noch wenig Material für die Stellen gebraucht, an denen noch nachgeschottert werden musste.



Handarbeit vor dem alten Lokschuppen in Windsbach

Am 1.11. wurde es ab 12 Uhr merklich ruhiger auf der Strecke. Bis zur übernächsten Nacht führten die Arbeiter letzte Abschlussarbeiten durch, damit am 3.11.06 um 4.30 Uhr wieder der Triebwagen der Baureihe 642 auf die Strecke fahren konnten. Wie vorgesehen ging es dann mit dem planmäßigen Personenverkehr weiter.