# Erneuerung und Erweiterung der Bahnsteigbeleuchtung am Hp Büninghausen

# Frühjahr 2015

Zunächst ein Blick in die Historie: Bei den Bauarbeiten zur Bahnsteigverlängerung im Jahre 2002 wurde nicht nur ein 2"-Wasserrohr zur Lok-Bewässerung eingebaut, sondern auch 4 Holzmaste aufgestellt, an denen eine temporär betriebene Beleuchtungsanlage installiert werden sollte (mit Generator und Verlängerungskabel).







Die Bilder zeigen den Kollegen Torsten Nüsken im Herbst 2002 beim Einbau der Masten.





So standen die Masten dann über 10 Jahre und warteten auf ihre Beleuchtung...

Wir hatten damals jedoch nicht das nötige Fachwissen und die –schon gebrauchten- Holzmaste ohne jeglichen Mastschutz verbaut, und so kam, was kommen mußte: Ein Spätsommersturm im August 2014 hatte den durch Pilzbefall und Fäulnis ramponierten Mast Nr. 2 in die Wiese gekippt.



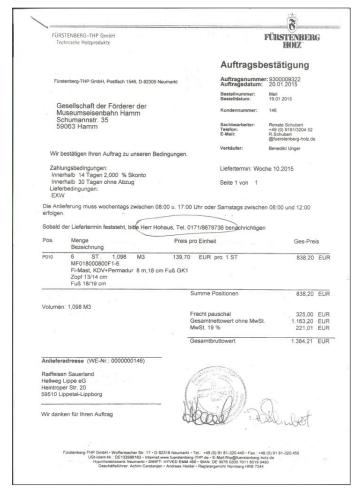
Die Erdgleiche des Mastes: völlig ausgehöhlt

In 60cm Höhe: immer noch starker Fäulnisbefall

Aus Sicherheitsgründen wurden vor der St. Martinsfahrt 2014 die drei übrigen Masten auf eine ungefährliche Höhe von ca. 2m über Boden abgesägt, da die Standsicherheit nicht gewährleistet werden konnte

Nach der Recherche vorwiegend im Internet und der Aneignung des nötigen Fachwissens stand fest: es müssen neue Maste her! Diesmal aber mit Mastschutz und fachgerecht eingebaut. Als Ersatz für die früher verwendete Methode des "Teerfußes", bei der der Mast in der kritischen Erd/Luftzone durch eine (wenig umweltfreundliche und übel riechende) Imprägnierung mit Steinkohleteeröl geschützt wird, gibt es heute das so gen. "Permadur-Verfahren". Dabei wird der Mast zunächst mit einer Metallfolie umkleidet, die durch lonenabsonderung ein für Pilzwachstum widriges Klima schafft. Nach außen ist der Mast durch einen robusten Schrumpfschlauch zusätzlich geschützt.





Nach dem Einholen und Vergleichen von Angeboten verschiedener Hersteller und der Freigabe durch den MEH-Vorstand wurden die Maste im Januar 2015 bestellt und auch prompt geliefert. Nach einigen Vorbereitungen wurde der 28. März 2015 für die Einbauaktion festgelegt. Um den Skl rechtzeitig vor Ort zu haben, wurde die Überführung nach Lippborg mit Cris und Willi am 21. März durchgeführt. Die Gelegenheit wurde genutzt, um Baumaterial für eine weitere Gleisbaustelle mitzunehmen.



Willi beim Verladen der Schwellen



Der Skl an seinem Abstellplatz in Lippborg Heintrop am Güterschuppen mit Ladesteckdose für die Batterie.

Damit alles seine betriebliche Ordnung hat, mußte natürlich eine Betra aufgestellt und in Kraft gesetzt werden.



Hamm (Westf ) 20.03 201

# Betra 101/2015

gültig vom 21.03.2015, 12:00 Uhr bis zum 28.03.2015, 24:00 Uhr

Veteiler: EBL, öBl, Nm, nachrichtlich 1.Vors.

### Umfang der Baumaßnahmen

Erneuerung der Bahnsteigbeleuchtung am Hp Bünninghausen

#### Arhaiteaufnahma

Vor Beginn der Arbeiten meldet sich der Rangierbegleiter (Rb) bei der Rufbereitschaft. Auf dessen Antrag sperrt die Rufbereitschaft das Streckengleis Welver-Ramesohl - Lippborg-Heintrop sowie alle Gleise der Bahnhöfe Welver-Ramesohl und Lippborg-Heintrop gemäß FV-NE § 26(2) und erklärt diese zum Bausleis.

Der Rb riegelt das Baugleis mit Wärterhaltscheibe (Sh 2) in Höhe der Trapeztafel Welver-Ramesohl in km 15,0 (Bahnhofsgrenze aus Richtung Uentrop) ab und bestätigt dieses der Rufbereitschaft.

Ohne die Mittellung der Rufbereitschaft, dass das Streckengleis sowie die oben genannten Bahnhofsgleise gesperrt und zum Baugleis erklärt worden sind, darf mit den Arbeiten im Gleisbereich nicht begonnen und keine Rangierfahrten im Baugleis durchgeführt werden.

28.03/14:30 green

#### Rangierfahrtei

Sollen Rangierfahrten im Baugleis durchgeführt werden, erteilt die Rufbereitschaft dem Rb die Rangiererlaubnis für den Baugleisbereich. Zu befahrende Gleisbereiche sind vorher befahrbar zu machen. Alle Arbeiten im Gleisbereich sind für die Dauer der Rangierfahrten einzustellen. Für die Durchführung der Rangierfahrten gelten die Regeln der FV-NE, soweit nicht die SbV oder diese Betra weitergehende Regelungen vorsehen.

## Beendigung der Arbeiten

Bei Arbeitsende muss die Befahrbarkeit der Gleise wieder hergestellt sein. Außerdem müssen Baumaschinen profilfrei abgestellt, Materialien profilfrei gelagert (dabei sind auch Rangier- und Seitenwege zu beachten) und signal- sowie Festlegemittell aus dem Gleis entfernt sein. Danach stellt die Bauüberwachung die Befahrbarkeit fest und teilt diese dem Rb mit.

# Museumseisenbahn Hamm

#### Aufheben der Sperrung

Nach Mitteilung der Befahrbarkeit durch die Bauüberwachung stellt der Rb fest, dass das Streckengleis sowie die durchgehenden Hauptgleise der Bahnhöfe Welver-Ramesohl und Lippborg-Heintrop frei von Fahrzeugen sind, sich alle Weichen und Gleissperren auf den vorgenannten Betriebstellen in Grundstellung befinden und die Wärterhaltscheibe in km 15,0 entfernt wurde.

Daraufhin meldet er das vollständige Freisein und die Befahrbarkeit der gesperrten Gleise der Rufbereitschaft. Die Rufbereitschaft hebt daraufhin die Sperrung der Gleise sowie die ggf. erteilte Rangiererlaubnis für das Baugleis wieder auf.

## Arbeiten im Gleisbereich außerhalb gesperrter Gleise

Arbeiten im Gleisbereich (bis 2,30 m ab äußerer Schiene) außerhalb gesperrter Gleise dürfen nicht durchgeführt werden.

### Bauliche Vorschriften

An Bahnübergängen müssen die Straßensignale frei bleiben. Es dürfen weder Fahrzeuge abgestellt noch Baumaterialien vor Straßensignalen gelagert werden (außer bei Straßensperrung). Sichtdreiecke müssen freigehalten werden. Die UVV und die "Sicherungsanweisung für Arbeiten im Gleisbereich der MEH" gem. SbV sind zu beachten!

#### Zuständigkeiten

Für die genannten Funktionen sind folgende Mitarbeiter zuständig :

Anlagenverantwortlicher	Christian Tresp	stv. EBL MEH	(0160) 97 44 21 65
Bauüberwachung (Überwachung der fachgerechten Arbeitsausführung)	Stefan Hohaus	Nm MEH Meister LST	(0160) 6 03 70 89
Örtliche Arbeitsaufsicht (zuständig für die fachgerechte Ausführung der Arbeiten)	Stefan Hohaus	Nm MEH	(0160) 6 03 70 89
Sicherungsaufsicht	-	-	-
Baudurchführungs- verantwortlicher	Stefan Hohaus	Nm MEH	(0160) 6 03 70 89
Rangierbegleiter (verantwortlich für das Aufstellen der Sh 2 - Signale und das Einhalten von Rangierverboten)	Stefan Hohaus	Nm MEH	(0160) 6 03 70 89
Rufbereitschaft	Christian Tresp	stv. EBL MEH	(0160) 97 44 21 65

Hamm (Westf.), den 20.03.2015

gez. Tresp (elektroni stv. BL MEH

Seite 1 von 2

Seite 2 von 2



Die Strecke ist gesperrt und zum Baugleis erklärt; wir können (fast) alles machen, was wir wollen...





BAUSTOFFE - LANDHANDEL - BRENNSTOFFE Zollstraße 5 · 59971 Hamm-Uentrop Tel. (02388) 2137 + 661 · Fax 2055 www.walther-baustoffe.de	BAUSTOFFE • LANDHANDEL • BRENNSTOFFE Zollstraße 5 • 59071 Hamm-Uentrop Tel. (02388) 2137 + 661 • Fax 2055 www.waither-baustoffe.de	
Adresse	Adresse	
Bon-Nr. 12362	Bon-Nr. 12364	
1 - 51 t	1.524	
Wiegungen Hum	Wiegungen	
Kunde Museums eigenbern	Kunde Lluseeus Dismbon	
Material Pullsul	Material Fullful	
Baustelle 26,03,2915	Baustelle	
Fahrzeug 14:41:20	Fahrzeug	
Datum	Datum 26,03,3015	
Zeit	Zeit	
Unterschrift	Unterschrift	

Um die Löcher nach dem Einsetzen der Maste zu verfüllen, mußte zum Schutz der Schrumpfschläuche Füllsand her, viel Füllsand, etwa 3,3 to. Gut, dass wir einen Baustoffhändler in der Nähe und mit der VW-Doka einen zuverlässigen Lastesel haben. Nur das Abladen per Handarbeit und Schaufel durch 1Person war ein wenig mühsam...

Am 28.März 2015 machten sich morgens um 09:00 Uhr machten sich Willi, Marcus C., Jonas und Stefan auf, um die Arbeit anzugehen. Nach Laden der Werkzeuge wurden die ersten beiden Maste auf den Skl geladen und los ging's nach Büninghausen...





Zunächst mußte der verbliebene Stumpf gezogen werden, um an derselben Stelle den ersten neuen Mst setzen zu können.





Da der eigentlich zugesagte Minibagger auf einer anderen Baustelle gebunden war, und somit nicht zur Verfügung stand, mußte improvisiert werden. Der Skl-Greifer mit Baggerführer Willi mußte der Großteil des Aushubs bewerkstelligen. Bei 1,20m Tiefe war Ende mit der maschinellen Ausschachtung – bis 1,60 m musste per Hand mit Spaten und Schaufel weitergeschachtet werden...



Nun konnte also der erste Mast feierlich eingesetzt und verfüllt werden - zum Schutz des Mastes zunächst mit Füllsand und danach mit dem weiteren Aushub, ohne die dicken Steine. Noch ordentlich festtreten und mit der Wasserwaage



in allen
Richtungen
ausrichten – der
erste von sechs
steht.
Es ist allerdings
mittlerweile recht
spät: 12:30 Uhr...





Wenn wir mit der Methode weitergemacht hätten, wären wir weit nach Mitternacht fertig geworden. Doch Rettung nahte. Martin Wiesners Chef hatte in zweifacher Hinsicht ein Einsehen. Erstens entließ er ihn von der Baustelle in den Feierabend und zweitens stellte er uns für den Rest des Tages seinen Minibagger zur Verfügung. Das war unsere Rettung. Der zweite Mast wurde noch mit der langsamen Methode gesetzt, doch dann nahm die Arbeitsgeschwindigkeit deutlich zu.





Der Mann, der schneller schaufelt, als sein Schatten...

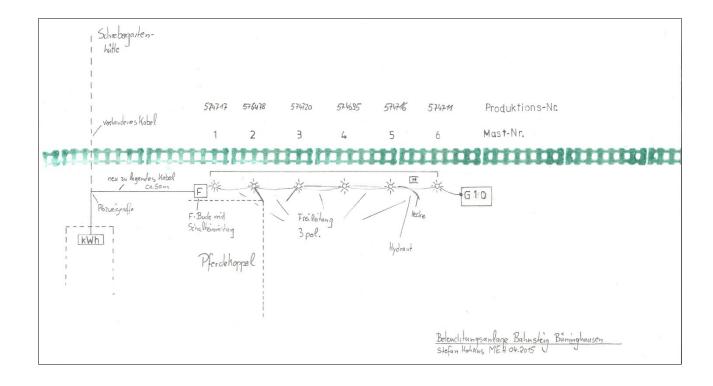


Mast Nr.4



Mast Nr. 5 steht bereits und Nr. 6 wird gerade ausgerichtet.

Noch Verfüllen und Ausharken, Werkzeuge einsammeln, Skl abstellen und das war's für den Tag. Um 19:30 Uhr konnte die Betra außer Kraft gesetzt und die Streckensperrung aufgehoben werden. Trotz aller Widrigkeiten konnte das Tagesziel noch erreicht werden. Noch einmal herzlichen Dank an alle Beteiligten für ihren Einsatz.







Fortsetzung folgt...