



»Guten Morgen Heinrich. Die Bagger können nicht verladen! Wo bleiben Leerwagen?«

Heinrich hustet kurz, antwortet: »Ich bin immer am Schauen, dass die Wagen rankommen. Wegfahren ist nicht das Problem, du kriegst die Wagen nicht so schnell ran. In Buke werden die Wagen nur kurz abgestellt. Da müsst ihr sie gleich abholen.«

»Wann kommen denn die nächsten?«

»Gleich. Aus Altenbeken werden 20 leere Wagen zugestellt. Sind innerhalb von zehn Minuten hier. Die nächsten sind dann schon wieder für gegen 11 Uhr angekündigt.«

Ähnlich wie auf dem Bild könnte es in der Egge ausgesehen haben. Foto: Ulrich Preiß

hann an: »Guten Morgen Heinrich. Die Bagger können nicht verladen! Wo bleiben Leerwagen?«

Heinrich hustet kurz, antwortet: »Ich bin immer am Schauen, dass die Wagen rankommen. Wegfahren ist nicht das Problem, du kriegst die Wagen nicht so schnell ran. Kriegt die nicht so schnell, wie wir die brauchen. In Buke werden die Wagen nur kurz abgestellt. Dann müsst ihr sie gleich abholen. Ich weiß, das muss ruck, zuck gehen.«

»Wann kommen denn die nächsten?«

»Gleich. Aus Altenbeken werden 20 leere Wagen zugestellt. Sind innerhalb von zehn Minuten hier. Die nächsten sind dann schon wieder für gegen 11 Uhr angekündigt.«

»Läuft ja«, brummt Johann, sagt »Tschüss« und legt auf.

Wochenlang schon fahren täglich mehrere Güterzüge den Abraum ab. Das ist bald so gut wie erledigt. In den letzten Tagen waren sogar schon Gleis- und Schotterzüge hier. Im Laufe des Vormittags musste der Fahrdienstleiter den Abraumzug für kurze Zeit in den Bahnhof beordern, um einen Bauzug für Elektrifizierungsarbeiten vorbeizulassen.

An der Baustelle schieben Kettenraupen das Gelände, Baggerführer erledigen Abraumarbeiten, Malocher legen Betonussteile für Kabelkanäle an den richtigen Stellen bereit.

Mehrere Bullis sind in einem Waldweg abgestellt. Ab und an blinzelt ein Sonnenstrahl durch die Äste, wenn Wolkenlücken es zulassen. Eine leichte Brise weht über den Schauplatz, der mit 15° Celsius durchaus angenehme Bedingungen für die Arbeiten stellt.

Seit Ende März sind die Baustellenarbeiter in zwei Schichten von 6 bis 22 Uhr fleißig, eine Pause gönnen sie sich selbst an Sonnabenden und Sonntagen nicht: Dienstag, der 26. April 1988 ist Stichtag. Nach 36 Tagen soll der erste Zug wieder rollen!

Das neutrassierte innenliegende Kurvengleis ist fast betriebsbereit. Es liegt im Schotterbett, auch auf den neu gegossenen

Mastfundamenten stehen bereits die Oberleitungsmasten. Für das Nachbargleis ist erst der Unterbau bereit. Die Fundamente der Oberleitungsmasten am zweiten Gleis fehlen noch. Sie sollen heute Nachmittag gegossen werden. Dazu werden LKW mit Transportbeton in Willebadessen erwartet, wo sie an der Kopframpe auf Flachwagen fahren und per Bahn zur Baustelle kommen.

Heute ziehen Werner, Heinz, Vorarbeiter Josef und die anderen Kollegen aus Altenbeken zusammen mit einer abgestellten Fahrleitungskolonnen den Fahrdrat und das Trageil auf der bislang eingleisig verlegten Strecke wieder ein.

Die ursprüngliche Abspannlänge zwischen den vierstieligen Abspannmasten betrug knapp 1.500 Meter. Diese auf gegossenen Betonstufengründungen montierten Winkeleisenmaste mussten nicht neu gesetzt werden, betroffen waren nur die Flachmaste.

Der Gleisbogen ist durch die auf einer Länge von 900 Metern verschwenkte Strecke kleiner geworden, deshalb soll der Bauzug nur noch eine Lücke von rund 1.300 Metern schließen. Auf einem mitgeführten Flachwagen stehen die Trommeln für den Fahrdrat Ri 100, für das Trageil und benötigte Bauteile.

Der kupferne Ri 100 wiegt pro laufendem Meter 890 Gramm. Zusammen mit dem bronzenen Halteseil wird er dem Arbeitstempo entsprechend von der jeweiligen Kabeltrommel abgerollt.

An den Fahrleitungsmasten werden Porzellanisolatoren befestigt. Der obere ist ein 440 mm langer Stabisolator. Der untere ist ein Rohrkappenisolator. Er wird auf das verzinkte, drehbar gelagerte Auslegerrohr aufgesteckt.

Am nächsten Tag ist auf dem neu trassierten Abschnitt der Turmtriebwagen für anstehende Mess- und Regulierungsarbeiten im Einsatz. Im Idealfall wird sein Stromabnehmer immer in der gleichen Höhe am Fahrdrat entlanggeführt, dann wäre