

JULI 1972 DM 3,00

Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422

7/92

DM 3,00

2A 11059 E

hft 4,00 · öS 25 · SFr 300

Der Hauptbahnhof wird saniert:

Querverschub in Dresden

Sperrpause am Rügendamm:

Brückenbau per Schwimmkran

Hochgeschwindigkeit in Spanien:

Mit dem AVE nach Santa Maria

Spezialität auf Spur 0:

Glockenanker

Urlaubsbahn an der Küste:

Schmalspursommer

Große MEB-
Leserumfrage

RIVAROSSI 92



GENERALVERTRIEB FÜR DEUTSCHLAND:
NOCH GmbH. & Co. - W7988 WANGEN/ALLGÄU

MODELLBAHN

Ein gutes Stück Heimat

Ein ehemaliger Dresdener baute den Hauptbahnhof seiner Heimatstadt in Spur 0. . . 26

Werkstatt

Mit Haken und Ösen	47
Fahrzeugbeleuchtung mit LED	48
Glockenanker-Spezialitäten	50
Tips & Tricks	52

Dieser Ausgabe liegt eine **MEB-Umfrage** bei. Sie ist mit vier Seiten sehr umfangreich, und die Redaktion ist sich bewußt, welche Mühe sie ihren Lesern aufbürdet. Um einen fairen Anreiz zu schaffen, bieten wir **vier Preise** an: Drei Lokomotiven namhafter Hersteller und eine Reise für zwei Personen in die Schweiz. Wir lösen die Preise unter allen Fragebogenbeantwortern aus. **Schlagen Sie doch gleich mal, bitte, die Heftmitte auf!**

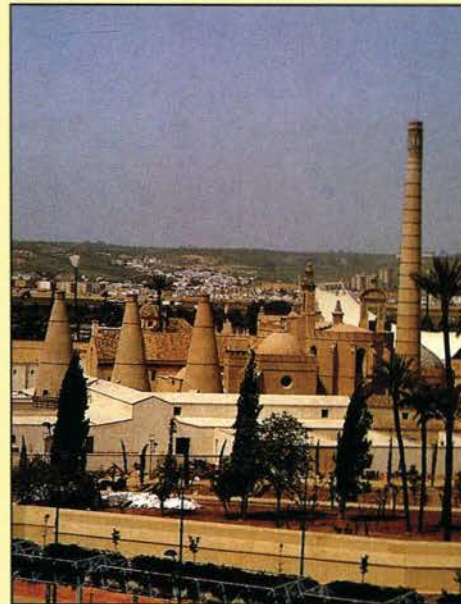


Der Dresdener Hauptbahnhof in Spur 0

Seite 26



Dresden Hauptbahnhof: Vor gespannter Neugier wird die Zugabfahrt vergessen Seite 6



Mit 300 km/h per Eisenbahn zu erreichen: Kloster Santa Maria in Sevilla Seite 16

VORBILD

Das Dresdener Nadelöhr

Vom schwierigen Unterfangen, den Dresdener Hauptbahnhof zu erneuern . . . 6

Fahrplanwechsel

Berlin – Dresden wieder unter zwei Stunden 11

Umgezogen

Ein Ausbesserungswerk verlegt von Perleberg nach Wittenberge 12

Sperrpause

Die Ziegelgrabenbrücke erhält ein neues Klappteil 14

Ein Ereignis – zwei Feste

150 Jahre Eisenbahnen in Schlesien 15

Mit dem AVE nach Santa Maria

Spaniens Hochgeschwindigkeitszug 16

Sonne, Sand und Schmalspur

Urlaubsreise an die Küste 24

An der Weinstraße

Besuch im Eisenbahnmuseum Neustadt 55

RUBRIKEN

Editorial	5
Fahrplan	5
Drehscheibe	19
MEB-Fahrzeug-Lexikon	27
Leserumfrage	29
Güterschuppen	38
Modelldrehscheibe	44
Bahnpost	54
Auskunft	57

Unser Titelbild:

Reisezugwagen werden üblicherweise auf Schiebebühnen querverschoben. Unsere Fotografen versuchten, den Begriff Querverschub an einem Fleischmann-Wagen konsequent zu verwirklichen

Foto: KLAWIAN



Sonderzug zum schlesischen Eisenbahnjubiläum in Ohlau (Olawa) am 22. Mai 1992

Unentbehrlich für jeden Eisenbahnfreund – ab sofort im Handel:

Ihr BAHN-ATLAS 92/93

Die schönsten Seiten der Eisenbahn in Deutschland – auf über 150 **Aufnahmen** in exzellenter Druckqualität. Selbstverständlich durchweg in Farbe!

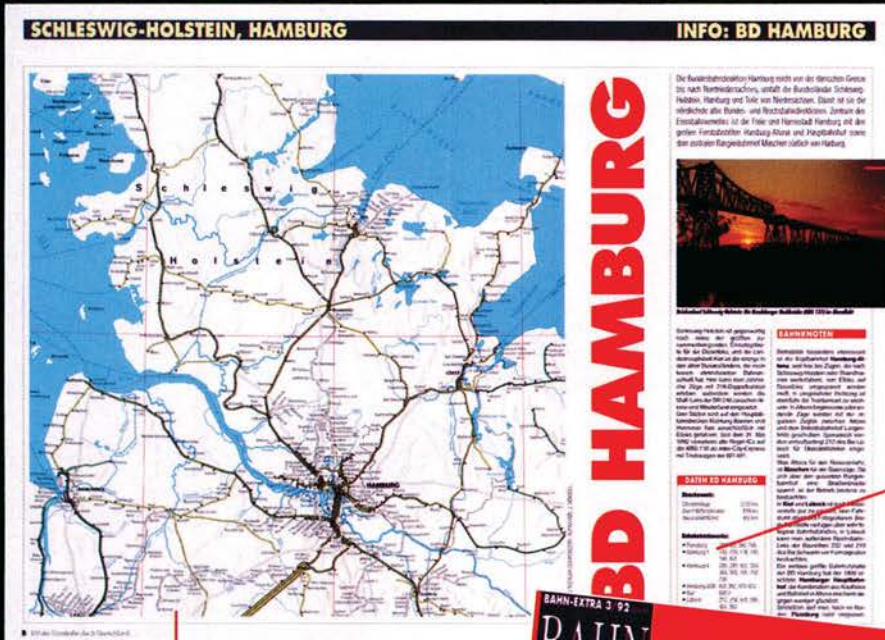
3.

Einmalige Aufnahmen

4.

Zu jeder Direktion die neuesten Daten, dazu viele **Güterzug- und Übergabefahrzeiten** (natürlich Stand 1992/93) sowie historische Informationen.

Daten & Fakten



1.

Das Streckennetz von DB und DR auf farbigen, qualitativ hochwertigen **Streckenkarten**, die u.a. auch Güterzugstrecken beinhalten. Für jede Direktion!

Farbige Streckenkarten

2.

Dazu für jeden Direktionsbezirk von DB und DR **unzählige Foto- und Reisetips** sowie Informationen zu Betrieb und Landschaft!

Foto- und Reisetips



Was wissen Sie schon über das aktuelle Bahn-Geschehen in der RBD Schwerin? Oder im Saarland, in der heutigen BD Saarbrücken? Kennen Sie schon die nur noch im Güterverkehr bedienten Nebenbahnen in Ihrer Nachbarschaft? Und haben Sie schon alle landschaftlich interessanten Strecken im Ruhrgebiet und in Südbayern bereist?

All diese Informationen – und noch vieles mehr – enthält der topaktuelle, jetzt erschienene BAHN-ATLAS 92/93 (BAHN-EXTRA 3/92): **Mit 120 Seiten, großformatigen Streckenkarten von DB und DR sowie mit 160 hochwertigen Farbaufnahmen vom aktuellen Betrieb bei DB und DR!**

NEU!

Nur DM **19,80**

GeraNova
Zeitschriftenverlag GmbH München

BAHN-ATLAS 92/93 (BAHN-EXTRA 3/92) und Der LUFTHANSA AIRPORT EXPRESS (BAHN-SPECIAL 2/92) erhalten Sie ab 3.7., in jeder Bahnhofsbuchhandlung, in guten Modellbahn-Fachgeschäften und an ausgewählten Zeitschriftenkiosken. Oder direkt beim Verlag.

COUPON

Bitte ausschneiden/kopieren und einsenden an: GeraNova Verlag, Pf. 140309, W-8000 München 5

Bitte liefern Sie mir
 ___ Exemplar (e) **Bahn-Atlas 92/93** 19,80
 ___ Exemplar (e) **LH-Airport Express** 12,80
 (zzgl. ca. 2,50 Versandanteil je Sendung).

Ich bezahle: Scheck anbei gegen Rechnung
 Ich bin bereits GeraNova-Kunde: ja nein

Datum/Unterschrift:

Absender nicht vergessen!



Ebenfalls neu:

Flughöhe Null:

Seit nunmehr 10 Jahren verbinden die gelb lackierten Superzüge der DB-Baureihe 403 im Auftrag der Lufthansa die Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf – und seit geraumer Zeit ist auch Stuttgart an das Airport-Expreß-Netz angeschlossen.

In der neuen, Anfang Juli erscheinenden BAHN-SPECIAL-Ausgabe 2/92 erfahren Sie alles über den Airport-Expreß. Doch das Themenspektrum geht über **Technik** und **Einsatzgeschichte** hinaus: Wir

blicken zurück in die **Vergangenheit des Hochgeschwindigkeitsverkehrs**, voraus in die verkehrspolitische **Zukunft**, stellen die diversen **Modelle** der LH-Expreß-Züge vor – und vieles andere mehr . . . (u.a. über 120 Farbfotos!)

Der LUFTHANSA AIRPORT EXPRESS

10 Jahre Fliegen auf der Schiene

Erscheint Mitte Juli: „Der Lufthansa Airport Express“ (BAHN-SPECIAL 2/92)
 80 Farbspalten für nur **DM 12,80**

Ausstellungen, Termine, Markt

Sonderfahrten

mit Dampf auf der Mansfelder Bergwerksbahn am 5.7., 19.7., 9.8., 23.8., 6.9., 27.9., 25.10.
Info: Thomas Fischer, Weg zum Hutberg 5, O-4250 Lu.-Eisleben, Tel: 8427.

12.7. Sonderzug

Deutsche Weinstraße von Markt Wald nach Konstanz, Hinfahrt über Augsburg – Memmingen – Aulendorf – Sigmaringen – Tuttlingen – Singen, Rückfahrt über Radolfzell – Friedrichshafen – Lindau – Kempten – Buchloe – Augsburg.
Info gegen Freiumschlag: Staudenbahnfreunde e.V., Bahnhofstr. 29, W-8939 Markt Wald, Tel: 08374/7036.

18.7. Sonderfahrt

als »Sund-Trebel-Express« Stralsund – Velgast – Triebsees und zurück mit hist. Triebwagenzug der DR. Im Programm enthalten: Fotohalte, Stadtführung. Preis: Erw. 22,-, Kinder (6 bis 14 Jahre) 12,- DM.
Info: Uwe Holstein, Prokofjewstr. 7b, O-2200 Greifswald (frankierter Briefumschlag).

17.-19.7. Modelleisenbahnausstellung

24.-26.7. der IG Mecklenburgische Eisenbahnen e.V. und des Bundesbahnsozialwerkes Lübeck im Gymnasium Bad Doberan. Öffnungszeiten: Freitag 10 bis 14 Uhr, Sonnabend/Sonntag 10 bis 18 Uhr.
Info: J. Schulze, Silostr. 6, O-1800 Brandenburg.

19.7. und 16.8. Dampfzugfahrt

von Riegel nach Breisach und zurück mit Dampflok 384 und Rebenbummler.
Info: Eisenbahnfreunde Breisgau, Annaplatz 4a, W-7800 Freiburg, Tel: 0761/77281.

1./2.8. Bahnhofsfeste in Bernau und Eberswalde

mit Fahrzeugausstellung, Mitfahrmöglichkeiten auf dem Führerstand einer Dampflok, Pendelfahrten des Traditionszuges mit der 74 1230 zwischen Bernau und Eberswalde.
Info: Deutsche Reichsbahn, Leiter der Hauptdienststelle Bernau, Herr Hildebrandt, Tel: 02142246/380.

Dampfzugfahrten

1./2.8. von Eyach nach Hechingen mit Lok 50 245, 8./9.8. von Bad Friedrichshall/Jagstfeld nach Ohrenberg mit 64 289, 16.8. von Gammertingen nach Münsingen. Mit Sonderbus zur Bärenhöhle und zum Schloß Lichtenstein.
Info: Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V., Pf 100201, W-7460 Balingen, Tel: 07476/7949, Fax 07476/2864.

1./2.8. Modellbahnausstellung

zum Jubiläum »150 Jahre Eisenbahn in Eberswalde« im neuen Sozialgebäude am Eberswalder Hauptbahnhof. Öffnungszeiten: 9 bis 18 Uhr.
Info: Oberbarnimer Eisenbahnfreunde e.V., Bahnhofstr. 32, O-1320 Eberswalde-Finow.

8./9.8. Bahnhofsfest

in Neresheim, Einweihung des betriebsfähigen Triebwagens 33, Fahrzeugausstellung, Führungen durchs Härtsfeld-Museum, Mini-Dampfeisenbahn-Vorführung, Bewirtschaftetes Festzelt.
Info: Härtsfeld-Museumsbahn e.V., PF 9126, W-7080 Aalen.

15.8. Schienenbusfahrt

nach Unterzolling und Rottenburg/Laaberg zum Stadtfest.
Info/Anmeldung: IG Rottenburger Bockerl e.V., Bahnhofstr. 11, W-8112 Bad Kohlgrub.

15.8.-23.8. 30. Modellbahn-Ausstellung

am Fernsehturm Alexanderplatz in Berlin. Öffnungszeiten: 10 bis 19 Uhr.
Info: Modellbahnclub Weinbergsweg, Karlheinz Rost, Markgrafendamm 29, O-10117 Berlin, Tel: 5899564.

23.8. Schienenbummel mit Heideexpress

30.8. Lüneburg – Döhle – Egestorf – Amelinghausen.
Info: Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V., PF 1208, W-3138 Dannenberg.

Nostalgie-Dampfzüge in Ungarn

auf den Strecken Siofok – Keszthely, Keszthely – Balatonfüred, Balatonfenyves – Csizsza. Verkehrstage bis 30.8. (außer Montag) täglich zu Sondertarifen. Mitfahrten auf dem Führerstand für 2 Personen möglich.
Info: Andor Nemeth, Nefeljcs u 54 III/2, H-1078 Budapest.

6.-13.9. Fahrten mit »Karl Loitz«

auf der regelspurigen Kleinbahn Loitz – Jagdhütte Rustow und zurück mit BR 91. Preis 5,-, Kinder und Rentner 2.50 DM. Fahrkarten am Bahnhof.
Info: M. Ohlrich, Goethestr. 26, O-2033 Loitz, Tel: 351.

7.-15.11. 1. Wiener Herbstmarkt

mit Modellbau- und Modelleisenbahnausstellung im Wiener Prater-Messegeleände.
Info: ARGE für Fachausstellungen, A-1070 Wien, Mariahilfer Str. 2, Tel: (0) 2 22 93 85 17, Fax: (0) 22 25 26 75 53.

Innovative Schienen-Verkehrspolitik und moderne Bahntechnologie für Osteuropa

Am 2. und 3. Oktober 1992 findet der **Internationale Schienen-Verkehrskongreß EuroRail '92** in Oerlinghausen, am Stadtrand von Bielefeld statt.

Zahlreiche Experten aus verschiedenen Ländern, Verkehrsminister, Regierungsvertreter, Politiker, Repräsentanten aus Handel und Industrie, Eisenbahnverwaltungen und Forschungsinstituten werden die zur Zeit offenen Fragen im Ost-West-Schienenverkehr beantworten und notwendige Perspektiven aufzeigen.

Veranstaltungsprogramme erhältlich bei:

PRO Bahn e.V.
Bundesverband
c/o EuroRail '92
Am Steinsiek 6 B, W-4817 Leopoldshöhe, Tel.: 05202/82328, Fax 05202/84215.

Zurückgetreten

Der diesjährige (35.) Verbandstag der Deutschen Eisenbahnfreunde fand über Himmelfahrt in Passau statt. Der Passauer Verein hatte sich mit einem nahezu unglaublichen Aufwand ins Zeug gelegt, um den Delegierten ein attraktives Rahmenprogramm zu bieten, dessen Höhepunkte Parallelfahrten mit der 01 150 und der 01 509 sowie die große Rundfahrt von Passau über Bayerisch Eisenstein, Budweis und Linz zurück nach Passau mit Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven der DB, der CSD und der ÖBB waren.



Höchste Aufmerksamkeit galt indes der Delegiertenversammlung. Im vorigen Jahr hatte es bereits unter der Oberfläche gegärt, im November waren in Magdeburg die ersten Eruptionen hochgebrochen, und jetzt platzte die Beule vollends auf.

Querelen zwischen Vorstandsmitgliedern und Vorsitzendem, deren Ursachen in persönlichen Antipathien zu vermuten sind, hatten im Laufe der letzten Monate zu Mehrheitsbeschlüssen im Vorstand geführt, die dem Vorsitzenden z.B. die Teilnahme am MOROP-Kongreß untersagten! Eine Satzungsänderung sollte schließlich seinen Sturz herbeiführen.

Das ließ sich die Hauptversammlung in Passau nicht gefallen. »Es gibt nur einen Souverän, das sind nicht die Vorstandsmitglieder, das ist die Delegiertenversammlung.« Nach dieser markanten Feststellung hinsichtlich der Basisdemokratie umriß der Berliner Freund Horst Schild mit wenigen Sätzen den Kern des Problems: »Wenn jemand in einem demokratisch gewählten Vorstand absolut nicht mehr mit dem Vorsitzenden zusammenarbeiten kann, muß er zurücktreten. Dadurch wird er frei, andere auf die unterschiedlichen Standpunkte aufmerksam zu machen und seine Interessen unabhängig von »Fraktionszwang« zu verfechten.

Das geschah dann auch: Neun Vorstandsmitglieder warfen das Handtuch, Rainer Enders stellte seinen Posten aus Gesundheitsgründen zur Verfügung. Es spricht für die Stärke des Verbandes, daß ohne Verlegenheitspause zwei Stunden später ein neuer Vorstand neben dem vom Vertrauen der Versammlung getragenen Vorsitzenden Ulrich Sethe Platz nahm: Für den Bereich Modellbahn Joachim Reichert aus Filderstadt, für den Bereich Museumsbahnen Wolfgang Ebel aus Hamburg, für den Bereich Allgemeiner Schienenverkehr Wolfgang Schacht aus Hannover. Neuer Schatzmeister wurde Peter Müller aus Frankfurt/M. Wiedergewählt wurde Rolf Mohnhaupt als Geschäftsführer.

Ein wesentlicher Punkt ist bei diesen notwendigen Auseinandersetzungen auf der Strecke geblieben: Die Beratung der eigentlichen Verbandsaufgaben. Bleibt zu hoffen, daß auf dem Verbandstag im kommenden Jahr in Potsdam dem viel Zeit eingeräumt wird.
Fritz Borchert

Das Dresdener Nadelöhr



Er gehörte einst zu den meistfrequentierten Bahnhöfen Europas: Der Dresdener Hauptbahnhof. Nach seinem Bau 1892 bis 1898 östlich des alten Böhmisches Bahnhofs durchquerten ihn unzählige Reise- und Güterzüge auf der Nord-Süd-Trasse zwischen Berlin und Prag. Er war und ist ein echtes Nadelöhr auf dieser Magistrale, das durch den Verfall der alten Bausubstanz und fehlende Sanierung immer enger wurde. Bis in unsere Tage, denn der umfangreiche Neubau des südlichen Bahnhofsvorfeldes weitet das Dresdener Nadelöhr zum Tor nach dem benachbarten Böhmen.

Der ursprünglich westlich des heutigen Dresdener Hauptbahnhofes gelegene Böhmisches Bahnhof war ein Durchgangsbahnhof. Hinter dem pompösen Empfangsgebäude in Seitenlage befanden sich ein überdachter Hausbahnsteig und eine einfache offene Bahnsteighalle mit zwei Seitengleisen. Dabei verkehrten um 1876 bereits täglich 84 Fern- und »Localzüge« in Richtung Bodenbach, Chemnitz, Leipziger, Schlesischer und Berliner Bahnhof sowie nach Pirna und Tharandt und an schönen Sommertagen bis zu 24 »Extrazüge« für den Ausflugsverkehr. In jenem Jahr reisten 1 067 652 Personen ab und 1 051 230 kamen an. Damit war der Böhmisches Bahnhof der am meisten benutzte Bahnhof Dresdens und erreichte schon frühzeitig die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Sicher war das einer der Hauptgründe zur Errichtung eines neuen Bahnhofs, des heutigen Hauptbahnhofes mit einem Empfangsgebäude in In-

sellage, vor dem Züge in einer Mittelhalle enden. Durchgehende Gleise in Richtung Süden verlaufen südlich und nördlich des Empfangsgebäudes und werden von zwei Seitenhallen überspannt. Und genau an dieser Stelle liegt der rachitische Punkt dieser Bauwerkskonstruktion.

Die Brücken

Die Kreuzung der Eisenbahn mit der Prager Straße und der auf ihr verlaufenden Straßenbahn machte umfangreiche Brückenbauwerke erforderlich. Die nördlichen Brücken mußten vier Gleise und zwei Bahnsteige aufnehmen, die südlichen Brücken hingegen sechs Gleise und ebenfalls zwei Bahnsteige. Die gewählte Bauform bestand für die Hauptöffnungen aus einem Durchlaufträger mit 30,59 m Länge, der die Gleiswanne mit Schotterbett aufnahm und von massiven Widerlagern und gußeisernen Stützen getragen wurde. Damit ergab



Das Bild vom 7. Februar 1992 zeigt die Vormontage der neuen Brückenfelder. Noch sind die T mit Beton vergossen. Die Behelfsunterstützungen sind eine Konstruktion der RBD Erfurt.

sich, daß pro Gleis ein kompletter Brückenzug erbaut werden mußte und die Gleise dann in ihrer Seitenlage auch nicht mehr veränderbar waren. Die Abdichtung erfolgte mit Kupferplatten.

Das Projekt

Der sich immer weiter verschlechternde Zustand der Brücken machte zu Beginn der 80er Jahre eine grundlegende Erneuerung erforderlich. Während eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Bahnhofsbereich noch vertretbar war, stellte die Beschränkung der Achsfahrmasse auf dieser Transitstrecke eine einschneidende Behinderung vor allem des Güterverkehrs dar. Zunächst war vorgesehen, die Massivbauteile zu erhalten und nur die Überbauten zu rekonstruieren. Doch auch für den Straßenverkehr wurden diese Brücken zunehmend ein Hindernis, da deren lichte Höhe nur 4,15 m betrug, während für Straßen, wie die B 170 (E 55) eine Mindestdurchfahrts Höhe von 4,50 m gefordert wurde. Um allen Forderungen gerecht zu werden, erwies sich der totale Neubau als einzig annehmbare Lösung. Der Entwurf sieht vor, jeweils vier Brückenfelder mit einer lichten Weite von 16,82 m bzw. 17,20 m zu montieren. Damit ergibt sich für den Straßenverkehr folgende Aufteilung: Je zwei vierspurige

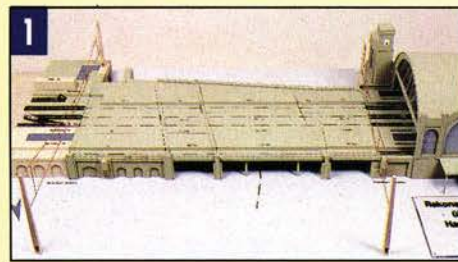
Straßenfahrbahnen, dann eine Unterführung für die Straßenbahngleise in Seitenlage und unmittelbar vor dem Empfangsgebäude eine Anliegerfahrbahn. Der Zugang zu den hochgelegenen Bahnsteigen ist über Treppen von der Straße aus möglich. Für die jeweils 19,20 m langen Überbauten wurden Stahlträger in Beton vorgesehen, die mit glasfaserverstärkten Matten und ungesättigtem Polyesterharz abgedichtet wurden. Zur Bewältigung des hohen Biegemoments in Trägermitte wurden die Stahlträger nicht parallelflanschig ausgeführt, sondern in Feldmitte dachförmig um 200 mm erhöht.

Daraus ergeben sich mehrere Vorteile: Erstens erreicht man so eine minimale Bauhöhe der Überbauten, die ja durch die Gradienten der Bahnhofsgleise einerseits und die Mindestdurchfahrts Höhe für die Straßenfahrzeuge andererseits stark eingeschränkt ist. Zweitens besteht durch die Plattenkonstruktion die Möglichkeit, die Gleise in ihrer Lage noch zu verändern, und drittens weist die gewählte Verbundbauweise eine geringere Lärmbelastigung und geringeren Unterhaltungsaufwand auf als eine vergleichbare Stahlkonstruktion. Die Höhe des Schotterbetts beträgt über dem Trägerscheitel etwa 200 mm und an den Trägerenden etwa 380 mm. Die Gesamtmasse eines Überbaus beträgt 450 Tonnen.

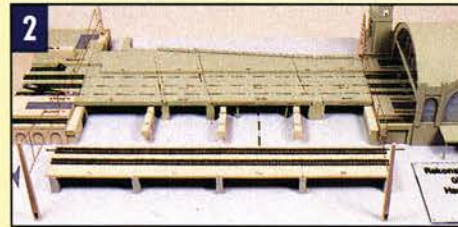
Die Bauphasen

Dem Bauablauf wurden, wie schon zuvor der Projektierung, einige Forderungen auferlegt – schließlich handelt es sich bei dieser Strecke um die wichtigste Verbindung der Deutschen Reichsbahn mit den Tschechoslowakischen Staatsbahnen und den Bahnen Südost- und Südeuropas. Um diesen Verkehr nicht zu stark zu behindern, darf jeweils nur ein Gleis für die Brückenbauarbeiten gesperrt werden. Weiterhin ist der Straßenbahnbetrieb und der Fußgängerverkehr zwischen Friedrich-List-Platz, Hauptbahnhof und Wiener Platz aufrechtzuerhalten.

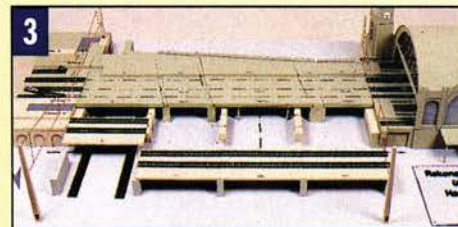
Die Bauarbeiten wurden in fünf Etappen aufgeteilt. Zuerst war ein Quertragwerk der Fahrleitungsanlage um ein Brückenfeld nach Osten zu versetzen. Ab 1985 wurden alle Wasser-, Gas- und Postfernmeldeleitungen unter die Anliegerstraßen umgelegt. Weiterhin mußte der Straßenverkehr über



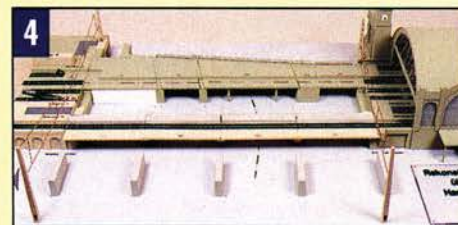
Zustand des südlichen Bahnhofskopfes um 1991 mit der ursprünglichen Brückenaufteilung, den alten Stützen und Überbauten. Die Quertragwerke der Fahrleitung wurden bereits auf den Wiener Platz verlegt.



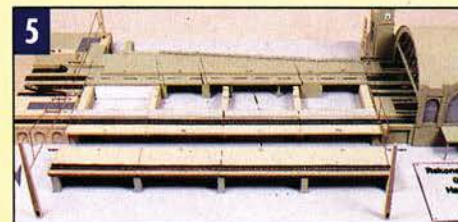
Herstellung der neuen Stützkonstruktionen (Zwischenstützen und Widerlager). Parallel dazu erfolgt der Bau von vier neuen Überbauten auf den Behelfsunterstützungen.



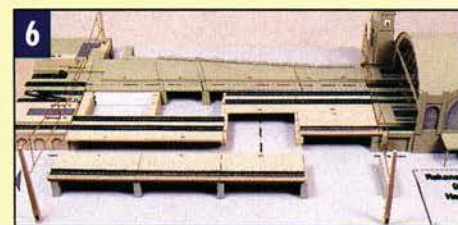
Querverschub der neuen Brückenüberbauten. Das südliche Gleis der zweigleisigen Brückenkonstruktion wird später mit einer Behelfsbahnsteigkonstruktion für den Bahnsteig 19 abgedeckt.



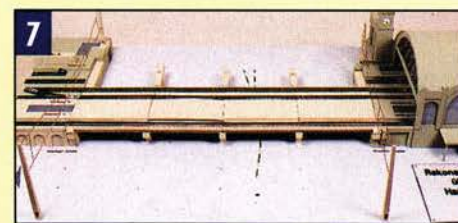
Mit dem Abriß der alten Stützkonstruktionen in diesem Bereich wird die Voraussetzung geschaffen, weitere Brückenzüge aufzubauen.



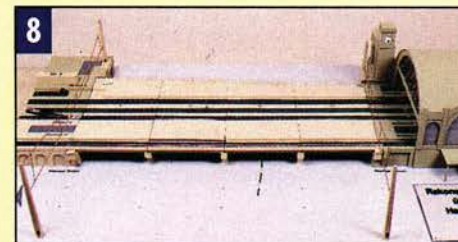
Hier werden die neuen Zwischenstützen und Widerlager um ein Feld nach Süden verlängert. Parallel dazu werden weitere neue Überbauten auf den Behelfsunterstützungen gebaut.



Mit dem Querverschub der neuen Überbauten ist das Weiterrücken der im Mai 1992 eingeschobenen Konstruktionen verbunden.



Die nochmalige Verlängerung der neuen Stütz- und Widerlagerkonstruktionen in Richtung Süden schafft die Voraussetzungen zum Erreichen der Endlage.



Mit dem Erreichen der Endlage aller Überbauten wird 1993 die Rekonstruktion des südlichen Teils des Dresdener Hauptbahnhofes beendet sein.



den dachförmig geneigten Oberflanschen nicht

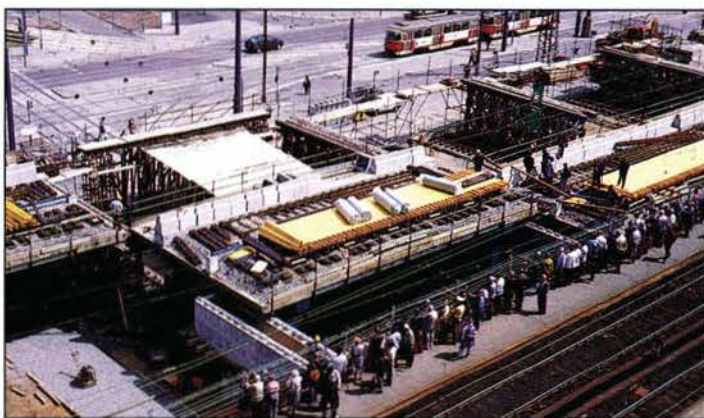
Foto: Klein



Täglich finden sich viele Schaulustige ein, die besonders während des Brückenverschubs interessiert das Geschehen verfolgen.



Aus gleicher Perspektive wie oben, zeigt dieses Foto eine weitere Phase des Brückenverschubs. Deutlich sichtbar hat sich der Überbau aus der Montageachse bewegt.



Hier befindet sich der bewegte Überbau fast schon in der Endlage. Mit Beginn des Überfahrens des Stützenaufleger beginnt die Justage der Auflagerplatten.



Die (vorläufige) Endlage des Überbaus ist erreicht. Die auf dem vorderen Gleis befindliche Holzabdeckung verlängert den Außenbahnsteig 19 behelfsmäßig.

die Sidoniestraße – Schubertstraße – Strehlemer Straße umgeleitet werden. Der zweite Bauabschnitt beinhaltete die Errichtung einer zusätzlichen Gleistrasse südlich der bestehenden Gleisanlagen für das Streckengleis Dresden – Pirna. Die Errichtung dieser Hilfsbrücken erfolgte zwischen März und Mai 1987 und kostete allein 3 Millionen Mark.

Der dritte Bauabschnitt lief im Zeitraum von 1987 bis Herbst 1991 ab und umfaßte den Neubau der südlichen Brückenfelder. Dabei wurden die alten Brücken von Süden her Stück für Stück abgerissen, dann die Stützen gegossen und abschließend die Überbaukonstruktion in der entsprechenden Breite am Ort gegossen. Der Endzustand der südlichen Brücken erlaubt nun ein Überfahren mit 60 km/h, was in einem Bahnhofsbereich als durchaus akzeptabel zu bewerten ist.

Der Neubau der nördlichen Brückenfelder findet im vierten Bauabschnitt statt, der sich noch bis 1994 erstrecken wird.

Schwerpunkt dieses Bauabschnitts ist eine Technologie, die eine wesentliche Verringerung der Sperrzeiten für die einzelnen Gleise ermöglicht: das Takt-

die einzelnen Überbauten außerhalb der Brückenachse auf behelfsmäßigen Stützkonstruktionen vormontiert und anschließend als Ganzes in die Endlage eingeschoben.

Das Brückenverrollen

Ursprünglich war der Einsatz der sogenannten Fluidtechnik vorgesehen, bei der ein vorgefertigtes Brückenfeld mittels eines Luftkissens bewegt wird. Die bei einer ähnlichen Aktion in Berlin 1988 gesammelten Erfahrungen ließen jedoch die Anwendung eines stabileren Verfahrens als günstiger erscheinen. So entschloß man sich zum Einrollen auf hydraulisch gesteuerten Rollböcken. Dieses Verfahren wurde bereits 1976 beim Bau der Schmittstädter Brücke in Erfurt angewandt und hatte hierbei seine Bewährung bestanden.

Die Bilderserie auf der Seite 7 veranschaulicht das Prinzip: Nach dem Abriß der alten Überbauten und dem Herstellen der neuen Zwischenunterstützungen werden jeweils unter einen vorgefertigten Überbau zwei zweiteilige Rollböcke geschoben. Nach Anheben des Überbaus wird dieser im Querverschub in die Brückenachse



Der Beginn des Querverschubs im Detail. Hier wird noch einmal die Größe des Unternehmens deutlich: 450 Tonnen werden in Schrittgeschwindigkeit bewegt.



Um die Verschubbahn für die hydraulischen Gleisroller absolut eben zu halten, müssen diese sorgfältig vermessen und gründlich gestopft werden.

ingerollt. Befinden sich alle vier Überbauten in der Gleisachse, kann deren Anbindung an die Bahnhofsgleise erfolgen, während auf den Behelfsunterstützungen der Bau weiterer vier Überbauten stattfindet. Sind diese Überbauten fertiggestellt (November 1992), erfolgt der Abriß der alten Brücken im südlichen Teil der Nordhalle. Die endgültige Lage erhalten die Überbauten schließlich durch nochmaliges Verschieben der im Mai 1992 eingebrachten Überbauten in die Endlage und das Einrollen der zuletzt hergestellten Überbauten in die freigewordenen Lücken der nördlichen Gleise.

Sinnreich ist auch die Konstruktion der behelfsmäßigen Verlängerung des Außenbahnsteigs 19. Da das zweite Gleis auf den zweigleisigen Überbauten erst in der Endlage des Überbaus benötigt wird (Gleis 90), dient es

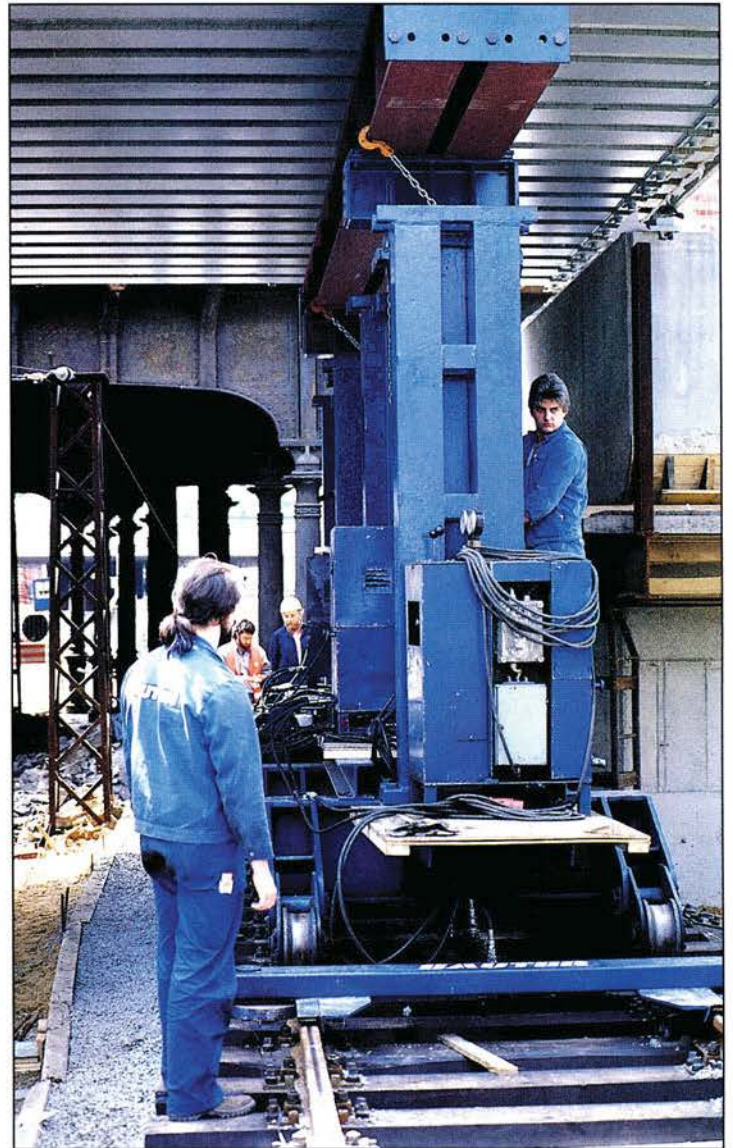


Die Verschiebeinrichtung besteht aus zwei Gleisroller-Komplexen. Jeder dieser Komplexe besteht aus vier zweiachsigen Fahrgestellen und wird autonom gesteuert. Die Parallelität der Bewegung der Komplexe ist Sache der Monteure.

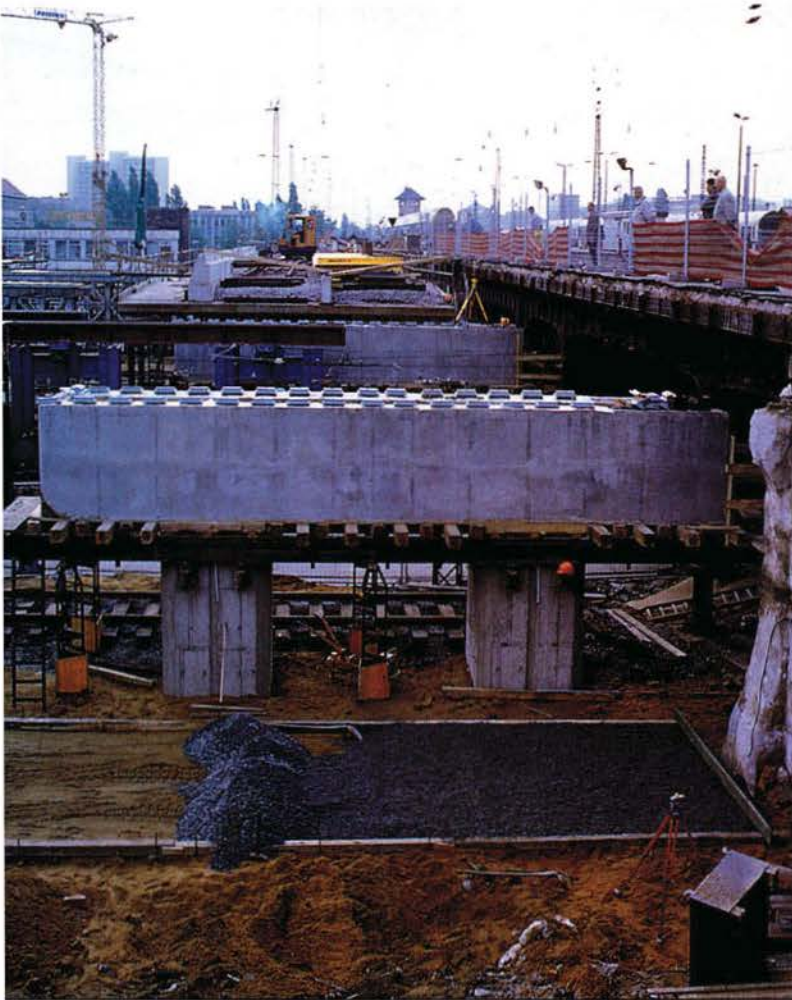


Der Blick auf den Abbruch der alten Widerlager, Zwischenstützen und Überbauten offenbart den maroden Zustand der verbrauchten Bausubstanz.

Foto: Klein



Mit einer Geschwindigkeit von etwa 3 km/h bewegt sich der Überbau von der alten in die neue Brückenachse. Hub und Vorwärtsbewegung werden hydraulisch gesteuert.



Blick über die alte/neue Brückenachse in Richtung Süden. In den südlichen zwei Brückenfeldern sind die Überbauten bereits eingebaut.

in der ersten Bauphase als Bahnsteigaufnahme. Dazu wird eine Holzkonstruktion auf die Schienen aufgeklemmt, die das gefahrenlose Betreten und Besteigen der Reisezugwagen durch die Reisenden gewährleistet.

Die Erneuerung der Brücken über die B 170 stellt eine Grundvoraussetzung zur Modernisierung des Dresdener Hauptbahnhofes dar, der in den nächsten Jahren nach historischen Unterlagen rekonstruiert und zur technischen Sehenswürdigkeit der Elbmetropole gestaltet werden soll.

Der S-Bahn-Tunnel

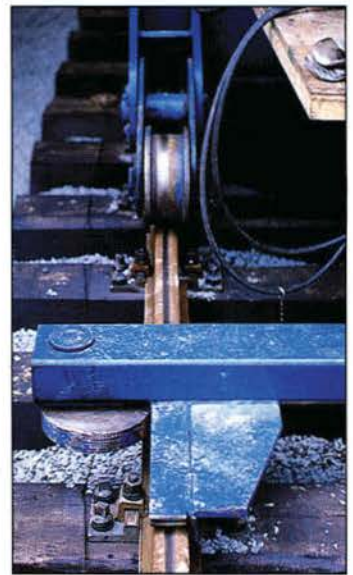
Jüngsten Prognosen zufolge wird der Fremdenverkehr in Dresden in den nächsten Jahren explosionsartig ansteigen (von gegenwärtig 2,4 Millionen Touristen auf 7 Millionen im Jahre 2000), und täglich werden 2000 Reise- und Güterzüge den Hauptbahnhof passieren, darunter etwa 60 InterCity- und Hochgeschwindigkeitszüge sowie 960 Nahverkehrszüge bei einem 15-Minuten-Takt in fünf Richtungen. Im ersten Schritt – die Arbeiten können bereits in diesem Jahr beginnen – wird das Empfangsgebäude bis auf die Außenwände abgerissen; die alte Schale

Bahnhof, wird ein Tunnelbahnhof mit vier Bahnsteigkanten entstehen – mittendrin zwischen Stadtzentrum und Eisenbahn-Fernverkehr, Straßenbahnhaltestelle und Omnibusbahnhof. Die Entlastung des »alten« Bahnhofes vom S-Bahn-Verkehr schafft schließlich Baufreiheit, um dort die Anlagen gründlich zu verändern. Gedacht ist an breitere Bahnsteige und einen Fußgängerquertunnel, neue Gleisstragwerke in den Seitenhallen, Restaurants, Läden und Serviceeinrichtungen unter den hochliegenden Bahnsteigen sowie an eine veränderte Gleisgeometrie der Bahnhofsvorfelder.

Nicht zuletzt denkmalpflegerischer Verpflichtungen wegen bleiben die ohnehin gut erhaltenen stählernen Hallen stehen. Mehr noch, die im Laufe der Jahrzehnte schrittweise »entfeinerten« Gebäude sollen ihre ursprüngliche Pracht zurückerhalten. Besonders bemühen sich die Projektanten, das Innere des Empfangsgebäudes mit den sich unter der Kuppel kreuzenden Längs- und Querhallen sowie seine Fassade mit den Uhrtürmen in den ursprünglichen Proportionen mit annähernd gleichem Schmuckwerk wiederherzustellen.

Für den Bahnhofsumbau veranschlagt man etwa 550 Millionen Mark. Die Vorarbeiten sind so weit gediehen, daß der Innenausbau des Empfangsgebäudes bis 1996 fertiggestellt sein könnte, der S-Bahn-Tunnel bis zum Jahre 2000 und die übrigen Anlagen bis zum Jahre 2005.

G. Kerber/S. Klein/C. Hahn



Eine sinnreiche Hydraulik-Konstruktion ermöglicht die Bewegung der Gleisroller, sowohl vorwärts als auch rückwärts. Dazu zieht ein Hydraulikkolben zunächst einen Schlitten an den Rollblock heran. Dann wird der Schlitten mit Hilfe einer exzentrisch gelagerten Klemmscheibe zum Festpunkt, so daß die Hydraulik den Gleisroller wegrücken kann.



Noch liegen die stählernen Lagerplatten lose auf den Auflagerbänken der Zwischenpfeiler. Nach Erreichen der Endstellung des Überbaus werden sie gegenüber den im Überbau befindlichen Lagerzapfen genau justiert und mit Epoxidharz vergossen.



Eine der Hauptforderungen an den bauausführenden Ingenieurbetrieb Dresden ist die Aufrechterhaltung des Straßenbahnbetriebes auch während der Bauarbeiten.

Alle nicht gekennzeichneten Fotos: KLAWIAN