B 7539 E
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

April

4/1998

DM	12,90
sfr	12,90
S	97,--
hfl	16,--
lfr	277,--
Lit	16500,--

(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

100 Jahre Dresden Hauptbahnhof 6

BR 644: Talent(e) für die DB AG 14
Rollout für Talbots TALENT

Mit Volldampf nach Altenbeken 18

Regionalisierung:
»Karlsruhe« an der Saar 24

Über 100 Jahre Schlafwagen zwischen Ost und West
Teil 1: Der »Nord-Express« 26

Nur eine Nebenbahn:
Wicklesgreuth – Windsbach 30

Bunter Museumsbetrieb:
Waldeisenbahn Muskau 36

Die »Ochsenlok« – die Baureihe 41 40
Vorbild und Modell der großen Güterzug-Schlepptenderlok

Modellbahn-Journal

Weinert-Bausatz der BR 41 (Altbau) 44

Die Sieger:
Das große Quattro-Gewinnspiel 66

Sonntagsausflug nach Harzgerode 68
Clubanlage des MEC Eickelborn in H0

Bahnhof Aarau vor 50 Jahren 74
Eisenbahn-Modellbau-Tage 1997

Eine Steinbogenbrücke über den Kupferberger Graben (Teil 2) 78
Detailgestaltung in H0

Unser Zugporträt
DRG-Personenzüge auf west-, nord- und ostdeutschen Strecken (Teil 2) 82

Reichsbahn-Preußen selbstgebaut 83
PwPosti und BC 3i für preußische Personenzüge

N-Anlage mit viel Fahrstrecke auf knapp 2 m² (Teil 4)
Die Landschaft wird fertiggestellt 86

Der lange Weg zur „Endgültigen": Oberguding (Teil 2)
Bauen mit Märklin-C-Gleis 90

Fünf Etagen N 94

32 **Amerikanische Kohle-Verladeanlage in N** 98

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen 46

Fachhändler-Adressen 52

Impressum 54

Neue Bücher 55

Typenblatt: Baureihe 58⁰, pr. G 12¹ 59

Typenblatt: Baureihe 93⁰, pr. T 14 61

Schaufenster der Neuheiten 100

Auto-Neuheiten 103

Modellbahn-Notizen 103

Unsere Neuheitenschau 104

Mini-Markt 106

Bahn-Post (Leserbriefe) 117

Sonderfahrten und Veranstaltungen 118

Titelbild: Ein schnittiges TALENT für die Region rollt an: Bereits vor dem offiziellen Rollout des VT 644 für die DB AG am 13. März 1998 führte die Herstellerfirma Talbot Mitte Februar Probefahrten mit einem Triebzug auf Strecken der Dürener Kreisbahn durch, wobei diese Aufnahme entstand. **Abb.: D. Litterscheid**

Editorial

Noch sind es einige Wochen Zeit bis zum Einsendeschluß für den 6. Modellbau-Wettbewerb des Eisenbahn Journals – und schon laufen in der Modellbahn-Redaktion deswegen die Telefondrähte heiß. Alle Anrufer wollen nur das Eine: Fristverlängerung. Dieser hat sich mit dem Umfang seines Projekts etwas übernommen, jener wartet noch auf Ausstattungsteile, dem dritten sind leider sämtliche Aufnahmen mißraten. So mancher hat sich auch erst im Winter entschlossen, überhaupt teilnehmen zu wollen, so daß ihm jetzt die Zeit knapp wird.

Um allen potentiellen Wettbewerbs-Teilnehmern die Angst vor dem „rien ne va plus" zu nehmen (und uns etwas Ruhe am Telefon zu verschaffen), haben wir beschlossen, den Termin für das „nichts geht mehr" weit nach hinten zu verlegen: **Neuer Einsendeschluß** zum 6. Modellbau-Wettbewerb des Eisenbahn-Journals ist der **31. Dezember 1998** (Poststempel).

Aber Achtung! Da jetzt wirklich alle ausreichend Zeit haben, ihre Beiträge in Ruhe fertigzustellen oder zu bereits eingesandten Arbeiten bessere Fotos zu schießen, gibt es über diesen Termin hinaus definitiv keine Verlängerungsmöglichkeit mehr. Wer zum Jahresende nicht fertig ist, nimmt automatisch am darauffolgenden 7. EJ-Modellbau-Wettbewerb teil.

Vielleicht fehlt dem einen oder anderen potentiellen Wettbewerbsteilnehmer ja auch noch die zündende Idee zur Ausgestaltung seiner Anlage oder seines Dioramas. Die kann man sich beispielsweise vom 1. bis 5. April auf der Intermodellbau in Dortmund holen, wo es wieder viele interessante Ausstellungsstücke zu bestaunen geben wird.

Mit von der Partie ist wie immer auch der Hermann Merker Verlag. Am EJ-Stand finden Sie nicht nur eine breite Palette von Druckerzeugnissen und Videofilmen, sondern auch drei dann ganz neue Artikel, die Sie nicht verpassen dürfen: Zum einen das Video „Schweizer Alpendampf", ein packender Film über Europas eindrucksvollste Dampfbahnen in und vor beeindruckender Gebirgskulisse: Furka-Bergstrecke, Rigi, Brünig und Pilatus – um nur einige zu nennen. Zum zweiten das Sonderjournal „DB-Dampf pur, 2. Teil". Hier erleben Sie noch einmal Blütezeit und Abgesang der Dampftraktion im West- und Norddeutschland der 60er und 70er Jahre. Speziell für Modellbahner mit Faible für die Epochen III und IV eine Fundgrube für vorbildgerechte Anlagengestaltung und Zugzusammenstellung.

Landschaftsbau der Spitzenklasse finden Sie (wieder einmal) in Band VIII unserer Reihe „Super-Modellbahnanlagen". Allen Josef-Brandl-Fans, die über seine Ausnahme-Anlage „Wachau" (Super-Anlagen VI) staunten, präsentieren wir diesmal die berühmte „Schiefe Ebene" – aber in H0. Darüber hinaus bietet die Intermodellbau in Dortmund natürlich auch allen Lesern Gelegenheit, Mitglieder der Journal-Redaktion persönlich kennenzulernen, mit ihnen über unsere Arbeit zu reden, Verbesserungsvorschläge einzubringen, eventuell eigene Arbeiten vorzustellen usw... Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Ihre EJ-Redaktion

100 Jahre

Dresden Hauptbahnhof

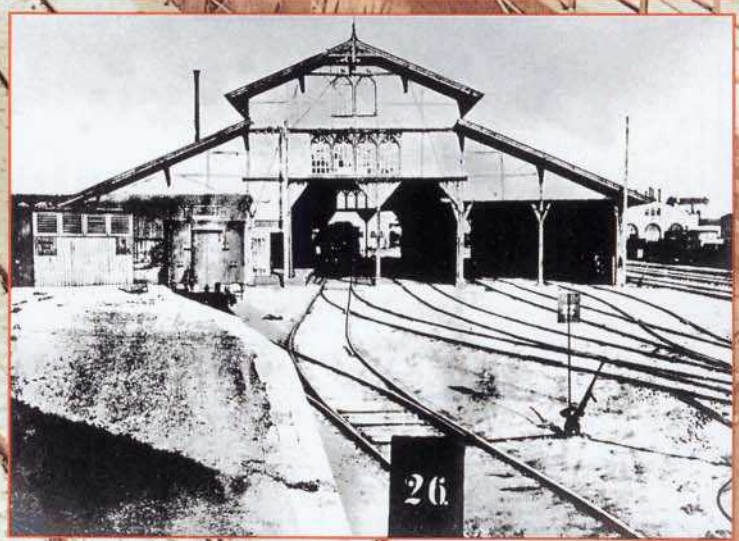
„Auf dem nunmehr im vollen Umfang dem Verkehr übergebenen Personen-Hauptbahnhof in Dresden-Altstadt hatte sich in der Nacht ein zahlreiches Publikum, an die 2000 Personen, eingefunden, das, die Wartesäle füllend, in fröhlicher Stimmung dem Einpassieren des ersten Zuges entgegenharrte ...“ stand am 18. April 1898 in der Dresdner Lokalpresse zu lesen. Die feierliche Eröffnung des Hauptbahnhofs in der Nacht vom 16. zum 17. April 1898 war der vorläufige Abschluß einer fast 50jährigen Entwicklung und zehn Jahre dauernden Planungs- und Bautätigkeit. Begonnen hatte alles mit dem Beschluß der sächsischen Staatsregierung zum Bau der Eisenbahnlinie Dresden – Bodenbach im Jahre 1845.

Vor den Toren der Stadt, auf einer Fläche westlich des heutigen Hauptbahnhofs, begannen am 1. Dezember 1845 die Bauarbeiten für den Dresdner Endbahnhof der Böhmischen Bahn. Am 11. Dezember 1847 konnte der Bahnhof in Betrieb genommen werden. Das Stationsgebäude war eine einfache Unterstellhalle aus Ziegelfachwerk. Die Restauration des Bahnhofs hatte eine für damalige Verhältnisse ungewöhnliche Größe. Man wollte einerseits die Reisenden an das neue Verkehrsmittel gewöhnen und andererseits zusätzliche Einnahmen durch Ausflugsgäste erzielen. Dies traf vor allem auf die warmen Monate zu. Der Zugang zum Bahnhof erfolgte von der Falkenstraße aus.

Großes Bild: Blick über das Vorfeld des Dresdner Hauptbahnhofes. Unterhalb der Straßenbrücke warten Lokomotiven auf ihre nächsten Leistungen, während in der Halle das Leben auf den Bahnsteigen weiter pulsiert. (Ein Gleisplan von Dresden Hbf ist in der Ausgabe „Sachsen-Report“, Band 5, zu finden.) **Abb.: H. Scholz**

Links: Der Kuppelbau des EG vor seiner Zerstörung. (Aufnahme vom 11. Januar 1936.) **Abb.: Sammlung Grundmann**

Der Böhmische Bahnhof um 1860. Diese als Personenschuppen bezeichnete Halle war der Vorgänger des Dresdner Hauptbahnhofes. **Abb.: Sammlung Grundmann**



1893 war die Südhalle mit ihrer Hochgleisgruppe fast fertiggestellt. Rechts der Böhmische Bahnhof noch in Betrieb; dort steht heute die große Mittelhalle. Unten die Situation aus anderer Blickrichtung und die Hallenstirnwand, bei der der Stahlbau in vollem Gange ist.
Abb.: Sammlung Berger, Grundmann (unten)

Zweiter und dritter Böhmischer Bahnhof

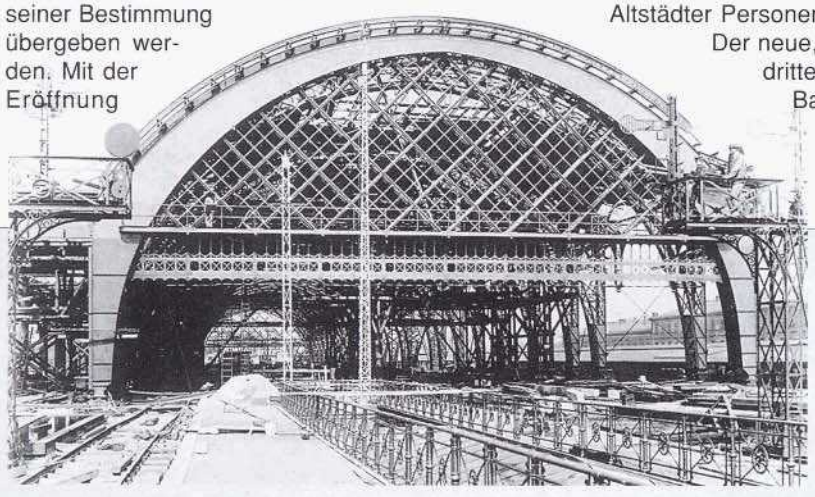
Die Kapazität des Böhmischen Bahnhofs reichte schon nach kurzer Zeit nicht mehr aus. Deshalb entschloß man sich, einen neuen, größeren Bahnhof östlich des alten zu errichten. Dieser, als zweiter Böhmischer Bahnhof bekannt geworden, konnte am Tage der Eröffnung der gesamten Böhmischen Bahn, dem 6. April 1851, seiner Bestimmung übergeben werden. Mit der Eröffnung der Marienbrücke am 19. April 1852 verlor der Bahnhof seinen Charakter als Kopfbahnhof. Nun konnten Züge zwischen dem Leipziger und dem Böhmischen Bahnhof verkehren. Ein durchgehender Zuglauf zwischen Leipzig und Wien war möglich geworden.

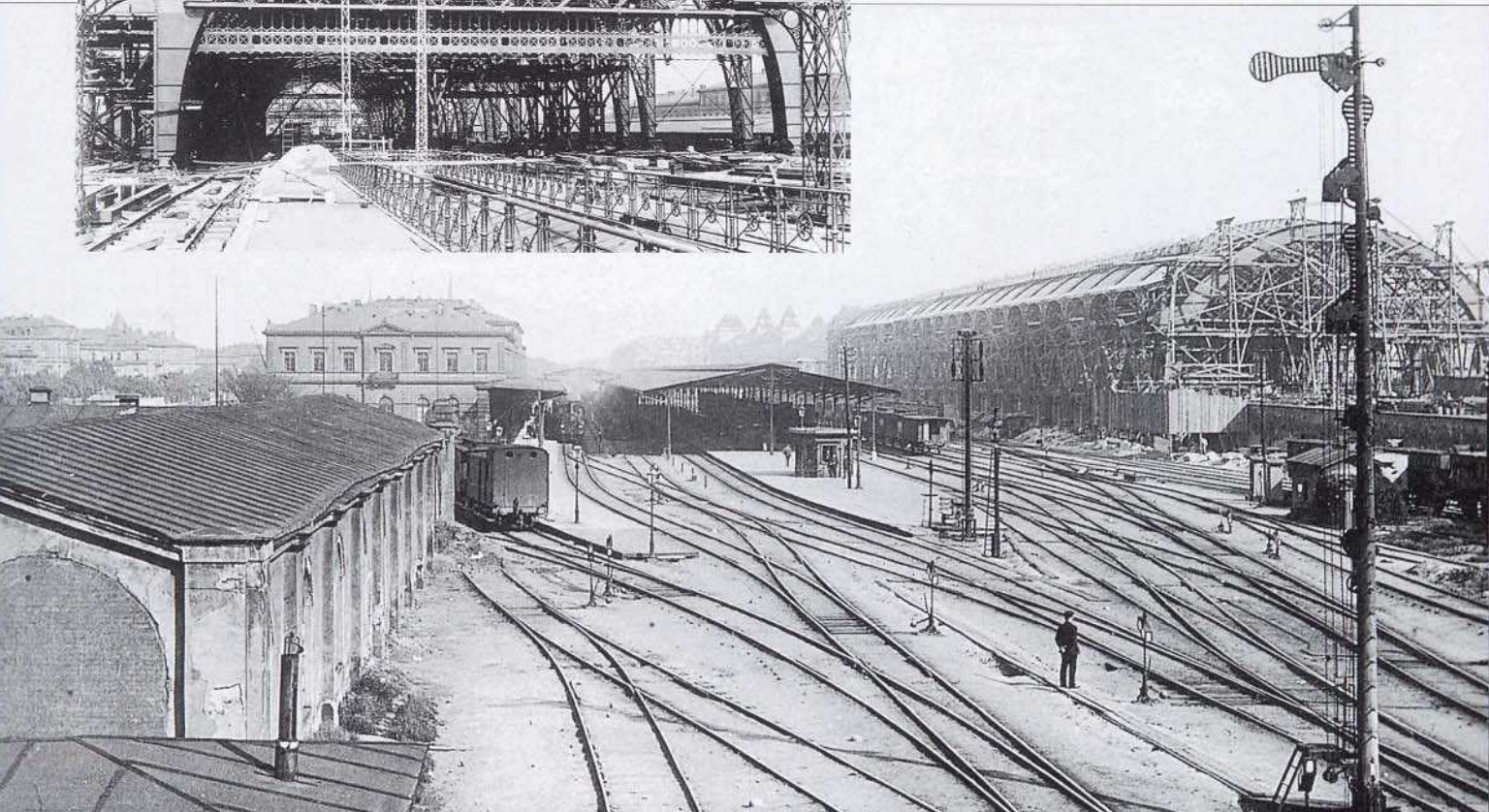
Obwohl der zweite Böhmische Bahnhof sicher nicht als Provisorium geplant war, ging man schon ab 1861 an die Schaffung einer grundlegend neuen Anlage für den Altstädter Personenbahnhof.

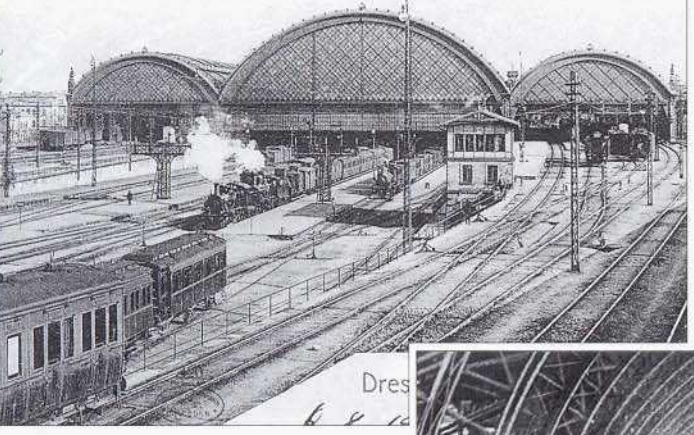
Der neue, inzwischen dritte Böhmische Bahnhof hatte 1850 m Gesamtlänge und befand sich zwischen der heutigen Goethestraße und der ehemaligen Falkenstraße, etwa an der heutigen Budapester Straße. Der eigentliche Bahnhof lag zwischen der Prager und der Bergstraße.

Das fünfteilige Empfangsgebäude hatte einen repräsentativen, dem größten Staatsbahnhof der Landeshauptstadt angepaßten Charakter. Es erinnerte stark an den typischen, u.a. von Semper beeinflußten Dresdner Baustil. Die Inbetriebnahme des Personenbahnhofs Dresden-Altstadt, wie die Station offiziell hieß, fand am 1. August 1864 statt.

Vom 1. April 1869 an beheimatete das Bahnhofsgebäude auch die Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahn. Der neue Bahnhof war für die Abfertigung

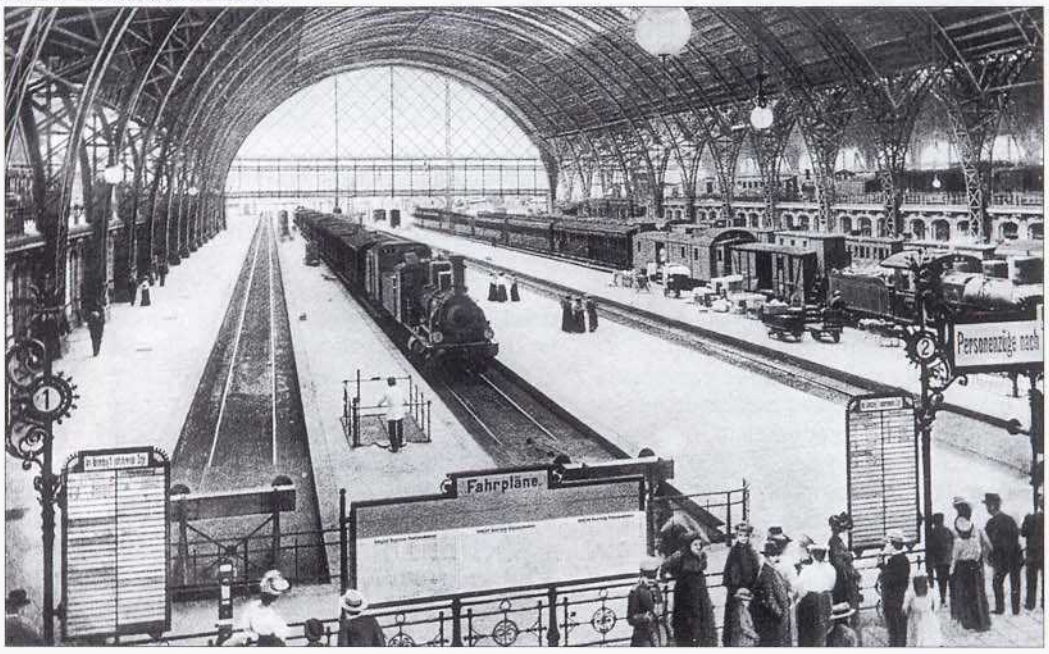






Der Bahnhof ist fertiggestellt, und alle Gleise sind in Betrieb. Am Bahnsteig dampft gerade ein Personenzug mit Vorspann in Richtung Chemnitz davon.
Abb.: Slg. Hauptvogel

Innenansicht der Mittelhalle um 1910.
Abb.: Slg. Scholz



der Züge nach Tharandt – Freiberg – Chemnitz, Pirna – Bodenbach (– Prag – Wien) und nach dem Leipziger und Schlesischen Bahnhof in Dresden zuständig. Bei etwa 100 Zügen am Tag zählte der Bahnhof 1876 über zwei Millionen Reisende.

Das größte Problem bei dieser Entwicklung stellten die Übergänge über die Eisenbahn dar. Die immer dichter werdende Zugfolge einerseits und der wachsende Verkehrsstrom in das neue Stadtviertel, welches südlich des Bahnhofs entstand, führten zu extremen Behinderungen. Eine Lösung dieses Problems wurde dringend notwendig.

Der Personen-Hauptbahnhof

Ab 1880 plante das Königliche Finanzministerium, dem in Sachsen die Führung der Staatseisenbahn oblag, die völlige Umgestaltung der Dresdner Bahnanlagen. Nach dem Ende der Arbeiten sollte fast nichts mehr so aussehen wie bisher. Teil dieser Planung war auch der Bau eines Personen-Hauptbahnhofs. Zum Vorstand des Bureaus der Dresdner Bahn- und Bahnhofsanlagen berief man am 1. April 1890 Baurat Otto Klette. Dessen Vorgabe lautete: „Es ist ein Personen-Hauptbahnhof zu errichten, auf dem alle Personenzüge ein- und ausfahren und auf dem die Umstellung von Durchgangswagen, die Zusammenstellung der Personenzüge, die Behandlung der Postwagen etc. stattfinden können. Es ist ein uneingeschränkter und ungehinderter Verkehr zwischen Gleis und Straße zu erreichen. Als Platz ist der des Böhmischen Bahnhofs vorgesehen. Vorhandene Fläche etwa 166 200 m²."

Ein Architekturwettbewerb sollte bei der Gestaltung des neuen Bahnhofs helfen. Den 1. Preis gewannen Giese und Weidner sowie Rossbach. Der Entwurf von Giese und Weidner diente als Grundlage für die weitere Planung. Zur Ausführung gelangte ein großer vierteiliger Bahnhof. Die Mittelhalle ist als Kopfstation auf Straßenniveau ausgelegt. Vor der Mittelhalle steht das Empfangsgebäude. Zwei kleinere Seitenhallen mit einem Gleisniveau von etwa 6 m über der Straße flankieren diesen Gebäudeteil. Gegenüber dem Empfangsgebäude befindet sich eine weitere Kopfstation auf dem Gleisniveau der Seitenhallen, der Ostbau. Der erste Spatenstich erfolgte am 25. April 1892. Im Zuge der Bauarbeiten entstand der für Dresden typische Bahndamm.

Vor dem Baubeginn stand die Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahn vor einem großen Problem: Ihre Amtsräume befanden sich im Böhmischen Bahnhof, dessen Abbruch beschlossen war. Entgegen allen Plänen zum Bau des Personen-Hauptbahnhofs und ohne Genehmigung durch Baupolizei und Landtag errichtete man unmittelbar am Bahndamm zwischen dem Ostbau und der Englischen Kirche an der Wiener Straße ein großes Verwaltungsgebäude. Im Februar 1895 bezog die Generaldirektion ihr neues Domizil, in dessen Dachgeschoß auch das 1877 gegründete Königliche Eisenbahnmuseum seinen Platz fand. Später kam auf der Südseite des Bahndamms ein zweites Direktionsgebäude hinzu.

Die Südhalle wurde als erster Teil des Bahnhofs fertig. Nach der Einrichtung eines provisorischen Empfangsgebäudes übernahm sie den gesamten Verkehr des Böhmischen Bahnhofs.

Am 18. Juni 1895, nachts um 1.15 Uhr, fuhr der letzte Zug in den Böhmischen Bahnhof ein. In der extrem kurzen Zeit von nur drei Stunden erfolgte die Anbindung der Südhalle. Als erster Zug fuhr ein aus Görlitz kommender Schnellzug um 3.55 Uhr in die neue Südhalle ein. Noch am Tage der Einweihung begann der Abbruch des Böhmischen Bahnhofs.

Der mächtige Einschnitt, den die Gleislage der Mittelhalle erforderte, trennte alle bisher in diesem Gebiet in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Straßen. Die Falken-, Chemnitzer und Hohe Straße erhielten neue stählerne Brücken, die über die gesamten Bahnanlagen führen. Diese Lösung verhalf der Gegend zwar nicht zu besonders gutem Aussehen, bot aber eine sehr effektive Verkehrslösung.

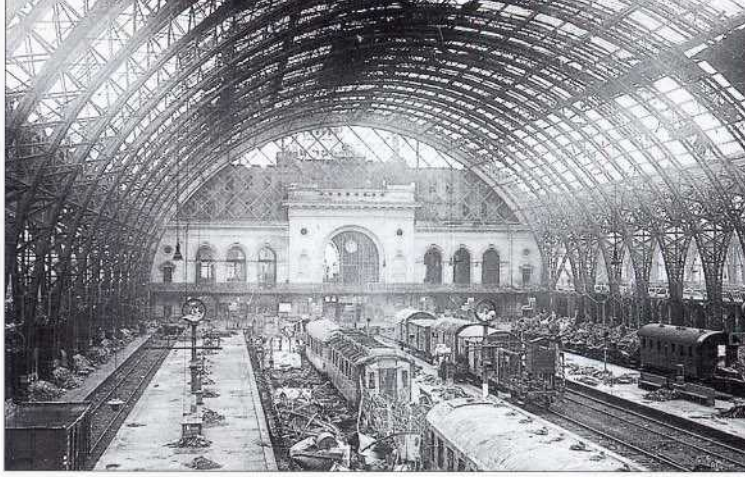
Im Frühjahr 1898 gelangten die Bauarbeiten zum Abschluß. Die Besichtigung des Neubaus fand am 13. April 1898 unter Führung von König Albert allerhöchstselbst in Begleitung seiner Gemahlin Königin Carola statt. Die Majestäten und ihre Begleitung fuhren um 10 Uhr vom Königsbahnhof Strehlen über den Hauptbahnhof zum ebenfalls neuen König-Albert-Hafen. Drei Stunden später nahm das Finanzministerium gemeinsam mit den Mitgliedern beider Ständekammern und der staatlichen sowie kommunalen Behörden den Bau ab.

Ein imponierendes Bauwerk

Der Dresdner Hauptbahnhof war bei seiner Eröffnung mit keinem Bahnhof der Stadt oder der weiteren Umgebung vergleichbar. Das bebaute Gelände hat eine Länge von ca. 1500 m. An der östlichen Einfahrt, am Kilometer 61,6, ist die Trasse 20 m breit, 300 m weiter westlich am Stellwerk 1 40 m. In Höhe des Querbahnsteiges beträgt die Breite 130 m und an der Überführung der Hohen Straße 110 m. Am Übergang zum Güterbahnhof und zur Verbindungsbahn nach Neustadt hat die Eisenbahntrasse immerhin noch eine Breite von 70 m. Die Gesamtfläche des Geländes beläuft sich auf ca. 134 500 m².

Zum Zeitpunkt seiner Eröffnung verfügte der Hauptbahnhof über 18 Bahnsteige – je drei in der Nord- und Südhalle, sechs in der Mittelhalle und sechs im Ostbau. Die Bahnsteiglängen variieren zwischen 210 m bei den Bahnsteigen 15, 16 und 18 des Ostbaus und 390 m bei den Bahnsteigen 11 und 12 der Mittelhalle.

Das Empfangsgebäude zwischen den Seitenhallen wurde quadratisch ausgeführt.



So wie die gesamte Dresdner Innenstadt lag auch der Hauptbahnhof in Schutt und Asche. Vor und in den Hallen blockierten zerschossene und zerbombte Fahrzeuge die meisten Gleise (Aufnahmen vom April 1945). **Abb.: Sammlung Grundmann**

Sein Zentrum ist die sogenannte Kuppelhalle im vorderen Teil. Um sie herum sind alle für die Reisenden wichtigen Einrichtungen wie Fahrkartenschalter, Gepäckabfertigung und Auskunft angeordnet. Der in der Mitte der Halle hängende Kronleuchter markierte schon bald *den* Treffpunkt im Bahnhof. Man verabredete sich einfach „unter dem Strick".

Die Schaufassade des Bahnhofsgebäudes ist als reine Sandsteinkonstruktion ausgeführt. Den oberen Abschluß bildet eine Sandsteinplastik. Sie stellt die Saxonia im Schutze der Ingenieur- und Maschinenbaukunst dar. Die als riesiger hoher Tunnel ausgebildete Verbindungshalle zum Querbahnsteig fügt sich harmonisch an die Kuppelhalle an. Ebenso wie diese trug sie reichhaltige Verzierungen und Ausmalungen. In den Rundbogenspiegeln der Seitenfenster im Durchgang sind die 26 amthauptmannschaftlichen Städte Sachsens dargestellt.

Eine Besonderheit des Empfangsgebäudes war, daß im Winter alle Hallen über eine Luftheizung mit Wärme versorgt werden konnten.

An der Langseite des Bahnhofs befand sich, der Wiener Straße zugewandt, der Königspavillon.

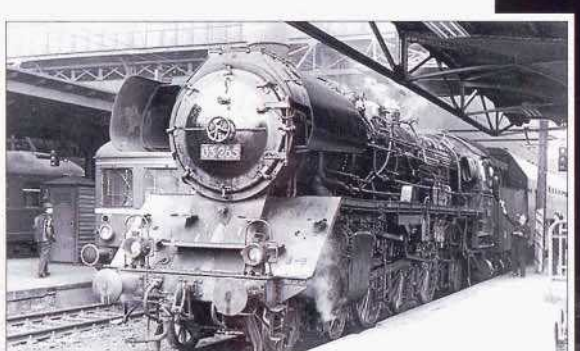
Insgesamt wurden rund 170 000 t Stahl im neuen Personen-Hauptbahnhof verbaut. Am Eröffnungstag wies er eine Gleislänge von 25 km auf. 116 Kreuzungs- und Einfachweichen wurden von zehn Signal- und Weichenstellwerken aus bedient. Den Reisenden standen 15 Fahrkartenschalter zur Verfügung. Damit hatte der Dresdner Personen-Hauptbahnhof für die damalige Zeit gigantische Ausmaße, die auch heute noch beeindrucken.

Ein auch heutzutage sehr gut bekannter Effekt bei großen Bauvorhaben war hier ebenfalls zu verzeichnen: Statt der geplanten 8 965 000 Mark wurden rund 18 Millionen verbaut.

Umfangreiche Neuplanungen

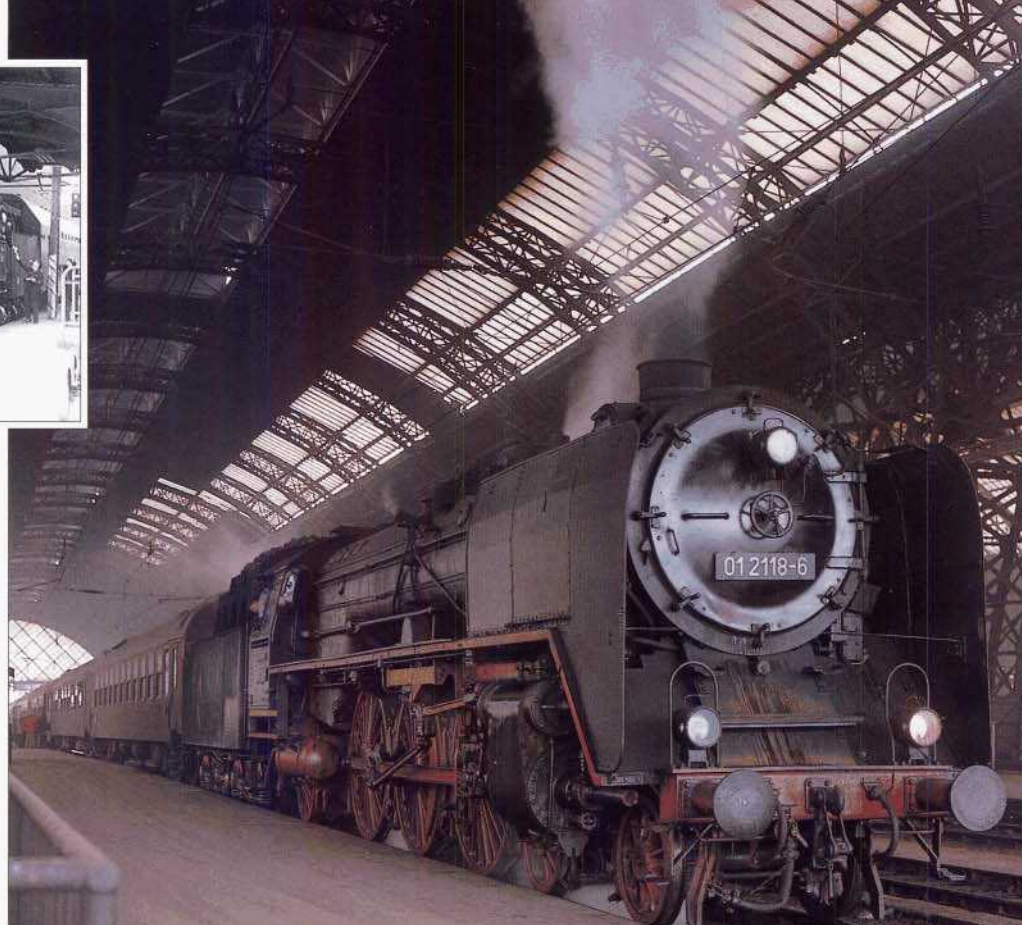
Trotz der großzügigen Ausführung des Bahnhofs zeigten sich etwa ab Anfang der zwanziger Jahre Unzulänglichkeiten und Probleme bei der Betriebsdurchführung. So fehlten beispielsweise Umfahrgleise in den Seitenhallen. Die Reichsbahndirektion Dresden, seit 1924 Nachfolgerin der Generaldirektion, sah für die Jahre 1928 bis 1935 einen umfangreichen Umbau der Bahnhofs- und Bahnanlagen vor. Allerdings kam nur ein geringer Teil der geplanten Arbeiten zur Ausführung. Lediglich die Gleisbauarbeiten und die Umgestaltung der gastronomischen Einrichtungen fanden einen Abschluß. Die Wartesäle wurden nun durch vier Speisesäle ergänzt. Die MITRO-

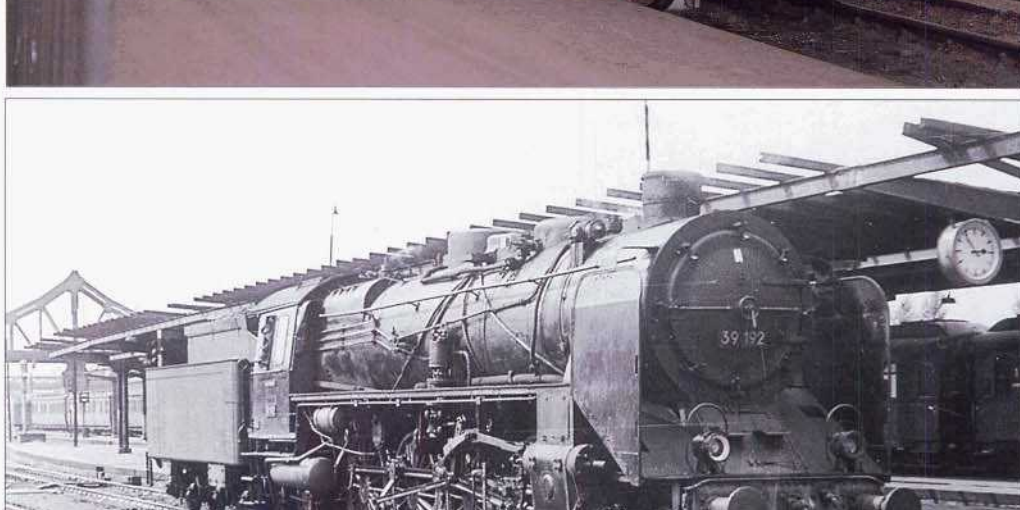
Notbetrieb im Jahr 1946, es gibt bescheidenen Zugverkehr. Unten der Abriß der Hohen Brücke. **Abb.: Sammlung Grundmann**



Noch bis weit in die siebziger Jahre dampfte es auf allen Bahnsteiggleisen. Hier 03 265 beim Überreichen des Bremszettels.
Abb.: Sammlung Grundmann

PA-Küche erhielt eine neue, modernsten Ansprüchen gerecht werdende Einrichtung. Die neue Kühlanlage mit fünf großen Gefrierräumen und 45 kleinen Kältekammern galt als Musterstück der Kältetechnik.
Wichtigste Veränderung in der betrieblichen Situation war sicher die Erweiterung des Anbaus an der Südhalle. Hier entstanden die Bahnsteige 1 und 2. Sie erhielten ein dem Stil der Halle angepaßtes Pilzdach. In diesem Zusammenhang erfolgte auch die Neuaufteilung der Bahnsteige. Ihre Zahl stieg von 18 auf 23.
Bis Anfang 1945 bekam die Stadt Dresden und damit auch ihr Hauptbahnhof die Auswirkungen des Krieges kaum zu spüren. Vier alliierte Luftangriffe genügten dann, um das Zentrum einer der schönsten deutschen Städte auszuradieren und den wichtigen Eisenbahnknoten Dresden fast völlig zu zerstören. Am 16. Januar, 13. und 14. Februar und, mit Konzentration auf die Bahnanlagen, 17. April 1945 flogen die Bomber fast ungestört exerziermäßige Luftangriffe auf die zu diesem Zeitpunkt wehrlose Stadt Dresden. Der Hauptbahnhof erhielt 118 Volltreffer durch Sprengbomben; die der Brandbomben waren nicht zählbar. Alle Diensträume und Wartesäle brannten aus, alle Stellwerke wurden zerstört, Teile des Empfangsgebäudes stürzten ein. In den Luftschutzräumen starben über 2000 Menschen. Der Bahnhof hatte praktisch aufgehört zu existieren.
Die Aufräumarbeiten begannen am 14. Mai 1945. Schon am 17. Mai konnten erste Züge nach Bodenbach, Dresden Mitte, Cossebaude und Oederan fahren. Anstelle der zerstörten Stellwerke kamen vorübergehend Handweichenposten zum Einsatz. Am 23. Mai fuhr der erste Zug bis nach Dresden-Neustadt, und am 6. Juni wurde das Stellwerk 1 als elektrisches Kraftstellwerk in einem ausgedienten Wagenkasten in Betrieb genommen.
Schrittweise normalisierte sich der Ablauf des Eisenbahnbetriebs. Doch der Bahnhof selbst lag noch immer in Trümmern. Bis Ende 1948 wurden 700 Güterwagen mit Schutt und Trümmern aus dem Bahnhof abgefahren; das sind rund 11 000 t. Anfangs räumte man nur die eigentlichen Verkehrswege von den Schuttmassen frei. Provisorische Fahrkartenschalter und die not-





Bilder v.o.n.u.:
1960 waren die Dächer der vorgelagerten Bahnsteige noch immer in desolatem Zustand. 39 192 zieht aus der Halle.
Abb.: Slg. Grundmann

Am Bst 18 fährt 01 2118 mit dem D 378 gleich aus der Nordhalle aus (13. Februar 1977).
Abb.: J. Nelkenbrecher

Auf den Südgleisen umfahren noch heute Güterzüge aus dem Elbtal die Bahnhofshallen.
Abb.: Slg. Hengst

Diese Seite und rechte Seite unten: Eine moderne E-Lokgeneration hat den Betrieb übernommen. Mitunter begegnen dem Reisenden auch noch Relikte aus Zeiten der Dampflokhochburg Dresden! Noch ist Dresden Hbf nicht zu einem Konsumtempel „verkommen"! **Abb.: H. Scholz**

wendigsten Nebeneinrichtungen entstanden im Bereich der Kuppelhalle. Diese baute man in wesentlich vereinfachter und viel sachlicherer Form wieder auf. Bis etwa Ende der fünfziger Jahre fanden die Aufbauarbeiten ihren Abschluß.

Diskussion um Verlegung

Mit diesen Arbeiten einher ging eine Diskussion um die Einrichtung eines neuen Zentralbahnhofs, etwa dort, wo der Bahnhof Dresden Mitte steht. Obgleich diese Lösung aus betrieblicher Sicht viele Vorteile gehabt hätte und obwohl die Gegend um den Bahnhof Mitte fast völlig zerstört war und damit Baufreiheit geherrscht hätte, entschied man sich gegen diese Radikallösung.

Am alten Hauptbahnhof ist allerdings seit Beginn des Wiederaufbaus so viel rekonstruiert, umgebaut und ergänzt worden, daß der Aufwand dem Neubauprojekt nahekommt.

In Vorbereitung auf die Elektrifizierung ließ die Reichsbahn die drei über das westliche Vorfeld führenden Brücken abreißen. Etwa zwischen der Chemnitzer und der Falkenbrücke führt seit Ende der sechziger Jahre die Budapester Straße über die Bahnanlagen hinweg.

Seit 1966 ist der Dresdner Hauptbahnhof in das elektrifizierte Streckennetz eingebunden. 1966 begannen auch Rekonstruktionsarbeiten am Bahnhof, die sich bis 1970 hinzogen. Die Hauptfassade wurde abermals erneuert. Der gesamte Sockelbereich des Bahnhofs erhielt schrittweise eine Verblendung aus Sandstein.

Bis etwa 1970 verschwanden auch die auf der Wiener und Strehlener Straße im Bereich der ehemaligen Direktionsgebäude stehenden Heizloks. Auf dem Wiener Platz entstand der neue Busbahnhof, an den sich Verwaltungsgebäude anschließen. So erhielt diese Seite des Ostbaus eine halbwegs geschlossene Bebauung. Die Südseite des Ostbaus hingegen wird bis heute durch die als kurzzeitiges Provisorium gedachten Baracken geprägt.

Die Anordnung der Nebeneinrichtungen im Bahnhofsinneren war vielen Wechseln unterworfen. Im Laufe der Jahre kamen neue Imbißstände, Kioske, der Intershop und die Selbstbedienungsgaststätte, als „Stehschiene" bekannt, hinzu.

Ende der achtziger Jahre erfolgte die Re-