



Millimeterarbeit beim neuen Gleis

VON Detlef Anders, 21.04.05, 18:19h, aktualisiert 21.04.05, 21:04h

Gernrode/MZ. Mit ohrenbetäubendem Geratter bewegen sich Stahlfinger zwischen den Gleisen. Durch die Vibrationen wird der Schotter festgerüttelt, während ein Maschinenteil davor die Schienen und Schwellen angehoben hat. Dann wird das Gleis wieder abgesenkt. Andreas Bodemann kontrolliert in seinem Messwagen die Höhe und anhand eines Laserstrahls die Ausrichtung des Gleises. Es ist Millimeterarbeit, die die 33 Tonnen schwere Gleisstopfmaschine am Gernröder HSB-Bahnhof leistet.



Auf dem Gernröder Bahnhof wird seit Montag dieser Woche gebaut. Aktuelle Webcam-Fotos vom Bahnhof sind unter www.hsb-wr.de, unter der neuen Seite zur Streckenerweiterung nach Quedlinburg zu sehen. (MZ-Foto: Chris Wohlfeld)

"Wenn die Leute das sehen könnten, die das damals gebaut haben", malt sich Herrmann Thiele beeindruckt aus. "Man kann sich gar nicht vorstellen, wie viele Menschen und wie viel Kraft vor über 100 Jahren nötig waren, um die Schmalspurgleise zu verlegen", meint der Gernröder. "Wir sind etwas über 20 Mann, berichtete Polier Bernhard Sadowski vom Erfurter Gleisbau. Seit genau 100 Jahren baut seine Firma Gleise. Schienen für eine Schmalspurbahn hat Sadowski noch nicht verlegt, doch in Erfurt und Gotha fahren auch die Straßenbahnen mit 1 000 Millimeter Spurweite. Gernrode ist für dem Gleisbauer also nichts Besonderes.

400 Meter Gleisanlagen werden bis Ende nächster Woche beim Umbau des Gernröder Bahnhofes vom End- zum Kreuzungsbahnhof angepasst sowie vier Weichen neu- oder umgebaut. Am Bahnhof wird ein Mittelbahnsteig neu gebaut. Bereits am Sonnabendvormittag sollen die Züge wieder normal aus Gernrodes Bahnhof fahren können, sagt Bernhard Sadowski. Dafür wird mitunter bis in die Nacht gearbeitet. Der erste Bauabschnitt wird an der Vorsignalbake enden. Die steht seit einer Woche auf freie Fahrt, doch bis der erste Zug nach Quedlinburg rollen kann, wird noch über ein Jahr vergehen.

Der Auftrag für den zweiten Bauabschnitt, der den Neubau von zwei automatischen Halbschrankenanlagen im Bereich des Bahnhofes Bad Suderode sowie den Austausch der alten Normalspurgleise (1 435 Millimeter) gegen Schmalspurgleise umfasst, ist noch nicht vergeben. Der langwierigste Teil des Baus ist nach Angaben von Jörg Bauer, dem Betriebsleiter der Harzer Schmalspurbahnen, die Planung. In Quedlinburg müssen durch die Deutsche Bahn zwei Stellwerke aufgelöst, das Stellwerk Ost zum Zentralstellwerk umgebaut sowie drei Bahnsicherungsanlagen neu gebaut werden. Der HSB obliegt der Neubau als Endbahnhof der Selketalbahn. Dazu gehört auch ein neuer Wasserkran für die Dampflokomotiven. Bis zum Weiterbau dauert es also noch etwas.