

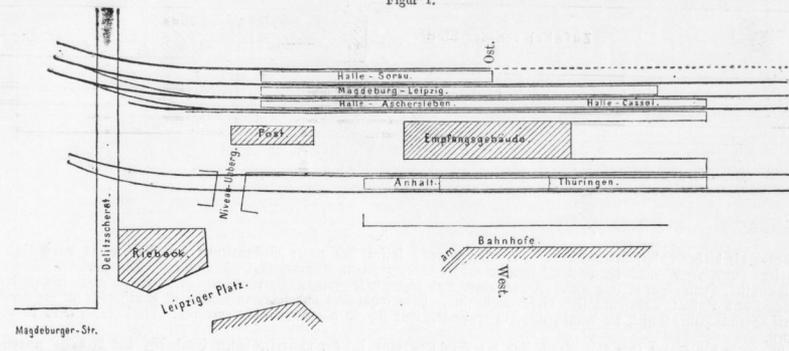
Der Umbau des Bahnhofes Halle.

Auf Veranlassung des Herrn Ministers für öffentliche Arbeiten wird an der Lösung unserer Bahnhofesfrage mit größtem Eifer fortgearbeitet. Nach Feststellung des Planes soll sofort mit dessen Ausführung vorgegangen werden.

Wir berichteten f. Z. über die am 20. December v. J. unter dem Vorsitze eines Commissars des Herrn Ministers hier stattgehabte Conferenz aller beteiligten Factoren, die namentlich über die Lage der Perrons und Personengeleise in Bezug auf das Empfangsgebäude zu beraten hatte. Um die neueste Directive des Herrn Ministers, welche in Verfolg dieser Conferenz der mit Aufstellung des Project's betrauten Magdeburger Eisenbahn-Direction gegeben wurde, besser verstehen zu können, ist es nöthwendig, zuvor kurz auf den gegenwärtigen Zustand des Bahnhofes und auf die wesentlichsten bisherigen Umbau-Vorschläge zurückzukommen.

Die gegenwärtige Gestalt des Personen-Bahnhofes, soweit dieselbe hier in Betracht kommen kann, ist in Fig. 1 wiedergegeben. Die größten Uebelstände derselben sind diese: Um das Empfangsgebäude zu erreichen, müssen alle von der Stadt kommenden Wagen und Personen die Anhalter Geleise im Niveau überschreiten. Nur für die Magdeburg-Leipziger und die Anhalter resp. Thüringer Linien sind zwei Geleise vorhanden, je eines für die ankommenden und eines für die abgehenden Züge, während die Ascherleben-, Halle-Sorauer und Halle-Kasseler Bahnen sich mit einem Geleise begnügen müssen.

Figur 1.

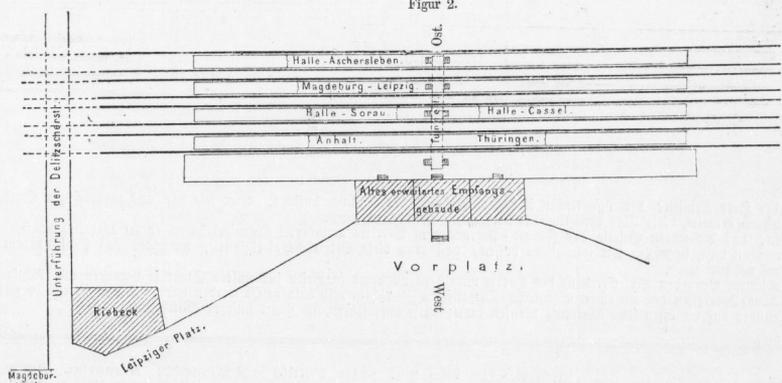


Der fernere Uebelstand, der sich namentlich auf der im Verhältnis zur Westseite überlasteten Ostseite fühlbar macht, daß man, um zu den zurückliegenden Geleisen zu gelangen, die vorderen im Niveau überschreiten muß, würde freilich noch mehr empfunden werden, wenn alle Linien mit den ihnen zukommenden zwei Geleisen ausgestattet wären. Endlich ist noch die Unzulänglichkeit des jetzigen Empfangs-Gebäudes hervorzuheben und damit der wesentlichsten Mangel, soweit das Publikum direct davon berührt wird, wohl gedacht.

2.

In der erwähnten Conferenz legte die Magdeburger Eisenbahn-Direction in erster Linie das durch Fig. 2 dargestellte Project vor. Sämmtliche Personengeleise liegen darin östlich von dem beizubehaltenden und nur umzubauenen und zu erweiternden alten Empfangsgebäude, während sich auf der Stadtseite ein großer Vorplatz ergibt. Da die Geleise durchweg um einen Meter gehoben werden müssen, so würde es sich nöthig machen, von den Wartefälen und Betriebsräumlichkeiten Treppen nach dem höheren Perron aufsteigen zu lassen.

Figur 2.



Nur die Geleise der Anhalt-Thüringer Route würden, wie jetzt auf der Westseite, so auf der Ostseite direct am Hauptperron liegen. Um zu den Geleisen der Richtungen Sorau, Kassel, Magdeburg, Leipzig und Ascherleben zu gelangen, müßte man in einen unter den Geleisen wegführenden Tunnel hinabsteigen und von dort nach dem entsprechenden Zwischenperron wieder hinauf. Wenn schon diese beschwerliche Art der Zugänglichkeit im Allgemeinen überall, wo sie zur Anwendung kommt, zu gerechten Klagen Veranlassung giebt, so muß sie doch hinsichtlich unserer Hauptverkehrsader Magdeburg-Leipzig, die hier in dritte Linie gebrängt ist, geradezu als unerträglich bezeichnet werden. Ein weiterer Uebelstand dieses Entwurfs liegt darin, daß der Umbau des alten Empfangsgebäudes, wenn er bei fortwährendem Betriebe überhaupt möglich zu machen ist, während der nicht kurz zu bemessenden Bauzeit die größten Unzulänglichkeiten für das Publikum mit sich führen würde und doch nie etwas Rechtes aus dem umgeänderten Gebäude werden könnte.

In der December-Conferenz sprachen sich denn auch alle Stimmen (Regierung zu Merseburg, Stadt Halle, Eisenbahn-Commissariat und Eisenbahn-Directionen von Berlin-Anhalt, von Thüringen und zu Frankfurt) gegen die eine der Eisenbahn-Direction zu Magdeburg, welche auch jetzt noch mit Fähigkeit an dieser Idee festhält, gegen dieses Project aus.

3.

Die Eisenbahn-Direction zu Magdeburg legte ferner einen Entwurf vor, der von der Idee eines sogenannten Inselferrons ausgeht (s. Fig. 3).

Figur 3.

