

II. Kapitel.

Güterbahnhöfe.

(Taf. I bis XIV.)

§. 61.

Trennung des Güterbahnhofes vom Personenbahnhofe.

Es ist bereits in §. 15, S. 52 bis 55 bemerkt worden, dass die Trennung des Güterbahnhofes von dem Personenbahnhofe entweder in der Weise geschieht, dass diese beiden Stationstheile zwar unmittelbar neben einander gelegen, jedoch in ihrer Disposition und ihrer Verwaltung vollständig geschieden sind, oder dass man den Personenbahnhof innerhalb der Stadt, den Güterbahnhof ausserhalb derselben situirt, den erstern mit dem letztern nur durch einen oder auch mehrere entsprechend angelegte Geleisstränge verbindet. Die Verlegung des Güterbahnhofes vor die Stadt pflegt besonders in drei Fällen vorzukommen:

a) Wenn sich in der Stadt selbst kein genügend grosses und entsprechendes Areal vorfindet;

b) wenn zwar genügend grosser Grund und Boden vorhanden, derselbe aber verhältnissmässig viel zu theuer ist, und

c) wenn zwar so viel Terrain, das auch nicht zu theuer ist, vorhanden ist, um dem anfänglichen Bedürfnisse zu genügen, wenn aber eine Erweiterung des Güterbahnhofes in der Zukunft gar nicht oder nur mit sehr bedeutenden Kosten möglich ist.

Hierzu wäre etwa noch als vierter Fall derjenige hinzuzufügen, wo man ursprünglich Personen- und Güterbahnhof vereinigt und in der Stadt selbst angelegt hatte, wo aber die riesige Steigerung des Verkehres einen Umbau des bestehenden Bahnhofes in der Weise erforderte, dass man dessen gesammte Grundfläche bloss für die Zwecke des Personenverkehres benutzte, während man einen ganz neuen Güterbahnhof auf passendem Terrain vor der Stadt zur Ausführung brachte.

Die Möglichkeit einer ausgiebigen und rationellen Erweiterung kann für Güterbahnhöfe nie genug berücksichtigt werden. Wenn auf diese Möglichkeit schon bei den Personenbahnhöfen hingewiesen worden, so muss dieselbe bei Anlage von Güterbahnhöfen in noch viel grösserm Maassstabe in Rücksicht gezogen werden. Einige in der Einleitung §. 12, S. 27 angeführte Daten*) zeigen, wie enorm sich binnen kürzester Zeit der Güterverkehr auf den Eisenbahnen gesteigert und wie in Folge dessen sich auch die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit eines Güterbahnhofes erhöhen. Aus diesem Grunde muss daher nicht nur eine leichte, rasche und mit möglichst geringen Kosten verbundene Vergrösserung des Bahnhofterrains möglich sein; sondern es muss die Gesamtanordnung der Güterstation schon im Vorhinein so getroffen werden, dass die Erweiterung der Bahnhofsanlage thunlichst einfach, ohne Demolirung oder Verlegung von

*) Denselben sei noch hinzugefügt: Auf dem Güterbahnhofe zu Cöln musste das Schienennetz in bedeutendem Maasse erweitert werden; während nämlich früher die monatliche Zahl der auf demselben bewegten Wagen sich auf 26,000 stellte, hatte dieselbe im Jahre 1871 die Höhe von 70,000 erreicht. — In den Jahren 1863—1871 hat sich der Güterverkehr auf der Böhmischen Westbahn um 392 Procent, auf der Aussig-Teplitzer Bahn um 327 Procent, auf der Grazer-Köflacher Bahn um 107 Procent vermehrt.