

307.

B e r i c h t

der Finanzdeputation B der zweiten Kammer

über Tit. 29 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1914/15,
Umbau der Leipziger Bahnhöfe (siebente Rate) betreffend.

Eingegangen am 19. März 1914.

(Dekret Nr. 2, Heft XIII, Landt.-Akten, Königl. Dekrete.
Mitteilungen der II. Kammer Nr. 7 bis 9 S. 66 flg.)

U n t e r Tit. 29 des außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1914/15 werden für den Umbau der Leipziger Bahnhöfe als siebente Rate 5 900 000 M. gefordert.

Bisher waren in sechs Raten insgesamt 40 915 000 M. bewilligt, diese sind einschließlich 457 582 M. unverwendet gebliebene Beträge aus den Titeln 24, 26 und 39 der außerordentlichen Staatshaushalts-Etats für 1898/99, 1896/97 und 1898/99 durch fertiggestellte und noch in der Ausführung begriffene Bauten sowie neuere Landerwerbungen bis Ende des Jahres 1913 voll in Anspruch genommen worden.

In der Finanzperiode 1912/13 haben sich die Bauarbeiten in der Hauptsache auf den Bauabschnitt 1 (Personen-Hauptbahnhof und Güterbahnhof) beschränkt.

Am Anfange des Jahres 1912 wurden die Arbeiten im Bereiche der westlichen Hälfte des neuen Empfangsgebäudes abgeschlossen, so daß nach Fertigstellung der zugehörigen Bahnsteig- und Gleisanlagen durch die preußische Eisenbahnverwaltung am 1. Mai 1912 die beiden Thüringer Linien, am 24. September 1912 der Verkehr der Richtung Halle, am 1. Oktober 1912 die Linien Bitterfeld—Berlin und Zerbst—Magdeburg und gleichzeitig mit letzteren der Schnell- und Eilzugsverkehr der Linie Leipzig—Hof nach dem Hauptbahnhof übergeleitet werden konnten. Am 1. Mai 1912 wurden der provisorische Thüringer (frühere Magdeburger) Bahnhof, am 1. Oktober 1912 der Berliner Bahnhof und der Bayerische Bahnhof, letzterer nur für den Schnell- und Eilzugsverkehr, geschlossen. Nach Abbruch des provisorischen Thüringer Bahnhofs wurde mit dem Bau der zweiten Hälfte des Empfangsgebäudes begonnen. Nach Fertigstellung der Längsbahnsteighalle IV konnte am 1. Februar 1913 der Betrieb der beiden Dresdner Linien und der Linie Leipzig—Geithain—Chemnitz ebenfalls nach der Neuanlage übergeleitet und der alte Dresdner Bahnhof geschlossen werden. Der vor der Längsbahnsteighalle IV gelegene Teil des Empfangsgebäudes, des Querbahnsteigs und der Querbahnsteighalle wurde vollendet und im Laufe des Monats Oktober 1913 in Benutzung genommen. Nach Abbruch des alten Dresdner Bahnhofs sind die Bauarbeiten für den östlichen Teil des Empfangsgebäudes mit den Bahnsteighallen V und VI in Angriff genommen worden.

Auf dem Bauabschnitt 1 ist im Jahre 1912 das alte Heizhaus umgestaltet, das Fernheizwerk ist fertiggestellt und in Betrieb genommen worden.

Bis Ende 1913 sind die gesamten Eilgutanlagen vollendet.

Im Bau sind begriffen der eiserne Fußgängersteg von der Hofmeisterstraße nach den neuen Eilgutanlagen und das Heizhaus C mit Nebenanlagen.