

bestehenden Stationsanlagen in der Weise beabsichtigt, daß die beiden Bahnhöfe vereinigt, sämtliche Anlagen in gleiche Ebene gelegt und die zur Abfertigung des Personen- und Güterverkehrs dienenden Anlagen, insbesondere auch die Gleise zum Aufstellen der Züge und zum Verschieben der Wagen, dem Bedürfnis entsprechend erweitert werden.

2. Herstellung einer dritten Kippvorrichtung auf der Güterüberladestelle Pöpelwitz.

Für die Ueberladung der auf der Umschlagstelle in Pöpelwitz vom Eisenbahnwege auf den Wasserweg übergehenden Kohlensendungen aus Oberschlesien sind zur Zeit nur zwei Kippvorrichtungen vorhanden. Die Leistungsfähigkeit derselben entspricht nicht mehr den Bedürfnissen des in den letzten vier Jahren fortwährend gestiegenen Verkehrs. Zur Umladung kamen:

1887 . . . . .	186 485 t
1888 . . . . .	196 951 t
1889 . . . . .	220 951 t
1890 . . . . .	356 100 t

Die Verkehrszunahme 1890 gegen 1887 beträgt mithin 169 615 t oder 16 961 Wagenladungen.

Im April, Mai, Juni, Juli 1891 wurden umgeladen . . . . .	249 790 t
im gleichen Zeitraum 1890 . . . . .	194 560 t
1891 mehr . . . . .	55 230 t

Mittelst der herzustellenden dritten Kippvorrichtung, deren Kosten einschließlich derjenigen der Gleis-, Weichen- und Drehscheibenanlagen auf 172 000 M. veranschlagt sind und mit diesem Betrage für das Etatsjahr 1892/93 zum Ansatz kommen, wird es möglich, während einer Schifffahrtsperiode von 230 bis 250 Arbeitstagen mehr als 200 000 t = 20 000 Wagenladungen zu bewältigen. Da für die Benutzung der Kippvorrichtung tarifmäßig eine Gebühr von 1 Mark für den Wagen erhoben wird, so kann die genügende Verzinsung und Amortisation der Anlagekosten als gesichert angenommen werden.

#### Bezirk der

Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische) zu Cöln.

##### 1. Umbau des Bahnhofes zu Troisdorf.

Der Bahnhof zu Troisdorf, welcher Trennungstation für die Züge nach Gießen und Niederlahnstein ist, reicht in seiner gegenwärtigen Gestalt zur ordnungsmäßigen und pünktlichen Durchführung des Betriebes nicht mehr aus, namentlich wird es als ein schwerwiegender Uebelstand empfunden, daß es dem Bahnhofe an genügender Länge fehlt und fast keines der Nebengleise im Stande ist, einen ganzen Güterzug aufzunehmen. Dazu kommt, daß in neuerer Zeit auch der Ortsgüterverkehr durch die Inbetriebnahme der nördlich des Bahnhofes neu angelegten Fabriken für Herstellung von Sprengstoffen und Patronen eine erhebliche Zunahme erfahren hat. Der Umbau des Bahnhofes, welcher insbesondere den Bau eines geräumigen Lager-, Güter- und Umladeschuppens und eine Verlängerung der sämtlichen, südlich vom Empfangsgebäude gelegenen Nebengleise zu umfassen haben wird, läßt sich nicht länger hinauschieben. Hierbei müssen zugleich die gegenwärtig den Bahnhof an beiden Enden beschränkenden Planübergänge beseitigt werden, auch soll, um den zahlreichen Arbeitern, welche täglich die Bahn zu benutzen genöthigt sind, weite Umwege zu ersparen, an einer geeigneten Stelle ein Fußgängertunnel unter den nördlichen Bahngleisen hergestellt werden. Außerdem ist die Erbauung eines auf diesem Knotenbahnhof nicht länger mehr zu entbehrenden Lokomotivschuppens geplant.

2. Erweiterung des Geschäftsgebäudes des Eisenbahn-Betriebsamtes Essen.

Das frühere Betriebsamt zu Essen (B.-M.) war in einem eigenen Geschäftsgebäude in der Nähe des Bergisch-Märkischen Bahnhofes untergebracht, während das Betriebsamt Essen (rechtsrheinisch) Unterkunft in gemietheten Räumen in der Stadt gefunden hat. Nachdem die beiden Betriebsämter geschäftlich zu einem verschmolzen worden, empfiehlt es sich im Interesse einer leichteren und geordneten Geschäftsführung, nun auch eine Vereinigung der sämtlichen Beamten in einem

Hause herbeizuführen. Zu diesem Zweck und zugleich zur Ersparung der nicht unbeträchtlichen Miethe soll das vorhandene Geschäftsgebäude in entsprechender Weise erweitert werden, was ohne Inanspruchnahme fremden Grund und Bodens möglich ist.

3. Einrichtung elektrischer Beleuchtung auf dem Bahnhofe zu Hamm.

Auf dem Bahnhofe zu Hamm sind in den Stunden von 6 Uhr Abends bis 6 Uhr früh fast doppelt so viel Züge zu ordnen, als während der übrigen Tagesstunden. Es liegt daher im Interesse des Betriebes und zugleich der Sicherheit der Beamten und Arbeiter, bei Gelegenheit der gegenwärtig auf Grund des Kreditgesetzes vom 8. April 1889 (G.-S. S. 69) stattfindenden Erweiterung der Rangiranlagen zugleich auf eine Verbesserung der Beleuchtung Bedacht zu nehmen. Die bisherige Gasbeleuchtungsanlage, für welche ein neues, den erweiterten Anlagen angepaßtes Rohrnetz hergestellt werden mußte, erscheint hierzu nicht geeignet. Die günstigen Erfahrungen, welche auf anderen großen Bahnhöfen mit der elektrischen Beleuchtung gemacht worden sind, weisen vielmehr darauf hin, die Gasbeleuchtung zu verlassen und auch hier zur elektrischen Beleuchtung überzugehen.

Bezirk der Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld.

1. Beseitigung des Strafenüberganges am Bahnhofe zu Elberfeld-Döppersberg.

Am östlichen Ende des Bahnhofes zu Elberfeld-Döppersberg führt eine sehr verkehrsreiche städtische Strafe in Schienenhöhe über die Gleise. Die unvermeidlichen häufigen Sperrungen dieser Strafe haben schon seit einer Reihe von Jahren Beschwerden nicht verstummen lassen. Um diesem Mißstande abzuweichen, soll zugleich im Interesse der Sicherheit der beiden hier sich kreuzenden starken Verkehre der Planübergang beseitigt werden. Diese Aenderung wird auf einer voraussichtlich bald erforderlich werdenden Erweiterung des Bahnhofes sehr zu Statten kommen. Von den insgesamt auf 280 000 M. veranschlagten Kosten ist für 1892/93 eine erste Rate von 120 000 M. bereit zu stellen.

Die Stadt Elberfeld zahlt zu diesen Kosten einen Beitrag von 40 000 M.

##### 2. Erweiterung des Bahnhofes zu Haan.

Auf dem Bahnhofe zu Haan, wo die Bahn von Deutz an die Düsseldorf-Elberfelder Bahn anschließt, müssen zur schnelleren Durchbringung der Güterzüge noch zwei Ueberholungsgleise, und zwar je eins für die Richtung Elberfeld-Deutz und Düsseldorf-Elberfeld hergestellt werden. Ferner ist es im Interesse der Sicherheit der Reisenden nothwendig, die verschiedenen Bahnsteige durch eine Tunnelanlage zugänglich zu machen.

3. Erbauung eines Betriebsmaterialien-Hauptmagazins auf dem Bahnhofe zu Hagen-Eckesey.

Das Betriebsmaterialien-Hauptmagazin auf dem Bahnhofe zu Elberfeld-Steinbeck muß wegen der in der Ausführung begriffenen Bahnhofserweiterung, und dasjenige auf dem Bahnhofe zu Hagen wegen der Herstellung des zweiten Gleises zwischen den beiden Hagener Personbahnhöfen niedergelegt werden. Es empfiehlt sich nun nicht an verschiedenen Orten wieder Einzelmagazine zu errichten, sondern im Interesse einer einheitlichen und ökonomischen Verwaltung auf die Erbauung eines Zentral-Betriebsmagazins für den ganzen Bezirk der Direktion Bedacht zu nehmen. Eine geeignete Baustelle hierfür ist auf dem Bahnhofe Hagen-Eckesey vorhanden.

Bezirk der Eisenbahn-Direktion zu Frankfurt am Main.

Einrichtung elektrischer Beleuchtung auf dem Bahnhofe zu Nordhausen.

Auf Bahnhof Nordhausen sind die Rangirgleise bis jetzt ohne Beleuchtung. Unter diesem Mangel leidet nicht nur die Leistungsfähigkeit dieser Anlage, sondern es wird auch dadurch die Gefahr einer Verletzung der Beamten und Arbeiter, sowie einer Beschädigung des Betriebsmaterials erheblich vergrößert. Bei der Ausdehnung der zu beleuchtenden Gleise kann dem Bedürfnis am Besten durch Anlage einer elektrischen Beleuchtung entsprochen werden, deren Kosten zu 105 000 M.