

Bau des dritten und vierten Geleises der Nordbahn.

Fertigstellung: 1925.

Das „Eisenbahnblatt“ schreibt:

Alle Anzeichen sprechen dafür, daß nach dem Kriege die Verkehrsanforderungen an die Nordbahn sich in aufsteigender Linie bewegen werden. Die Staatseisenbahnverwaltung hat sich deshalb zur gründlichen Ausgestaltung der Nordbahn durch Legung neuer Streckengeleise entschlossen.

Der Verfassung der Bauentwürfe für die Legung neuer Streckengeleise wurde das Betriebsprogramm zugrunde gelegt, wonach die bestehende Doppelbahn (Geleise I und II) dem Verkehre der personenführenden Gütereil- und Güterfahrgänge, die neuen Geleise III und IV vornehmlich dem Verkehre der Transitzüge zu dienen haben werden.

Mit Rücksicht darauf, daß für die Leistungsfähigkeit einer zweigeleisigen Bahn in erster Linie jenes Geleis maßgebend ist, auf welchem der Güterverkehr von den Gewinnungsstellen nach den Verbrauchsstellen befördert wird, was bei der Nordbahn in der Richtung von Oberberg nach Wien erfolgt, wird zunächst in diesem Streckenteile ein neues Geleis, und zwar für die vorbezeichnete Verkehrseinrichtung geschaffen, während das für die Gegenrichtung Wien-Oberberg dienende Geleis erst in einem späteren Zeitpunkte zur Ausführung gelangen soll. Der Grunderwerb und Unterbau wird jedoch mit Rücksicht auf den seinerzeitigen viergeleisigen Ausbau dieser Teilstrecke gleichzeitig für die beiden

neuen Geleise schon jetzt durchgeführt. Selbstverständlich wird mit der Ausgestaltung der offenen Strecke auch eine entsprechende Erweiterung der Bahnhöfe Hand in Hand gehen.

Gemäß des unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit einzelner Teilstrecken erstellten Bauprogrammes wurde die Nordbahnlinie in drei Bauabschnitte eingeteilt, und zwar: Neu-Süßenbrunn-Lundenburg (70,0 Kilometer), Lundenburg-Prerau (100,3 Kilometer) und Prerau-Gruschau (86,1 Kilometer). In der Strecke Wien-Neu-Süßenbrunn ist die Herstellung eines neuen Streckengeleises zunächst noch entbehrlich, weil diese Strecke durch die im Vorjahre ausgeführten Anlagen zur Umleitung der Wiener Transitverkehre bedeutend entlastet wird; in der Teilstrecke Gruschau-Oberberg ist das dritte Geleis bereits anlässlich des Baues des Rangierbahnhofes Oberberg hergestellt worden, während die zweigeleisige Strecke Oberberg-Prerau für die Bewältigung des Verkehrs in den nächsten Jahren noch ausreicht.

Die Inangriffnahme des Baues erfolgt demnach zunächst in der am allerstärksten belasteten Teilstrecke Prerau-Gruschau, sodann in der Strecke Neu-Süßenbrunn-Lundenburg und zuletzt in der Strecke Lundenburg-Prerau; die Bauzeit für jeden Abschnitt war mit drei Jahren bemessen, so daß die Bauvollendung im Jahre 1925 erfolgen sollte.

Durch die Kriegereignisse und deren Begleiterscheinungen, darunter insbesondere durch die Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Arbeitskräften und Baumaterialien werden jedoch die Termine des ursprünglichen Bauprogrammes eine Erstreckung erfahren müssen.

Mit dem Baue wurde in der Strecke von Prerau bis Reipnitz bereits begonnen; bis zum Herbst d. J. wird auch die Strecke Reipnitz-Mährisch-Weißkirchen in Angriff genommen werden. Diese in baulicher Beziehung schwierigste Teilstrecke erfordert eine Erdbewegung von rund zwei Millionen Kubikmeter und enthält unter zahlreichen Objekten einen neuen 427 Meter langen Viadukt bei Mährisch-Weißkirchen, mit 13 Öffnungen von je 22 Meter und 4 Öffnungen von je 8 Meter, mit einer Mauerwerkskubatur von 25.000 Kubikmeter.

Die Ausführung dieses Bauwerkes erheischt auch bedeutende Nebenanlagen, welche am Zentrallagerplatz in Mährisch-Weißkirchen bereits in Ausführung begriffen sind. Hier kommen 25 Unterkunfts- und viele Magazinbaracken, Anlagen zur Remisierung von Baulokomotiven, Wagenschuppen, Verköstigungsanlagen, Personalwohnhäuser usw. zur Aufstellung. Für die umfangreichen Betonierungsarbeiten wurden fünf Betonmischmaschinen, für die Kräfteanlagen zwei Lokomobile zu 20 PS und zwei Gleichstromgeneratoren und für den Baubetrieb 20 Kilometer Schmalspurgeleise, zehn Lokomotiven, 850 Kippwagen, 20 Drehscheiben und vieles andere beschafft.

Bei dem Mangel an Arbeitern und der Schwierigkeit der Beschaffung von Baumaterialien sowie bei dem Umstande, daß die gesamte Volkswirtschaft gegenwärtig in erster Reihe den Zwecken des Krieges dienen muß, erfährt der Arbeitsfortschritt zunächst zwar eine Verzögerung; wenn aber nach Friedensschluß die volkswirtschaftlichen Sorgen wieder in den Vordergrund treten werden, wird bereits alles vorbereitet sein, um den vom gesamtstaatlichen Gesichtspunkte außerordentlich wichtigen Bau mit der größten Beschleunigung fortzusetzen und zu vollenden.