

Seite gelegen. Die Eingänge zu den Abfahrtsräumen liegen an der nördlichen Parallelstraße; die Ausgänge der Ankunftsräume münden auf den südlichen Vorplatz und auf die Uferstraße. Die gegen letzteren Platz gewendete Schauffeite ist architektonisch ziemlich reich ausgestattet, und es bietet Fig. 265<sup>212)</sup> eine Einzelheit davon dar. Besondere Warterräume für den Kaiserlichen Hof sind vorhanden.

Dieser Bahnhof wird einem umfassenden Um- und Erweiterungsbau unterworfen.

4) Bahnhof Alexanderplatz. Mit dem Bahnhof Friedrichstraße hat der Bahnhof Alexanderplatz viel Verwandtes aufzuweisen. Deshalb wird auf die Wiedergabe des Grundrisses vom Empfangsgebäude verzichtet; doch wird in Fig. 267 ein Teil seiner nordöstlichen Schauffeite beigelegt, die mit ihren Vordächern und der mächtigen Bahnsteighalle als höchst charakteristisch bezeichnet werden kann.

#### g) Unterpflasterbahn zu Budapest<sup>214)</sup>.

Für die Andrásffystraße zu Budapest hatte sich schon zu Ende der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts das dringende Bedürfnis nach Schaffung einer Straßenbahn herausgestellt. Allein allen Vorschlägen und Anträgen zur Herstellung einer Pferdebahn, später einer elektrischen Straßenbahn usw. wurde von maßgebender Seite die Genehmigung verweigert, hauptsächlich aus dem Grunde, weil die genannte Straße ursprünglich derart geplant worden war, daß die Ausführung einer Straßenbahn als ausgeschlossen betrachtet werden mußte. Deshalb schritt man zur Herstellung einer elektrischen Unterpflasterbahn, die vom Giselaplatze ausgeht und unter dem Waitzener Boulevard und der Andrásffystraße nach dem Stadtwaldchen hinausführt und für welche die Firma *Siemens & Halske* den Entwurf ausgearbeitet hatte. Letzterer wurde 1894 genehmigt, und 1896 wurde die Bahn dem Betriebe übergeben.

287.  
Bahn.

Die zweigleisig mit Regelpur ausgeführte, 3,75<sup>km</sup> lange Bahn folgt dem Zuge der Straße und liegt nicht tiefer als die Keller der Häuser. Die lichte Höhe des Tunnels beträgt 2,75<sup>m</sup>, seine lichte Breite 6,00<sup>m</sup>; zur Unterstützung der Tunneldecke dient außer den beiden Seitenwänden eine durchlaufende mittlere Säulenreihe. Die Deckenkonstruktion besteht aus Längsträgern, die aus 2 I-förmigen Walzbalken gebildet sind und auf der Säulenreihe aufruhend; auf diesen Längsträgern liegen Querträger aus I-Eisen, zwischen die Betonkappen gespannt sind. In dieser Weise nimmt die Deckenkonstruktion bei Steinpflaster 80<sup>cm</sup> und bei Holzpflaster 70<sup>cm</sup> Höhe in Anspruch.

Es sind 11 Haltestellen in Abständen von 230 bis 500<sup>m</sup> vorhanden, von denen 9 unterirdisch angeordnet sind. Durchweg wurden Außenbahnsteige vorgezogen, die 20<sup>cm</sup> über Schienenoberkante gelegen sind, so daß man beim Besteigen der Wagen einen Schritt von bloß 15<sup>cm</sup> Steigung zu machen hat. Von jedem Bahnsteig führt eine aus 21 Stufen bestehende Treppe zur Straße (Fig. 269<sup>215)</sup>. Diese Treppen sind 1,90<sup>m</sup> breit, und der in der Straßendecke befindliche Treppenaustritt hat 3,00<sup>m</sup> Länge; er ist gegen Regen und Schnee durch geschmackvolle, in Eisen und Glas konstruierte Schutzhäuschen (Fig. 268, 271 u. 272) überdacht. Letztere stehen zumeist auf dem Bürgersteig, 60<sup>cm</sup> von der Bordsteinkante entfernt. Bei größerer Breite der Straße führt vom Bahnsteig ein Stichtunnel zur Treppe (Fig. 270<sup>215)</sup>.

288.  
Halte-  
stellen.

<sup>214)</sup> Siehe: SCHWIEGER, H. Die elektrische Untergrundbahn in Budapest. Zeitschr. d. öst. Ing.- u. Arch.-Ver. 1895, S. 1.

<sup>215)</sup> Fakt.-Repr. nach: ILLÉS, A. E. Technischer Führer durch Budapest. Budapest 1896.

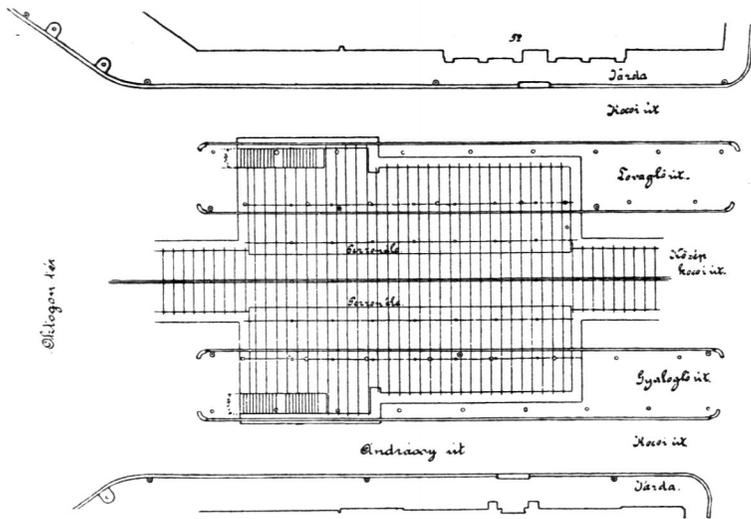
Die Bahnsteigbreite ist je nach der Bedeutung der Haltestelle verschieden; sie beträgt 4,40 bis 8,50 m. Die Länge der Haltestelle ergab sich aus der Länge zweier gekuppelter Wagen zuzüglich eines beim Anhalten erforderlichen Spielraumes zu mindestens 28,00 m.

Fig. 268.



Schutz-  
häuschen.

Fig. 269.



Grund-  
riß<sup>215)</sup>.

Haltestelle am Oktagonplatz.

h) Stadtbahn zu Wien<sup>216)</sup>.

289.  
Bahn.

Bereits in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts trat in Wien das Bedürfnis nach einer Stadtbahn auf<sup>217)</sup>; doch erst am Ende des

<sup>216)</sup> Siehe: PAUL, M. Technischer Führer durch Wien. Wien 1910 – und: PELSNER-BERENBERG, v. Die Wiener Stadtbahn und ihre Hochbauten. Centralbl. d. Bauverw. 1898, S. 182 ff.

<sup>217)</sup> Schon zu Ende der fünfziger Jahre soll ein Stadtbahntwurf ausgearbeitet worden sein.