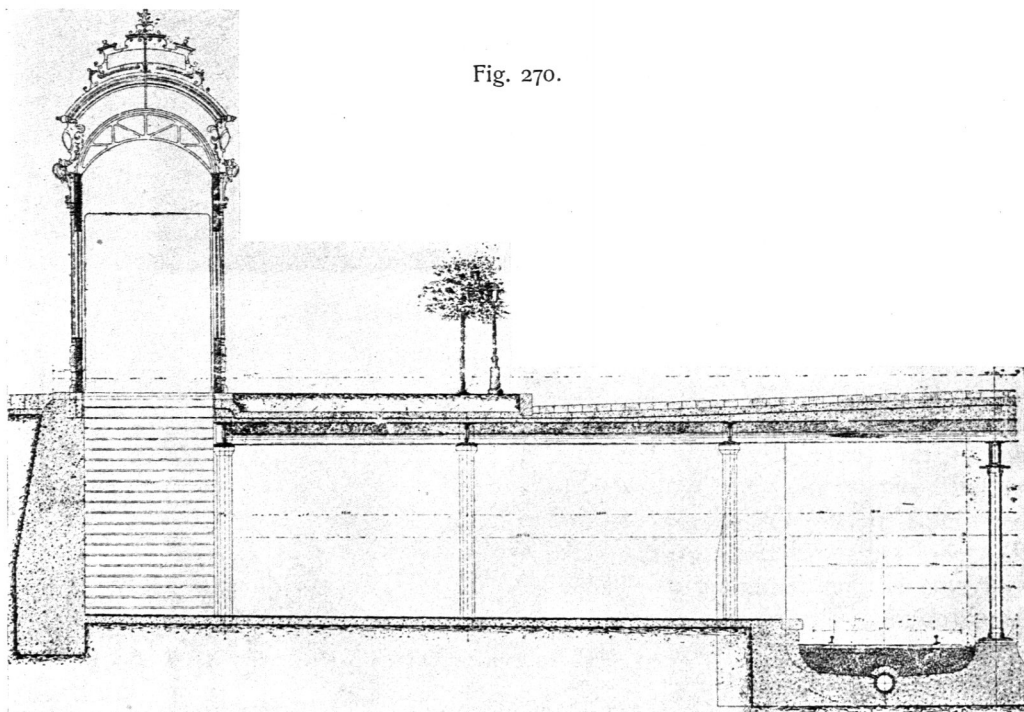




gleichen Jahrhunderts war Wien so sehr herangewachsen, daß die Erbauung einer Stadtbahn sich kaum mehr aufchieben ließ. Da gleichzeitig eine Reihe anderer großer technischer Arbeiten, wie Regulierung des Wienflusses, Bau neuer Hauptammelkanäle, Umgestaltung des Donaukanals usw., in Angriff genommen werden mußte, so entschloß man sich, diese Schöpfungen in einer „großen Aktion“ ins Leben zu rufen. Durch ein Gesetz vom Jahre 1892 wurde die Ausführung der Stadtbahn sanktioniert, und Mitte der neunziger Jahre wurde von den damit beauftragten k. k. Staatsbahnen mit dem überaus schwierigen Bau begonnen. 1898 wurden die obere Wientallinie, die Gürtellinie und die Vorortelinie, 1899 die untere Wientallinie, Hauptzollamt—Pratertern und Hauptzollamt—Hetzendorf und 1901 die übrigen Teile eröffnet.

Fig. 270.

Schnitt durch die Halteftelle an der Andrássyftaße<sup>215</sup>).

Die 9,6<sup>km</sup> lange, abwechselnd als Hoch- und Tiefbahn ausgeführte Vorortelinie, die auch 3 Tunneltrecken enthält, verbindet die Franz Josefs-Bahn mit Penzing (Westbahn). — Die 12,9<sup>km</sup> lange Gürtellinie zieht sich über die früheren Linienwälle, die heutige 75,00<sup>m</sup> breite Gürtelstraße hin und mündet bei der Halteftelle Meidling in die Wientallinie; sie besitzt 8 Halteftellen. — Die 11,9<sup>km</sup> lange Wientallinie beginnt in der Station Hütteldorf der Westbahn, verläuft auf dem rechten Wienufer bis zur Auhofstraße auf gemauertem Unterbau, wird von da aus Tiefbahn, in teils offenem, teils überdecktem Einschnitt des neuregulierten Wienflusses bis zur Tegetthof-Brücke, um schließlich in den Untergrund-Bahnhof Hauptzollamt einzumünden. — Aus letzterem geht auch die 6,6<sup>km</sup> lange Donaukanallinie ab; sie besitzt 4 Halteftellen und zieht sich längs des Kanals in überdecktem Einschnitt mit galerieartigen Öffnungen nach der Wallerseite hin fort. — Das gefamte Stadtbahnnetz hat eine Länge von rund 89<sup>km</sup>.

Fig. 271.

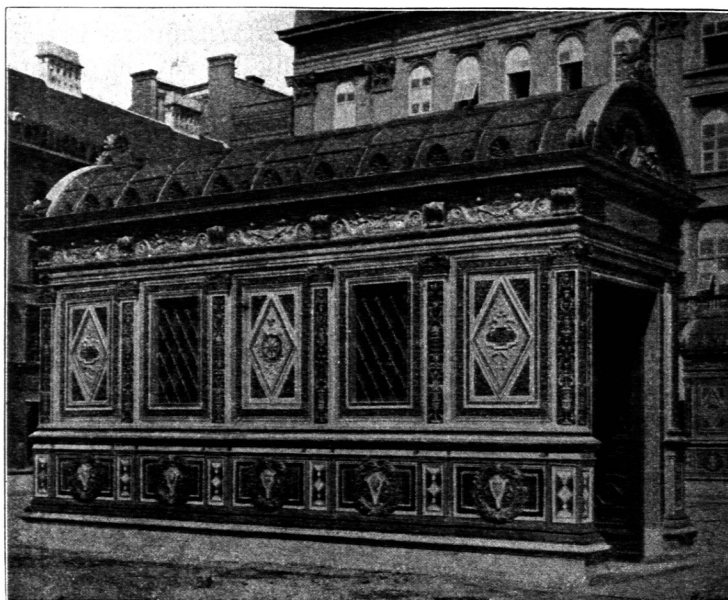
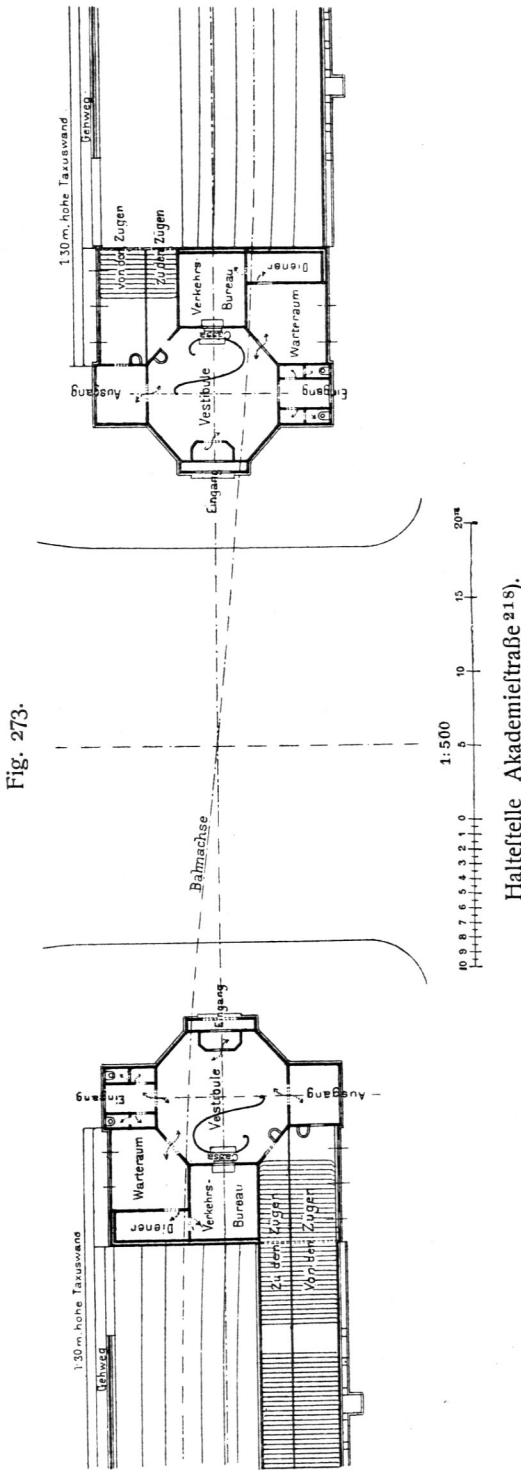
Schutzhäuschen auf dem Gifelaplatz<sup>215)</sup>.

Fig. 272.

Schutzhäuschen am Deákplatz<sup>215)</sup>.

Die Wiener Stadtbahn hat den Charakter und die Abmessungen der Hauptbahnen erhalten.



Die Haltestellen sind durchweg mit Außenbahnsteigen versehen, weshalb man von geschlossenen Hallen glaubte absehen zu können und nur die Steige überdachte. Die Bahnsteige sind 50 cm über Schienenoberkante und in gleicher Höhe mit der untersten Wagenstufe gelegen, was aus der Forderung hervorging, daß Fahrzeuge der Hauptbahnen auf die Stadtbahnlinien übergehen können.

Mit der Bearbeitung der Hochbauten für die Stadtbahn wurde *Otto Wagner* betraut; auch wurde ihm ein weitgehender und maßgebender Einfluß auf die schönheitliche Gestaltung der Ingenieurwerke (Brücken mit Anschlußbauten) eingeräumt. Den Stadtbahn-Hochbauten kann man ein eigenartiges Gepräge nicht absprechen, wie wohl sich nicht behaupten läßt, daß daran alles (wie beabichtigt gewesen zu sein scheint) „neu“ ist.

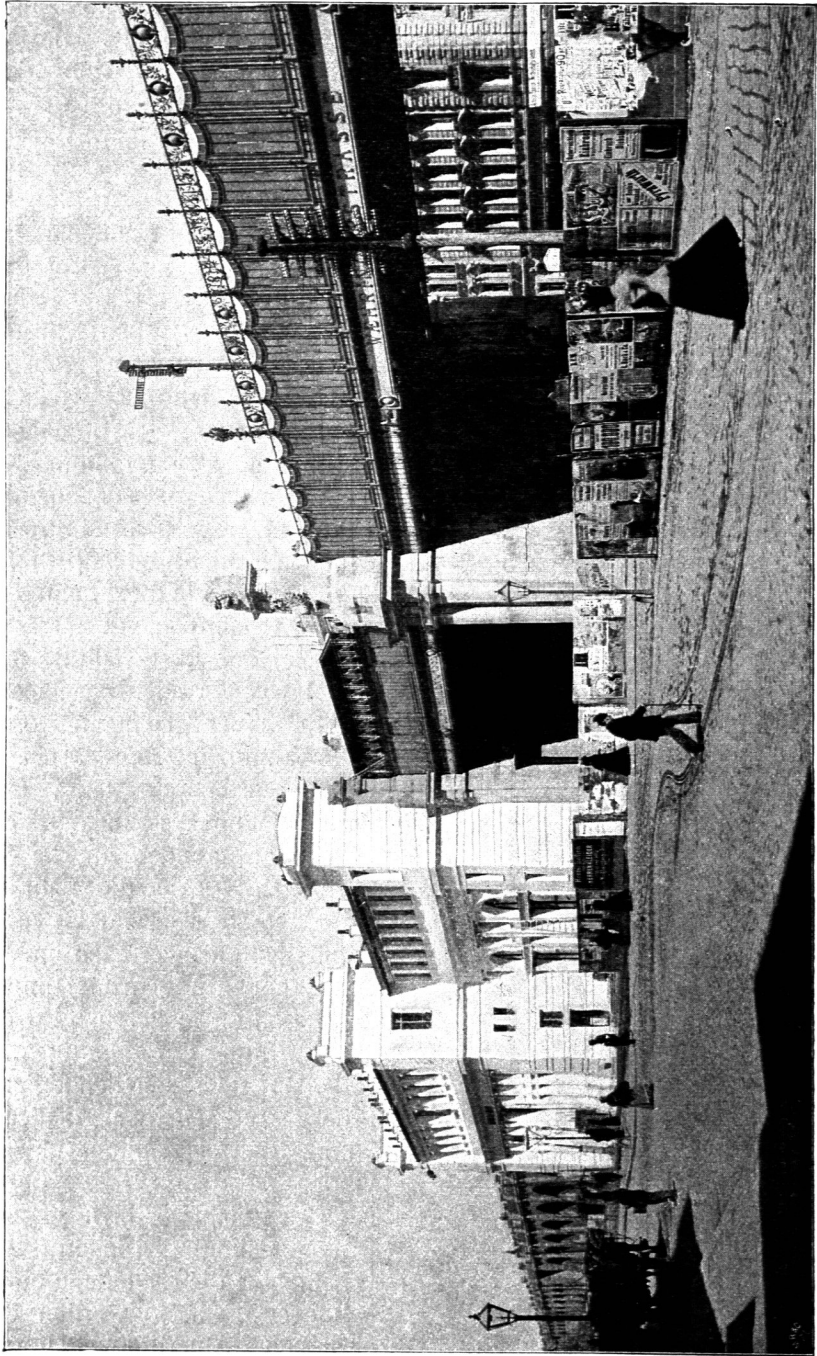
Bei der Ausgestaltung der Haltestellen war vor allem ausschlaggebend, ob sie einer Tiefbahn- oder einer Hochbahnstrecke angehörten. Bei ersteren wurde der Raum über dem Bahneinschnitt als Eingangs- oder Mittelhalle ausgebildet; an die eine ihrer Stirnseiten wurde die Fahrkartenausgabe gelegt, während an den beiden Langseiten die zwei nach unten führenden Treppen angeordnet sind; an den Zugängen zu letzteren wird die Fahrkartenprüfung vorgenommen. Seltener, z. B. an der Haltefelle Ferdinandsbrücke und an der Akademiestraße, kommen zwei getrennte kleinere Pavillons mit je einer Treppe vor, die nach den einander nicht gegenüberliegenden Bahnsteigen leiten (Fig. 273<sup>218)</sup>.

Gehört die Haltefelle einer Hochbahnstrecke an, so werden die erforderlichen Abfertigungsräume durch seitliche Anbauten an den Viadukt geschaffen. Im Erdgeschoß befindet

<sup>218)</sup> Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. d. öft. Ing.- u. Arch.-Ver. 1897, Taf. IV.

lich in der Mitte die Eingangshalle mit den Fahrkartenausgaben, den sonstigen Diensträumen und den beiden zu den Bahnsteigen emporführenden Treppen; wo

Fig. 274.

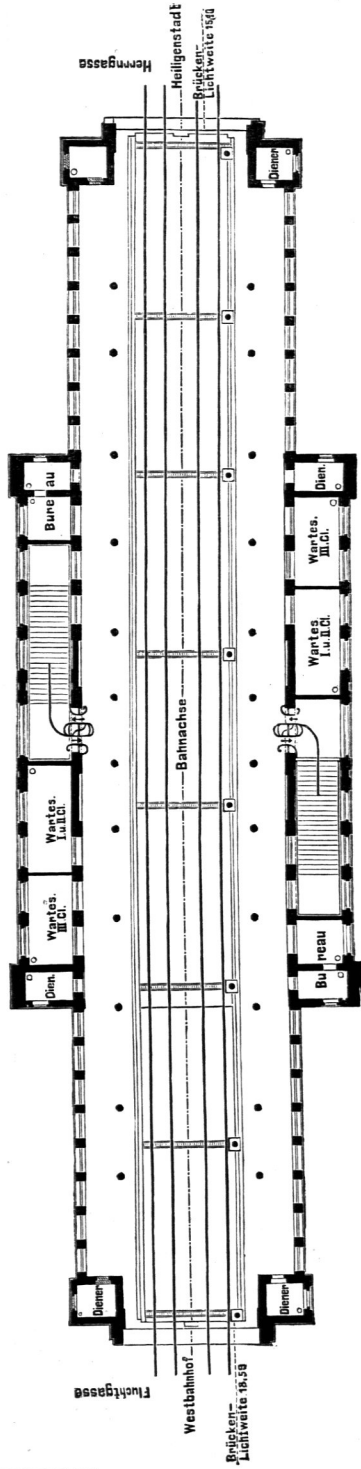


Anficht.

letztere auf die Steige ausmünden, also in dem in Bahnsteighöhe errichteten Obergehoß, geschieht die Fahrkartenprüfung; auch sind daselbst kleine Wartezimmer und Dienztimmer untergebracht.

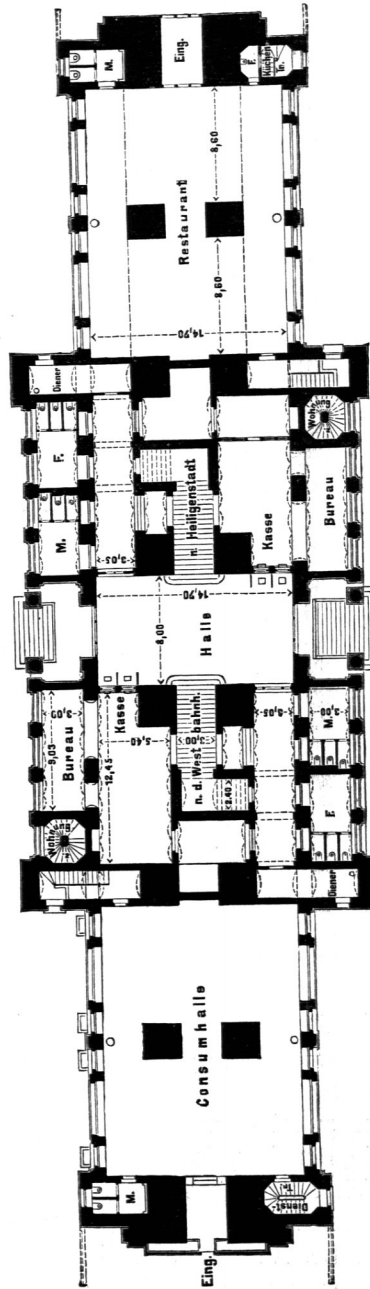
Eine besondere Ausstattung erhielten die beiden Pavillons der Haltefelle Karlsplatz, die in Rückficht auf diesen bevorzugten Platz in Marmor und Eisen ausgeführt und mit Vergoldungen versehen sind.

Fig. 275.



Grundriß in Bahnhöhe.

Fig. 276.



Grundriß in Straßenhöhe.

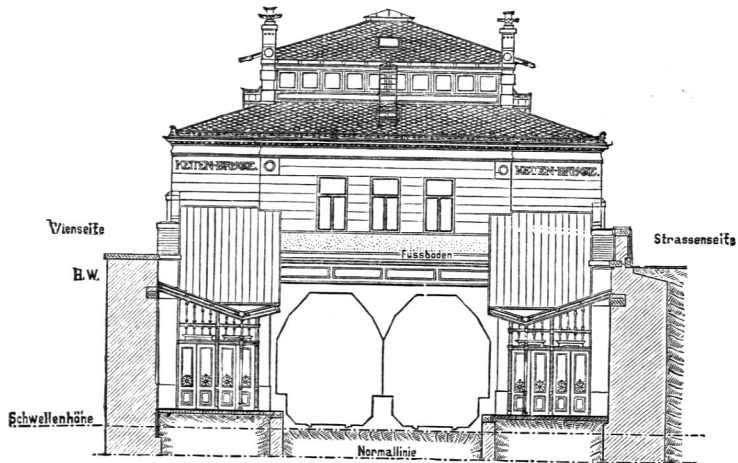
Haltefelle Währingerstraße in der Gürtellinie 210).

ca. 1/1000 W. Gr.



Im nachfolgenden sei abgesehen vom größten Hochbau, vom Zentralbahnhof Heiligenstadt, desgleichen von der ebenfalls größeren Anlage Bahnhof Hütteldorf-Hacking; es sei nur einiger Zwischenhaltestellen im einzelnen gedacht. Bloß bezüglich des Hütteldorf-Hackinger Bahnhofes sei bemerkt, daß das Empfangsgebäude in zwei zu beiden Seiten der Gleise gelegene Teile zerfällt.

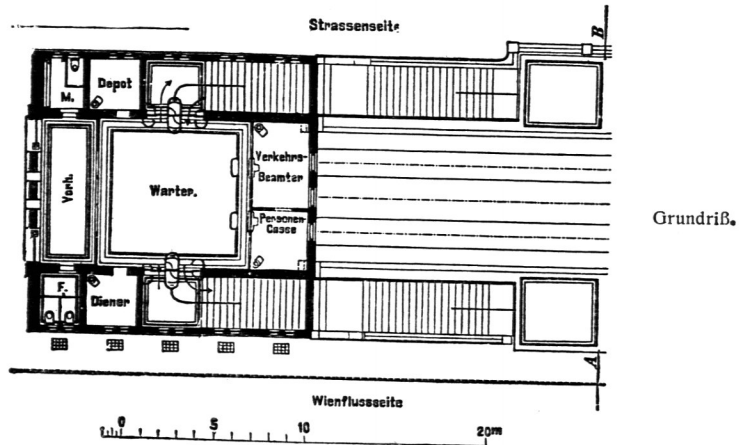
Fig. 277.



Querchnitt nach A.B.

ca.  $\frac{1}{250}$  w. Gr.

Fig. 278.



Grundriß.

Tiefbahn-Haltefelle Kettenbrücke<sup>219)</sup>.

Bemerkenswert ist auch der für den Kaiserlichen Hof erbaute Pavillon nächst der Haltefelle Penzing, sowohl der Außenarchitektur wegen, als auch bezüglich der harmonisch durchgeführten Innenausstattung.

Wichtigere Zwischenhaltestellen, wie z. B. auf der Gürtellinie die Stationen Joleffstädter Straße, Allerstraße, Währinger Straße (Fig. 274 bis 276<sup>219)</sup> u. a., zeigen dem Bahnkörper vorgelagerte, langgestreckte zweigeschollige Gebäude von weniger als 10,00<sup>m</sup> Tiefe. Ein einfacher Viaduktbogen bildet zwischen den beiden Gebäudehälften eine gemeinschaftliche Mittelhalle mit den Fahrkartenausgaben; aus dieser Halle führen zwei dreiläufige Treppen zu den beiden Außenbahnsteigen.

Die ihrem Umfange nach kleinere Tiefbahn-Haltestelle Kettenbrücke, die im Einschnitt gelegen ist, wird durch Fig. 277 u. 278 <sup>219)</sup> veranschaulicht.

Dem Eingang gegenüber befinden sich die Fahrkartenausgaben, und aus der Mittelhalle führen zwei Treppen nach den beiden Bahnsteigen, die überdacht sind; der Einschnitt selbst ist unbedeckt.

Während durch Fig. 277 der Querschnitt einer Tiefbahn-Haltestelle dargestellt ist, zeigt den typischen Querschnitt einer Hochbahn-Haltestelle Fig. 279 <sup>220)</sup>.

i) Elektrische Hoch- und Untergrundbahn zu Berlin <sup>221)</sup>.

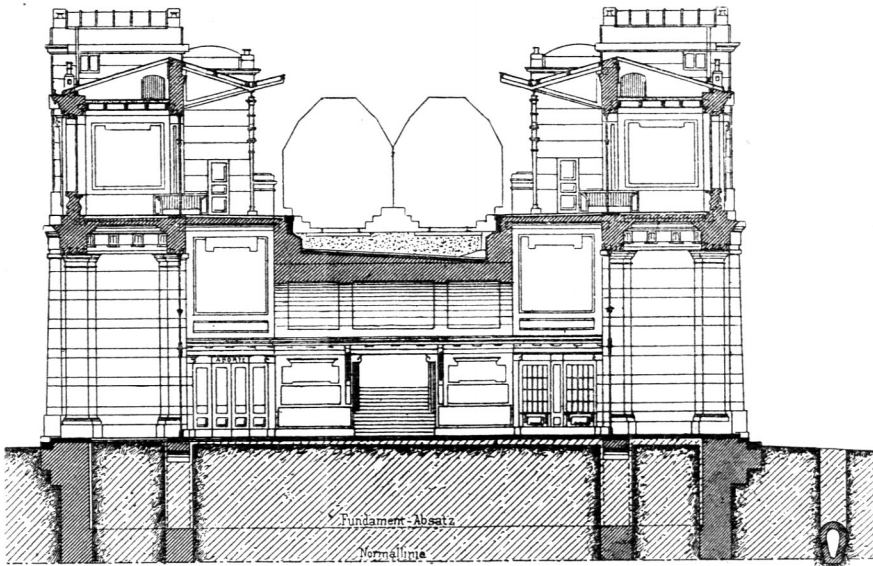
Die in Rede stehende, von der Firma *Siemens & Halske* ausgeführte Bahnanlage durchquert die südliche Hälfte der Stadt zwischen Warfchauer Brücke und Zoologischer Garten mit Abzweigung nach dem Potsdamer Platz. Sie besitzt

292.  
Beispiel  
II.

293.  
Beispiel  
III.

294.  
Bahn.

Fig. 279.



Hochbahn-Haltestelle Nußdorferstraße <sup>220)</sup>.

ca.  $\frac{1}{250}$  w. Gr.

Regelpur und ist teils als Hochbahn, teils als Untergrundbahn (besser Unterpflasterbahn), durchweg zweigleisig, ausgeführt. Da eine möglichst große Fahrgeschwindigkeit erwünscht schien, ebenso eine tunlichst rasche Aufeinanderfolge der Züge und ein möglichst kurzer Aufenthalt auf den Haltestellen, und da Kreuzungen in Straßenhöhe ausgeschlossen waren, so mußte elektrischer Motorbetrieb eingerichtet werden. Man hätte die Bahn gern durchweg als Hochbahn erbaut; allein die Forderungen der Gemeinde Charlottenburg und die Absicht, die Bahn vom Potsdamer Platz mitten durch die Stadt fortzusetzen, zwangen, auch zur Untergrundbahn überzugehen.

Die ursprüngliche, nach dem Potsdamer Platze führende Bahnlinie hatte eine Länge von 10,1 km, deren Löwenanteil von 6,1 km auf Berliner Gebiet gelegen ist.

Auf der Hochbahnstrecke ist durch die einzuhaltende Lichthöhe die Höhenlage der Schienenoberkante auf 4,55 m festgesetzt; Abweichungen wurden selbst-

<sup>220)</sup> Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. d. öft. Ing.- u. Arch.-Ver. 1897, Taf. IV.

<sup>221)</sup> Siehe: EISELEN, F. Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin. Deutsche Bauz. 1901, S. 505 ff.