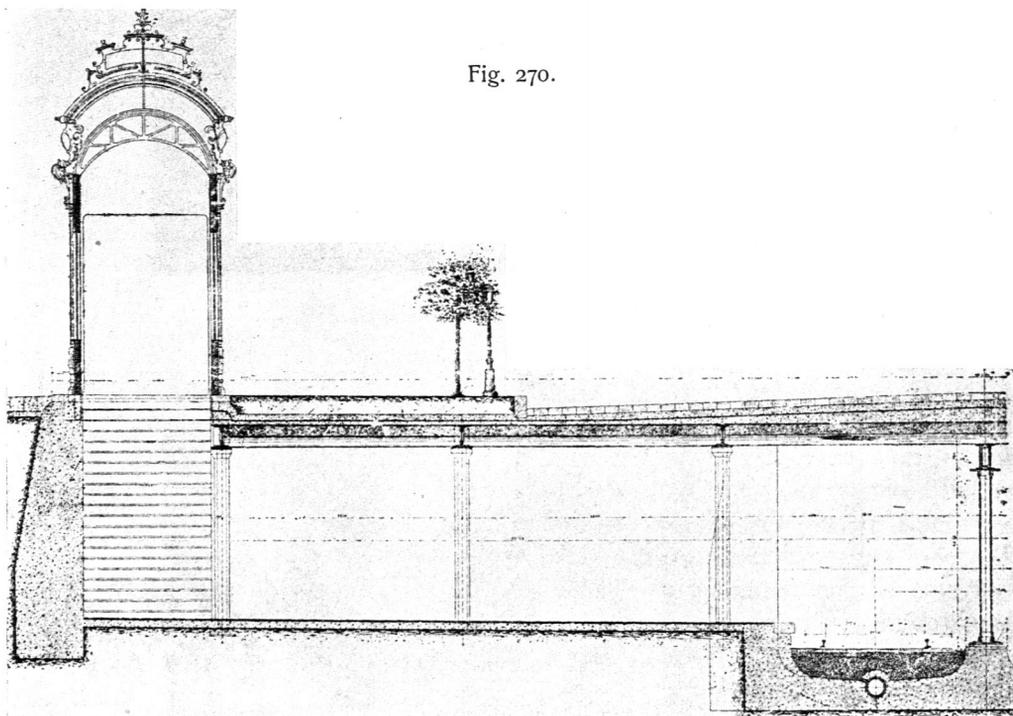


gleichen Jahrhunderts war Wien so sehr herangewachsen, daß die Erbauung einer Stadtbahn sich kaum mehr aufchieben ließ. Da gleichzeitig eine Reihe anderer großer technischer Arbeiten, wie Regulierung des Wienflusses, Bau neuer Hauptammelkanäle, Umgestaltung des Donaukanals usw., in Angriff genommen werden 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—Praterstern und Hauptzollamt—Hetzendorf und 1901 die übrigen Teile eröffnet.

Fig. 270.

Schnitt durch die Halteftelle an der Andrássyftaße²¹⁵).

Die 9,6^{km} lange, abwechselnd als Hoch- und Tiefbahn ausgeführte Vorortelinie, die auch 3 Tunneltrecken enthält, verbindet die Franz Josefs-Bahn mit Penzing (Westbahn). — Die 12,9^{km} lange Gürtellinie zieht sich über die früheren Linienwälle, die heutige 75,00^m breite Gürtelstraße hin und mündet bei der Halteftelle Meidling in die Wientallinie; sie besitzt 8 Halteftellen. — Die 11,9^{km} 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^{km} lange Donaukanallinie ab; sie besitzt 4 Halteftellen und zieht sich längs des Kanals in überdecktem Einschnitt mit galerieartigen Öffnungen nach der Wafferseite hin fort. — Das gefamte Stadtbahnnetz hat eine Länge von rund 89^{km}.