

# Studie über die Wiener Stadtbahnen mit beziehung auf die ...

Wilhelm Flattich  
(Ritter von.),  
Wilhelm von ...

The Hopkins Library  
presented to the  
Leland Stanford Junior University  
by Timothy Hopkins



HE4159

V610 F5

8

STUDIE  
ÜBER DIE  
WIENER STADTBAHNEN  
MIT BEZIEHUNG AUF DIE  
ENTWICKLUNG DER STADT WIEN.

MIT 11 PLÄNEN.

UNTER ZUGRUNDELEGUNG DES IM CLUB OESTERR. EISENBahn-BEAMTEN GEHALTENEN VORTRAGES

VON

WILHELM RITTER VON FLATTICH,  
ARCHITEKT,

WILHELM VON PRANGEN,  
INGENIEUR.



WIEN.  
IN COMMISSION BEI GEROLD & COMP.  
BICH- UND KUNSTDRUCKERIE „STREIBERHOF“  
1883.

# INDEX.



	Seite
Verwort .....	3
Vortrag im Club österr. Eisenbahn Beamten vom 12. April 1883, enthaltend: .....	3
Einleitung .....	3
Gesichtspunkte des Projectes Fogerty:	
Bemerkungen bezüglich des Verkehrs .....	10
Bemerkungen bezüglich des Baues .....	10
Bemerkungen über den concessionirten Plan .....	11
Gesichtspunkte der Studie Plattich-Prangen:	
Vergleichende Betrachtungen über London und Wien und Bemerkungen über den Verkehr .....	11
Bemerkungen über eine Verbindung nach Döbling, Dornbach Kahlenberg .....	12
Bemerkungen über den Bau und über Transformationen der Stadt .....	13
Wienthal .....	13
Anlage beim Haupt-Zollamte .....	13
Westend gegen Schönbrunn .....	13
Donnstadt, Haupt-Zollamt, k. k. Post, Tramway .....	13
Bemerkungen über den Donaucanal .....	13
Hauptpunkte für die weitere Behandlung der Stadtbahn .....	14
Schlussbetrachtung .....	14

## ANHANG.

Eine Studie über die Wiener Stadtbahn und über Stadt-Regulirungen (mit 2 Plänen) .....	15
Bestimmung der Linien des Stadtbahnnetzes .....	17
Ableitende Ansichten über die Durchführung der Stadtbahn-Versezung jener Stadtheile, deren planmäßige Regulirung auf das Stadtbahnproject Bezug hat .....	17
Bemerkungen über die vorliegenden Stadtbahnprojecte bezüglich der Trasse in der Nähe der Hauptausath .....	17
Vorschlag für eine neue Trasse, welche vom Bahnhofe der Verbindungsbahn ausgeht. ....	17
Consequenzen des Planes 2. ....	18

Bemerkungen über die Linsenführung bei der Franz Josef-Bahn .....	18
Bemerkung zur projectirten Stadtanlage .....	18
Generalplan der Stadtbahn im Zusammenhange mit der Verbindungsbahn .....	18
Bemerkungen über Regulirungen in der inneren Stadt und Vorschlag zur Bildung einer neuen Kärntnerstrasse .....	18
Allgemeine Bemerkungen und Mittel der Durchführung .....	19
Resumé .....	19
Betrachtungen über den internen und externen Verkehr der Wiener Stadtbahn (mit 1 Plan) .....	21
Allgemeine Bemerkungen mit Beziehungen auf Wahrnehmungen der Berliner Stadtbahn .....	23
Bestimmung des Verkehrs der Stadtbahn und Festsetzung des Stadtbahnnetzes .....	24
Bestimmungen der Externalien und ihres Verkehrs .....	24
Construction System der Externalie und der Stadtbahn .....	25
Bemerkungen über den Güterdienst, über das Haupt-Zollamts-Gebäude und die Post .....	26
Schlussbetrachtung .....	26

## PLÄNE.

1. Situations-Plan der gesammten Anlage.
2. Situation der Stadtbahn vom Franz Josef-Bahnhof bis zum Eingang in's Wienthal (Leopoldbrücke).
3. Verschiedene Anlagen beim Haupt-Zollamt.
4. Quer-Profil durch den Donaucanal mit Beziehung auf Bemerkungen im Vortrag.
5. Plan des Bahnhofes der Verbindungsbahn mit Einbeziehung der Stadtbahn.
6. Quer-Profil durch das Wienthal.
7. Ansicht der Stadtbahn langs der Lastenstrasse mit Einzeichnung des Ueberganges von der Hochbahn auf die Tiefbahn vor dem Schwarzenbergplatze.
8. Perspective Ansicht der Stadtbahn vom Schwarzenbergplatze.
9. Perspective Ansicht der Stadtbahn von der Elisabethbrücke.
- 10, 11. Situation eines Theiles der im Vortrage besprochenen Anlage im Donaucanal-Thal, und perspective Ansicht.

# VORWORT.

Die Thatsache, dass durch den Beginn der Vorarbeiten am Donaukanal die Angelegenheit der Stadtbahn ein greifbares Stadium erreicht hat, sowie die anerkennden Worte des Präsidenten des Clubs österr. Eisenbahn-Beamten nach dem Vortrage am 17. April 1883 veranlassen die Gefertigten weiteren Kreisen die Gedanken mitzutheilen, welche in ihrer Studie über die Anlage einer Wiener Stadtbahn etc. enthalten sind.

Die Stadtbahn-Anlage bildet nur einen Theil jener Neuerungen, welche in Wien der Reihe nach durchzuführen sind, damit diese Stadt immer vollständiger den Bedingungen der Gegenwart entspricht und jene Stellung unter den Städten erhält, zu welcher sie durch ihre natürliche Lage berechtigt sein dürfte.

Als Reichscentrum hat Wien besondere Vortheile, welche günstig auf die Entwicklung der Stadt wirken; diese Vortheile bedingen jedoch entsprechende Leistungen, welche nicht vernachlässigt werden dürfen, wenn die Bevölkerung des Reiches die Entwicklung des Centrums mit Sympathie betrachten soll.

Die Bedeutung und Grösse einer Stadt soll eben nicht bloss politischen Verhältnissen zu danken sein, sondern aus der Arbeit hervorgehen, welche die eigene Bevölkerung vollbringt; je wichtiger und vortheilhafter diese Arbeit für den Staat selbst ist, desto beliebter wird das Centrum, dessen Einwohner aus der Vollenführung der Arbeit ebenfalls Gewinn erzielen; je grösser die Vortheile sind, welche die Stadt durch ihre Einrichtungen bietet, desto bedeutender wird der Zulauf von Fremden zu kürzerem oder längerem Aufenthalt.

Die Ausbildung der Einrichtungen für Handel und die fortschreitende Entwicklung der Industrie, welche bezwecken, der gesammten Bevölkerung des Reiches den Bezug der besten Waaren zu den billigsten Preisen zu verschaffen, bieten in erster Linie die Mittel zum Unterhalt der eigenen Bevölkerung und zur sympathischen Verbindung mit dem gesammten Reiche; nicht minder wirkt das Vorhandensein der Lehranstalten für alle Zweige des Unterrichtes und Wissens sowie die vollständigsten Einrichtungen für Wohnung, Lebensunterhalt, für Gesundheit und für den Verkehr, deren thatsächliche Schaffung durch die vorhandenen Mittel und durch die Lage von Wien so ungemein begünstigt werden.

Der grosse Wettkampf, welchen die neue Zeit in den Städten hervorgehen hat, verlangt nicht nur das Vorhandensein monumentaler Einrichtungen für das staatliche Leben, für Wissenschaft und Kunst, es verlangt hauptsächlich auch jene Anlagen, welche eine rege Thätigkeit entwickeln, die Existenz der Bevölkerung sichern und den Aufenthalt angenehm machen.

Schaffen wir in Wien solche Verhältnisse, so fällt der alten Kaiserstadt von selbst jene Stellung zu, welche sie als Metropole des Reiches besitzen soll.

Um aber dieses Ziel zu erreichen, muss mit klarem Blicke das Ganze im Auge behalten und entwickelt werden damit das national-ökonomische Interesse gewahrt, jede einzelne Forderung richtig entwickelt und die Befriedigung keines Bedürfnisses durch schon hergestellte Anlagen unmöglich gemacht wird.

Wie ein Wegweiser drängt sich bei jeder einzelnen Betrachtung stets der Gedanke der Zusammengehörigkeit der verschiedenen Anforderungen der Zeit auf, und weist darauf hin, dass durch einseitiges Vorgehen bedeutende Vortheile verloren gehen können.

Es ist eine Thatsache, dass durch Wiederaufnahme der Stadtbahnfrage der Impuls gegeben wurde zur näheren Beleuchtung der verschiedenen wünschenswerthen Einrichtungen Wiens, und es ist mit Gewissheit anzunehmen, dass die einzelnen Fragen nun nacheinander behandelt werden, weil sie theilweise selbst von einander abhängen.

Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, ist es besonders vortheilhaft für Wien, dass die hohe Regierung durch die rasche Erledigung der Concessionsfrage die Initiative zum Beginn der Arbeiten ergriffen hat; es bleibt nur noch zu wünschen, dass die Detailpläne der Stadtbahn die Entwicklung der Stadt begünstigen.

In Wien wurden unter der Regierung Sr. k. k. apost. Majestät des Kaisers Franz Joseph I. eine Reihe der bedeutendsten Arbeiten durchgeführt, als:

Die Regulirung der Donau und die Schaffung der Donaulände; die Erweiterung der Stadt durch die Aufhebung der Fortificationen und Verwendung des früheren Glacis, wodurch der Anlass zur Schaffung der Ringstrasse und der Monumentalbauten gegeben wurde;

die Beschaffung des besten Trinkwassers etc.

Es fehlen jedoch noch jene Anlagen, welche die Entwicklung der Stadt in richtige Bahnen leiten; dahin gehören: Die Feststellung der Hauptverkehrsadern, welche die Stadt durchziehen und in die beliebtesten Vororte führen;

die Schaffung neuer Stadlanlagen, welche auch dem Wohlhabenden, nicht bloss dem Reichen, möglich machen, sich ein eigenes Heim zu gründen und die Wohlhabenheit anziehen; die Herstellung jener Verkehrsmittel, welche gestatten, die Umgebung leichter besuchen zu können und die Kosten des Transportes vermindern;

die Durchführung jener Regulirungen der Stadt, welche einen organischen Tramwaydienst entwickeln lassen; die Ausnützung der Donaulände durch wirkliche Schaffung einer Handels- und Fabriks-Stadt dasebst;

die Festsetzung der Regulirung der inneren Stadt, des Centrum, um den höchsten Gewinn aus der centralen Anlage zu ziehen etc.,

wozu noch die Frage der Anlage elektrischer Bahnen zu rechnen wäre, welche in letzterer Zeit besprochen wurde

Werden einzelne Anlagen ohne Zusammenhang mit dem Ganzen von Untersuchungen aufgegriffen, welche sie zu verwerthen suchen, so ist es ganz natürlich, dass dieselben ihre eigenen Interessen in erster Linie verfolgen und die Bedingungen des allgemeinen Nutzens nur insoweit berücksichtigen, als es unumgänglich notwendig ist, oder als dieselben mit den eigenen Interessen nicht kollidiren.

Auf die Stadtbahn übergehend, kann wohl gewiss behauptet werden, dass das erste Fogerty'sche Project den wirklichen Anforderungen der Stadt nicht entsprechen hat, da dasselbe ganz ohne Rücksicht auf die künftige Entwicklung der Stadt selbst, nicht einmal mit Rücksicht auf die Regulirung des Wienflusses verfasst war.

Die stattgehabte Discussion hat den Anlass geboten, Anschauungen zum Durchbruch zu bringen, welche dahin zielen, die Principien der Stadtbildung aufrecht zu erhalten, welchen Wien schon so Vieles zu verdanken hat.

Die hauptsächlichste Ursache der Verfassung unserer Stadie bestand in dem Glauben, der Sache der Bahnen nützlich und der Stadt Wien dienen zu können im Interesse der Bevölkerung, und um Haulen zu verhindern, welche gegen den Geist der bisherigen Stadtbildung verstossen, oder nach unserer Ansicht die Zukunft der Stadt beeinträchtigen.

Wir hoffen, dem Zustandekommen der wirklichen Ausführung der Stadtbahn zu nützen, indem wir die Gesichtspunkte und die Pläne unserer Stadie bekannt gaben, und glaubten jedenfalls sicher zu sein, hiedurch zur allgemeineren Klärung der Frage beigetragen zu haben; wir fanden es auch ganz erklärlich, dass Ingenieure, welche die Verhältnisse der Stadt erst seit Kurzem kennen gelernt haben, mit den massgebenden Principien, durch welche die Eigenart Wiens entstanden ist, und mit den Fragen der weiteren Entwicklung weniger vertraut sind, und dass denselben daher das Bekanntwerden anderer Anschauungen nur erwünscht sein kann

Wien wie Paris unterscheiden sich in der Behandlung städtischer Anlagen rollständig von London und noch mehr von New-York.

London entwickelte sich schon von Anfang an durch die Ausbildung des Familienhanes in weitem Kreise um das Geschäfts-Centrum, während Wien sich organisch von Innen nach Aussen ausbaut.

Die Wiener Bevölkerung strebt daher einer gleichmässigen Entwicklung nach Aussen zu, während London als ein Zusammenwachsen vieler Orte zu betrachten ist, weshalb dort besser ausgebildete Stadtheile öfter unterbrochen werden.

Wenn es daher in London möglich war, einzelne Unternehmungen lediglich auf die eigenen Bedürfnisse zu basiren, so wird man bei ruhiger Betrachtung der Wiener Verhältnisse erkennen, dass unter Aufrechthaltung der bisherigen Principien die Stadtbahn-Anlage auf die Erledigung einer Reihe anderer Fragen hinweist, welche mit der Bahn selbst — streng genommen — Nichts zu thun haben.

Da man jedoch von der Bahnunternehmung nicht verlangen kann, dass sie sich mit diesen ihr fremden Fragen befasst, so folgt hieraus die Nothwendigkeit des gemeinschaftlichen Zusammenwirkens, wenn eine organische Bildung, d. h. die höchste Vollkommenheit erzielt werden soll, die gewiss im Interesse der Stadt gelegen ist

Die in der Stadie gegebene Auffassung der neuen Stadtbahn-Anlagen begünstigt die Hauptbahnen gleichmässsig und erweitert den Wirkungskreis der eigentlichen Stadtbahn; sie dürfte auch dem wahren Bedürfnisse der Bevölkerung besser entsprechen und eine bedeutendere Frequenz schaffen, welche die Einnahmen erhöht.

Die gegebene Anlage hat eine Decentralisation des Personen-Verkehrs zur Folge, wodurch Stauungen des Publicus an einzelnen Punkten vermieden werden, und sie erlaubt eine allmähliche Ausführung des ganzen Netzes, indem schon die Ausführung der ersten Strecke Franz Josef-Bahnhof — Verbindungsbahn — einen ungemeinen Nutzen durch das Einfahren der Züge der Haupt-Bahnen verschaffen wird.

Um allen Erfordernissen zu genügen, ist auch eine Bahn-Anlage besprochen, welche Döbling, Dornbach und Kahlenberg berücksichtigt

Die in der Stadie behandelte Promenade Strasse nach Schönbrunn mit der parallel laufenden Babu-Anlage, und die auf der rechten Seite sich entwickelnde neue Stadt-Anlage (Westend) dürften als ganz besonders günstige Momente für Wien erkannt werden.

Denkt man sich im Geiste die ganze Umgestaltung und Ausbildung der Stadt und der Donaustrand vollendet und die Bahnen im Betriebe, so erhält man ein so herrliches Bild, wie es kaum eine andere Stadt aufweisen kann.

Auf der grossartigen Strasse nach Schönbrunn und Hietzing wird sich zu Fuss und zu Wagen in bunter Reihe ein grossstädtisches Leben entwickeln, neben welchem die Stadtbahn, zur Zufriedenheit und Bequemlichkeit der Bewohner der Strasse selbst, laufen wird.

Der vertiefte Hochwasser-Canal wird an vielen Stellen von Pächtern überdeckt sein, welche Garten-Anlagen mit Restaurationen, Panoramen, Ausstellungs-Gebäude, Verkaufshallen mit bedeckten Lauben etc. im Niveau der Strasse schaffen, wodurch die Strasse selbst einen eigenartigen neuen Charakter erhalten und anziehender wirken wird. Der Hochwasser-Canal selbst, welcher nur selten Wasser führt, wird streckenweise zu Eislaufplätzen eingerichtet werden können, wodurch der Bevölkerung in sehr ausgiebiger Weise die Ausübung des für die Gesundheit so nützlichen Vergnügens des Schlittschuhlaufes verschafft wird.

Aus allen Theilen der Stadt wird an schönen Tagen die belebte Menschenmenge den Extern-Stationen am Donaucanal und den Haupt-Umsteigstationen der Westbahn und Südbahn zuströmen, um Orte der reizenden Umgebung aufzusuchen; in gleicher Weise wird die Bahn längs der Lastenstrasse die Fahrt nach dem Kahlenberg und nach Dornbach erleichtern, so dass jedem Einzelnen die ganze Herrlichkeit der Umgebung zu Gebote stehen wird.

Denkt man sich ferner die von unseren architektonischen Künstlern geschaffene Westend-Anlage mit reizenden Gärten auch nur theilweise vollendet, so wird man erkennen, dass keine grössere Stadt der Welt besser für die Gesundheit und Unterhaltung der Menschen sorgen kann, als es gerade in Wien der Fall ist.

Bei der Bahn-Anlage wurde angeführt, dass die sofortige ganze Durchführung des Bahnprojectes, wenn auch wünschenswerth, doch keine absolute Bedingung ist; um keine zu grossen Capitalien aufwenden zu müssen, wird nach jeder Etappe der Erfolg abzuwarten sein, der Erfolg wird indessen durch jedes neue Glied vermehrt, weshalb voraussichtlich die einzelnen Theile der Arbeit sich wie Glieder einer fortlaufenden Kette aneinanderreihen.

Auch die in der Schrift besprochene Anlage der Hauptstrasse nach Schönbrunn kann allmählig hergestellt werden, so dass dem kritischen Geiste Zeit gelassen wird, die einzelnen Theile zu prüfen. Wenn vorerst nur das Project festgestellt ist und die rechte (die Wiedener) Seite ausgeführt wird, so dürfte die Zukunft die linke Seite von selbst schaffen.

Die Frage der Behandlung des Donaucanals oder seine theilweise Auflassung ist angeregt und angeführt, dass bedeutende Geldmittel gewonnen werden, wenn der Schiffahrts-Canal als solcher aufgelassen, und längs der Landeplätze in Hafenanlagen verwandelt würde.

Es ist allerdings richtig, dass in diesem Falle ein Wienerisches Element verloren ginge, wozu wohl viele Bewohner ihre Zustimmung nicht gerne geben; es sprechen jedoch so viele andere Momente für die Auflassung, dass es jedenfalls der Mühe werth ist, diese Frage ernstlich zu untersuchen.

Die besonderen Vortheile der Umwandlung des Canales sind:

Die vollständige Isolirung der Stadt von der Donau, wodurch überhaupt jede Ueberschwenmungsgefahr beseitigt wird;

das Zusammenwachsen der Stadt mit der Leopoldstadt, was für beide Theile, insbesondere für die Leopoldstadt, von grossem Vortheile wäre; (Plan 11)

die Geldmittel, welche gewonnen werden, und dazu dienen können, eine Reihe von Anlagen herzustellen, welche in sanitärer und anderer Beziehung notwendig sind, und die Entwicklung Wiens begünstigen;

die Möglichkeit, die Hochbahn längs des Donaucanals in einer Weise anzuordnen, welche die Gebäude der

parallel laufenden Strasse nicht beeinträchtigt, etc. (Plan 11.)

Im Falle die Untersuchung dieser Frage ergeben sollte, dass die Belassung und Ausbildung des Donaucanals keine so wesentlichen Vortheile bietet, welche die Nothwendigkeit seines Bestandes nachweisen, so dürfte es angezeigt sein, die in der Schrift beantragte Umwandlung in einer oder der anderen Weise durchzuführen; es würde sich hiedurch wohl eine ebenso bedeutende Thätigkeit entwickeln, als es nach dem Beschluss der Abtragung der Fortificationen der Fall war.

Die angeregte Frage hat manche Aehnlichkeit mit jener des einstmaligen Glacis; Glacis und Donaucanal bildeten eine Charakteristik der Stadt und wurden von der Bevölkerung besonders hochgeschätzt.

Durch die thatsächliche Verwendung des Glacis wurde eine bedeutende Verbesserung der allgemeinen Anlage der Stadt hervorgerufen, abgesehen von den enormen Summen, welche sich aus dem Verkaufe der Gründe ergeben haben.

Wenn nachgewiesen würde, dass die Existenz des Donaucanals keine besondere Nothwendigkeit ist, und man sich entschliessen sollte, die beantragte theilweise Aufhebung durchzuführen, so dürften sich vielleicht die Anschauungen in dieser Beziehung ebenso ändern, wie es bei der Frage der Glacisgründe geschehen ist.

Die Vortheile, welche aus dem thatsächlichen Gewinnen einer Anzahl von Millionen resultiren, sind eben so bedeutend, dass sie nicht allein die Durchführung bestimmter, nöthiger Arbeiten erlauben, sondern auch die Möglichkeit verschaffen, Verbesserungen in der Stadt durchzuführen, welche nur mit Opfer zu erreichen sind.

Die in der Studie angeregte Schaffung einer Hauptstrasse durch die innere Stadt, und zwar von der Oper zur Ferdinands-Brücke, auf welcher selbst Tramways verkehren könnten, würde vielleicht näher gerückt, wenn die Möglichkeit der Erlangung der Geldmittel vor Augen geführt wird. Es ist wohl kein Zweifel, dass die Durchführung derartiger Gedanken die Hebung der Stadt im Allgemeinen zur Folge hat. (Plan 11.)

Alle angeführten Ideen zur Stadtregulirung und Ausbildung, als:

Hauptstrasse - Schönbrunn-Praterstern.

Ordnung der Verhältnisse längs des Donaucanals in einer oder der anderen Weise;

baulich richtige Anlage der Stadtbahn, welche nur dort eine Hochbahn zulässt, wo sie die Stadt nicht schädigt, und welche das Schwergewicht auf die Förderung des Externverkehrs legt.

werden unabsehbare günstige Folgen nach sich ziehen, und eine Thätigkeit zu Stande bringen, aus welcher die grössten Vortheile resultiren werden.

Es ist nicht zu verkennen, dass die vergangene Zeit eine grosse Anzahl technisch und künstlerisch hochgebildeter Männer hervorgebracht hat, welchen durch die vorgeschlagene



Auffassung Gelegenheit gegeben wird, ihre Talente zu verwerten und zu Nutz und Frommen der Allgemeinheit anzunenden.

Das Bauhandwerk im Allgemeinen, welches durch die vergangene Bauperiode so bedeutend gehoben wurde, erhielt für lange Zeit Beschäftigung, was ein nicht zu unterschätzender Factor ist.

Die gegebenen Ideen dürften in ihrer Entwicklung in den ausgezeichneten Kreisen der Wiener-Architekten neue Gedanken hervorrufen, welche den künftigen Hauptstrassen ein ganz besonders interessantes Gepräge geben wird.

Die grosse Ausdehnung der schönen Anlagen wird den Fremdenverkehr besonders begünstigen und den Gedanken in weiten Kreisen wachrufen, Wien zum Aufenthaltsorte zu wählen.

Wenn ein strebsamer Mann in irgend welcher Frage seines Schaffens nicht durchdringt, so wäre es verfehlt, wenn der Missmuth seine Arbeitskraft lähmen würde. In gleicher Weise sollen die Ereignisse, welche durch den Wettkampf der Städte herbeigeführt wurden, Wien nicht lahm legen, sondern im Gegentheile zu neuen Thaten anspornen, um als leuchtendes Beispiel anderen Städten zu dienen.

Insbesondere dürfte es nicht entnütigen, dass andere Städte als Budapest, Prag, Graz, Triest, ja selbst kleinere, wie Lemberg, Krakau, Brünn, Lüz etc., eine raschere Entwicklung genommen haben, welche durch die natürliche Lage, durch die Schönheiten und Vortheile der Gegend, und durch die Eigenart jedes Ortes gefordert wurde; es ist wohl ein Vortheil der jetzigen Zeit, dass die Verhältnisse erlaubt haben, der Ausbildung aller dieser Städte Genüge zu leisten.

Als diesem Grunde soll man dem Missmuth entgegenarbeiten und unverrückt auf das erwünschte Ziel der grossartigen steten Entwicklung der Stadt als Metropole des Reiches hinarbeiten.

Jede verkümmerte Anlage, wie z. B. eine Wienstrasse von 45 Meter Breite mit einer Hochbahn in der Mitte, oder die Führung der Stadtbahn zwischen Ringstrasse und Hauptmanth, oder die Anlage eines so grossartigen Bahnhofgebäudes am Quai, welches nicht in Harmonie steht mit dem zur Disposition stehenden Platze sollte vermieden werden, weil durch solche Anlagen das Prestige der Stadt geschädigt wird; es wäre vielmehr den Vätern der Stadt zu rathen, wenn es nicht anders möglich ist, mit Zuhilfenahme der eigenen Mittel das Grossartige

**W. v. Flattich** m. p.

**Bemerkung:** In neuester Zeit ist eine Brochüre unter dem Titel:

„Wiener Westend-Bauten“.

verfasst von dem Architekten Louis Wurm erschienen, auf welche die Aufmerksamkeit der geehrten Leser gelenkt wird

Im 27. Jahrgang, Heft 317, Februar 1883, von „Westermann's“ illustrierten deutschen Monatsheften befindet sich ein von Hermann Keller verfasster Artikel:

„Das Strassenbauwesen der Grossstädte“.

welcher besonderes Interesse für die Anlage der Strassen bietet.

und Richtiger zu unterstützen, weil es sich gewiss auch in Zukunft als das Oekonomischste herausstellen wird.

Bzüglich der Stadtbahn-Unternehmung wird hervorgehoben, dass die erfolgte Concession durch die in unserer Studie gegebenen Wünsche in keiner Weise alterirt wird; die verschiedenen Verlangen rechtfertigen sich theilweise, durch die zu erwartende grössere Benützung der Bahn, und für Aenderungen, welche im baulichen Interesse der Stadt begehrt werden, sind Ersatz-Aequivalente zu bieten befragt, welche die Unternehmung vor jedem Schaden bewahrt.

Der Vollständigkeit halber sind im Anhang die beiden Schritten gegeben, welche vergangenes Jahr mit dem Projecte der Stadtbahn Seiner Excellenz dem Herrn Handelsminister zur gefälligen Einsicht ehrerbietigst übermittleit wurden, und zwar:

- I. Eine Studie über die Wiener Stadtbahn und über Stadt-Regulirungen;
- II. Betrachtungen über den internen und externen Verkehr der Wiener Stadtbahn

Eine Copie des Projectes, und der Beschreibung I wurde auch Seiner Hochwohlgebornen dem Herrn Bürgermeister der Stadt Wien zur gefälligen Kenntnissnahme übergeben.

Wir können nicht schliessen ohne noch einmal die Aufmerksamkeit auf die Wichtigkeit der Bildung einer Commission zu lenken, welche unter Führung der hohen Regierung im Einvernehmen mit der hauptstädtischen Vertretung tagen sollte, deren Aufgabe darin bestünde, alle grossen Fragen vorzubereiten, welche nach einander und im Zusammenhange gelöst werden sollen, damit in Wirklichkeit das Beste für Wien erzielt wird.

Welches auch die Wirkung dieser Schrift sein mag, sie dürfte immerhin beitragen zur allgemeineren Anerkennung der Ansicht, dass eine gewisse Zusammengehörigkeit der verschiedenen schwebenden Fragen vorhanden ist, und dass die Linien längs des Wienthalcs, des Donaucanals und der Gürtelstrasse, welche schon seit langer Zeit behandelt und besprochen werden und auch im Projecte Fogerty angenommen wurden, die geeignetste Basis der Stadtbahn bilden.

Mit diesem Bewusstsein übergeben wir diese Arbeit der Öffentlichkeit und bitten, dieselbe zu betrachten als den Ausdruck des Wunsches, der Stadt, welche wir seit langer Zeit bewohnen, und den Unternehmungen der Hauptbahnen, welchen wir bisher dienen, nach unserer besten Ueberzeugung zu nützen.

**W. v. Prangen** m. p.

# VORTRAG

gehalten in

**Club österr. Eisenbahn-Beamten**

am 17. April 1883

von

**WILHELM VON FLATTICH.**

---



# VORTRAG

gehalten

im Club österr. Eisenbahn-Beamten am 17. April 1883.

## Einführung.

Sie haben vergangenes Jahr der Stadtbahnfrage ein so grosses Interesse geschenkt, dass ich wohl hoffen kann, Sie werden nicht ungern Kenntniss nehmen von einer Studie, welche ich in Gemeinschaft mit dem Ingenieur Herrn von Praunz ausfertigte und anth hohen Orts übergeben habe.

Diese Arbeit ergab sich als eine Folge der Verhandlungen im Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Verein über die Projekte jener Gesellschaften, welche um die Concession nachsuchten; ich theilte mich an der Debatte, weil ich einige Gesichtspunkte gefunden zu haben glaubte, welche nach meiner Auffassung im Interesse der Stadt und der Hauptbahn-Verwaltungen, vielleicht auch der neuen Stadtbahn-Unternehmung gelegen sein dürften.

Ich bemerke hier, dass dieser Vortrag sich nur auf die seit länger Zeit besprochenen Linien bezieht, welche auch im Projecte Fogerty behandelt sind; es würde den Vortrag zu lange ausdehnen, wenn ich begründen sollte, dass gerade diese Linien die eigentliche Basis der Stadtbahn bilden.

Nach einer kurzen Darstellung der verschiedenen Auffassungen der Stadtbahn werde ich jene Gesichtspunkte angeben, welche bei der Verfassung des vorliegenden Projectes massgebend waren, da dieselben das Project am besten erklären und die vorerh. Anzuwenden durch Beurtheilung der Gesichtspunkte am schnellsten über das Project klar werden.

Ich erlaube mir auch zu bemerken, dass ich in keiner Weise gegen andere Auffassungen und Projekte polemisiere; die wenigen Bemerkungen, welche im Laufe des Vortrages vorkommen, sind auch nur unter der Voraussetzung der Richtigkeit der aufgestellten Gesichtspunkte zu verstehen.

Die Beurtheilung der Stadtbahnfrage im Publicum hängt vielfach vom Wohnorte des Einzelnen ab; jede Gegend hat besondere Bedürfnisse, deren Befriedigung bei der Bestimmung der Anlage erwartet oder angestrebt wird.

Einen besonderen Einfluss auf die Beurtheilung übt die Anschauung des Einzelnen über städtische Anlagen im Allgemeinen, d. h. es fragt sich, ob derselbe die Ansicht hat

ses entgegen, wenn jede neue Anlage ihrem eigenen Zwecke entspreche und mit Rücksicht auf die bestehende Stadt gebildet wird, oder ob derselbe verlangt, dass -- die Zukunft in Betracht ziehend -- ein General-Project der Stadtheile aufgestellt werden müsse, welche die neue Anlage enthält, um entsprechend der zukünftigen Gesamtumgebung das Neue -- in diesem Falle die Stadtbahn -- zu gestalten.

Dass die beiden ganz verschiedenen Auffassungen sich seit länger Zeit bekämpfen, zeigt schon die vom Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Verein hohen Orts übergebene Denkschrift über die Nothwendigkeit der Aufstellung eines General-Baulinien-

Planes, in welcher nachgewiesen ist, dass eine gedeihliche Entwicklung der Stadt, welche dem öffentlichen Nutzen entspricht, nur durch die Annahme der zweiten Auffassung möglich wird.

Die Anhänger der ersten Auffassung behaupten, es sei nicht möglich, die Zukunft mit Sicherheit vorherzusehen, -- General-Projecte veranlassen häufig schon Anfangs grössere Kosten, wodurch der allgemeine Nutzen beeinträchtigt wird, -- und aus den sich nach und nach ergebenden Anlagen entstehe ein charakterloses und malerische Bild, als es Techniker schaffen können, welche die Zukunft aus ihren eigenen Ideen ersehen.

Die Anhänger der zweiten Auffassung behaupten, dass schon national-ökonomische Gründe auf das von ihnen vertretene Princip hinweisen und dass es sich doch nur um die Kosten der Aufstellung von Projecten handle, welche verhältnissmässig gering sind gegenüber dem resultirenden Vortheile.

Eine Umschau in der Welt zeigt deutlich, dass nahezu alle Städte, welche ohne General-Plan zu Stande gekommen sind, in fortwährender Umänderung sich befinden, dass dagegen die meisten Stadtanlagen, welche mit Voraussicht geplant wurden, Werthe zu Tage förderten, auf welche man gar nicht gerechnet hatte.

Ich bin Architekt und bekenne mich zu den Anschauungen der zweiten Auffassung.

Wenn dieses Bekenntniss vielleicht ungünstig wirken sollte, weil man vielfach die Ansicht hat, Architekten verstehen häufig nicht wirtschaftlich vorzugehen, so kann ich anführen, dass neben mir der bedeutende praktisch erfahrene Ingenieur Herr v. Praunz stand, welcher die eigentliche Ingenieur-Aufgabe bearbeitete und sofort eingegriffen hätte, wäre ich von dem realen Boden abgekomm.

Ich kann mich auch darauf berufen, dass ich seit 25 Jahren Eisenbahnbauten in Oesterreich leitete und keine Mühe scheute, um den Zwecken mit den kleinsten Kosten zu entsprechen, wenn ich auch die Rücksicht auf die Umgebung und auf eine künftige Entwicklung stets vor Augen hatte.

Die Grundsätze, welche mich leiteten, ertrugen sich heute einer allgemeinen Anerkennung, und die Rücksicht auf die künftige Entwicklung wird von keiner Eisenbahn-Verwaltung mehr ausser Acht gelassen.

Die vorgeschrittene Cultur und die Thatsache, dass in der Wiener Bevölkerung technische Capacitäten ersten Ranges vorhanden sind, weisen darauf hin, die Mühe und Kosten nicht zu scheuen, um die gesammten Umgebungen, welche Wien zur modernsten, erwerbsthätigsten Stadt machen sollen, in ein General-Project zusammenzufassen zu lassen, aus welchem sodann die Bestimmungen für die einzelnen Unternehmungen entnommen werden können.

Eine so bedeutende Aufgabe kann nicht das Werk eines Mannes sein, es muss vielmehr unter staatlichem und städtischem Einflusse mit Zuziehung der Behörden und Verwaltungen der Hauptbahnen geschaffen werden.

Die Vortheile dieses Vorganges sind gewiss so bedeutend, dass es sich lohnen dürfte, die verhältnissmässig geringen Kosten aufzuwenden.

Da diese Kosten schliesslich den einzelnen Unternehmungen zur Last zu schreiben sind, so handelt es sich doch nur um Vorauslagen, welche die Stadt wohl im eigenen Interesse auf sich nehmen dürfte.

**Gesichtspunkte des Projectes Fogerty's.**

**Bemerkungen bezüglich des Verkehrs.**

In den mir zu Gesicht gekommenen Schriften ist die eigentliche Bestimmung der von Fogerty projectirten Stadtbahn nicht genau angegeben.

Die ganze Anlage deutet jedoch darauf hin, dass Fogerty beabsichtigte, eine Stadtbahn zu schaffen, welche im Allgemeinen wie jene in London wirkt und betrieben werden soll.

Diese Stadtbahn soll demnach hauptsächlich dem Localverkehre in der Stadt dienen, um die Entfernungen zu mindern; es sind übrigens der Ort Hietzing und Punkte der Hauptbahnen in das Project einbezogen, um der ganzen Bevölkerung diesen wichtigsten Vorort und die Hauptbahnen zugänglicher zu machen.

Das Unternehmen ist als ein selbstständig functionirendes gedacht, unabhängig von dem Betriebe der Hauptbahnen, wenn auch Verbindungen in Aussicht genommen sind, welche das Uebergehen der Wagen möglich machen.

Die geplante Anlage wird jedenfalls vortheilhaft auf Decentralisation in der Stadt wirken, so dass, wenn auch Anfangs Zweifel über genügenden Verkehr gehegt werden, derselbe sich von Jahr zu Jahr in Folge vermehrter Ausstellungen ausserhalb heben dürfte.

Wenn man aber einerseits versucht ist, an einen geringeren Verkehr zu glauben, so dürfen anderseits Hietzing und die Anschlusspunkte an die Westbahn und Südbahn eine so grosse Anzahl Züge nöthig haben, dass man zweifeln könnte, ob der Ringverkehr, welcher doch wenigstens alle 10 Minuten stattfinden muss, nicht gestört werde.

Um nämlich dem Erfordernisse des Anschlusses an die Hauptbahnen zu entsprechen, müssen stets gleichzeitig Züge im Wienthal und auf der Gürtellinie verkehren, oder es müssen für eine der beiden Linien die Passagiere beim Schlachthause umsteigen.

Ich setze hier voraus, dass Fogerty gewiss nicht an einen eigenen Betrieb der Flügel gedacht hat.

Durch diese Betriebsbildung wird eine grosse Anzahl von Passagieren den Einmündungs-Stationen der Westbahn und Südbahn zugeführt, in welchen vorausichtlich bedeutende Aenderungen vorgenommen werden müssen. In den mir bekannt gewordenen Projecten mangelt bestimmte Vorschläge für die Bildung dieser Anschlussstationen, welche den leitenden Gedanken ihrer zukünftigen Anlage kennzeichnen.

Für die Fahrt nach Hietzing und an die Westbahn hat Fogerty zwei Flügel projectirt, wodurch die Complicationen vermehrt werden, da jeder einzelne Passagier untersuchen muss, nach welchem Orte der Zug fährt, welchen er zufällig trifft. Allerdings ist anzunehmen, dass der Anschluss in Penzing nur im Interesse der Westbahn geplant wurde, um den Verkehr der Westbahn gegen Hietzfelder nicht zu beeinträchtigen, und dass Fogerty vielleicht selbst vorziehen würde, den Anschluss an die Westbahn über Hietzing hinaus zu suchen.

Wenn auch zugegeben werden muss, dass die Fogerty'sche Anlage für ihre eigenen Verhältnisse sehr günstig sich gestalten wird, so erkennt man doch, dass unter Umständen ein Conflict zwischen Ringverkehr einerseits und Verkehr nach Hietzing und zu den Bahnen anderseits entstehen kann, und dass auch der Zweck, die Hauptbahnen der ganzen Bevölkerung dienstbarer zu machen, vielleicht in einer Weise erzielt werden könnte, welche keine so grossen Ansammlungen in den Anschluss-Stationen hervorruft, und einem grösseren

Procentaase der Bevölkerung das directe Fahren (ohne Umsteigen) ermöglicht.

Die Studie, welche im Weiteren erklärt wird, bezweckt hauptsächlich, diesen Conflict zu lösen.

Eine einzige Anlage des Fogerty'schen Projectes: oder mit sechs Geleisen projectirte Centralbahnhof am Franz Josef-Quai, kann den Gedanken entgegen, Fogerty habe auch an den Extern-Verkehr gedacht, sei es nun, dass einzelne Züge der Hauptbahnen auf die Stadtbahn übergehen, oder umgekehrt.

Es ist nicht zu bezweifeln, dass in der richtigen Bildung des Extern-Verkehres das Mittel liegt, die besprochenen Bedenken zu beseitigen und den wirklichen Interessen der Bevölkerung zu entsprechen; allein eine derartige Einrichtung beeinträchtigt bei der zweigeleisigen Bahn den eigentlichen Zweck, den Ringverkehr, oder sie setzt eine viergeleisige Bahn voraus.

In der Concession ist hierauf Rücksicht genommen durch die Bestimmung, dass die Linie am Donaucanalufer mit 4 Geleisen in Aussicht zu nehmen sei.

Würde die Linie über den Bahnhof der Verbindungsbahn laufen, so könnte die Verbindungsbahn mit der Donaucanalbahn die Externlinie bilden; während die Wienthallinie mit dem übrigen Netze und den zwei anderen Geleisen der Donaucanalbahn als wirkliche Stadtbahn fungirte; die concessionirte Linie umgibt jedoch den Verbindungsbahnhof, wodurch — abgesehen von anderen Umständen — die Möglichkeit der Anlage einer gemeinschaftlichen Station verloren geht, welche das Uebergehen der Passagiere von der einen Linie auf die andere bezweckt.

Im öffentlichen Interesse und im Interesse der möglichsten Ausnützung der Verbindungsbahn sollte dieser Uebergang offen gehalten werden, wodurch sich Vortheile — von denen später die Rede ist — ergeben.

**Bemerkungen bezüglich des Baues.**

Den Gedanken, das Rahmnetz ganz unabhängig zu stellen, zeigte schon der erste Fogerty'sche Plan, welcher sogar eine besondere Linie zum Nordbahnhof enthielt, obgleich die Verbindungsbahn ebenfalls zum Nordbahnhof führt. (Plan 3.)

Die von Fogerty projectirte neue Nordbahnlinie hätte — abgesehen von der sich ergebenden Verunstaltung der Stadt — sehr bedeutende Kosten hervorgerufen.

In dem concessionirten Plan ist diese Linie ähnlich wie in der von uns aufgestellten Studie durch eine Verbindung mit der Verbindungsbahn — die Weissgärber Vorstadt durchbrechend — ersetzt.

Fogerty legt im Allgemeinen seine Linien möglichst über unverbaute Gründe unter Berücksichtigung der heute bestehenden Stadtanlagen.

Diese Auffassung dürfte, besonders im Wienthal, aus den im Eingange erwähnten Gründen gegen das Interesse der Stadt verstanden, weil sowohl die Regulirung des Wienthalflusses als auch jene der Stadt längs desselben in kürzester Zeit durchgeführt werden müssen.

Es ist auch einleuchtend, dass der Grund zwischen dem Hauptzollamts-Gebäude und der Central-Markthalle einen höchst bedeutenden Werth hat, welchen die Ausföhrung des Fogerty'schen Projectes bedeutend beeinträchtigen würde. Die in Folge der geplanten Generalanlage notwendige Führung der Linien an den Ufern der Wien durch den Stadtpark ist nicht zweckmässig, da wohl schwerlich die Väter der Stadt den Stadtpark als Vorplatz einer Bahn angesehen wissen wollen, sondern ihn zur Erholung der in der Stadt verbleibenden Bevölkerung geschlafen haben.

Auch die Fogerty'sche Anlage beim Franz Josef-Bahnhof, über dessen Vorplatz der Viaduct geführt werden soll, dürfte

weder den städtischen Interessen, noch jenen der Franz Josef-Bahn, nicht einmal der Stadtbahn selbst entsprechen, weil diese Linie sehr bedeutende Demolirungen zur Folge hat; eine andere, in jeder Beziehung entsprechende Lösung ist in einer neuen Studie des Stadtbaumeisters, so wie in dem Projecte angegeben, welches Plan 2 charakterisirt.

**Bemerkungen über den concessionirten Plan.**

Der Grund, warum der concessionirte Plan von Fogerty die ursprüngliche Anlage beim Hauptzollamt nicht enthält, mag wohl darin liegen, dass man dem Unternehmen eine sichere Basis geben wollte, um die Verhandlungen mit den Eigenthümern der Verbindungsbahn über die Führung der Stadtbahn durch ihren Bahnhof nmf mit der Gemeinde über die Abtretung des nützigen Terraintreifens längs der Laad-strasse an der Grenze des Stadtparks zu erleichtern. Es ist jedoch auch anzuführen, dass in dem vom Gemeinderathe genehmigten Project über die Wienfluss-Regulirung das fragliche Bahnstück in keiner besseren Art gestaltet ist, als im concessionirten Plane.

Die hauptsächlichsten sonstigen Anstände des Fogerty'schen Projectes wurden durch die Concessions-Bestimmungen beseitigt, u. zw. durch die Bestimmung, dass die Bahn mit Rücksicht auf das angenehme Project der Wienfluss-Regulirung festzustellen sei. Es ist daher gewiss richtig, dass die Concession bezüglich der Linienführung dem vom Gemeinderathe gefassten Beschlüssen vollständig entspricht.

Mit der Sachlage nicht einverstanden sind nur jene, welche das vom Gemeinderathe im Principe genehmigte Project der Wienfluss- und Stadtreulirung geändert wissen wollen, oder welche in neuerer Zeit die Herstellung anderer Linien befürworten.

Die höchst bedeutende Arbeit, welche das Stadtbaumeister in so kurzer Frist für die Wienfluss- und Stadtreulirung aufgestellt hat, wird gewiss von Jedermann als eine vortreffliche Leistung anerkannt, und ebenso, wird die ausserordentliche Combinationsgabe des Verfassers hoch geschätzt, welche den vielseitigsten Anforderungen gerecht wurde; ungeachtet dessen kann man der Ansicht sein, dass die zukünftige Wienstrasse, welche den Ring mit Schönbrunn verbinden soll, als Haupt-Arterie aufzufassen und in solcher Weise zu gestalten wäre, dass auf ihrer Ostseite sich ein neuer Stadttheil — ähnlich den Westends anderer Städte — bilden kann.

Aus diesem Grunde ist die im concessionirten Plan eingezeichnete Betriebsstation der Stadtbahn bei Gandendorf gewiss nicht zweckmässig, und eine Verlegung anzutreiben.

**Gesichtspunkte der Studie Flattich-Prangen.**

**Vergleichende Betrachtungen über London und Wien und Bemerkungen über den Verkehr.**

Wenn man die Gewohnheit der Wiener Bevölkerung in Betracht zieht, einen Theil des Jahres ausserhalb der Stadt in der herrlichen Umgebung bis in die Steiermark, in Oberösterreich, im Salzkammergute etc. zu wohnen, so erkennt man, dass zur Stadt Wien gewissermassen die Sommer-Aufenthaltsorte hinzuzurechnen sind.

Da die männlichen Familien-Mitglieder das ganze Jahr hindurch mit verhältnissmässig kleinen Unterbrechungen in Wien ihren Geschäften nachgehen und je nach der Entfernung der Sommerwohnung die Familie (Ehlich, oder zweimal), oder einmal in der Woche aufsuchen, so ergibt sich hieraus ein fortwährendes Hin- und Herfahren; diese Gewohnheit erregt in jedem Einzelnen den Wunsch, jenen Bahnhof, dessen er sich bedient, leichter erreichen zu können, als es heute der Fall ist.

In London lebt die Bevölkerung in einem weiten Gürtel ausserhalb der Stadtbahn und muss dieselbe täglich benützen, um das Geschäfts-Centrum zu erreichen.

Die Londoner Wohnungen stehen dorchaus mit Gartenanlagen in Verbindung, und die Bewohner bleiben im Allgemeinen das ganze Jahr in ihren wohingeordneten Häusern, oder sie begnügen sich, kurze Zeit am Meeresstrande frische Luft zu schöpfen.

Während demnach in London die Stadtbahn zum täglichen Gebrauche nothwendig ist, haben in Wien die Hauptbahnen, welche in die entfernteren bewohnten Orte führen, einem wichtigen Bedürfnisse zu entsprechen.

Ans diesem Umstande ergibt sich, dass die Bahnhöfe der Hauptbahnen für einen grossen Theil der Stadtbewohner zu weit entfernt sind, wenn der einzelne Bahnhof auch den Bewohnern der nahe gelegenen Stadttheile vollständig entspricht.

Ausser dem Angegebenen ist das Publicum mit dem Wirken der Hauptbahnen vollständig zufrieden und wünscht nur möglichst niedere Fahrpreise.

In richtiger Erkenntniss dieser Sachlage ist die hohe Staatsverwaltung mit der Reducirung der Preise verangegangen, und wird es wohl nicht gewagt sein, anzusprechen, dass diese Massregel im Laufe der Zeit verallgemeinert wird, welche längst durch eingeführte Reducirungen für bestimmte Fälle angebahnt war.

Die Reducirung der Tarife machen die Bahnen erst zu dem demokratischen Verkehrsmittel, welches sie sein sollen.

Das Fahrgeld muss einen kleineren Theil der Kosten des Lebens betragen, als dies heute der Fall ist, wenn eine ausgiebigere Verwendung der Bahnen Platz greifen soll.

Die Reducirung des Tarifes wird einen bedeutenderen Andrang des Publicums zu den Bahnhöfen ergeben, wodurch die bestehenden Anlagen in Gefahr kommen, insbesondere bezüglich der Aufstellung der Züge, unzulänglich zu werden.

Eine Betrachtung der Bahnhöfe selbst ergibt jedoch, dass die rationelle Erweiterung derselben sehr erschwert ist und jedenfalls grosse Kosten hervorrufen wird.

Beide Betrachtungen über das Näherdrücken der Bahnhöfe und deren Unzulänglichkeit bei grösserem Andränge führen darauf hin, besondere Punkte in Wien zu suchen, welche als Aufnahmestationen eingerichtet und in Verbindung mit den Hauptbahnen gesetzt werden können.

Wenn man die sogenannte Verbindungsbahn, welche von der Westbahn über die Südbahn zur Nordbahn führt, zwischen ihrem Bahnhofe beim Hauptzollamt und dem Donacanal abzweigt und diese Bahn gemeinschaftlich mit der Stadtbahn längs des Canals zum Franz Josef-Bahnhöfe und weiter über den Canal zur Nordwestbahn führt, so erhält man eine Linie, welche mit allen Bahnen in Verbindung steht oder verhältnissmässig leicht in Verbindung gesetzt werden kann. (Plan 1.)

Zwischen dem Franz Josef-Bahnhof und Naszdorf ist ein ausgedehntes Terrain zur Anstellung der Wagenparke und der erforderlichen Betriebsanrichtungen vorhanden, so dass von hier aus die verschiedenen Bahnzüge eingeleitet werden könnten.

Diese verlängerte Verbindungsbahn stellt demnach die Externlinie vor, welche geeignet ist, die gestellten Anforderungen durch einige passend gelegene Stationen für Personen- und Gepäck-Aufnahme zu entsprechen.

Diese Stationen sind längs der Donacanal-Linie zu suchen, welche gemeinschaftlich mit der Stadtbahn fährt, und dürften wohl am passendsten am Franz Josef-Bahnhof selbst, am Quai beim Parke und am Bahnhofe der Verbindungsbahn zu ermitteln sein.

Wenn auf diese Art der Westbahn, Südbahn, Nordbahn etc. das Fahren durch die Stadt möglich gemacht ist, so wird die An-

lage einer Betriebsstation etwa in der Nähe des Aspanger Bahnhofes oder an einem anderen passenden Punkte die gleiche Möglichkeit den Zügen der Franz-Josef-Bahn und Nordwestbahn verschaffen.

Das gesuchte Problem findet sich also in gleicher Weise wie in Berlin, d. h. in der Durchdringung der Bahnen.

Da die Donaukanal-Linie als centralste Linie in der Stadt, letztere bis zur grossen Donau ausgedehnt gedacht, angesehen werden kann, so wird durch diese Anordnung dem möglichst grössten Procentatz der Bevölkerung entsprechen, während den Bewohnern der Stadttheile, welche nicht im Bereiche der Externlinie liegen, die Stadtbahn als Zufuhrlinie, sowohl zu den Extern-Stationen am Donaukanal, als auch zu den Anschlusspunkten an den Hauptbahnen dienen wird.

Diese Einrichtung wird eine Decentralisation des Bahnverkehrs hervorbringen und der Stadtbahn neben ihrer Bedeutung für den Verkehr in der Stadt einen besonderen Verkehr zu den Externstationen verschaffen, wodurch der zu grossen Ansammlung an den Anschlusspunkten der Hauptbahnen vorgebeugt wird.

Es wird wohl ausgesprochen werden können, dass die geschilderte Einrichtung durch die Wiener Gemohnheiten begründet ist, und dass sie sich von der Londoner Anlage, sowie von jener des Fogerty'schen Projectes ebenso unterscheidet, wie Wien von London; sie bietet auch den Vortheil, dass die bestehende Verbindungsbahn, welche ein nützlichcs Glied der ganzen Verkehrs-anlage bildet, frisches Leben und Ersatz für den Abgang in Folge der Verlegung des Güterverkehrs aus die Donaulände gewinnt.

Auf dieser Externlinie sollen inlassen nur jene Züge in die Umgegend verkehren, welche den Bedürfnissen der von den Bahnhöfen entfernten Gegenden entsprechen, d. h. deren Bewohner vorziehen, die Extern-Stationen anstatt der bestehenden Bahnhöfe zu benutzen. Es wird Sache der Verkehrsleitung sein, die richtige Anordnung zu treffen; unter allen Umständen müssen aber Post- und Eilzüge und ebenso die Localzüge, entsprechend der Bevölkerung der Umgegend jedes Bahnhofes, wie bisher verkehren.

Die günstige Gelegenheit zum Einsteigen und die Reducirung der Tarife werden den Verkehr derart heben, dass die Bahnhöfe, wenn sie auch anfänglich etwas verlieren, bald wieder an Verkehr zunehmen. Die Unständlichkeiten, zu den Bahnhöfen zu kommen, veranlassen bisher viele Bewohner der Stadt, die Bahnen zu kürzeren Ausflügen nicht zu benutzen; das Umsteigen, welches nach der Fogerty'schen Anlage nothwendig werden dürfte, wird die Wünsche der Bevölkerung auch nicht vollkommen befriedigen; die besprochenen Extern-Stationen dagegen, von welchen man direct in die Umgegend gelangt, werden die Benützung der Hauptbahnen auch zu kleineren Ausflügen erst recht vor Augen führen, und die Umgegend Wiens den Bewohnern benützbare machen.

Man wird Nachmittags noch überlegen können, ob man in Klosterneuburg, in Rekarwinkel oder in Vöslan den Abend zubringen will, und dennoch vor Mitternacht wieder zu Hause sein können, und in der Verwirklichung dieses Gedankens dürfte der Kernpunkt der ganzen Sache liegen.

Durch die Führung der Stadtbahn über den Bahnhof der Verbindungsbahn entfallen zwei Flügel, wodurch allein schon eine nicht unbedeutende Vereinfachung erzielt wird.

In der vorliegenden Studie ist auch der in der Concession enthaltene Flügel nach Penzing weggelassen und der Anschluss an die Westbahn über Hietzing hinaus gesucht, wodurch sich eine weitere Vereinfachung des Betriebes ergibt.

Ein regelmässiger Betrieb der Verbindungsbahn wird eine rege Bauhätigkeit längs dieser Strecke hervorbringen, in Folge dessen diese Gegend in Zukunft während des ganzen Jahres

bewohnt werden dürfte; es ist deshalb in Aussicht genommen, dass die beiden Anschluss-Stationen der Stadtbahn an die Süd- und Westbahn durch die bestehende Verbindungsbahn mit einander vereinigt werden können, in welchem Falle sich ein zweiter Ring bildet, welcher beim Schlichthause mit dem ersten Ring in Verbindung steht; bei dieser Einrichtung können ausser den gewöhnlichen Ring-Zügen noch einen Achter durchlaufende Züge nach jeder Richtung in bestimmten Zeitintervallen eingeleitet werden, wodurch allen Anforderungen für den Localverkehr und für den Verkehr zu den Bahnen bei grösster Einfachheit und Regelmässigkeit des Betriebes am besten entsprechen werden dürfte. (Plan 1.)

Ausser den gewöhnlichen Stadtbahn-Stationen ergeben sich noch folgende besondere Anlagen:

1. Extern-Stationen für Personen- und Gepäck-Aufnahme, gleichzeitig Stadtbahn-Stationen:
  - der Bahnhof am Franz-Josef-Bahnhof,
  - der Bahnhof am Franz-Josef-Quai,
  - der Bahnhof am Verbindungs-Bahnhof.
2. Einmündungs-Stationen der Externlinie und der Stadtbahn in die Hauptbahnen:
  - Station Meidling,
  - Station Baumgarten oder vielleicht Hütteldorf.
3. Umsteige-Stationen der Stadtbahn:
  - Anlagen beim Schlichthause.

Güterverkehr kann nur während der Entbrechung des Stadtbahn-Verkehrs stattfinden; die hierzu erforderlichen Einrichtungen hängen von localen Verhältnissen ab und können hier nicht weiter behandelt werden.

#### Bemerkung über eine Verbindung nach Döbling, Dornbach, Kahlenberg

Das bisher Angeführte dürfte den Bedingungen des Verkehrs in der Richtung der Westbahn, der Südbahn und der Franz-Josef-Bahn und in der Stadt entsprechen; es bestehen indessen in der Umgegend von Wien noch bestimmte Punkte, welche einer besonderen Berücksichtigung werth sind, ich meine: Döbling, Dornbach, Kahlenberg.

Es ist unmöglich, diese Orte in das bisher angeführte Stadtbahnnetz einzubeziehen, und es ist wohl auch zweckmässiger, besondere Bedürfnisse durch eigene Anlagen zu befriedigen.

Einer Anregung folgend, wurde eine besondere Linie längs der Lastenstrasse in dem Plane eingezeichnet, welche über Döbling auf die Türkenschance führt und von hier sich zum Anschlüsse an die Kahlenberg-Bergbahn und nach Dornbach abzwengt.

Diese Linie kann auch als vorgeschobener Flügel der projectirten Wienerwald-Bahn betrachtet werden.

Die Bahn unterhalte eine regelmässige Verkehr zwischen Döbling und der Stadt und Erfordernisszüge nach Dornbach und Kahlenberg.

Im Kreuzungspunkte der Linie mit der Gürtelbahn wäre eine passende Übergangs-Einrichtung für Passagiere anzuordnen.

Die Linie bis Döbling, d. h. die Linie vom rechten Wienerer am Eingang in die eigentliche Wienstrasse bis zur Türkenschance, ist eine Stadtbahn im wirklichen Sinne des Wortes; sie hat noch den Vortheil, dass sie zwei Punkte des zuerst angeführten Stadtbahnnetzes verbindet und jener Richtung im allgemeinen folgt, welche von Stadtbauamte als die centralste Linie der Stadt betrachtet wird.

Diese Linie wird demnach in Verbindung mit der Wienthal- und Gürtelstrassen-Linie dem Stadtverkehr ganz besondere Dienste leisten.

Die eingezeichneten Linien gründen sich nicht auf ein feststehendes Project, sondern nur auf eine allgemeine Betrachtung

der Gegend; sie sind hier nur aufgenommen, um allen Forderungen zu entsprechen und um zu zeigen, dass diese locale Verbindung durch die Herstellung einer über die Lastenstrasse führenden Externlinie aufgehoben würde. (Siehe Plan 1.)

#### Bemerkungen über den Bau und über Transformationen der Stadt.

Uebergelend auf die spezielle Lage der Linien und deren Construction ist es nach dem im Eingange aufgestellten Grundsatze notwendig, die Stadt und die anstehenden Transformationen in Betracht zu ziehen.

Die Stadt Wien ist radial in sehr zweckmässiger Weise angelegt und hat ein unverschiebbares Centrum — die Stephanskirche.

Allein, sowohl die innere Stadt, als auch die aussenhalb des Ringes sich befindlichen Stadtheile besitzen zu wenig Strassen, welche den Anforderungen der Gegenwart vollkommen entsprechen.

Es mangelt schöne, die ganze Stadt durchziehende und sich theilende Haupt-Verkehrsraden, welche auch den Ring mit den wichtigsten Vororten Schönbrunn und Dornbach verbinden.

In Folge verschiedener Verhältnisse verminderten sich immer mehr und mehr die Strassen zum bequemen Fahren mit Equipagen, welche die Wohlhabenden wünschen und sie anziehen; wir müssen uns aber getreuen, dass die Wohlhabenheit in unserer Mitte eine ebenso grosse Nothwendigkeit ist, als die Anziehung der Fremden, indem durch die Befriedigung ihrer Bedürfnisse Arbeit und Verdienst der Bevölkerung verschafft wird.

#### Wienthal.

Die Anlage einer schönen breiten Strasse nach Hietzing dürfte daher als eine besondere Nothwendigkeit erkannt werden, zumal die Mariahilferstrasse wegen des steilen Zuganges und wegen ihres bedeutenden Lasten-Verkehres den Anforderungen einer Promenade-Strasse nicht entspricht; sie kann auch nicht als Hauptverkehrsrad durch die ganze Stadt Wien in Betracht gezogen werden, weil sie in Folge ihrer Lage zur k. k. Hofburg keine directe Fortsetzung in die Stadt erhalten kann.

Da aber das ganze Stadt-Areal gegen Schönbrunn verbaut ist, so bleibt nur das Wienthal offen, welches Platz für die Hauptstrasse nach Schönbrunn bietet und die Bildung einer Hauptverkehrsrad der Schönbrunn-Praterstern oder Schönbrunn-Tabor begünstigt.

Bei der Regulirung des Wienthales sind also drei Momente ins Auge zu fassen, u. z.:

- Die Flussregulirung,
- die Herstellung einer Hauptverkehrsrad und
- die Stadthahn,

welche in einem gemeinsamen Plan, d. h. in einem General-Plano zusammenzufassen sind.

#### Anlage beim Haupt-Zollamt.

Eine ähnliche Betrachtung der Stadtheile bei dem Hauptzollamts-Gebäude lässt diese ganze Gegend als noch unentwickelt erkennen; eine definitive Lösung der Wienthal-Regulirung müsste offenbar abgewartet werden, ehe eine neue Anlage projectirt werden kann.

Es ist jedoch gewiss, dass die Gründe, über welche Fogerty seine Bahn führt, einen ausserordentlichen inneren Werth haben, der verloren geht, wenn der Fogerty'sche Viaduct zur Ausführung kommt (Plan 3)

Wird dagegen die vorgeschlagene Trasse über die Verbindungsahn gewählt, so entfällt nicht nur der angeführte Uebelstand, es wird auch der Uebergang über die Ringstrasse in senkrechter Führung zur Brückenachse möglich, der Stadtpark wird

geschont durch Verlegung der Trasse an den Rand desselben, — ja, es wird selbst möglich, den Schwarzenberg-Platz zu unterfahren und auf eine längere Strecke eine offene Tiefbahn herzustellen, weil das Bahn-Niveau niedriger gehalten werden kann, als bei der Fogerty'schen Anlage. (Plan 2 u. 5.)

Die Strassen-Façaden und die beiden perspectivischen Bilder, das eine gegen den Stadtpark, das andere gegen die neue Wienstrasse dürften nachweisen, dass die Stadthahn bei der angebenen Anlage die eigenthümliche Physiognomie der Stadt nicht ändert, im Gegentheil wesentlich zur Vervollendung des städtischen Bildes beiträgt. (Plan 7, 8 u. 9.)

#### Westend gegen Schönbrunn.

Die gegebene Auffassung bedingt die Führung der Bahn-Trace am rechten Wienthal, wodurch die linke östlich gelegene Seite frei bleibt; letztere ist besonders geeignet zur Schaffung einer neuen Stadtanlage ähnlich den Westenden anderer Städte.

Eine derartige Anlage wird wohl als ein wirkliches Bedürfniss von Wien erkannt werden, weshalb auch die Bahn so weit als möglich auf dem rechten Wienthal geführt werden soll, um das linke (Ostseite) für die Westend-Anlage frei zu erhalten; in der vorliegenden Studie ist die Tiefbahn bis Margarethen und der Uebergang über den Fluss beim Schlachthause angegeben.

#### Donaustadt, Haupt-Zollamt, k. k. Post, Tramway.

Eine Reihe anderer Betrachtungen über die Belegung der Donaustadt durch Verlegung des Hauptzollamtes, wodurch das bestehende Etablissement für die Zwecke der k. k. Post frei würde, über die zweckmässige Führung der Tramway durch die Stadt, um der Ueberfüllung auf der Ringstrasse vorzubeugen etc. lassen sich anführen, welche einen gewissen Zusammenhang zeigen, so dass man schliesslich zur Ueberzeugung kommt, dass ein alle Transformationen enthaltendes General-Project notwendig ist, um den wirklichen Anforderungen gerecht zu werden.

#### Bemerkungen über den Donaucanal.

Auch das Donaucanal-Thal ist nicht nur vom Standpunkte der Bahn-Anlage, sondern auch von jenem der Fluss- und Strassen-Anlage in Betracht zu ziehen, und wird darauf zu sehen sein, dass Strasse, Fluss und Bahn in möglichst parallelen Linien laufen.

Der Canal wäre als wirklicher Schifffahrts-Canal mit reinem Wasser zu betrachten, und soll den Abfluss der Canäle nicht aufnehmen, für welche vielmehr besondere Haupt-Sammelcanäle herzustellen sind.

Die vorhandene Breite genügt, um das Project in diesem Sinne auszuführen, ohne dass die Strassen durch die viergleisige Bahn beeinträchtigt werden; es entstehen jedoch ausser den Kosten der Bahn-Herstellung sehr bedeutende Kosten für die Fluss-Regulirung mit den Quai-Mauern, sowie für die Herstellung der Haupt-Sammelcanäle.

Von mancher Seite wird der wirkliche Nutzen des Donaucanals als sehr problematisch angesehen, weshalb es nicht nimmer interessant ist, zu untersuchen, wie sich die Verhältnisse gestalten würden, wenn der Schifffahrts-Canal angefasst würde.

In Gemeinschaft mit Herrn von Praun wurde auch hierüber eine Studie verfasst, welche durch die beiliegenden Pläne bezeichnet ist. (Plan 3, 10 u. 11.)

Nach derselben bliebe der Canal oberhalb des Franz Josef-Bahnhofs, sowie unterhalb Erdberg erhalten; beide Canalthelle können in Hafenanlagen verwandelt werden, welche durch einen Canal verbunden würden, um eine genügende Bewegung im Wasser zu erzielen.



Das linksseitige Ufer des oberen Hafens müsste um circa 1 Meter erhöht werden, um jede Gefahr des Hochwassers von der Stadt zu entfernen, welche übrigens durch die erhöhte Sicherheit des Schwimmthores auch heute schon garantiert ist.

Die verschiedenen Lagerplätze oberhalb und unterhalb der Stadt bleiben demnach dienlich, während die gewonnenen Flächen in der Stadt, wie die Profile zeigen, zu Bauerngruppen zu benützen wären.

Die Stadtbahn selbst würde hinter den Häusern führen, so dass sie nur bei Uebergängen über die Strassen zu Tage tritt.

Der Haupt-Bahnhof am Quai erhält im Parke eine ausgezeichnete Lage, welche letzterer aber vergrössert als verkleinert würde.

Der Werth der gewonnenen Flächen ist ein so bedeutender, dass die Kosten aller durch diese Transformation hervorgebrachten Arbeiten und jene der Haupt-Sammelcanäle etc. gedeckt würden.

Es handelt sich hier um eine Frage von so einschneidender Natur, dass es gewagt wäre, eine Meinung anzuspoken; es erschien mir jedoch angezeigt, die Aufmerksamkeit auf diese Frage zu lenken, ehe es durch die Inangriffnahme der Stadtbahn zu spät würde, einen derartigen Gedanken zu behandeln.

### Hauptpunkte für die weitere Behandlung der Stadtbahn.

Die angegebnen Auffassungen als richtig voranzusetzen, ergeben sich aus vorstehender Betrachtung folgende Punkte:

1. Die General-Linien der Stadtbahn längs des Wienthales, längs des Donau-Canales und längs der Gürtelstrasse sind als die geeignetste Basis für die richtige Entwicklung des Verkehrs zu betrachten.

2. Der Einleitung des Externverkehrs in die Stadt dürfte der grösste Werth beigelegt werden.

Der Beschluss, die Verbindungsbahn für den Personenverkehr einzurichten, kann als der Anfang des aufgestellten Programmes betrachtet werden; es ergibt sich hiernach in einfacher Consequenz die Richtigkeit der Grundzüge des behandelten Projectes. Wenn in erster Linie die Verbindungsbahn von ihrem Bahnhofe bis zum Franz-Josef-Bahnhofe geführt wird, ist schon der ganze Extern-Verkehr möglich, und ein richtiger Anfang gemacht, welcher als Wegweiser für die Herstellung weiterer Stadtbahn-Linien dienen wird.

3. Zur definitiven Festsetzung der Wienthal-Linie und der Donau-Canal-Linie sind General-Projecte zur gleichzeitigen Festsetzung der Regulierung des Flusses und der Stadt notwendig.

Im Falle Arbeiten erfordert werden, welche nicht unmittelbar durch die Bahnerstellung bedingt sind, sondern als Folge der Aufstellung eines General-Projectes erscheinen, so fallen die Kosten derselben der Gemeinde zur Last. Die Ausführung solcher Arbeiten kann der Bahn-Unternehmung gegen entsprechende Entschädigung oder gegen besondere Zugeständnisse übertragen werden.

4. Die wünschenswerthen Aenderungen des concessionirten Planes werden vom Standpunkte des aufgestellten Gesichtspunktes wie folgt bezeichnet:

- a) Führung der Trace vom Donau-Canal direct zum Bahnhofe der Verbindungsbahn und von da längs der Grenze des Stadtparkes ins Wienthal.
- b) Führung der Trace vom Donau-Canal über den Bahnhof des Franz-Josef-Bahnhofes.
- c) Offenhaltung der Möglichkeit, den Extern Verkehr über die Verbindungsbahn zu führen, daher Freilassung des nützlichen Terrains beim Franz-Josef-Bahnhofe zur Anlage der Betriebs-Einrichtungen der Hauptbahnen.
- d) Anlassung des Flügels nach Penzing und Anschluss an die Westbahn über Hietzing hinaus.

e) Anlage der Wienthal-Linie und ihrer Betriebsstation in solcher Weise, dass die Haupt-Verkehrsdar der Schönbrunn-Praterstrasse und eine neue Stadtanlage auf der linken Seite des Wienthales bis gegen Schönbrunn geschaffen werden können.

f) Unterföhrung des Schwarzenberg-Platzes und Tiefbahn-Anlage im Wienthale so weit als möglich. Mehrkosten, welche aus dieser Bestimmung resultiren, kann die Unternehmung ersetzt verlangen, oder es können andere Entschädigungen, z. B. unentgeltliche Grundabtröhtungen, hierfür geboten werden.

Das Unternehmen der Stadtbahn, dessen Zustandekommen inländische Capitalien wohl nur wenig begünstigen, ist seines allgemeinen Nutzens wegen der besonderen Förderung zu empfehlen, insbesondere wenn die Unternehmung alle jene Ausläufe behält, welche bezüglich der Traces, der Anlage der Stationen und der Banart erhoben werden.

Die Hauptbahnen, welche durch Zuföhrung von Passagieren gewinnen, können der Bahnunternehmung bei der Aufstellung der Verbindungen in den Anschluss-Stationen entgegenkommen.

Die Gemeinde kann dieselbe durch Abtretung von Grönden, welche zu keinen anderen Anlagen verwendet werden können, besonders begünstigen.

### Schlussbetrachtung.

Ich habe den Gedankengang angeführt, welcher massgebend für die Aufstellung des Projectes war, und die Umwandlungen besprochen, welche Wien zur modernen, erwerbsthätigen Stadt machen sollen.

Wir kommen den aus dem Beginn dieser Umwandlungen (Ringstrasse) erzielten Erfolg zu wissen, dass Handel und Wandel nur dort blühen, wo für ihr Gedeihen die geeignetsten Einrichtungen geschaffen werden.

Wenn auch in manchen Punkten noch ganz verschiedene Anschauungen bestehen, so zweifelt doch Niemand mehr an der Bedeutung der Stadtbahn für die Zukunft Wiens.

Da die verschiedensten Auffassungen der Stadtbahn in Schriften und Projecten vorliegen, so kann man, — auf das Glück Wiens bauend, — wohl mit Sicherheit erwarten, dass die Macht der Verhältnisse die beste Anlage zu Tage fördern wird.

Das Glück Wiens gründet sich auf seine von der Natur so sehr begünstigte Lage, weshalb es nach jeder Katastrophe stets in neuer Glorie wieder erstanden ist.

Aus dem gleichen Grunde, aus welchem die Römer hier ein Bollwerk ersten Ranges errichteten, in dem der römische Kaiser Marcus Aurelius seine Pläne und Schriften verfasste, aus welchem die Babenberger — auf dem Kahlenberg thronend — hier eine besondere Cultur hervorbringen konnten, aus welchem die Bedeutung Wiens in der Türkzeit resultirte, wird auch die Neuzeit, nach so günstigem Beginne mit der Ringstrasse und den Monumentalbauten, Wien zu unerschöpflich Grösse entwickeln.

Wien hat Alles, was Mensch-n gefällt; die Eingeborenen wie die Zugezogenen hängen mit wahrhafter Liebe am Grund und Boden; wir brauchen nur die von der Natur gebotenen Herrlichkeiten benützbär machen, und Wien wird eine der unwiderstehlichen Städte der Welt.

Ich empfehle daher, im grossen Style das Ganze anzufassen und die Eigenart Wiens in jeder Schöpfung auszubilden, und wir werden ein Werk schaffen zum Heile der kommenden Generationen, welches rückwärts auf das ganze Reich.

Hiezu 4 Pläne.

Anhang I.

# EINE STUDIE

über die

# W i e n e r   S t a d t b a h n

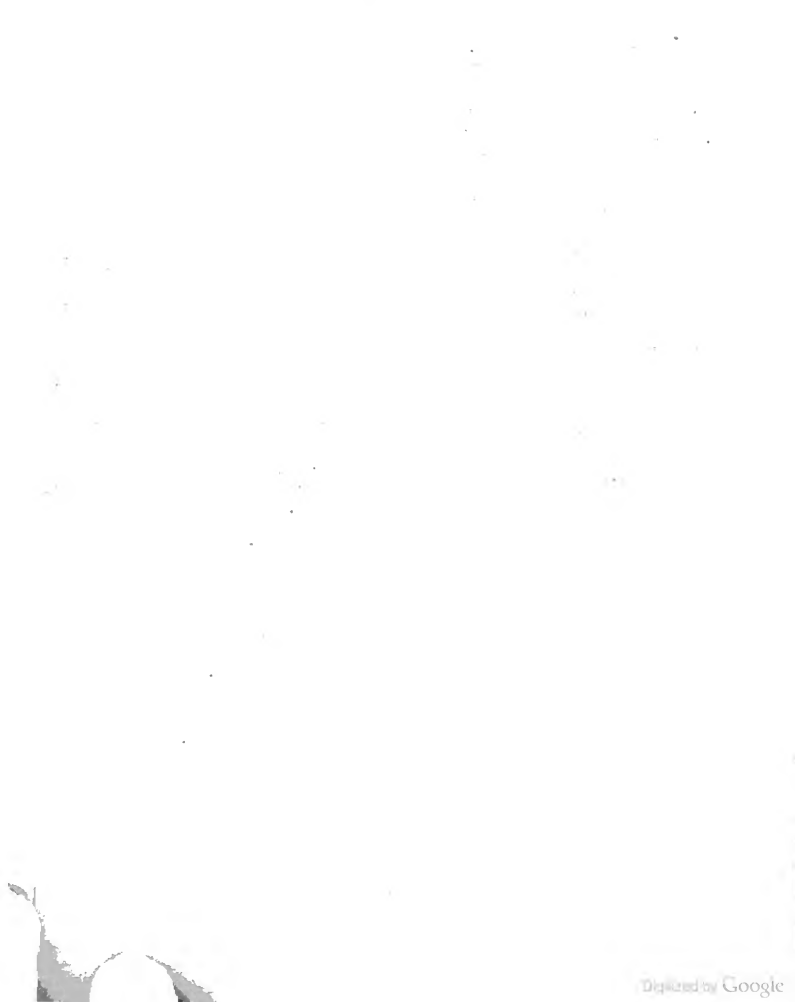
und über

# Stadt-Regulirungen

mit 7 Plänen.

Nr. 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9.

Verfasst im Juni 1882.



# EINE STUDIE

über die

## Wiener Stadtbahn und über Stadt-Regulirungen.

### Bestimmungen der Linien des Stadtbahnnetzes

Aus den öffentlichen Verhandlungen hat sich ergeben, dass ein Stadtbahnnetz, welches längs des Wienthales, des Donaucanal-Ufers und der Gürtelstrasse führt, und passende Anschlüsse an die Hauptbahnen, insbesondere an die Süd-, West-, Nord- und Franz Josef-Bahn erhält, die hauptsächlichsten Bedürfnisse erfüllt, und dass auch die Möglichkeit vorhanden ist, die angegebenen Linien auszuführen.

Die generelle Linienführung des Stadtbahnnetzes ist demnach als gegeben zu betrachten.

### Abweichende Ansichten über die Durchführung der Stadtbahnen.

Über die weitere Behandlung und Durchführung des Stadtbahn-Projectes bestehen noch zwei von einander abweichende Ansichten, und zwar:

Die Einen haben die Ansicht, die vorliegenden Projecte geeignet, um auf Basis derselben die Concessionirung der Stadtbahnen vornehmen zu können.

Die Anderen sind der Ansicht, es müsse vor Allem eine planmäßige Regulirung der Stadttheile, welche die Bahn durchzieht, und des Wienthales festgestellt, d. h. gezeichnet werden, um untersuchen zu können, ob die Projecte entsprechen oder ob und welche Rectificationen wünschenswerth wären.

Die Veränderungen, welchen nahezu alle Städte seit 30 Jahren unterworfen sind, zeigen deutlich, dass bedeutende, selbst ökonomische Vortheile erzielt werden, wenn Stadt-Regulirungen von einem grossen Gesichtspunkte aufgefasst werden; es erklärt sich hieraus der Wunsch, dass auch die Stadtbahnfrage in einer Weise behandelt werde, welche einer zweckentsprechenden Regulirung der die Bahn durchziehenden Stadttheile gerecht wird.

### Festsatzung jener Stadttheile, deren planmäßige Regulirung auf das Stadtbahnproject Bezug hat.

Da die Gürtelstrasse schon mit Rücksicht auf eine künftige Bahn projectirt ist, so sind insbesondere nur das Wienthal, das Donaucanal-Ufer und ihre Verbindungen mit der Gürtelbahn in Betracht zu ziehen, und Verhältnisse anzustreben, welche gleich günstig für den allgemeinen Verkehr und für die Stadtanlagen sind.

Im Wienthal, von der Elisabethbrücke aufwärts, handelt es sich hauptsächlich um eine Anlage, welche der Schaffung einer Hauptstrasse nach Hietzing, den Anforderungen des Wienthales und der Bahnanlage gerecht wird.

Um diesem Standpunkte zu entsprechen, ist keine grössere Arbeit notwendig; es muss nur ein Plan festgestellt werden, welcher die in Aussicht zu nehmenden Veränderungen darstellt, damit es Jedermann möglich wird, sich ein Urtheil zu bilden.

### Bemerkungen über die vorliegenden Stadtbahnprojecte bezüglich der Trasse in der Nähe der Hauptmuth.

Aus einer eingehenderen Betrachtung der vorliegenden Stadtbahnprojecte ergibt sich, dass in der Gegend der Hauptmuth besondere Verhältnisse vorhanden sind, welche einer alle Interessen verbindenden Lösung Schwierigkeiten entgegenstellen.

Die Bahntrasse des Projectes Fogerty in der Nähe der Hauptmuth, wenn sie auch durch die Bemerkungen der Herren Ober-Bauräthe wesentlich verbessert wurde, erfüllt nicht alle Anforderungen, welche die Uebersetzung des Wienthales und der Ringstrasse, sowie die Verbindung mit der Verbindungsbahn bedingen, sie hat auch den Nachtheil, eine neu zu erbauende Linie zur Nordbahn nöthig zu machen, welche überdies schwer in Einklang zur bestehenden Stadt zu bringen ist.

Das Project der Wiener Bankgesellschaft und des Bank-Vereines geht dieser Schwierigkeit zwar aus dem Wege, enthält jedoch weder eine Verbindung mit der Verbindungsbahn, noch eine Linie zur Nordbahn.

### Vorschlag für eine neue Trasse, welche vom Bahnhofe der Verbindungsbahn ausgeht.

Da der Gedanke nahe liegt, die bestehende Verbindungsbahn selbst als ein Glied der Stadtbahnen aufzufassen und dieselbe nach und nach diesem Zwecke entsprechend zu entwickeln, so könnte eine dritte Trasse der Stadtbahn in der Nähe der Hauptmuth dadurch bestimmt werden, dass die Stadtbahn direct zum Bahnhof der Verbindungsbahn geführt wird und dieser bestehende Bahnhof dem erweiterten Zwecke entsprechend umgestaltet und vergrössert würde.

Ein besonderer Vortheil dieser Anlage liegt vielleicht darin, dass ein Centralpunkt für die Stadtbahn und für die Verbindungsbahn geschaffen wird, welcher eine neue Linie zur Nordbahn entbehrlich macht, und die Linie längs des Donaucanalufers in directe Verbindung mit der Verbindungsbahn setzt.

Plan 2 zeigt die im vorhergehenden angegebene Trasse, welche nachweist, dass die Uebersetzung der Ringstrasse bei der Aspernbrücke ohne Verlegung der Ringstrasse senkrecht zur Brückenachse hergestellt werden kann und dass Eisenbahnzüge nach allen Richtungen direct verkehren können.

Der durch die Linienführung entstehende Nachtheil der notwendigen Demolirungen dürfte wohl aufgehoben werden durch den Vortheil, die Kosten einer neuen Verbindung mit der Nordbahn zu ersparen.

Plan 5 zeigt eine Skizze der Anlage des Bahnhofes (der Verbindungsbahn), welcher durch den auf der Seite der Vorstadt gelegenen Platz verbreitert ist. Durch die Anlage des Hauptgebäudes auf der Vorstadtseite ist der Betriebsdienst der Hauptmuth und der Central-Markthalle intact gelassen.

**Consequenzen des Planes 2.**

Die im Plane 2 gegebene Anordnung führt zu folgenden Consequenzen für die Herstellung der Stadtbahnen:

Die Linie längs des Donacanalufers, welche der Linie der regulirt gedachten Stadt zu folgen hätte, ist nur als Hochbahn auszuführen.

Die Linie längs des Wienthales führt vom Bahnhof ab bis zur Einmündung in die Wienstrasse an der Grenze zwischen der Lastenstrasse und dem Stadtpark, und vom Eingang in die Wienstrasse im Allgemeinen in der Richtung der im Plane 2 dargestellten Wienstrasse, welche bis zum Vorplatze des k. Schönbrunner-Schlusses fortzusetzen gedacht ist, wo sich dieselbe mit der Strasse nach Hietzing vereinigt. \*)

Die Wienthalinie kann als Hochbahn oder auch theilweise als Tiefbahn hergestellt werden.

Da die Hochbahnanlage technisch auf keine Schwierigkeiten führt, so wurde die Tiefbahnanlage im Plane I eingeschrieben.

Generelle Quer- und Längenprofile für die Tiefbahnanlage zeigen die Pläne 6 und 7.

Das Querprofil 6 ist jedoch nach den sich ergebenden Bestimmungen der Wienthal-Enquête des Wiener Gemeinderathes zu überprüfen.

Nach dem Längenprofil überstet die Bahn (als Hochbahn) die über die Thegethorbrücke führende Strasse, unterfährt im Tunnel die Plätze vor der Schwarzenbergbrücke und der Elisabethbrücke und führt als Tiefbahn längs der Wien bis in die Nähe des Schlachthauses, wo sie in die Hochbahn übergeht, um einerseits die Höhe der Gürtelstrasse, andererseits jene der Südbahn zu erreichen.

Die Durchführung dieses Gedankens dürfte einige Strassen-rectoretoren zur Folge haben, welche sich aus dem Detailprojecte ergeben werden.

Es ist vollkommen richtig, dass in Folge der im Plan projectirten Tiefbahnstrecke am Anfang und Ende ziemlich bedeutende Steigungen, jedoch nur auf kurze Längen nothwendig werden; man erhält indessen vor den Plätzen der Schwarzenbergbrücke, der Karlskirche und der Elisabethbrücke, sowie längs der Wienstrasse keine störenden Viaducte, was von manchen Personen als besonders werthvoll betrachtet wird.

Der Einwurf, dass die Kosten der Tiefbahnstrecke bedeutender werden, als wenn sie als Hochbahn hergestellt würde, könnte nur durch eine genaue Berechnung beider Constructonsarten bewiesen oder widerlegt werden.

Wenn man jedoch berücksichtigt, dass durch die Tiefbahnanlage gleichzeitig das eine Wienthal regulirt und mit Mauern gefasst wird, so ist gewiss richtig, dass beide Arbeiten zusammen bei der Tiefbahnanlage nicht mehr kosten als bei der Hochbahnanlage.

**Bemerkung über die Linienführung bei der Franz Josef - Bahn.**

Offenbar trägt die im Projecte Fogarty angegebene Linie zwischen dem Donacanal-Ufer und der Gürtelstrasse in der Gegend des Franz Josef-Bahnhofes den Verhältnissen der Stadt nicht genügend Rechnung.

Es wäre vielleicht möglich, am Ende der Halle der Franz-Josef - Bahn den Bahnhof mit einer Hoch-Bahn zu übersetzen und

\*) Es ist auch möglich, die Linie vom Bahnhof ab, quer durch den Stadtpark an's Wienthal zu führen, um die an der Lastenstrasse liegenden Gebäude von der Bahn mehr zu entfernen. Der Kinderpark würde durch diese Anlage nicht wesentlich beeinträchtigt, weil die Bahn als Hochbahn durch denselben führt.

Jede dieser zwei angegebenen Linien hat Vortheile und Nachtheile, welche bei der definitiven Bestimmung der Trasse gegen einander abzuwägen sind.

an dieser Stelle eine Umsteigestation einzurichten, von welcher Treppen auf die Perrons der Franz Josef - Bahn führen.

Für die Festsetzung dieser Linie ist demnach eine besondere Studie nothwendig.

**Bemerkung zur projectirten Stadtanlage.**

Die im Plane 2 gegebene Stadtanlage kann natürlich nur als ein genereller Gedanke bezeichnet werden, da die schon bestehenden Bestimmungen nicht vollständig bekannt waren.

Der Vortheil der Linienführung zwischen dem Bahnhof der Verbindungsbahn und der Elisabethbrücke scheint darin zu liegen, dass die Bahnrute die möglichst geringste Störung der heutigen Anlage zur Folge hat, die Parke durch die Correctionen des Flusses eher vergrößert werden, und die angegedehnten Plätze zwischen der Stubenthorbrücke und dem Donacanal ganz intact gelassen sind.

Durch die vollständige Ueberdeckung einzelner Stellen des Flusses dürfte eine regelmässigerer Gesammtbildung erzielt werden, wie dieses an der Stelle der Stubenthorbrücke, vor der Elisabethbrücke und bei den Bahnhöfen im Wienthal angegeben ist. (Aehnliche Anlagen sind in neuerer Zeit in Nizza hergestellt.)

Im beigelegenen Querprofile ist die Breite der Wienstrasse mit möglicher Rücksicht auf das Bestehende, 70<sup>o</sup> Meter breit angenommen.

Die Breite der Strassen rechts und links vom Flussbett hängt von der Breite des Querprofile ab, wie sich dasselbe aus der Enquête des Wienthal'schen Gemeinderathes ergeben wird; bei der im Querprofile angegebenen Breite des Flussbettes resultiren einerseits 15<sup>o</sup> Meter, andererseits 26<sup>o</sup> Meter für die Breite der Strassen.

Die im Querprofile analog den Angaben des Herrn Ingenieurs Klunzinger eingezeichnete Construction soll generell die Ueberdeckung der bezeichneten Plätze darstellen.

Im Falle die freigelassene Breite für den Fluss zu gross befunden wird, so können entweder die totale Breite ermässigt, oder die Strassen erweitert werden.

**Generalplan der Stadtbahn im Zusammenhang mit der Verbindungsbahn.**

Den Plänen, welche dem Gedanken der möglichst besten Verbindung der Stadtbahnen mit der Verbindungsbahn ausdrücken, ist noch der Plan I beigelegt, in welchem die Hauptbahnen, welche in Wien einmünden, mit schwarz angegeben, während die Stadtbahnen roth dargestellt sind.

Aus diesem Plane ist zu entnehmen, dass aus einem gemeinschaftlichen Betriebe der Verbindungsbahn und der Stadtbahn die verschiedensten Variationen der Befahrung möglich sind, welche sich im Laufe der Zeit als nothwendig oder zweckmässig herausstellen, wenn grössere Ansiedlungen längs der Bahnen vorhanden sind; es können z. B.

Die Züge an die Westbahn über die Verbindungsbahn, und die Züge an die Südbahn über die Westbahn zurückkehren etc. \*)

**Bemerkungen über Regulirungen in der inneren Stadt und Vorsehung zur Bildung einer neuen Kärntnerstrasse.**

Der Plan 2 enthält auch einige Vorschläge für Regulirungen in der inneren Stadt Wien, und für die directe Führung der Margarethenstrasse bis zur Elisabethbrücke, welche nicht zum Projecte der Stadtbahn gehören.

\*) Die im Plane angegebene gelb punktirte Linie bedeutet den Anfang einer in die Gegend von Dornbach und zum Kahlenberg führenden Bahn, welche übrigens noch nicht anliegt ist.

Die vollständige Schwärzlichkeit einer solchen Linie, deren Hauptbahnhof mit einer Station der Gürtelstrasse in Verbindung gebracht werden müsste, dürfte ein Vortheil für die Benützung sein.

Der Gedanke zu diesen Vorschlägen \*) entspringt aus der Ansicht, dass jede Stadt Haupt-Arterien besitzen sollte, wie dieselben in der Broschüre des Herrn Dr. Kolatschek und auch in der Denkschrift des hiesigen Ingenieur- und Architekten-Vereins, verfasst von Herrn Baron von Ferstel, angeführt ist.

Eine dieser Haupt-Arterien von Wien wird von Hietzing bis zum Praterstern etc. Reichsbrücke führen müssen.

Die Regulirung in der inneren Stadt kann nur sehr langsam diesem Zwecke entgegenkommen.

Das angestrebte Ziel wird übrigens durch die Regulirung der Kärntnerstrasse und der Rothenthurnstrasse nicht vollständig erreicht, weil ihre Richtung nicht zur Ferdinandsbrücke führt, und auch nur eine geringe Strassenbreite möglich ist, welche Tramway-Anlagen anschliessen.

Schon gegenwärtig ist man bemüht, Mittel zu ersinnen, welche die Tramway auf der Ringstrasse entlasten, da dieses Verkehrsmittel für manche Menschenklassen nützlich wird, und der Betrieb leidet.

Es liegt der Gedanke nahe, mitten durch die Stadt, quer durch die schmalen Strassen eine neue Kärntnerstrasse direct zur Ferdinandsbrücke zu führen, so dass die Tramway aus dem Wienthal und Margarethen quer durch die Stadt bis zum Praterstern oder bis zum Tabor verkehren könnte.

Der Plan gibt einen Vorschlag in dieser Richtung, welcher jedoch auch nur als genereller Gedanke anzusehen ist.

Der Einwurf, dass in Folge der Höhenlage der Strasse vor der Ferdinandsbrücke, die neue Strasse an dieser Stelle eine bedeutendere Steigung gegen die Stadt erhalte, kann dadurch widerlegt werden, dass das Niveau der Strasse zwischen der Aspernbrücke und der Ferdinandsbrücke schon mit Rücksicht auf die Bahntrasse ziemlich horizontal gelegt werden muss, wodurch die Steigung gegen die Stadt bedehnt ermässigt wird.

Die Verlängerung der Margarethenstrasse bis zur Brücke wird durch die Parcellirung des Freihauses erreicht, welche Gelegenheit gibt, den Nachmarkt aufzubrechen, und den Markt in besondere Markthalen zu verlegen.

Die im Plane angegebene Anlage vor der Karlskirche ist dem Projecte des Gemeinderathes Herrn Architekten Streit entnommen; jene der Strasse nach Hietzing von k. k. Bauath Freiherrn von Schwartz, und jene der Margarethenstrasse von der Wienerberger Baugewerks-Gesellschaft.

**Allgemeine Bemerkungen und Mittel der Durchführung.**

Vorstehende Studie enthält drei grössere Projecte, und zwar:

1. Regulirung des Wienthales:

a) des Wienthales,

b) der Stadtanlagen.

2. Die Anlage der Stadtbahn unter der Voraussetzung der Einbeziehung der bestehenden Verbindungsbahn in das Stadtbahnnetz.

3. Die Schaffung einer neuen Kärntnerstrasse zur Vollendung der Hauptverkehrsader Hietzing—Praterstern—Reichsbrücke und

\*) Die Vorschläge sind deshalb hier aufgenommen, weil ein gewisser Zusammenhang zwischen Bahnanlage und den erwähnten Stadtanlagen vorhanden ist, z. B.

Je nach der Anordnung des Nachmarktes ist auch die Station bei der Elisabethbrücke einzurichten.

Die Ficklerstellung am Donaucanalufer sollte in Harmonie mit den einfallenden projectirten Strassen und mit der künftigen definitiven Ferdinandsbrücke errichtet werden.

Wien, am 26. Juni 1882.

W. von Flattich m. p.

die directe Führung der Margarethenstrasse bis zum Vorplatz der Elisabeth-Brücke, so dass der Tramway-Verkehr aus Margarethen und Wieden durch die Stadt bis zum Praterstern und Reichsbrücke eingerichtet werden kann.

Wenn auch die Realisirung der einzelnen Projecte, im Falle sie als nützlich und nothwendig erkannt würden, von einzelnen Personen nicht durchgeführt werden kann, so ist doch anzunehmen, dass die Mittel zur Durchführung sich finden werden, weil die Kosten nothwendiger Anlagen von der Gesammtheit getragen werden müssen.

Jede grössere That oder Unternehmung erfordert zuerst den Gedanken; wenn derselbe sich als richtig und zweckmässig erwiesen hat, wird das Projecte angebahnt, auf Grund desselben die Kosten berechnet, und erst wenn diese bekannt sind, können die Mittel der Aufbringung der Kosten in Ueberlegung gezogen werden.

Wenn der Gedanke, die heutige Verbindungsbahn in das Stadtbahnnetz einzuziehen, anerkannt würde und im Allgemeinen die Grundidee der Verwendung des heutigen Bahnhofes bei der Hauptmauth durchgeführt wird, so dass keine neue Bahn zur Nordbahn nöthig wird, so sind wohl die Besitzer der heutigen Verbindungsbahn, d. h. der Staat als Eigentümer der Westbahn und die übrigen Bahngesellschaften hauptsächlich in der Lage, das Zustandekommen dieses Gedankens zu fördern.

Die Hauptbahnen haben überhaupt ein bedeutendes Interesse an der besten Lösung der Stadtbahn im Allgemeinen und an den passendsten Verbindungen derselben mit den Hauptlinien.

Da mindestens die Kosten der Regulirung einer Seite des Flussbettes und des neben der Bahn herzustellenden grossen Canales von den Bahnarbeiten nicht zu trennen sind, so wäre vielleicht anzustreben, dass die Gemeinde zur Deckung der Kosten der Ausführung dieser Arbeiten der Bahn-Unternehmung einen zu vereinbarenden Betrag zahlt, oder andere Zugeständnisse macht.

Zur Ergänzung der Projecte werden in der Folge generelle Kostenschätzungen verfasst und Studien der Gebäude der Haupt- und Zwischenstationen der Bahn aufgestellt, welche seinerzeit nachgetragen werden, wenn die erwähnten Gedanken eine Würdigung erhalten.

**Resumé.**

Der Zweck dieser Studie ist:

- a) Die Darstellung des ausgesprochenen Wunsches, »die Bahn möge mit Rücksicht auf die künftige Bildung der Stadt und nicht allein mit Berücksichtigung der heute bestehenden, nicht geregelten Stadtheile situiert und bebaut werden«;
- b) der Nachweis, in welcher Weise diesem Verlangen entsprochen werden könnte.

Dieser Zweck wird erreicht:

1. Wenn die Frage, ob der heutige Bahnhof der Verbindungsbahn als Ausgangspunkt der Stadtbahn anzunehmen ist, endgiltig erledigt wird.

2. Wenn der Gemeinderath der Stadt Wien sich entschliesst, einen General-Regulirungsplan der Stadtheile und des Wienthales sofort anfertigen zu lassen.

Wird beiden Punkten entsprochen, so dürfte auch kein Anstand mehr vorhanden sein, die Stadtbahn sofort in Angriff zu nehmen, da durch einen Stadt-Regulirungsplan die wesentlichsten Bestimmungen für die Bahn bekannt werden und es hierdurch leicht wird, die Bestimmungen festzusetzen, welche den öffentlichen Interessen entsprechen.

W. von Prangen m. p.



Anhang II.

---

# BETRACHTUNGEN

über den

internen und externen Verkehr

der

## Wiener Stadtbahn

mit 1 Plan.

Nr. I.

---

Verfasst im October 1882.





# BETRACHTUNGEN

über den

## internen und externen Verkehr der Wiener Stadtbahn.

### Allgemeine Bemerkungen mit Beziehungen auf Wahrnehmungen der Berliner Stadtbahn.

Die bedeutende Bahnhof-Anlage, welche das Project Fogerty am Donaucanal-Ufer zeigt, lässt vermuthen, dass noch anderen Zwecken entprochen werden soll, als jenen der gewöhnlichen Stadtbahn-Stationen.

Man wird sich nicht täuschen, wenn man annimmt, dass diese Bahnhof-Anlage für den externen Verkehr bestimmt ist, in der That wird auch die Möglichkeit, »ohne umsteigen zu müssen«, von einer Anlage am Donaucanal-Ufer in die Gegend der Franz Josef-Bahn, der West- und der Südbahn etc. zu gelangen, vom Publicum mit Freuden begrüßt werden, und voransichtlich den Verkehr bedeutend heben.

Es ist kein Zweifel, dass das Donaucanal-Ufer die möglichst centrale Lage zur Stadt Wien hat, dass demnach eine Bahnhof-Anlage am Donaucanal-Ufer einen weit höheren Procentsatz der Bevölkerung begünstigt, als jeder einzelne Bahnhof der Hauptlinien.

Wenn es möglich gemacht würde, dass man von dem Donaucanal-Ufer nach allen Richtungen verkehren könnte, so wäre in Wirklichkeit das erreicht, was man im gewöhnlichen Sinne eine Central-Station heisst.

Die Anlage einer im Centrum gelegenen Station hebt übrigens den Betrieb der bisherigen Bahnhöfe nicht auf, welche für ihre Umgebung jedenfalls günstiger gelegen sind, als eine Central-Station.

Die Central-Station, welche hier ins Auge gefasst wird, ist demnach nur eine Ergänzung der bestehenden Bahnhof-Anlagen und in keiner Weise zu verwechseln mit der Anlage eines Central-Bahnhofes, wie derselbe in München hergestellt wurde, und in Frankfurt im Baue ist.

Eine zweigleisige Stadtbahn, wie sie in Wien projectirt wurde und auch im Project Fogerty angegeben ist, kann indessen den externen Verkehr nach den verschiedenen Linien nicht aufnehmen, da die Erfahrung gelehrt hat, dass der interne Stadt-Verkehr nur in dem Falle gefördert wird, wenn die Stadtbahnzüge in 5, im Maximum in 10 Minuten aufeinander folgen.

Bei einer Stadtbahn haben alle Stationen gleiche Bedeutung, es ist deshalb kein Grund vorhanden, so lange die Stadtbahn nur zwei Geleise erhält, am Donaucanal-Ufer eine ansgeheftere Station mit verschiedenen Perrons und Geleisen anzurorden.

Die grossen Anforderungen, welche der Verkehr im Allgemeinen an die Bahnhöfe, insbesondere an jene mit bedeutendem Local-Verkehr, wie der Westbahn und Südbahn stellt, werden in der Folge die Nothwendigkeit von Erweiterungen hervorufen, welche die heute bestehenden Anlagen in Frage stellen.

Die Herabsetzung der Fahrpreise von Seite der Staatsverwaltung wird die anderen Verwaltungen veranlassen, ähnliche Massregeln ebenfalls einzuführen, welche als Haupt-Resultat die Hebung des Verkehrs zur Folge haben werden.

Mit ziemlicher Sicherheit wird daher vorauszu sehen sein, dass grossartige Erweiterungen der Bahnhöfe notwendig werden, um den Bedürfnissen zu genügen.

Es wird sich daher die Frage aufdrängen, ob die künftigen Erweiterungen von jeder einzelnen Bahn-Unternehmung im Rahmen der bestehenden Anlagen gewonnen werden sollen, oder ob eine Decentralisation einzuführen ist, wie in Berlin, um den Verkehr der bestehenden Anlagen durch Schaffung neuer günstiger gelegenen Aufnahms-Stationen zu erleichtern.

Letztere Massregel ist nur zu erreichen, wenn die Stadtbahn-Anlage in einer Weise durchgeführt wird, welche erlaubt, auch Extern-Züge nach verschiedenen Richtungen zu expediren, ohne den Stadtbahn-Betrieb zu beeinträchtigen.

Die Einrichtung der Externzüge neben der Stadtbahn wird also nicht nur der Bevölkerung zugute kommen, sondern auch bewirken, dass die bestehenden Bahnhof-Anlagen der Hauptlinien keine grösseren Aenderungen nöthig haben.

Die Führung der Externzüge vom und in das Centrum der Stadt, wie in Berlin, bedingt weitgehende Aenderungen, welche planmässig festzusetzen sind, um die wirklichen Konsequenzen dieser Einrichtung übersehen zu können.

In Berlin wurden für die Einführung der Externzüge auf die Stadtbahn zwei besondere Geleise geschaffen, damit dieser Dienst ganz unabhängig von dem Stadtbahnbetriebe geführt werden kann.

Der Extern-Verkehr auf der Berliner Stadtbahn bildet sich aus der gegenseitigen Durchdringung der nach Osten und Westen gehenden Bahnen, so dass die von Osten kommenden Züge im Westen von Berlin (Charlottenberg), jene von Westen im Osten (schlesischer Bahnhof) die Bahnhöfe erhalten.

Auf dieser Extern-Linie werden nicht nur Vorortzüge nach den verschiedenen Richtungen (Potsdam, Spandau etc.), sondern auch alle Eil- und Courierzüge befördert, weil die Erfahrung herangestellt hat, dass letzteres für 85% der Bevölkerung bequemer ist, und nur 15%, die alte Einrichtung vorziehen.

Ausser den beiden Hauptpunkten im Osten und Westen (schlesischer Bahnhof und Charlottenberg) besitzt die Externlinie noch zwei Hauptstationen (Friedrichsstrasse und Alexanderplatz), wozu voransichtlich noch eine dritte Station (zoologischer Garten) in der Folge erwähnt werden dürfte, um den Bedürfnissen des Westendes zu genügen.

Es sind demnach für den Externverkehr nach jeder der beiden Richtungen 3, respective 4 Aufnahmestellen in der Stadt geschaffen, von welchen man in die gleiche Gegend gelangen kann, in welche bisher nur ein Ausgangspunkt führte; man kann demnach sagen, dass durch diese Anordnung der Vortheil der Bahnen einer viel grösseren Ausdehnung der Stadt dienstbar gemacht wurde.

Da der Betrieb der Stadtbahn-Externlinie keinen längeren Aufenthalt auf den Stationen gestattet, so können mit diesen Zügen nur Personengepäck und die Briefpost befördert werden; die Expedition der Postzüge und der Kiltzüge, sowie der sonstigen Localzüge, welche der Frequenz der Umgebung jedes Hauptbahnhofs und ihren Bedürfnissen anpassen sind, verbleiben den bisherigen Bahnhöfen.

Aus vorstehender Darstellung ergibt sich:

1. Eine zweigleisige Stadtbahn-Anlage kann keinen Externverkehr aufnehmen
2. Die von Fogerty projectirte Centralstation am Franz Josef-Quai hat keine Bedeutung, wenn die Stadtbahn nur mit zwei Gleisen hergestellt wird.
3. Eine zweigleisige Stadtbahn, welche Hauptlinien berührt, muss die auf diese Linie gehenden Reisenden an den Berührungspunkten abgeben, wo passende Einrichtungen zu schaffen sind.
4. Von dem Centrum der Stadt ausgehende Externzüge bedürfen zweier selbstständiger Gleise, deren Betrieb in keiner direkten Verbindung mit jenen der Stadtbahn stehen muss.
5. Die Einrichtung der von der Stadt ausgehenden Externzüge wird die Inanspruchnahme der bestehenden Bahnhöfe wesentlich verringern, daher verhindern, dass Erweiterungen der Hauptbahnhöfe notwendig werden, sie wird den Verkehr heben, und die Vortheile der Hauptbahnen gleichförmiger der ganzen Stadt zugänglich machen.

**Bestimmung des Verkehrs der Stadtbahn und Festsetzung des Stadtbahnetzes**  
(welches im Plane 10th angegeben ist).

In der Discussion über die Anlage einer Wiener Stadtbahn wurde angeführt, dass dieselbe sich nicht allein auf die Beförderung von Personen beschränken sollte, sondern sowohl Güter und Poststücke aufzunehmen hätte, als auch der Approximierung der Stadt gerecht werden müsse.

Wenn man sich den Betrieb der Stadtbahn denkt, deren Züge alle 5 oder 10 Minuten aufeinanderfolgen, so wird eine eigentliche Güterbeförderung unmöglich.

Die Stadtbahn in Wien wird daher wie jene in London und Berlin voraussichtlich auch nur Personen befördern, welchen erlaubt ist, jene Gepäckstücke mitzunehmen, welche sie selbst ohne Vermittlung von Trägern tragen können.

Postdiener mit Paketen können natürlich ebenfalls die Stadtbahn benützen, um eine schnellere, jedenfalls geringere Kosten verursachende Vertheilung der Briefe zu ermöglichen.

Im Falle aus der Stadtbahn ein besonderer Vortheil für die Approximierung gezogen werden kann, wird sich dieser nur auf Nachzüge beschränken müssen, wenn der eigentliche Stadtbahnbetrieb eingestellt ist.

Zur Erfüllung dieses besonderen Zweckes müssten sowohl an den Einnündungen der Stadtbahn in die Hauptbahn, sowie an den Bezugsorten, d. h. den Markthalen, besondere Verkehrrungen getroffen werden, welche ganz unabhängig von der eigentlichen Stadtbahn sind.

In ähnlicher Weise lässt sich auch ein Vortheil für den Güterverkehr denken, welcher jederzeit eingerichtet werden kann, sobald die hiezu erforderlichen Nebenanlagen hergestellt sind.

Die Wiener Stadtbahn besteht nach der Studie Flattich-Frangens aus der sogenannten über die Gürtelstrasse führenden Ringbahn, und dem zweiten Ring, welche sich aus dem letzten Stück der Wienthalbahn, einem Theile der Verbindungsbahn und dem Flügel zur Südbahn zusammensetzt.

Diese Stadtbahn wird nach Vorhergehendem, ähnlich der Londoner und der Berliner Stadtbahn nur für den Personenverkehr eingerichtet sein, und hängen andere Anlagen, welche durch Nachtverkehr bedient werden, nur von den localen Verhältnissen ab.

Der Zugverkehr auf dieser gesammten Stadtbahn ist der Hauptsache nach ein doppelter, und zwar verkehren:

- a) Nach beiden Richtungen Züge der Ringbahn über den Gürtel alle 5, im Maximum alle 10 Minuten.
- b) Nach beiden Richtungen Züge der Ringbahn, welche den zweiten Ring auch durchlaufen und Anschlüsse an die West-

bahn (bei Baumgarten oder Hütteldorf) und die Südbahn (bei Meidling) erhalten.

Diese Züge durchlaufen demnach einen Achter, und können alle 15 Minuten bis 30 Minuten verkehren.

Die angegebenen Tracen der Stadtbahn und die doppelte oder dreifache Art der Zugsrichtungen erfordern besondere Stationsanlagen bei den Schleifen in der Nähe des Schlachthausens, um das Umsteigen jener Passagiere zu ermöglichen, welche nach einer anderen Richtung verkehren, als der Zug läuft, in welchem sie sich etwa befinden.

Alle anderen Stationen der Stadtbahn basiren auf dem gleichen, einfachen, bekannten Programme; sie erleiden nur in dem Falle eine Aenderung, wenn sie gleichzeitig zu Extern-Stationen verwendet würden.

**Bestimmungen der Externlinien und ihres Verkehrs**

(im Plane 10th war punktirt angegeben).

Im ersten Capitel wurde angegeben, dass ein weit höherer Percentatz der Bevölkerung die Vortheile der Bahnen, welche in Wien einmünden, benützen könnte, wenn längs des Franz Josef-Quais passende Anlagen geschaffen würden, von welchen die Züge auf die verschiedenen Hauptlinien übergehen.

Denkt man sich die heutige Verbindungsbahn vom Bahnhof Hauptzollamt an nach der in der Studie „Flattich-Frangens“ angegebenen Richtung bis zum Franz Josef-Bahnhof verlängert, und erhält die Verbindungsbahn eine Verbindung mit der Westbahn im Sinne der Linie Wien-Salzburg, so steht diese verlängerte Verbindungsbahn mit allen in Wien einmündenden Bahnen hien und da in direkter Verbindung, mit Ausnahme der nach Pest und Raab führenden Linien.

Durch die Erbauung dieser verhältnissmäßig kurzen, angeführten Bahnstrecke erhielt demnach Wien die gleichen Vortheile, welche Berlin durch die neugeschaffene Externlinie (schlesischer Bahnhof - Charlottenburg - Potsdam, resp. Spandau) bereits besitzt.

Auf dieser Linie könnten verkehren:

1. Züge der Nordbahn: ab Franz Josef-Bahnhof, Franz Josef-Quai, Nordbahnhof u. s. f.
2. Züge der Nordwestbahn: ab Franz Josef-Bahnhof, Franz Josef-Quai, Nordbahnhof, Verbindungsbahn zur Nordwestbahn u. s. f. oder wenn die Externlinie mit der Nordwestbahn direct verbunden würde; ab Asperger Bahnhof, Bahnhof Verbindungsbahn, Bahnhof Quai Extern Franz Josef-Bahnhof, zur Nordwestbahn-Linie.
3. Züge der Asperg-Linie: ab Franz Josef-Bahnhof, Franz Josef-Quai, Bahnhof Hauptzollamt, Bahnhof Wien der Asperg-Linie u. s. f.
4. Züge der Südbahn: ab Franz Josef-Bahnhof, Franz Josef-Quai, Bahnhof Hauptzollamt, Meidling u. s. w.
5. Züge der Westbahn: ab Franz Josef-Bahnhof, Franz Josef-Quai, Bahnhof Hauptzollamt, Meidling, Verbindungsbahnlinie und fort zur directen Westbahnlinie.
6. Züge der Franz Josef-Bahn: ab Westbahnhof, Verbindungsbahn, oder ab von einem noch zu ermittelnden Punkte der Verbindungsbahn, Bahnhof Hauptzollamt, Franz Josef-Quai, Franz Josef-Bahnhof u. s. f.

Es stellt sich demnach, ähnlich wie in Berlin, auch hier eine Durchdringung der Bahnlinsen heraus und bildet die neu zu erbauende Strecke: Bahnhof Hauptzollamt bis zum Bahnhof Franz Josef-Bahn, die eigentliche Basis des Personenverkehrs aller Linien mit Ausnahme der nach Pest und Raab führenden Bahnen.

Wenn directe Verbindungen durch noch zu ermittelnde Linien mit der Verbindungsbahn hergestellt würden, ist es indessen auch möglich, für die Bahnen, welche vom Bahnhof der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft ausgehen, eine Anordnung zu

finden, welche ihnen die Vorteile des Ausganges vom Franz Josef-Quai gewährt.

Da diese Linien jedoch keinen bedeutenden Sommerverkehr haben und der Bahnhof der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft von einer Station der Externlinie zu erreichen ist, so stellt sich wohl kein so bedeutender Vorteil durch die Herstellung der angeordneten Verbindung heraus.

Für die nach Budapest und Prag, via Nordbahn, führenden Linien ist überlies der Ausgang vom Franz Josef-Bahnhof vorhanden, so dass den Wünschen des Publicums vollkommen Rechnung getragen wird, und es sich nur um eine interne Antragsung über den Entzweig für das Verbindungsmetz der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft handeln dürfte, wenn eine Einrichtung getroffen wird, welche die Nordbahndüge gegenüber jenen, welche vom Bahnhof der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft ausgehen, durch ihr Eindringen in das Herz von Wien so bedeutend begünstigt.

So einfach sich nach Vorstehendem die Anordnung der Externzüge gestaltet, so darf doch nicht verschwiegen werden, dass die Konsequenzen dieser Anordnung, ähnlich wie in Berlin einen sehr bedeutenden Aufwand erfordern, welchem nur der Vorteil gegenübergestellt werden kann, dass die heutigen Bahnanlagen in der Folge keiner größeren Umgestaltung mehr bedürfen.

Zu diesem Vortheile sind auch noch die Vorzüge zu rechnen, welche darin bestehen, dass die Bahnen dem gesammten Publicum zugänglicher werden.

Die Konsequenzen der Eröffnung der vom Franz Josef-Bahnhof ausgehenden, über die Verbindungsbahn führenden Externlinien sind die Einrichtungen des Betriebsdienstes (Locomotiv-Lemmen und Wagenpark-Aufstellungen), welcher die verschiedenen Linien am Orte des am weitesten vorgeückten Anknüpfungspunktes zur Ausführung des Dienstes bedürfen.

Da sämtliche Linien mit Ausnahme der Franz Josef-Bahn und wohl auch der Nordwestbahn vom Franz Josef-Bahnhof ausgehen, so wird auf der Strecke zwischen Wien und Nussdorf eine bedeutende Anlage zu diesem Zwecke entstehen müssen, während die Züge der Franz Josef-Bahn, sowie jener der Nordwestbahn an einem erst zu ermittelnden Punkte der Verbindungsbahn ihre Betriebsrichtung zu erhalten haben.

Würde man nach vollständiger Durchführung des angegebenen Programmes die Eilzüge wie bisher von den Hauptbahnhöfen abgehen lassen, und auf der Externlinie Localzüge vorschicken, deren Wagen an einem bestimmten Orte dem Hauptzuge angehängt werden, so wird sich vornehmlich der Fall ereignen, dass sich im eigentlichen, vom Bahnhofe abgehenden Eilzuge mehr Passagiere mit Freikarten, als solche mit bezahlten Karten befinden, während das Contingent der zahlenden Reisenden die Localzüge benützen, welche am Donaucanal-Ufer eine Hauptstation haben.

Die Folge dieser Erscheinung wird darin bestehen, dass die bisherigen Hauptstationen, mit Ausnahme jener, welche auf den Externlinien liegen, die Expedition der Eilzüge verlieren, weil dieselbe vom Franz Josef-Bahnhof ausgehen wird, mit Ausnahme jener der Franz Josef-Bahn und der Nordwestbahn, welche vom Westbahnhöfe oder anderwärts ihren Anfang nimmt.

Bringt man weiter in Rechnung, dass durch die Verstaatlichung der Franz Josef-Bahn noch der Gedanke sich von selbst ergibt, die Westbahnlinie mit der Franz Josef-Bahnlinie bei Tulln zu vereinigen, so werden die Eilzüge der Westbahn von ihrer Localstrecke überhaupt abgelenkt und über Tulln geführt werden, was nur von Vortheil für die leichtere Bewältigung des Localverkehrs der Westbahn sein dürfte.

Ausser den Eilzügen werden hauptsächlich Localzüge nach verschiedenen Richtungen auf der Externlinie verkehren, welche

den Zweck haben, Reisende, ohne umsteigen zu müssen, rasch zu befördern.

Die Durchführung dieser Einrichtung entspricht hauptsächlich den Wünschen des Publicums, sowohl jenes, welches auswärts wohnt, als jenes, welches nur die Abendstunden benützt, um freie Luft aufzusuchen.

Nach der Tagesarbeit kann man sich noch auf eine Externstation begeben und überlegen, ob man in Baden, Weidlingau oder Klosterneuburg eine Erfrischung nehmen will, und wird dennoch vor 11 Uhr wieder zu Hause angelangt sein können.

In Folge der eintretenden Decentralisation wird, obgleich die Frequenz vermehrt wird, eine zu starke Inanspruchnahme der einzelnen Bahnhöfe vermieden und die Umgebung von Wien erst recht zugänglich gemacht.

Die Stationen der Externlinien müssen für die Durchführung eines vollständigen Personal- und Gepäck-Dienstes, sowie zur Expedition der Briefpost geeignet eingerichtet sein; besondere Einrichtungen für den Güterdienst sind in der Regel nicht vorzusehen, da Güterzüge nur in der Nacht nach Einstellung des Externverkehrs befördert werden könnten.

Dies zu einem etwaigen Güterdienst erforderlichen Einrichtungen sind besonders zu behandeln.

Diese vorstehenden Angaben genügen für die Bildung der Stations-Programme.

Die Stationen der Externlinien theilen sich in zwei Kategorien: in solche, an welchen alle Züge, selbst die Eilzüge halten und die Aufnahme und Abgabe besorgen, und in solche, welche nur den Localzüge dienen.

Im Allgemeinen ist grosse Sparsamkeit in der Zahl der Stationen anzurathen, weil der Werth der Externzüge mit der Zunahme der Stationszahl abnimmt.

Ausser einer passend gestalteten wohl neuen Anlage am Franz Josef-Bahnhof, werden je eine Haupt-Externstation am Franz Josef-Quai und am heutigen Bahnhofe der Verbindungsbahn, folglich mindestens drei Haupt-Externstationen entstehen müssen.

Externstationen für die Localzüge werden sowohl am Franz Josef-Quai, als längs der Linie, insbesondere am Kreuzungspunkte des Rennweges und der Ungargasse, zwischen den Bahnhöfen vor der Belvedere-Linie, vor der Favoriten-Linie und bei Matschelsdorf passend zu situiren sein.

Insoweit die Gasse der Externlinie mit der Stadtbahn parallel laufen, werden die Externstationen gleichzeitig zu Stadtbahnstationen einzurichten und mit bequemen, möglichst einfachen Übergängen anzuordnen sein, damit die Stadtbahn ihren weiteren Zweck, der Sammlung und der gleichmässigen Verteilung der Vortheile der bestehenden Bahnen auf die gesammte Bevölkerung Wiens erfüllen kann.

Um jede Missdeutung hintanzuhalten, wird hier wiederholt, dass die Expedition der Postzüge, welche auch die Eilzüge befördern, sowie die dem Erfordernisse angepassten Localzüge von den Hauptbahnhöfen wie bisher verkehren, da die neu vorgeschlagene Einrichtung nur den Zweck hat, die grossen Ansammlungen zu verhindern, und das Publicum besser und bequemer zu bedienen.

#### Constructions - System der Externlinie und der Stadtbahn.

Durch die angegebene Auffassung erhält die längs des Donaucanal-Ufers zu führende Linie vier Geleise und eine hervorragende Bedeutung.

Ans diesem Grunde wird diese viergeleisige Bahn vom Bahnhofe des Hauptcollantes ab, bis zum Franz Josef-Bahnhof

in einem ganz soliden, dauerhaften Constructionssysteme gebaut werden müssen.

Gleichzeitig mit dem Bahnprojecte dieser viergleisigen Bahn sollte auch das allgemeine Project der Stadt und des Donaucanals aufgestellt werden, selbst wenn Theile desselben nicht sogleich zur Ausführung kommen.

Eine eingehende Untersuchung der bestehenden Verbindungs-  
bahn zum Zwecke der Verbesserung ihres Längenprofils wird sich als zweckmässig herausstellen.

Die in sich begrenzte Stadtbahn kann in einer einfacheren, vielleicht auch weniger Kosten verursachenden Art durchgeführt werden,

Steigungen von 1:60 bis 1:50 werden auf keinen Anstand führen, wenn sie aus ökonomischen Gründen, oder als im allgemeinen Interesse gelegen erkannt werden.

Die Auffassung und die Gewissheit, dass der Externverkehr nicht durch das Wienthal geführt wird, dürfte auch dem Gedanken: vom Schwarzenbergplatz bis gegen die Linde eine im Allgemeinen offene Tiefbahn herzustellen, förderlich sein, wodurch wohl manche beklemmte Brust von einem drückenden Alp befreit würde.

**Bemerkungen über den Güterdienst, über das Hauptzollamtsgebäude und die Post.**

Die vorstehenden Auseinandersetzungen haben schliesslich auf ein vollständiges Programm des Personenverkehrs in Wien einmündenden Bahnen geführt; es wird daher nicht ganz ungerechtfertigt erscheinen, auch einiges über den Güterverkehr hier einzuschalten.

Schon zur Zeit der Behandlung des Projectes der Donau-  
stadt\*) wurde darauf hingewiesen, dass das Ufer der geregelten grossen Donau als der Hauptumschlagplatz der Waaren anzusehen sei, weshalb der Wunsch ausgesprochen wurde, für das eigentliche Gütergeschäft eine grössere Breite der Donau-  
lande zu bestimmen, als sie im Plane der Donaustadt an-  
gegeben ist.

Das Ufer der Donau, welches mit allen Bahnen ver-  
bunden ist, eignet sich besonders für diese Zwecke, weil auch die Schifffahrt hier ihre Stätte findet, und folglich der Ueber-  
gang der Waaren vom Schiffe zur Bahn etc. am leichtesten bewerkstelligt werden kann.

Für die Franz Josef-Bahn und für die Westbahn, wenn ihre Verbindung bei Tulln durchgeführt wird, ist vielleicht dieses Ufer überhaupt der geeignetste Platz für den Güter-  
bahnhof, an welche Umschlageinrichtungen die übrigen Linien sich anschliessen könnten.

Die Verlegung des Hauptzollamtes auf die Donau wird wohl auch nur eine Frage der Zeit sein, da auch hierfür diese Lände der passendste Platz sein dürfte.

Würde dieser Gedanke ausgeführt, so sind einige günstig gelegene Filialen des Hauptzollamtes in der Stadt nothwendig, um den Bewohnern das Abholen etc. zu erleichtern.

Das Freiwerden des heutigen Hauptzollamtes führt auch auf den Gedanken, zu untersuchen, ob dieses Gebäude nicht passend für die k. k. Post verwendet werden könnte, weil es in directer Verbindung mit der Stadtbahn und der Extern-  
linie steht.

\*) Siehe Zeitschrift des Oesterr. Ingen.- und Arch.-Vereines Jahrgang XXIX.

Wien, im October 1882.

W. von Flattich m. p.

**Schlussbetrachtung.**

Die vorangegangenen allgemeinen Betrachtungen über die Bedürfnisse und Wünsche der Wiener Bevölkerung bezüglich des Verkehrs führen auf zwei Centralstellen und zwar:

1. für den Personen-Verkehr auf das Donaucanal-Ufer, und

2 für den Güter-Verkehr auf das Ufer der grossen Donau.

Die angegebenen Wege der Realisirung der Wünsche und Bedürfnisse, mögen sie nun als richtig, zu weit gehend, oder unrichtig befunden werden, dürften immerhin geeignet sein, Jarruhm, dass schon ökonomische Gründe es nothwendig machen, eine Alles umfassende Lösung, d. h. ein vollständiges Project anzustreben, weil nur auf diesem Wege zu hoffen ist, dass das Resultat wirklich in allen Theilen entsprechen wird.

Da es sich um öffentliche Interessen handelt, so wird auch, abgesehen von der Thatsache der Einführung eines theilweisen Staatsbahn-Systems, die hohe Regierung allein in der Lage sein, sämtliche Fragen durch ein allumfassendes Project in einer, alle Wünsche befriedigenden Weise zu lösen.

Was man auch über die heutige Situation der Haupt- und Residenzstadt Wien denken mag, soviel dürfte feststehen, dass ihre nächste Zukunft wesentlich abhängen wird von der Art und Weise, wie die gesammten Verkehrsverhältnisse geordnet werden, und welche Bedeutung die einzige noch mögliche Verkehrsader im Wienthal erhalten wird.

Wenn im Allgemeinen der Verkehr in Wien gegenüber anderen Städten zurückgeblieben ist, so erklärt sich dieses wohl einfach aus der Thatsache, dass unsere Stadt an einer weniger frequenten Durchgangslinie liegt, als westlich gelegene grössere Städte.

Sicher wird übrigens mit der weiteren Ausbildung der neuen fäthlich gelegenen Staaten die Durchgangslinie durch Wien immer bedeutender, so dass vorauszu-  
sehen ist, dass in nicht ferner Zeit die österreichische Metropole einen ungehauenen Aufschwung nehmen wird.

Dieser Aufschwung wird um so bedeutender, je richtiger und passender alle Einrichtungen gemacht werden, welche zur befriedigenden Existenz der Bewohner gehören.

Die monumentalen Neubauten Wiens, die Museen und alle anderen Einrichtungen, welche im richtigen Gefühl für die Zukunft geschaffen sind, werden wesentlich beitragen, die Anziehungskraft zu vermehren, welche um so grösser wird, je ausgedehnter die schönen Anlagen der Stadt geschaffen werden.

Die richtige Lösung der Wienstrasse nach Schönbrunn wird das Wiener Westend entwickeln, welches die Vereinigung der Stadt mit Peubing und Hietzing zur Folge hat.

Die richtige Entwicklung des Verkehrs wird die Donaustadt beleben.

Kurz, eine grossartige Entwicklung wird das Werk krönen, als dessen Anfang die Schaffung der Ringstrasse zu betrachten ist.

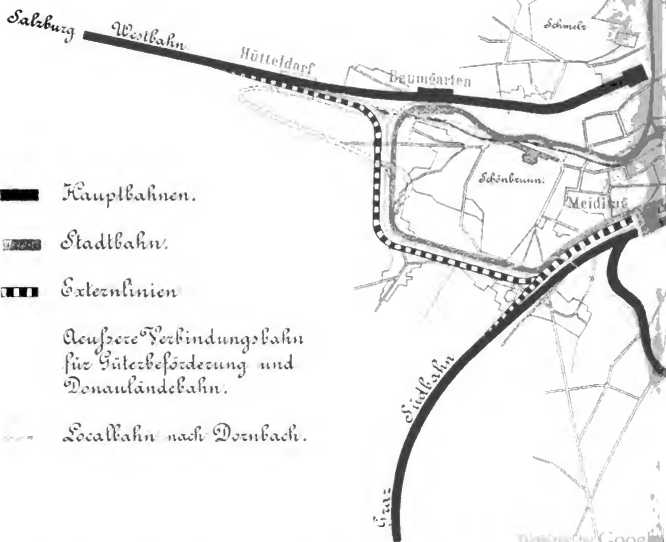
Je öfter die verschiedenen Fragen im Zusammenhange miteinander aufgefasst werden, umso mehr tritt der Gedanke in den Vordergrund, dass unserer Kaiserstadt das Glück beschieden war, alle diese so wichtigen Fragen im Zusammenhange behandeln zu können, weil nur in diesem Falle die allgemeine Nützlichkeit in der höchsten Schönheit zu erzielen ist.

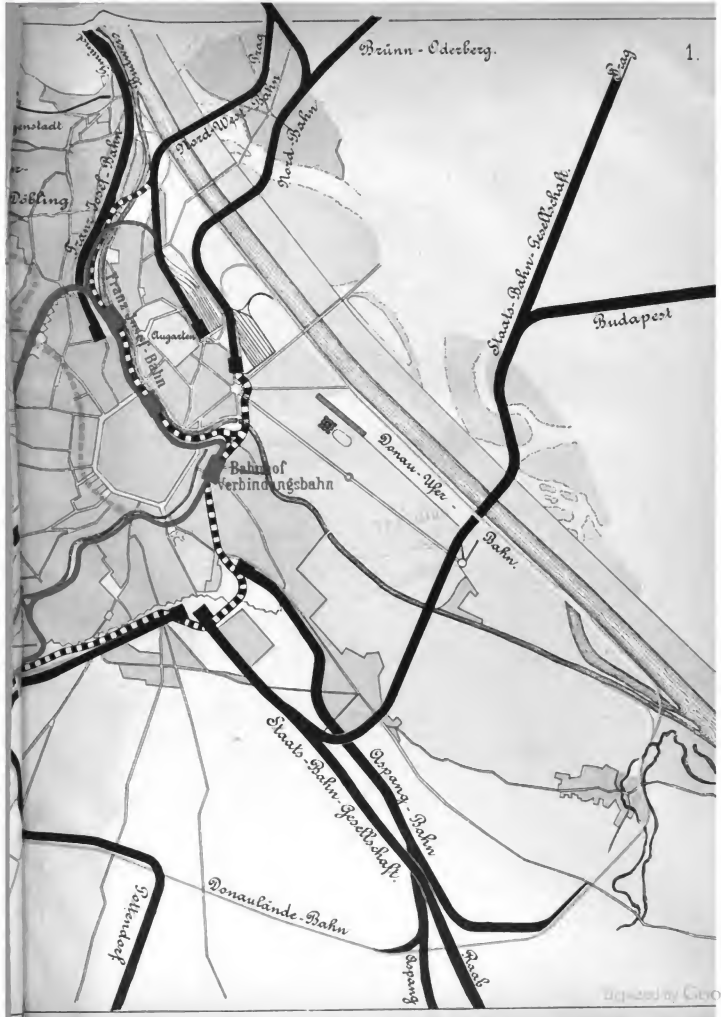
W. von Prangen m. p.



Generalplan  
 der  
**Wiener-Stadtbahn**  
 und der von der  
 Stadt ausgehenden Externlinien  
 nach der Studie  
 von  
 W. v. Stallich und W. v. Prangen.

Leitfaden v. 1901/1902.

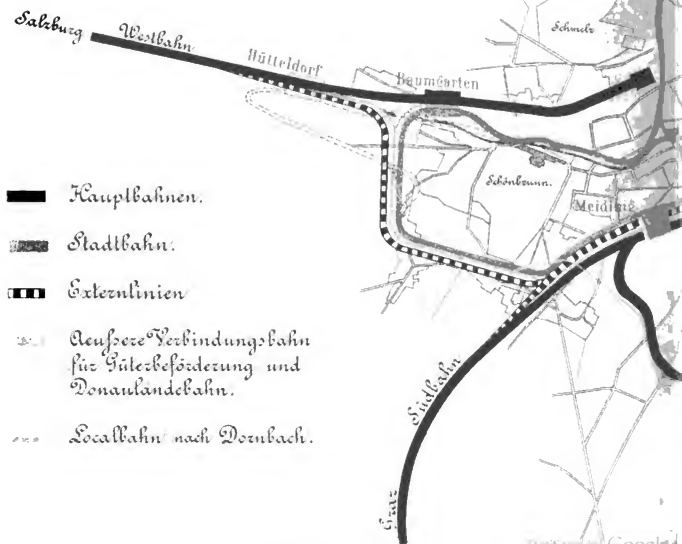


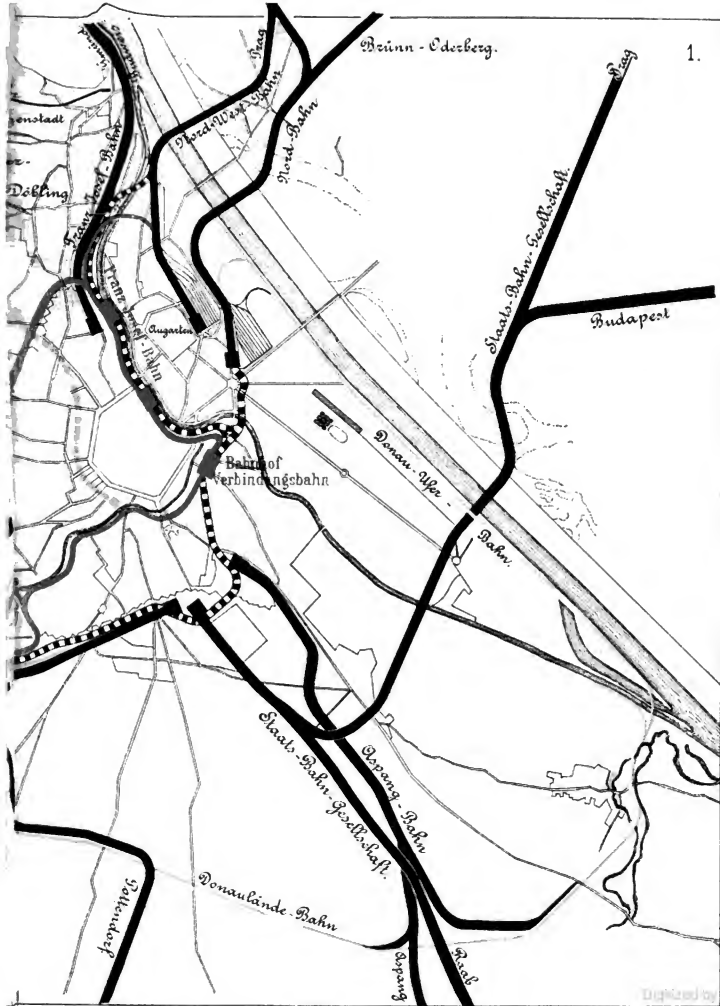




Generalplan  
 der  
**Wiener-Stadtbahn**  
 und der von der  
 Stadt ausgehenden Externlinien  
 nach der Studie  
 von  
 W. v. Hattlich und W. v. Prangen.

1:200000





Beünn - Ederberg.

1.

Kronstadt  
Döbling  
Franz Josef-Bahn

Nord-Bahn  
Süd-Bahn

Staats-Bahn-Gesellschaft

Budapest

Augarten

Bahn of  
Verbindungsbahn

Donau-Ufer-

Bahn.

Staats-Bahn-Gesellschaft  
Lopang-Bahn

Donaulände-Bahn


Sollendorf

Kais  
Lopang



Eine Studie  
 der  
 Wiener-Stadtbahn  
 von  
 Dr. Statist. W. Sengen.

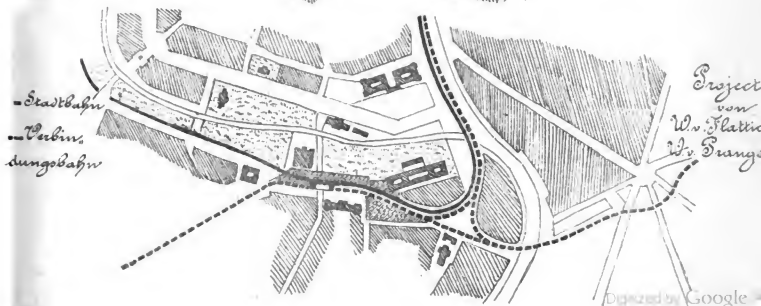
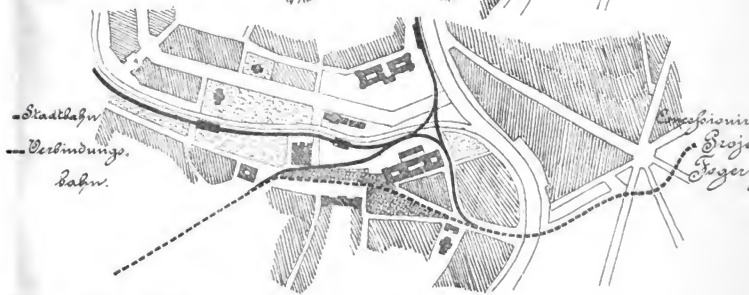
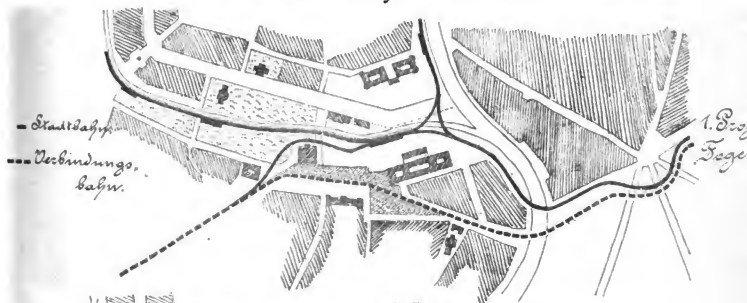
Situation der  
 Stadtbahn  
 vom Franz. Dorseebahnhof  
 im  
 zum Eingang ins Wienthal.

- M Externstationen.  
 — Externlinie. [Verbindungsbahn.]  
 a, b, c, d Betriebsbahnhof der Externlinie.  
 .... Stadtbahn.  
 Betriebsbahnhof der Stadtbahn.





Wiener Stadtbahn-Anlagen  
in der Gegend des Haupt-Kollamtes.



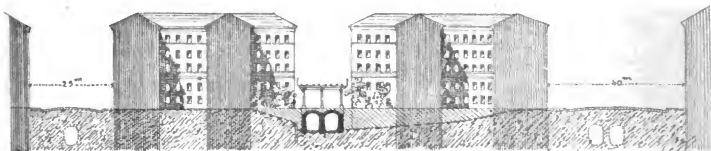
# Quersprofile einer Studie über den Donaukanal.

von W. v. Stettich und W. v. Steangen

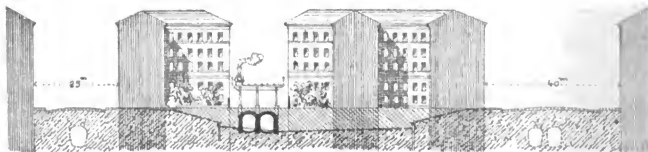
Siehe Vortrag.

Leopoldstadtseite.

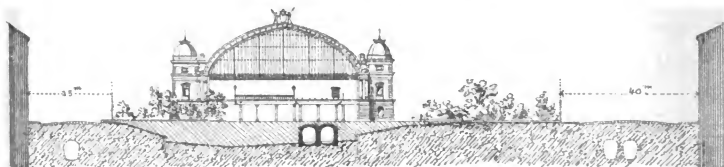
Stadtseite.



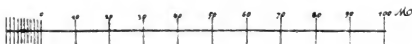
Profil in der verlängerten Seegasse.



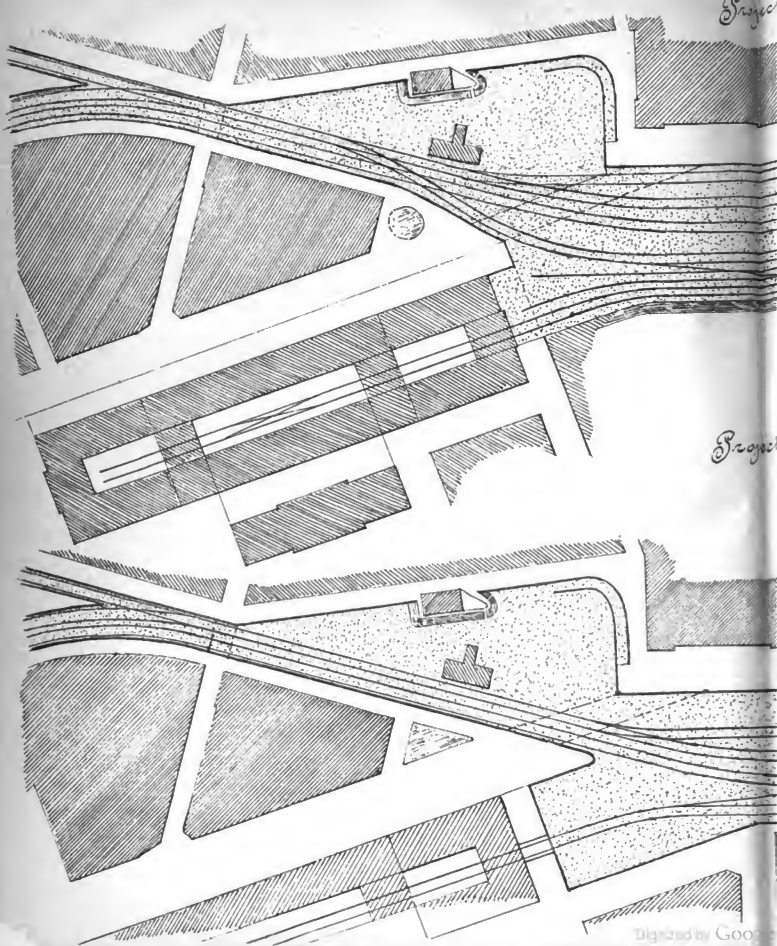
Profil in der verlängerten Berggasse.



Profil in der Verlängerung der Ringstrasse.



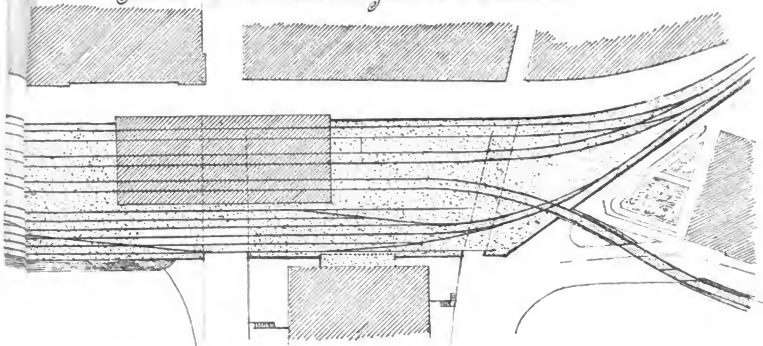
*Project*



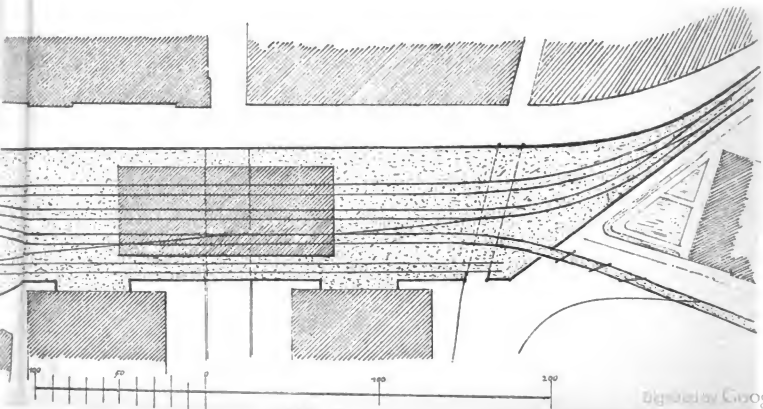
*Project*



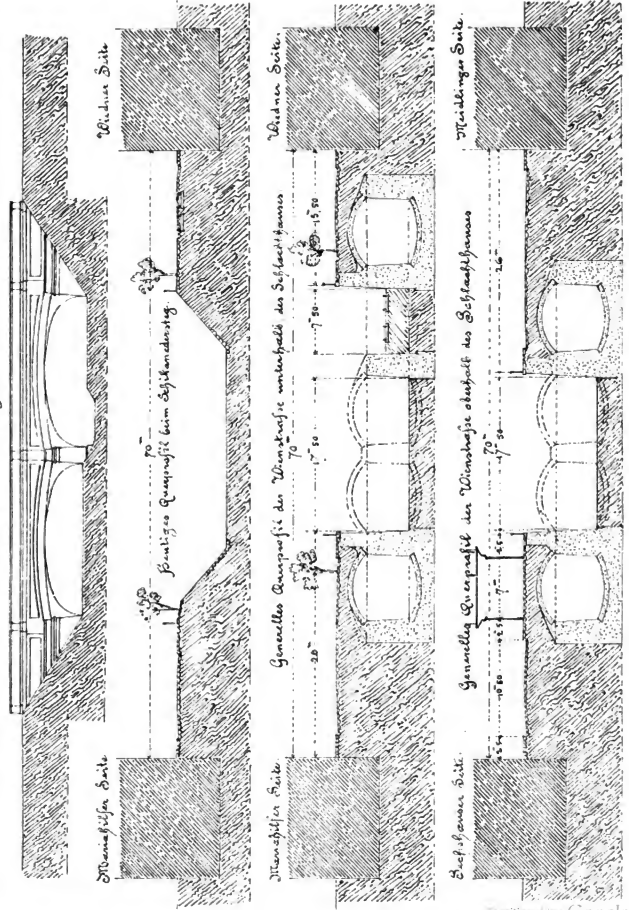
Sicht des Bahnhofes der Verbindungsbahn mit Einbeziehung der  
Stadtbahn & Verlassung des k. k. Zollamtes



Sicht des Bahnhofes der Verbindungsbahn mit Einbeziehung der  
Stadtbahn, unter Annahme der Verlegung des k. k. Zollamtes.



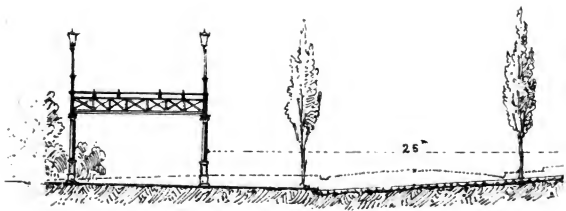
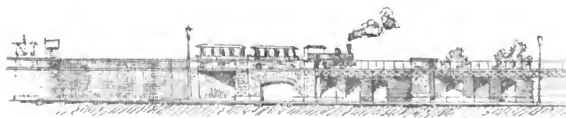
Eisenerzbergbrücke.



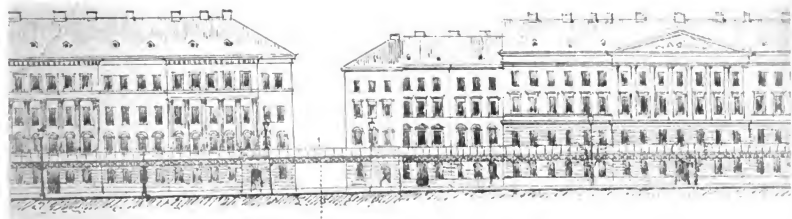




Verbindungsbrücke.

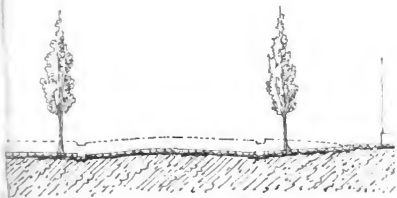






Reifmer Straße

bei der Reifmer Straße

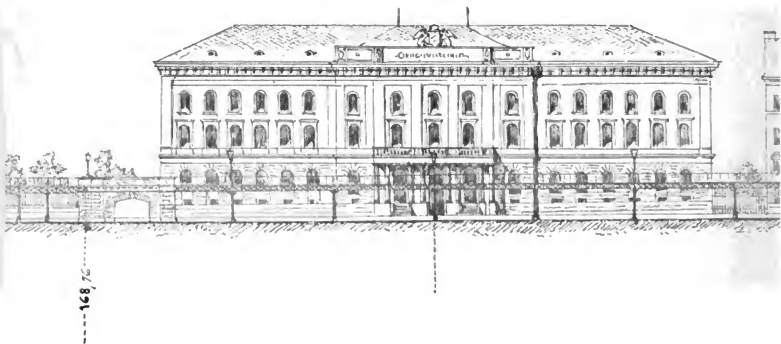






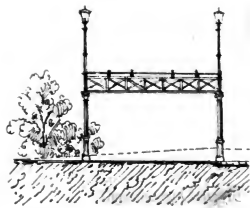
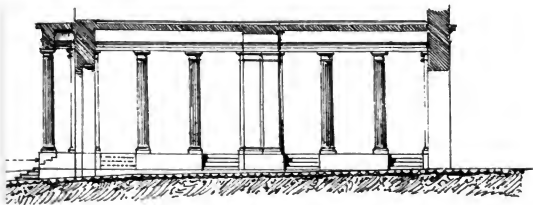


K. K. Münzamt.

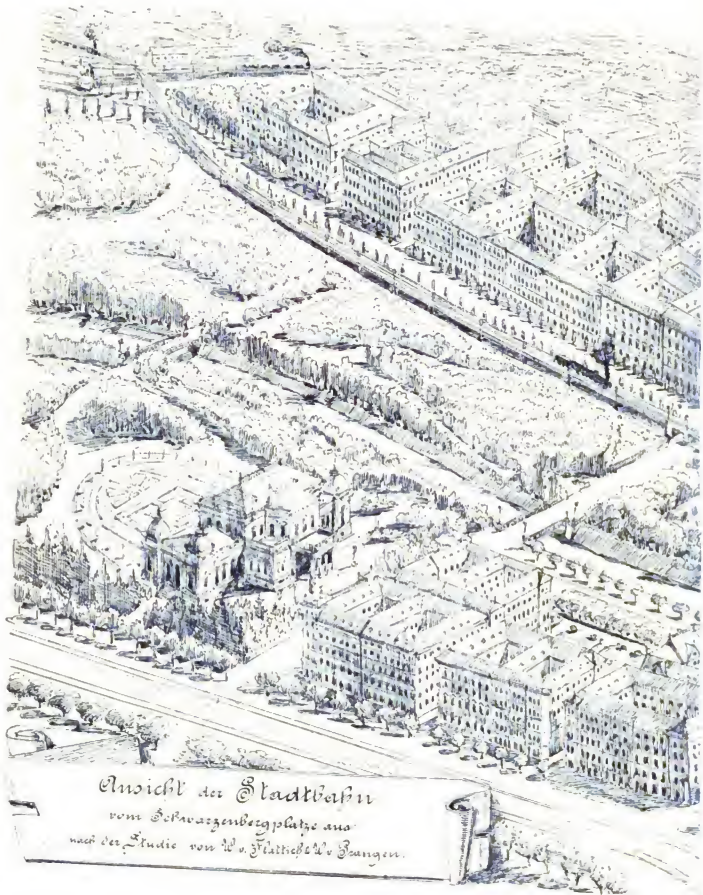


Querschnitt durch die Einfahrt des Münzamtes.

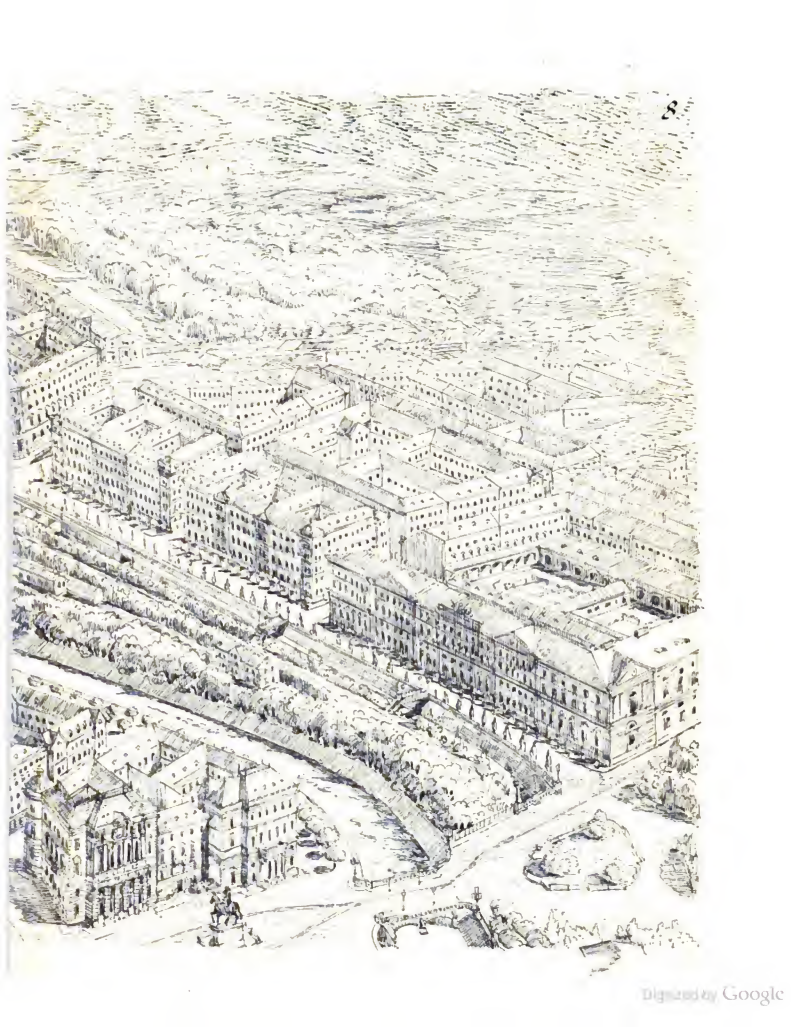
Amersohn







Ansicht der Stadtbahn  
vom Schwarzenbergplatze aus  
nach der Studie von W. Flückiger in Zangen.

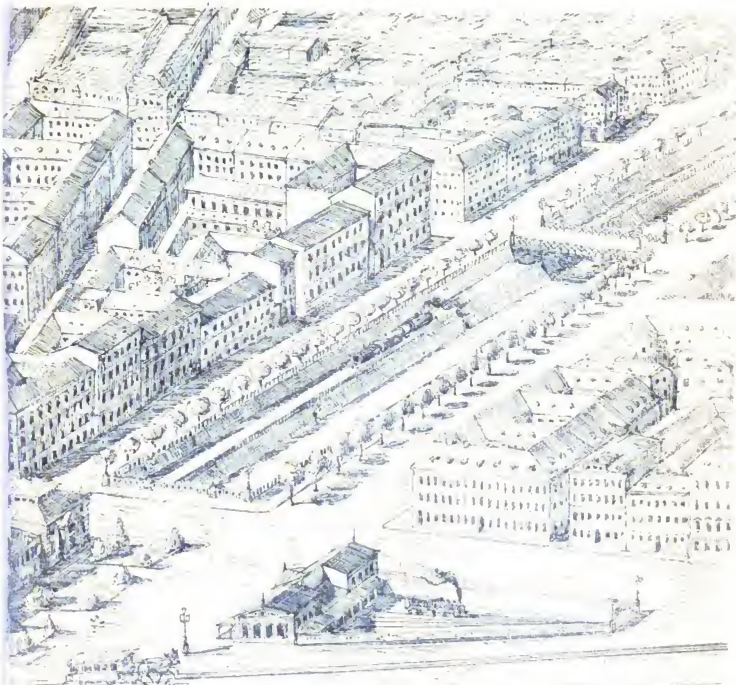




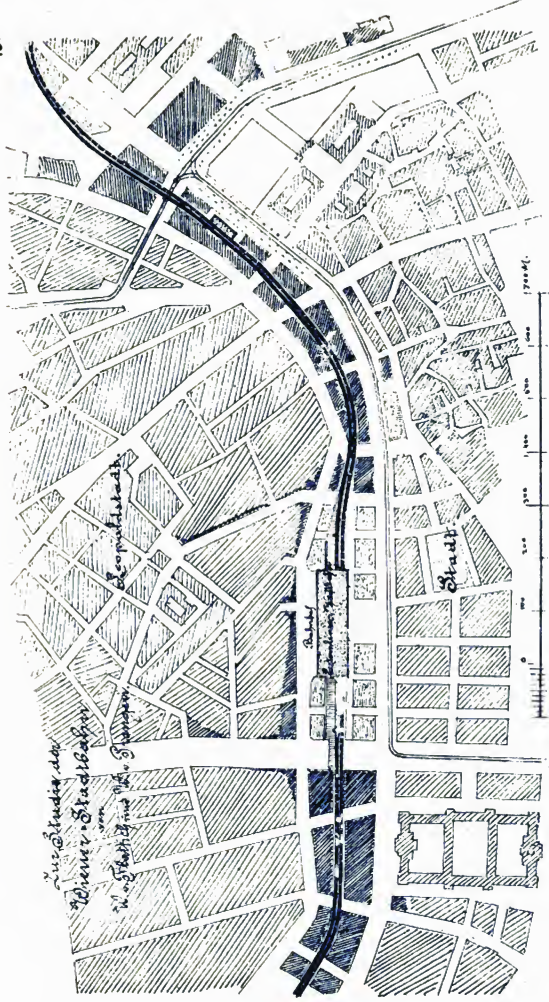




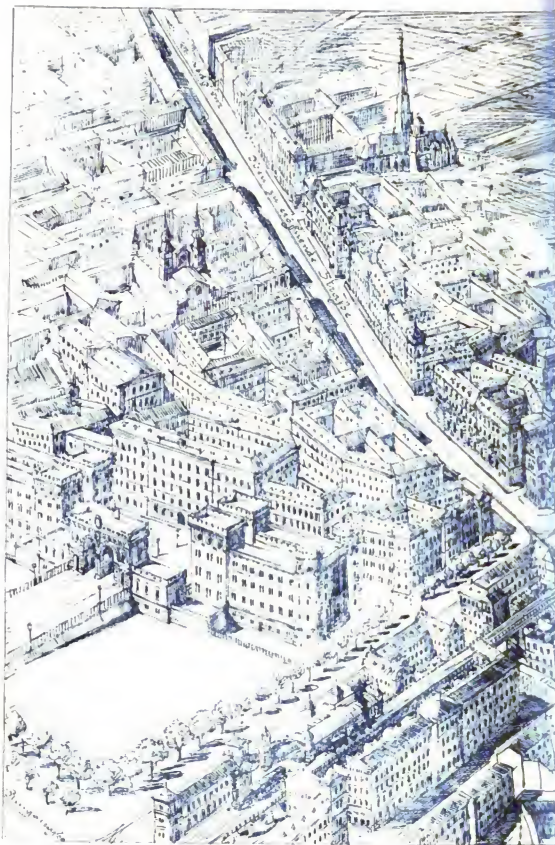


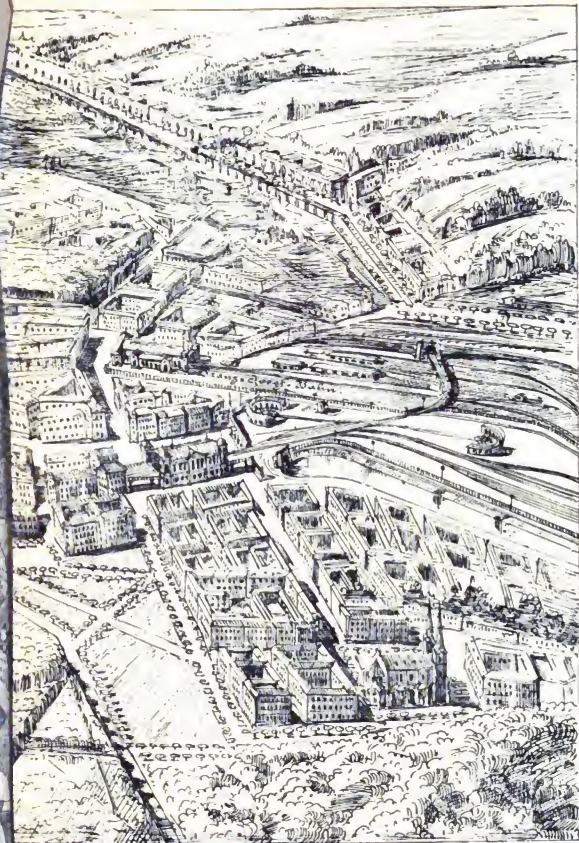


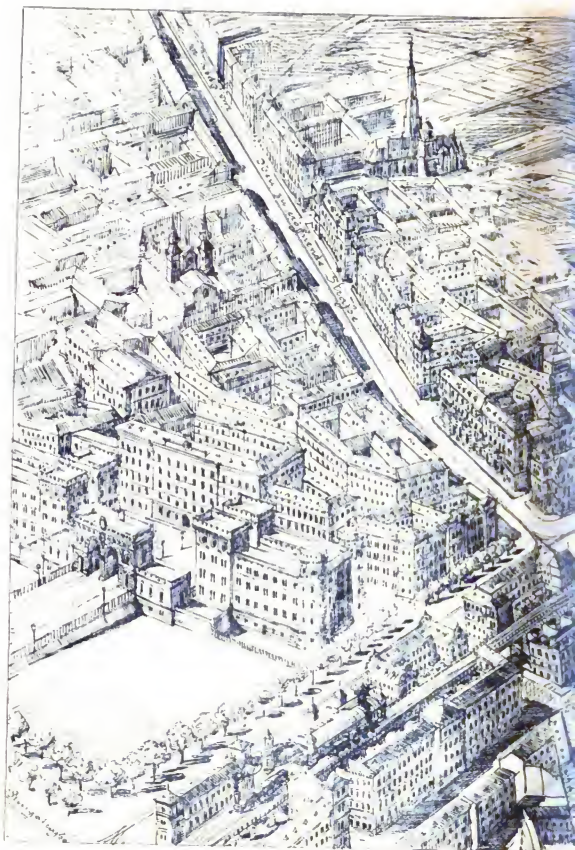
Ansicht der Stadtbahn  
 ins Wienthal, nach der Studie von  
 W. v. Platich und W. v. Franzen.

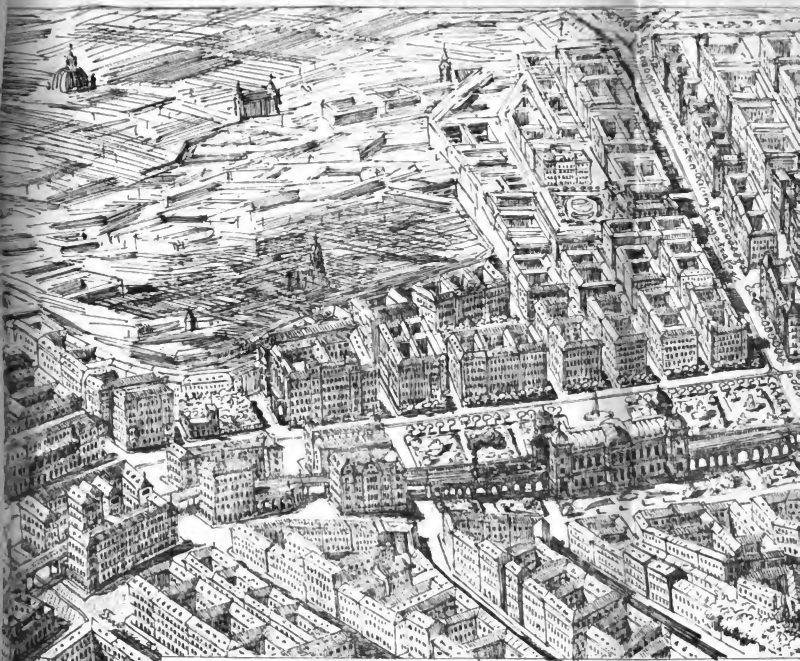


*Situation eines Theiles der im Vertrage besprochenen  
Anlage im Damarucanal. Copie.*









*Ansicht der Stadtbahn im Donau-Corridor  
zur Situation No: 10  
zur Studie der Wiener-Stadtbahn  
von W. Flattich und W. Stransky.*



3A

HE 4758 V96 P5 I C.1

Studie über die Wiener Stadter

Stanford University Libraries



3 6105 037 492 449

DATE DUE			

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES  
STANFORD, CALIFORNIA 94305-6004



