

V.

Der Bahnhof der Oesterreichischen Nordwestbahn in Wien.

Der Bahnhof der Oesterr. Nordwestbahn ist in der Reihenfolge der Erbauung der sechste und jüngste der Wiener Bahnhöfe; hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung nimmt er den zweiten Rang unter denselben ein.

Sowol mit Rücksicht auf den Ausgangspunct der Bahntrasse, welcher durch die bereits als möglichst günstig ausgemittelte Donauübersetzungsstelle fixirt war, als auch im Hinblick auf die Lage zur Stadt Wien und zu deren Erweiterungsgebiet längs der regulirten Donau bot sich in den noch unbebauten Au- und Gartengründen zwischen dem sogenannten Kaiserwasserarm der Donau einerseits und dem bebauten Theile der Brigittenau, sowie dem Augarten anderseits der geeignetste Platz für den Bahnhof dar.

Durch die Form des Terrain-Abschnittes, wie auch durch den Umstand, dass man neben einer genügenden Länge des Bahnhofes auch eine längere Entwicklung der currenten Strecke zur Gewinnung der erforderlichen Höhe für den Donauübergang benöthigte, war die Richtung des Bahnhofes parallel mit dem neuen Donaubette gegeben.

Dabei rechnete man darauf, dass man in Fortsetzung dieser Richtung die Verbindungsbahn, welche vom Nordbahnhofe ausgehend zum Südbahnhofe führt, ohne Anstand werde erreichen können.

Die Grenzen des Bahnhofes waren gegen Osten durch die Taborstrasse, gegen Süden (die Stadtseite) durch den Augarten, der nur gestreift werden durfte, gegen Norden durch das Kaiserwasser gezogen; gegen Westen gab es unmittelbar keine Beschränkung.

Die Höhenlage der Bahnhoffläche war durch die Hochwasserlinie der Donau bedingt; dieselbe hob sich durchschnittlich 3 bis 4 Meter über das Niveau des damaligen Terrains, es musste also eine entsprechende Erhöhung desselben vorgenommen werden, wozu eine Erdmasse von etwa anderthalb Millionen Cubikmeter erforderlich war. Da eine so colossale Masse in der Nähe nicht zu gewinnen war und das durch die Ausgrabung des neuen Strombettes zu erlangende Material zur Erhöhung der für Stadtbauten bestimmten Gründe des alten Bettes und der benachbarten Niederung bestimmt war, so wurde auf den Ueberschwemmungsdämmen, diesen entlang, über den Donaucanal und durch Nussdorf eine 2500 Meter lange Locomotivbahn zur Heiligenstädter Berglehne erbaut, von wo das Anschüttungsmaterial mit 4 Locomotiven und 100 Lowries in einem Zeitraume von 2 $\frac{1}{2}$ Jahren herbeigeführt wurde.

Dem ursprünglichen Projecte nach sollte die ganze Bahnhoffläche in einer horizontalen Ebene angeschüttet, alle Communication auf die Ausdehnung des Bahnhofes unterbrochen und nur in dem Bahndamme zwischen dem Bahnhofende und der Donaubrücke für Passirung der Wege im Niveau des natürlichen Terrains durch Ueberbrückungen gesorgt werden. Als aber im Verlaufe der Bauausführung die Pläne der Donauregulirung zur Feststellung gelangten und beschlossen wurde, das an dem

neuen Donaubette zu gewinnende Gelände, wie die ganze benachbarte Thalniederung der Ueberschwemmung zu entreissen und für städtische Anlagen und Bauten zu verwenden, trat das Verlangen nach Herstellung vermehrter und günstigerer Strassenverbindungen durch den Bahnkörper unabweislich heran. Es wurde verfügt, dass auf eine Entfernung von höchstens 600 Klafter (circa 1140 Meter), von der Taborstrasse aus gemessen, eine Strasse in der Höhe der gewöhnlichen Hochwasserlinie mit 4 Meter Lichthöhe und am Ende des Bahnhofes, sowie durch den folgenden Bahndamm eben solche Strassen unter den Bahnschienen durchgeführt werden sollen.

Diese Verfügung bedingte eine beträchtliche Höherlegung des ganzen westlichen Bahnhoftheiles von jener Strassendurchführung an bis zum Ende, und so kam es, dass die Bahnhoffläche in zwei, in verschiedenem Niveau liegende, durch eine schwach ansteigende Ebene verbundene Plateaux gelegt werden musste, von denen nur das untere horizontal ist.

Eine Erhebung der ganzen Bahnhoffläche auf das am thalauwärts gelegenen Bahnhofende erforderliche Niveau hätte die Anschüttungsmasse zu einem exorbitanten Quantum angeschwellt.

Es wurde hienach der östliche, die Anlagen für die Aufnahme des Personen- und Frachtenverkehrs bis zum Beginn der eigentlichen Rangirgeleise umfassende Bahnhoftheil in das Niveau der Taborstrasse gelegt; der mittlere Theil des Bahnhofes, das ist der Theil mit den eigentlichen Rangirgeleisen, den Ein- und Ausfahrtsgeleisen für Personen- und Güterzüge u. s. f., wurde in eine ansteigende Ebene von annähernd 1:430 placirt, während der Rest des Bahnhofes, das ist der Theil zwischen beiden den Bahnhof kreuzenden Parallelstrassen, in eine Ebene von der Steigung 1:375 gelegt ist.

Die Erbauung einer Verbindungsbahn vom Nordwestbahnhofe bis zur bestehenden Verbindungsbahn zwischen dem Nord- und Südbahnhofe musste unterbleiben, weil die Stadtverwaltung die Ueberschreitung der dazwischenliegenden Gründe („im Volkert“), welche zu Stadterweiterungsanlagen schon bestimmt waren, selbst auf einem hinlänglich hoch liegenden Viaducte nicht zulassen wollte. Somit bildet der Bahnhof eine Kopfstation und steht nur durch eine Geleisverbindung am linken Donauufer zwischen Jedlersee und Floridsdorf mit den anderen Wiener Bahnhöfen in Verkehr.

Die Form der Bahnhoffläche bildet ein regelmässiges, beinahe gleichschenkeliges Dreieck, dessen Basis (die Taborstrasse) circa 600 Meter und dessen Höhe circa 1780 Meter misst, so dass der Inhalt desselben nahezu 525.000 \square Meter oder 90 Joch beträgt.

Geleise-Anlagen.

Die Anlagen des Bahnhofes sind in der im beigehefteten Plane ersichtlichen Weise gruppirt und zerfallen in folgende 7 Haupt-Abtheilungen:

1. Personen-Bahnhof,
2. Frachten-Bahnhof,
3. Rangir-Bahnhof für den Frachtendienst,
4. Locomotiv-Bahnhof,
5. Kohlen-Bahnhof,
6. Signal-Bahnhof,
7. Bahnerhaltungshof.

1. Der Personen-Bahnhof. Dieser besteht aus dem eigentlichen Aufnahmsgebäude mit fünf Hallengeleisen und sieben weiteren Geleisen des Local- und Eilgüter-Verkehrs, sowie für Aufstellung und Ordnung von ganzen Personenzügen und Abfertigung von Militärzügen.

Die Mittelachse des Aufnahmsgebäudes ist genau in die Achse des durch die ganze Bahnhofslänge laufenden geraden Auffahrtsgeleises gelegt.

Unmittelbar an das Aufnahmsgebäude schliessen sich zu beiden Seiten die Schuppen für den Eilgut- und Postverkehr an, in weiterer Folge sind links von den Auffahrtsgeleisen die Wagenschuppen angebracht, mit je vier durchgehenden Geleisen, welche an dem der Halle zugekehrten

Ende mittelst Drehscheiben, im Zwischenraum der beiden Schuppen mittelst Schiebebühne ohne versenktes Geleise und am entgegengesetzten Ende mittelst Weichen mit den Ausfahrtsgeleisen verbunden sind.

Rechterhand der Geleise für den Personenverkehr ist die Equipagen-Rampe angebracht.

2. Der Frachten-Bahnhof. Dieser zerfällt wieder in drei Abtheilungen, von denen zwei für den Transport der Kaufmannsgüter mit je fünf Geleisen zwischen vier Güterschuppen, zwei Längen- und einer Stirnverladerampe und zwei Kanzleigebäuden versehen sind.

Die dritte Gruppe besteht aus drei Paar Geleisen für den Dienst der Rohproducte und Rohmaterialien.

Sämmtliche Geleise der drei Abtheilungen sind unter einander durch vier querlaufende Drehscheibenreihen verbunden, ausserdem sind für den Vershubdienst mit Locomotiven die Geleise zwischen den Güterschuppen durch Weichen verbunden.

Zur Aus- und Einladung schwerer Frachtgüter sind ein Umlade-Wagenkrahne von 200 Centner Tragkraft, ein Drehkrahne von 120 Centner Tragkraft, sodann in den Güterschuppen vier Krahne nach dem System Nepveu und an der Aussenseite derselben acht Stück Wandkrahne von 50 Centner Tragkraft angebracht.

Endlich ist je eine Brückenwaage von 400 Centner Tragkraft am Portierhäuschen an der Einfahrt in den Frachten-Bahnhof für Strassenfuhrwerk und je eine in den zu jeder Abtheilung des Frachten-Bahnhofes gehörenden Rangirgeleisen für Bahnfahrzeuge aufgestellt.

3. Der Frachten-Rangirbahnhof. Dieser besteht aus 21, in drei Gruppen geordneten Geleisen von je circa 530 Meter Länge.

Jede Gruppe dieser Geleise entspricht einer der sub 2 erwähnten Frachten-Bahnhofs-Abtheilungen; die Geleise jeder Gruppe sind an ihren beiden Enden mittelst Weichen verbunden und in ihrer halben Länge durch eine englische Weichenstrasse untertheilt, so dass diese Geleise nicht nur zur Ein- und Ausfahrt ganzer Güterzüge, sondern auch zur Ordnung, Sammlung und Theilung der von hier aus zu den drei Abtheilungen des Frachten-Bahnhofes gehenden Zugtheile verwendet werden können.

Die Anordnung der Weichenstrassen ist so getroffen, dass jeder in den Bahnhof einfahrende Frachtzug sofort mittelst der englischen Weichenstrassen auseinander getheilt und die Zugtheile zu den betreffenden Waarenschuppen und Rampen, beziehungsweise Ausladegeleisen geschoben werden können, ohne auch nur eine einzige Rückwärtsbewegung machen zu müssen.

Dasselbe gilt hinsichtlich der Sammlung der geladenen Wagen und Zugtheile und Ordnung derselben zum abgehenden Zuge.

Ausser den genannten 21 langen Rangirgeleisen befinden sich noch 30 kürzere, zumeist Sturzgeleise, im Rangir-Bahnhofs, welche fast sämmtlich in die letzte, grosse Drehscheibenreihe einmünden, und welche theils zu Stirnverladungen, theils zur Abstellung und zu kleineren Reparaturen des Wagenparkes dienen.

Die drei Hauptgeleise der drei Gruppen von Rangirgeleisen, welche auch den drei Abtheilungen des Frachten-Bahnhofes entsprechen, vereinigen sich am Bahnhofende im Signal-Bahnhofs.

Da nun sämmtliche Rangir- und Nebengeleise mittelst der drei Hauptgeleise im Signal-Bahnhofs zusammenlaufen und da alle diese Geleise eine Neigung von 1:430, beziehungsweise am obersten Ende von 1:375 haben, so ist es klar, dass sich in diesem Bahnhofs die Rangirung mittelst ansteigenden Auszuggeleises äusserst leicht bewerkstelligen lässt, indem die im Signal-Bahnhofs abgestossenen Wagen je nach Stellung der Weichen in jedes der 51 Geleise laufen werden; es ist ferner einleuchtend, dass man mit Hilfe dieser ausserordentlich erleichterten Rangirung, sowie der zahlreichen und geordneten Drehscheiben und Weichenverbindungen im Frachten-Bahnhofs auch den grössten zu erwartenden Frachtenverkehr wird bewältigen können, wenn nur erst einmal das Abstreifen der Güter geordnet und etwa nach Art der Londoner Bahnen von der Bahnverwaltung selbst in die Hand genommen wird.

4. Der Locomotiven-Bahnhof. Die Anlagen für den Dienst der Locomotiven sind in halber Länge des Bahnhofes zwischen den Geleisen für den Personen- und Frachtenverkehr angeordnet.

Sie bestehen aus zwei geraden Schuppen für je 16 Maschinen und einem segmentförmigen Schuppen für 6 Maschinen, aus zwei Drehscheiben von je 12 Meter Durchmesser, zwei Kohlen-schuppen, Kanzlei- und Kasernengebäuden und einem Wasserstationsgebäude.

Sämmtliche drei Locomotivschuppen sind in eine horizontale Ebene gelegt und die Geleise unterhalb derselben münden mit einem Gefälle von 1:475 und oberhalb derselben mit einer Steigung von 1:175 in die übrigen Bahnhofegeleise ein.

5. Der Kohlen-Bahnhof. Der linksseitig von den Haupteinfahrtsgeleisen bis zur Flucht der längs dem Bahnhofe hinziehenden Strasse sich ergebende Raum ist für die Anlage eines Kohlen-Bahnhofes ausgenützt.

Derselbe besteht aus zwei Geleisgruppen von je fünf durch Weichen und Drehscheiben verbundenen Geleisen, an welche sich Kohlenrutschen in der Länge von 700 Metern anlegen.

Für die Sammlung der an den Rutschen entladenen Kohlenwagen ist ein besonderes Auszug-geleise von 400 Meter Länge im Gefälle angebracht.

Da auch die übrigen Geleise des Kohlen-Bahnhofes im Gefälle zu diesem Auszuggeleise liegen, so gestaltet sich die Verschiebung der entleerten Kohlenwagen, beziehungsweise die Verschiebung der vollen Wagen zu den Rutschen sehr günstig.

In diesem Auszuggeleise ist eine Brückenwaage für Waggons eingebaut, eine gleiche Waage von 400 Centner Tragkraft befindet sich im Niveau des Pflasters an den Kohlenrutschen.

Einzelne Fächer der Kohlenrutschen sind zu Bureaux abgetheilt.

6. Der Signal-Bahnhof. Dieser bildet den Bahnhoftheil zwischen der ersten und zweiten unter dem Bahnhofe durchführenden Parallelstrasse und besteht aus den sieben Hauptgeleisen, welche zu den Bahnhofgruppen 1, 2, 3, 4 und 5 führen und hier mittelst der sechs Hauptweichen in die currente Bahn übergehen.

Am Vereinigungspunkte dieser sechs Hauptweichen ist ein Signalthurm nach englischem Muster vorgesehen, von welchen aus diese sechs Weichen mit den zugehörigen Signalen gestellt und die sämmtlichen sieben Bahnhofgruppen übersehen werden können. Vorerst ist dieser Signalthurm durch eine einfache Signalhütte ersetzt; das betreffende Wärterpersonale ist in einem in nächster Nähe errichteten vierfachen Wärterwohnhause untergebracht.

Behufs Controle der in den Frachten-Bahnhof ein- und ausgehenden Wagenladungen ist auf diesem Signal-Bahnhofe noch eine Waggonbrückenwaage auf einem besonderen Ausweichgeleise angebracht, so dass es möglich wird, jeden Wagen, welcher aus einem der 51 Geleise des Frachten-Bahnhofes kommt, über diese Waage gehen zu lassen.

Die geschlossenen Frachtenzüge gehen selbstverständlich in der Regel nicht über diese Brückenwaage.

7. Der Bahnerhaltungshof. Für die Dienste der Bahnerhaltung ist zwischen dem Personen- und Frachten-Bahnhofe ein Raum ausgespart, welcher nebst einem Magazine mit Kanzlei-gebäude noch einen geräumigen Hof für Niederlegung von Oberbau- und Bahnerhaltungsmateriale enthält und welchem zwei besondere Geleise zu Gebote stehen; der ganze Hof sammt beiden Geleisen ist besonders eingefriedet und mit einer Zufahrtstrasse versehen.

Endlich sei noch erwähnt, dass die Fahrstrasse zwischen den beiden Güterschuppen-Complexen durch den ganzen Rangirbahnhof läuft und schliesslich in die erste unter dem Bahnhofe durchziehende Parallelstrasse einmündet, wodurch den nordwestlich gelegenen Vorstädten die Umfahrung der Bahnhof-Peripherie erspart und ihnen eine kurze und bequeme Zufahrtstrasse zum Güterbahnhofe geboten ist.

Das Bahnhofgebäude.

Bei der Verfassung des Projectes für das Bahnhofgebäude musste darauf Bedacht genommen werden, dass die Entwicklung der neuen Bahn, die ursprünglich ungefähr 80 Meilen lang nach dem Ausbau des Ergänzungsnetzes die Länge von 120 Meilen erreichen wird, voraussichtlich in Zukunft auch die Erweiterung der Bahnhofanlage nothwendig machen werde. Unter diesem Gesichtspunkte wurde das Gebäude in der Weise angelegt, dass es — in grossen Dimensionen gehalten — zwar gegenwärtig als unsymmetrische, unganze Anlage sich darstellt, jedoch einer Verlängerung im Falle des Erfordernisses leicht fähig ist und nach dieser Ergänzung einen grossräumigen, in sich vollendeten Industriebau repräsentiren wird.

Nach den Grundzügen, welche für die Herstellung des Bahnhofgebäudes im Juli 1870 festgesetzt und behördlich genehmigt wurden, ist dasselbe wie folgt ausgeführt.

Im Ankunfts- und Abgangstracte sind alle zur Verwaltung des Bahnhofes erforderlichen Räume vereinigt. Den Kopf des Bahnhofes bildet das Administrations-Gebäude. Die Halle für fünf Geleise hat einen Aufsteig- und einen Absteigperron von je 7 Meter Breite und zwei Zwischenperrons von je 3.40 Meter Breite, so dass an Stelle dieser auch noch ein sechstes Geleise, wenn es später der Betrieb erheischen sollte, darin Platz findet.

Die Hallenlänge beträgt 125 Meter bei 39 Meter Weite. Die Portiken von 37 Meter Länge über die nach Aussen verlängerten Hauptperrons ermöglichen das Einsteigen im Trockenen auch ausser der Halle, wodurch die bedeckte Länge der Hauptperrons insgesamt 162 Meter erreicht.

Die Wartsäle, Restaurationen, die Corridore vor den Wartsälen, die Vorhalle mit den Cassen sind gross und geräumig angelegt, ebenso die Ausgangs- und Zollrevisionshalle auf der Ankunftsseite.

Die Gepäcksausgabe, das Postlocal und die Eilguthallen wurden in einfacher Weise so ausgeführt, dass einer späteren Erweiterung, respective Verlängerung je nach Bedarf keine Schwierigkeiten im Wege stehen.

In Folge dieses Grundsatzes, wonach die letzteren Räume als Anbauten behandelt wurden, kam die Vorhalle, die in dem zukünftig vergrösserten Bau die Mitte der Langseite bilden wird, jetzt an das Ende des Hauptbaues.

Der Personen-Bahnhof selbst, der mit dem Administrations-Gebäude 19.500 Quadratmeter bedeckt, liegt in der Kreuzung der Tabor- und Nordbahnstrasse. Die Axe des Bahnhofes ist nach Nordwest gerichtet.

Die Zufahrt erfolgt durch die Nordbahn- und Taborstrasse.

Der Güter-Bahnhof ist auf der rechten Seite vom Aufnahmsgebäude getrennt angelegt, und wurde zwischen demselben und dem Ankunftstracte Raum für eine eventuelle Vergrösserung des ersteren gelassen.

In der Verlängerung der Bahnhofaxe finden sich Wagen- und Locomotiv-Remisen, Kohlenschuppen, ein Bureaugebäude, Materialmagazin, Locomotivführer-Kaserne, und am Ende vor der Wegübersetzung die Wasserstation, von welcher aus das Wasser in ein Regulirungs-Reservoir des Aufnahmsgebäudes geleitet wird.

Wie aus dem hier beigegebenen Grundplane ersichtlich ist, liegt auf der Stadtseite der Abgangstract, auf der Donauseite der Ankunftstract, am Kopfe des Bahnhofes das Administrations-Gebäude. Das über die Wartsäle sich erhebende Vestibule mit bedeckter Unterfahrt ist 461 \square Meter gross. An das Vestibule schliessen sich die Billet-Verkaufslocale, die Gepäcksannahme und der 6 Meter breite Corridor (selbst als Wartraum dienend) an, der zu den Wartsälen und Restaurationen führt.

Vom Vestibule sind, eben so wie vom Perron aus, die Aborte zugänglich; an jenem liegt ferner eine Garderobe, das Bureau des Stationschefs und seines Stellvertreters, die Tabaktrafik, der Zeitungsvercbleiss und die Loge des Portiers, dessen Wohnung sich am Eingang des Corridors befindet.

Die Dimensionen der Wartsäle und Restaurationssäle sind folgende:

Wartsaal III. Classe (zugleich Restauration): 20 Meter Länge, 14 Meter Breite.

Wartsaal II. und I. Classe: je 14 Meter Länge, 8—10 Meter Breite.

Wartsaal für Erwartende: 14 Meter Länge, 11 Meter Breite.

Restaurationssaal (Ankunftsseite) II. Classe: 20 Meter Länge, 14 Meter Breite.

Die Höhe ist durchschnittlich 8 Meter und fasst ein Restaurationslocal circa 400 Personen.

Zur vergleichenden Uebersicht folgt eine tabellarische Zusammenstellung über die Raumverhältnisse der grössten Kopfbahnhöfe des Continents. (Siehe Seite 154, 155.)

Die Wartsäle sind nicht überbaut; über den kleineren Räumen sind Wohnungen angelegt und zwar für den Restaurateur, den Stationsvorstand, den Streckenchef, den Polizeicommissär, zwei Wohnungen für Beamtenfamilien, Bureaux für Bahnerhaltung und endlich zwei Logirzimmer für dienstthuende Bahnhofbeamte.

Die Hauptzugänge zum Bahnhof, zu den Cassen, Gepäcks- und Wartsälen, sind übersichtlich und bequem angeordnet. Die zu Wagen ankommenden Passagiere sind beim Aussteigen vor dem Wetter geschützt und ist durch die im Halb-Zehneck angelegte Vorhalle die rasche Beförderung derselben ermöglicht, da zugleich aus 4—5 Wagen ausgestiegen und jeder Wagen von seiner Stelle aus direct entfernt werden kann, was bei einer geradlienigen Unterfahrt nicht geschehen könnte. Für Passagiere der I. und II. Classe, wenn sie ihre Fahrbillets und die Gepäcksaufgabe durch Diener besorgen lassen wollen, ist ein besonderer Zugang durch den Corridor angelegt, durch den sie auf dem kürzesten Wege zu den Wartsälen gelangen.

Das Vestibul von 34½ Meter Länge und 13½ Meter Breite, und der 6 Meter breite Corridor vor den Wartsälen gestatten eine ungehinderte Bewegung des Publicums.

Die Gepäcksannahme liegt ganz nahe den Billetcassen, und zwar so, dass durch den Transport des Gepäcks in die Gepäckwagen das Publicum in keiner Weise belästigt wird. Der Reisende gibt das Gepäck gegen Schein ab und bekommt solches erst an seinem Bestimmungsorte zu sehen. Dadurch entfällt jede Collision mit dem reisenden Publicum, welche unfehlbar eintreten müsste, wenn die Gepäcksannahme inclusive Eintritts-Vestibule am Kopfe des Bahnhofes angelegt worden wäre, nachdem hier keine zweigeschoossige Anlage besteht, wie dies bei manchen anderen Bahnhöfen der Fall ist.

Die Wartsäle sind für jede Wagenclasse getrennt angelegt; zwischen denselben liegen die Restaurationen mit Buffets und die Caffeeküche, welche durch ihre Lage zwischen den Restaurationen den Wirthschaftsbetrieb wesentlich erleichtern. Die Restauration III. Classe ist gemeinschaftlich mit dem Wartsaal III. Classe.

Unter den Wartsälen sind Küche und Keller, mit Aufzügen und Treppen versehen, in grösster Ausdehnung angebracht, wobei auch eine Eisgrube für circa 100 Fuhren Eis à 30 Centner sich befindet. Zu der Küche, die nach Bedarf in Unterabtheilungen geschieden werden kann, führt auch ein vom Aufnahmsgebäude getrennter Separateingang am Kopfe des Gebäudes.

An die Gepäcksannahme reihen sich die Locale für den Telegraphen, für die k. k. Post und ein Eilgutraum an. Der im Plane befindliche Posthof ist dem Bedürfnisse entsprechend in weitere Postlocale umgewandelt worden. Die Räume für den Eilgutdienst sind so angeordnet, dass das Ein- und Ausladen der Waggons mit Leichtigkeit geschehen kann.

Die Postlocalitäten haben eine bequeme Verbindung mit den Perrons und mit der Strasse. Bei Eilgut- und Gepäcksannahme ist die Einrichtung getroffen, dass das Gepäck in der Höhe der Wagenplateaux eingebracht wird. Für kurz vor Abgang eines Zuges ankommende Passagiergüter ist ein besonderer Eingang angeordnet.

Auf der Ankunftsseite ist der Ausgang für das Publicum durch ein grosses Thor markirt. Ein besonderes Ausgangsvestibul ist nicht vorhanden, die Reisenden gelangen durch die Gepäcksausgabe- und Zollrevisions-Halle (39.4 Meter lang, 34 Meter breit, 8 Meter hoch) zu der bedeckten Veranda und zu den Wagen, die längs derselben aufgestellt sind, oder anderseits in geradlieniger Verlängerung der Veranda durch das Kopfgebäude auf die Strasse.

Ver-
der Hauptdimensionen

Ort	Bahn	Abgangs-Seite							Opfisch Exped. & Personen-Dep.	
		Vestibule Fläche in □ Meter	Quantität Anzahl	Länge in Meter	I. Classe	II. Classe		III. Classe		
						Wartsaal	Restaur.			Wartsaal
Wien	Staatsbahn	4290	8	2-4	974	1804	319	142	—	600
"	Nordwestbahn	4890 die Inseln	8	4	117-94	129-17	187-32	287-22	—	279-95
"	Südbahn	2840	8	3-1	91	2045	1289-2	200	—	379
"	Northbahn	2810	2	4	63-65	248	—	204-4	—	107
"	Frans-Josefs-Bahn	22170	4	2-5	109-68	71-28	123-91	220-26	72-00	138-52
"	Westbahn	420-61	4	3-4	72-21	73-04	120-5	108-24	122-21	113-48
Berlin	Ostbahn	358-24	2	3-22	150-5	204-7	3-64	110-4 H. G.	—	490
"	Niederschlesisch-märkische Bahn	220	3	2-8	200	138	—	108 H. G.	—	410
"	Berlin-Hannover Bahn	437	3	4	40-8	220-05	81-74	219-5	—	173-24
"	Berlin-Görlitzer Bahn	225	2	2-9	207	137-3	—	130 H. G.	—	281-2
"	Berlin-Potsdamer Bahn	225-7	2	4	42	120	108	100 H. G.	—	190-21
München	Bahnhof	261	3	3-3	10-4	167-4	121-9	107-5	—	97-5
Stuttgart	Bahnhof	304-70 388-80 1342-10	10	4-4	172-50	271-70	271-70	628-80	427-72	224-80
Zürich	Bahnhof	738-20	8	3-3	127-30	128-30	179-30	229-5	178-30	220
Paris	Chemin de fer du Nord	650	3	4-20	115-5	115-5	—	115-5	—	507
"	Chemin de fer d'Orléans	412-4	8	4	180	200	109-5	800	140-25	1700
"	Chemin de fer de l'Ouest	672 gross liss 2197 liss-feld	17-1	—	—	—	—	—	—	288
"	Chemin de fer de Lyon	605	8	2-6	85	89-0	128-9	80-5	—	280
"	Chemin de fer de l'Est	108 gross liss 496 liss-feld	17-1	—	—	—	—	—	—	373 p. L. 144 L.-I.
Netz	Bahnhof	32-4	2	2	20	71-4	—	88	—	171-4
Mailand	Bahnhof	751	4	3	102-3	224-65	220-7	224-2	—	378
Turin	Bahnhof	620	8	4	94	154	122	280	—	679-4

gleich
verschiedener Bahnhöfe.

Ankunfts-Seite		Halle	Administrations-Gebäude	Ein- und Ausgänge	Gesamtverleibte Fläche exclusive Halle	Anmerkung
Ankunfts-Vestibule	Opfisch Exped. & Personen-Dep.					
127-62	300-3	112-4	47-3	4	5-7	In der Stadt gelegen
550-54	102-85	32-0	127-5	5	11-7	In Kopfbau des Bahnhofs
217-70 l. Feld	148 l. Feld	120-20	36-1	5	5-7	Nahes dem Bahnhofs abseits
217-70 R. Feld	201-52 R. Feld	—	148-5	—	—	—
220-5	152-92	32-2	127-4	5	5-0	In Bahnhofsgebäude
220-28	69-37	28-7	69-37	4	2-9	In Bahnhofsgebäude
312	120-22	68-5	27-8	4	4-8	In Bahnhofsgebäude
322-5	200	200-05	27-7	5	1-12	Ausser dem Bahnhofs (in Richtung Richtung der Hauptstadt)
380	204	142	27-7	5	7-10	Ausser dem Bahnhofs
314-58	492-45	148-4	25-8	2	2	Ausser dem Bahnhofs gebäude
—	220	91	26-28	2	7-5	In Bahnhofsgebäude
308	in der Halle	37	25-5	4	5-10	Ausser dem Bahnhofs gebäude
312	—	50	171-65	—	—	—
25-7	128	20-2	27-7	3	5	Angebau an das Bahnhofsgebäude
207-10	in der Halle	56-72	29-95	8	7	Angebau an das Bahnhofsgebäude
428-28	in der Halle	—	42-95	6	14-7	Kellern am Bahnhofs
—	150-4	—	32-64	10	7	In nächster Nähe separat abseits
288	165-4	21-8	31-55	8	8	In Kopf des Gebäudes abseits
—	940	—	41-5	8	9-7	In Kopf des Gebäudes
420	600	74	12	4	4-5	In nächster Nähe separat untergebracht
152 p. L.	825 p. L.	—	41	6 p. L.	5-5	In nächster Nähe separat untergebracht
79-42	220	—	25-0	4	4-85	Kellern im Bahnhofs
163-22	614-1	142-5	47-5	—	—	Kein Kopfbau
—	800-3	42	34-0	7	7-5	In Bahnhofsgebäude

Die von der Zollbehörde verlangten Räume sind mit der Gepäcksausgabe (Ausgangsvestibul) in directer Verbindung. Die grosse Zollhalle ist deshalb im Bahnhofe nöthig, weil letzterer innerhalb der Verzehrungssteuer-Linie liegt.

Die Gepäckshalle befindet sich direct an der Haltstelle der Gepäckswagen.

Für die Polizeiorgane ist auf der Ankunftsseite in der Nähe des Vestibules ein Unterkunftslocal. Ein besonderer Wartsaal für Personen, welche Ankommende erwarten, befindet sich neben der Ausgangshalle, sowie Aborte, Pissoirs, Waschräume; ferner Garderoben für solche Fremde, die ihr Gepäck deponiren wollen und solches bei ihrer Abreise in der Garderobe der Abfahrtsseite wieder finden.

Neben dem für die Polizei bestimmten Locale ist ein Hofsalon mit Toilette, Adjutantenzimmer und Vorzimmer mit bedeckter Unterfahrt; neben demselben ein Garten, der den Ankunftstract von einem Eilgutabgaberaum mit Hof ähnlich dem auf der Abgangsseite trennt.

Bei den Zollräumen findet sich eine eigene Restauration für Kutscher, die dort ihren Standplatz haben.

Das Hallendach ruht auf zwei Längenmauern von 15.5 Meter Höhe und 1 Meter Dicke über dem Perron und hat eine Weite von 39 Metern zu überspannen.

Bei der bedeutenden Höhe der Hallenmauern musste, da Säulen und Stützen auf dem Perron und zwischen den Geleisen vermieden werden wollten*), auf ein System der Binder gedacht werden, welches den geringsten oder keinen Seitenschub ausübt. Es war somit der reine Bogen ausgeschlossen; der parabolische Sichelträger, wie er an mehreren neuen Bahnhofen, und zwar zuerst in England an der Halle der Northwestern-Bahn in London, der Lime-street Station in Liverpool, dem Centralbahnhofe in Birmingham, im Berlin-Görlitzer und im Niederschlesisch-märkischen Bahnhofe zur Verwendung kam, wurde als praktisch gewählt, um so mehr, als eine aufgestellte Parallelberechnung sich günstig in Bezug auf die Gewichtsverhältnisse erwies.

Ein Binder (ohne Längsträger und Dachfläche) aus 4 verglichenen Constructionen wiegt:

Constructionen:	Kilogramm	Zoll-Ctr.	à fl. 16.50 ö. W. fl.
Nr. 1.	18.700 oder	374—	6171—
Nr. 2.	15.300 „	306.—	5049—
Nr. 3.	19.300 „	386.—	6369—
Nr. 4.	13.860 „	277.20	4573.80
Nr. 5.	14.250 „	285.—	4702.50

Der Sichelträger wurde in 7 Meter, 10 $\frac{1}{2}$ Meter und 15 Meter Entfernung angeordnet und musste deshalb sehr stark gehalten werden. Er bietet dem Auge beim Anblick der Decke sichere Ruhepunkte, während die Zwischenfelder durch Pfetten und je zwei Zwischengesperre in regelmässige Cassetten getheilt werden. Dieser Absicht wegen sind die Windstreben an den Endbindern unter der Verschalung angeordnet.

Das Oberlicht, welches in der Mitte $\frac{2}{3}$ der Dachfläche einnimmt, führt, neben dem directen Lichte durch die gekuppelten Fenster in den Längenmauern, der Halle reichliches Licht zu.

Zur Concurrrenz für die Ausführung der Eisenconstruction für das Dach und den Abschluss der Personen-Stationshalle des Bahnhofes Wien wurden sämmtliche bedeutende Hüttenwerke des In- und Auslandes eingeladen und über die Ausführung schliesslich eine Einigung mit dem Wenigstnehmenden, Firma Gebrüder Benckiser in Pforzheim, erzielt.

Das System der Hallenmauern, auf denen das Dach ruht, zeigt unten die Wartsaalthüren und Fenster, ausgezeichnet bei den Hofsalons und Ausgängen durch grössere Oeffnungen, darüber die Fenster für Wartsäle und Mezzaninwohnungen, zu einem Ganzen zusammengezogen, dann einen Fries mit den Wappen der von der Bahn berührten Städte in der Höhe der Pultdächer über den Wartsälen und endlich das directe Licht in der Halle durch die gekuppelten Rundbogenfenster.

*) Stützen und Säulen auf den Mittelperrons oder Hauptperrons sind immer sehr unbequem, und eine Vergleichsberechnung hat ergeben, dass die durch Säulen resultirende Mehrdachfläche, Mehrfundation, Rinnenanordnung, Mehrgewicht im Gusseisen, in Bezug auf Kosten keine nennenswerthen Differenzen gegenüber einer die ganze Weite frei überspannenden Dacheconstruction verursachen.

Die Pfeiler im Innern der Halle stehen so wenig als möglich vor, da weit vorstehende Pfeiler stets eine Unbequemlichkeit für die auf dem Perron Verkehrenden sind.

Gegen die Berge zu (Nordwest) ist die Halle durch eine Glaswand abgeschlossen, welche in Verbindung mit dem letzten Binder durch einen Horizontal-Gitterträger und durch Vertical-Versteifungen hinter den Säulen gegen den Andrang des Sturmes gefestigt ist.

Im Administrations-Gebäude war ursprünglich nur die theilweise Unterbringung von Bureaux und Beamten-Wohnungen beabsichtigt. Wer aber das Ineinandergreifen der einzelnen Branchen des Betriebes näher kennt, weiss zu ermessen, welche Unzukömmlichkeiten eine Trennung der verschiedenen Abtheilungen in von einander entfernten Localen mit sich führt.

Wenn auch nicht zu verkennen ist, dass die Vereinigung des Administrations-Gebäudes mit dem Personen-Bahnhofe architektonische Schwierigkeiten darbot, so war die Rücksicht auf den praktischen Werth, die Billigkeit der Herstellung bei bereits erworbenem Bauplatze und die günstige Lage zwischen der Altstadt und der neuen Donaustadt massgebend genug, einen würdigen Abschluss des Personen-Bahnhofes durch das Administrations-Gebäude zu suchen.

Das Kopfgebäude hat vier Eingänge, worunter eine Anfahrt und in der Mitte eine Durchfahrt; dann drei Treppen sammt den Corridors, gegen die Halle zu gelegen, während der Sitzungsaal des Verwaltungsraths in der Mitte der Kopffaçade im I. Stock und die Bureaux gegen die Strasse zu liegen.

Die übrigen Räume des Administrations-Gebäudes sind folgendermassen eingetheilt:

E b e n e r d.

Links: Portier, Reservirter Kaisersalon, Statistik, Reclamations-Bureau, Rückvergütungs-Bureau.

Rechts: Dienerwohnung am Hauptportal, Material-Verwaltung, Druckerei und Drucksorten-Verwaltung, Kaserne für die Zollmannschaft, drei Zimmer für den Arzt, Ausgang für Fussgänger.

M e z z a n i n.

Links: Revisions-Bureaux, Registratur, Expedit, Einreichungs-Protokoll, Telegraphen-Bureaux, Generalcontrole für Ausgaben.

Rechts: Revisions-Bureaux, Hauptbuchhaltung, Liquidatur, Hauptcassa, Magazin der Material-Verwaltung.

I. S t o c k.

Links: General-Director und Betriebs-Director mit den entsprechenden Hilfsbureaux.

Mitte: Sitzungsaal und Vorzimmer für den Verwaltungsrath, Tarif-Bureaux, Verkehrs-Bureaux mit Wagendienst.

Rechts: Zug- und Verkehrsdienst, Stationsdienst, Material-Revision und Magazins-Manipulant.

I I. S t o c k.

Links: Bahn-Verwaltung, Bau-Direction, Grundeinlösung, Unter-, Ober- und Hochbau, Bureaux mit Zeichensälen.

Mitte: Archiv für Bahn-Verwaltung.

Rechts: Maschinen-Direction mit Unterabtheilungen, Zeichensaal und Werkstätten-Bureaux.

I m D a c h r a u m.

Modellkammer für die Bahn-Verwaltung und für die Maschinen-Direction.

Der reservirte Kaisersalon wurde nachträglich verlangt und neben dem Wartsaal I. Classe im Administrations-Gebäude angeordnet.

Der früher zum Ausgang für Localzüge bestimmt gewesene Raum neben der Kutscher-Restaurations wurde zu einer Kaserne für die Zollmannschaft verwendet.

Die Ausführung des Baues begann Ende September 1870. Es wurden Bohrungen an jedem Binderpfeiler der Halle gemacht und ergab sich ein sehr ungleicher Baugrund, der wegen theilweiser starker Sand- und Moorstrecken, welche alte Flussarme der Donau andeuteten, die Bétonirung nicht überall zur Ausführung kommen liess, wesshalb auch da, wo Schotter $7\frac{1}{2}$ Meter unter Schwellenhöhe sich zeigte, die Pilotirung rationeller erschien, als die Bétonirung.

Die Souterrain-Mauern wurden mit Cement gemauert, die Souterrain-Räume mit aus härten Klinkern in Cement gemauerten Bodengewölben versehen und darüber eine verglichen $1\frac{1}{2}$ Fuss starke Bétonschicht aufgebracht, dann die Mauern, soweit sie an das natürliche Terrain anschliessen, mit Béton 30 Centimeter dick verkleidet, um das Eindringen des Grundwassers in die Souterrainräume zu verhüten, da das Hochwasser bis 2 Meter unter Schienenhöhe reicht.

Ursprünglich war einfachster Hau- und Ziegelstein-Rohbau beabsichtigt. Bei der Kürze der gewährten Bauzeit und der Unmöglichkeit, die Hausteine rechtzeitig beizuschaffen, musste man sich, obwohl Schichtenpläne, Steinlieferungs-Verzeichnisse etc. fertig lagen, entschliessen, die Hausteine möglichst ökonomisch zu verwenden und dieselben auf Sockel, Thürgewände und die absolut durch die Construction geforderten Bautheile, als Hängeplatten u. s. w. zu beschränken und dagegen Ziegelmauerwerk mit Cementputz statt des Rohbaues in Anwendung zu bringen.

Der Sockel des Administrations-Gebäudes ist aus blauem Kaiserstein, die Spiegelquader sind aus Höfleiner Stein.

Die Dächer sind mit Zink (theilweise mit Schiefer) flach eingedeckt und das Wasser fliesst direct von dem grossen Hallendach über die Wartsaaldächer in die Dohle, wohin auch das Wasser der Aborte geleitet wird.

Die Construction der Decken im Innern ist decorativ verwerthet worden und sind insbesondere die Restaurationslocale, weil dem Rauch ausgesetzt, als Holzcassettendecken mit Intarsien-Imitationen behandelt.

Die Vorhalle trägt die allegorischen Figuren der bedeutendsten Städte, welche die Nordwestbahn gleichsam näher gerückt hat, d. i. Dresden, Leipzig, Breslau, Berlin, Hamburg, Bremen; dann vier Geniengruppen mit den Wappen von Niederösterreich, Böhmen, Wien und Prag und sind diese Figuren in Margarethner Stein ausgeführt.

Das Innere der Vorhalle enthält in seiner gewölbartigen, mit Penetrationen versehenen Decke in den Schildern verschiedene Allegorien nebst den Namen berühmter Fachmänner.

Im Wartsaal I. Classe befinden sich sechs Wandbilder, welche Städte und Ansichten der Nordwestbahn zum Gegenstande haben.

Der Hofsalon auf der Ankunftsseite ist im Ganzen im Style der übrigen Räume, nur reicher ausgestattet.

Die Tapeten zu den Wartsälen und die Deckenmalereien derselben, die Möbel und Beleuchtungsgegenstände wurden nach Zeichnungen des Architekten geliefert und ausgeführt.

Die Kosten des Aufnahms-Gebäudes ohne das Administrations-Gebäude, sowie die des letzteren (im Voranschlag) finden sich in Folgendem zusammengestellt:

Gewicht und Kosten der Hauptconstructionstheile der Dachbinder.

Gewicht eines Hauptbinders mit 10·50 Meter Bundweite	250 Z.-Ctr.
„ „ „ für 14 Meter Bundweite	300 „
„ einer Pfette unter der Holzverschalung bei 10·50 Meter Länge	$14\frac{2}{3}$ „
„ „ „ „ „ „ 14 Meter Länge	34 „
„ der Pfette beim Anfang des Oberlichts bei 10·50 Meter Länge	$16\frac{2}{3}$ „
„ „ „ „ „ „ 14 Meter Länge	45 „
„ der Firstpfetten bei 10·50 Meter Länge	14 „
„ „ „ „ 14 Meter Länge	$33\frac{1}{2}$ „
„ eines Zwischenbinders zwischen je 2 Pfetten unter der Holzschalung	$2\frac{3}{4}$ „

Gewicht unter dem Oberlicht	9 1/2 Z.-Ctr.
" des Endbinders mit der Glasabschlusswand	390 "
" des unterliegenden horizontalen Trägers für den Winddruck	117 "
Geländer hiezu	30 "
Horizontalverstrebung durch Schienen	64 "
Gusseisen für die Decoration der Abschlusswand	183 "
Gesammtgewicht der Dachbinder ohne die Abschlusswand	6423 "
Quadratfläche 4914 Quadrat-Meter,	
somit Gewicht pro □Meter 130·7 Zollpfund	
" " □Klafter 46·0 "	
" " □Fuss 12·8 "	
Die Abschlusswand wiegt	469 Z.-Ctr.
somit die ganze Eisenconstruction	6892 "
Dieselbe kostete sammt Gerüstung	fl. 115.000 ö. W.
somit kommt der Centner auf	fl. 16·75
und von der Eisenconstruction des Hallendaches	
1 □Meter auf	" 21·88
1 □Klafter "	" 78·75
1 □Fuss "	" 2·14
Das Hallendach, Eisenconstruction, Eindeckung in Zink, Glas, Holzpfetten, Schalung und Anstrich kostete	" 160.000 " "
somit 1 □Meter desselben	fl. 32·55
1 □Klafter "	" 117·18
1 □Fuss "	" 3·25
Die Abschlusswand, Eisenconstruction und Verglasung kostet	" 11.000 " "
Gesamtkosten des Bahnhofgebäudes der Nordwestbahn.	
Die Abgangsseite kostete	fl. 441.000
Dieselbe misst 2735 □Meter,	
somit kostet 1 □Meter	fl. 161·24
1 □Klafter	" 580·40
1 □Fuss	" 16·12
Die Ankunftsseite kostete	fl. 309.800
Dieselbe misst 1950 □Meter,	
somit kostet 1 □Meter	fl. 158·87
1 □Klafter	" 571·93
1 □Fuss	" 15·88
Die Gepäckhalle und Post kostete	fl. 26.000
Eilgutschuppen und gedeckte Hofabgangsseite	" 21.600
" Ankunftsseite	" 19.500
Zwei bedeckte Trottoirs	" 20.000
Gasleitung sammt Beleuchtungs-Apparaten für beide Gebäude	" 39.200
Wasserleitung	" 8.542
Luftheizung	" 10.140
Mobilien für die Abgangsseite	" 29.240
" " " Ankunftsseite	" 19.575
" " " Gepäckhalle und Eilgutschuppen	" 1.666
" " " Dachconstruction sammt Abschlusswand	" 171.000
Gesamtkosten des Bahnhofes ohne Administrations-Gebäude, mit Mobilien, Gas, Luftheizung und Wasserleitung	fl. 1.117.250 ö. W.

Die Baukosten des Administrations-Gebäudes belaufen sich auf fl. 724.800 ö. W.
 Dasselbe misst 2500 □Meter,

somit kostet 1 □Meter fl. 290.—

1 □Klafter „ 1.044.—

1 □Fuss „ 29.—

Das Mobiliar desselben kostet fl. 16.350

Gasleitung „ 4.430

Wasserleitung „ 10.530

Daher Kosten des Administrations-Gebäudes im Ganzen „ 756.110

Totalsumme der Effectivbaukosten fl. 1.873.360 ö. W.

Hiezu kommt eine Quote für allgemeine Unkosten, als: Regie, Intercalarzinsen etc. von etwa 20% der Bausumme, so dass sich die eigentlichen Kosten auf circa 2,250.000 fl. ö. W. stellen, wobei aber die Coursdifferenz der Actien unberücksichtigt bleibt.

Der Bau des Bahnhofgebäudes war in 20 Monaten vollendet; am 1. Juni 1872 konnte der Bahnhof dem Verkehre übergeben werden.

Architektonisch bleibt jedoch der Personen-Bahnhof in so lange etwas Unvollendetes, bis die bedeckte Unterfahrt der Eintrittshalle die Mitte der Langseite des Bahnhofes bildet. Ebenso muss die verglaste Veranda, der Anfang der Wartsäle, als den Industriebau charakterisirend aufgefasst und als eine Concession an denselben von Seite der Aesthetik betrachtet werden.