

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **39/40 (1902)**

Heft 5

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Die Wiener Stadtbahnen. — Wettbewerb für den Neubau der mittleren Rheinbrücke zu Basel. III. — Der Richtstollen auf der Südseite des Simplon-Tunnels. — Konkurrenzen: Dienstgebäude für die Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen, Provinzialmuseum zu Münster i. W. — Korrespondenz: Besprechung des Werkes: Die Stuttgarter

Stadterweiterung. — Vereinsnachrichten: Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Société française des Ingénieurs et Architectes.

Hiezu eine Tafel: Wettbewerb für den Neubau der mittleren Rheinbrücke zu Basel.

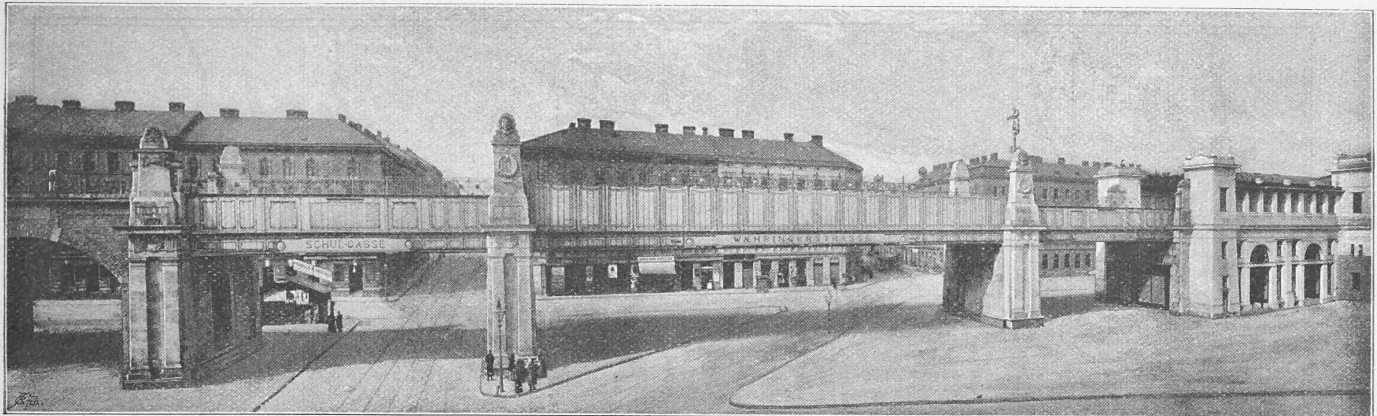


Abb. 2. Ueberbrückung der Währingerstrasse und der Schulgasse.

Die Wiener Stadtbahnen.

Nachdem in früheren Jahrgängen der „Schweiz. Bauzeitung“ über das grossartige Werk der Wiener Stadtbahnen kürzere Berichte erschienen, dürften nach nunmehriger Vollendung desselben einlässlichere Mitteilungen von Interesse sein¹⁾.

Die Beseitigung der äusseren Befestigungswerke und die darauf folgende Vereinigung der östlichen Vororte mit den bisherigen 10 Bezirken der Stadt Wien im Jahre 1891 hatte einen Zuwachs der Bevölkerung von 800 000 auf 1 300 000 Seelen und eine Vergrösserung des Gemeindegebietes von 55 auf 179 km² zur Folge und zugleich wurden einige bedeutsame, schon seit längerer Zeit schwebende Projekte ihrer Verwirklichung entgegen geführt, indem ein am 12. Juli 1892 sanktioniertes Gesetz die sofortige Ausführung der nachfolgend bezeichneten Bauwerke anordnete:

1. Stadtbahnen.
2. Regulierung des Wienflusses mit Berücksichtigung seiner spätern gänzlichen Einwölbung.
3. Umgestaltung des Donaukanals und Anlage eines Winterhafens, sowie Bau von Sammelkanälen zu beiden Seiten des genannten Kanals.

Die Kosten dieser drei Unternehmungen, die, im Zusammenhang stehend, gleichzeitig zur Ausführung gelangen mussten, waren zu ungefähr 181, 31 und 44, zusammen zu 256 Millionen Franken veranschlagt, von welcher Summe der Staat 71, die Stadt Wien 19 und die Provinz Niederösterreich 10% übernehmen sollten.

In diesem Bauprogramm nimmt die Erstellung der Stadtbahnen den obersten Rang ein; sie war angesichts der gewaltigen wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt und der bisherigen unzureichenden Verkehrsmittel zu einer unabweisbaren Notwendigkeit geworden. Die Vorgeschichte dieses Unternehmens reicht bis in die Zeit der Stadterweiterung, d. h. bis in das Jahr 1869 zurück; die dazumal aufgestellten Projekte wurden dagegen noch keiner

¹⁾ Für diese Arbeit konnte die in dem Kaiserjubiläumswerk: « Geschichte der österr.-ung. Monarchie » enthaltene Beschreibung der Wiener Stadtbahnen benützt werden, die uns von Herrn k. k. Baurat H. Koestler in Wien und dem Verleger des genannten Werkes, Karl Prochaska in Teschen, freudl. zur Verfügung gestellt wurde. Einige Darstellungen sind der im gleichen Verlage erscheinenden « Reform » mit Zustimmung des Herausgebers entnommen.

behördlichen Behandlung unterzogen. Im Jahre 1873 lagen im ganzen nicht weniger als 23 Entwürfe über Stadtbahnanlagen und Wienkorrektur dem Handelsministerium vor; der Gemeinderat gab damals jenem von Baurat Schwarz den Vorzug. Infolge einer finanziellen Krisis wurde indessen diese Angelegenheit nochmals in den Hintergrund gedrängt und erst im Jahre 1881 sind wieder neue Projekte aufgestellt worden, von denen dasjenige der Engländer Fogerty & Bunten bis zum Stadium der Konzessionserteilung gelangte. Die Konzession wurde aber 1886 von der österr. Regierung als erloschen erklärt, weil der finanzielle Nachweis nicht erbracht werden konnte. Die Firma Siemens & Halske hatte schon 1884 ein Projekt für eine schmalspurige elektrische Bahn eingereicht, das aber nicht angenommen wurde, in der Befürchtung, dass dadurch das Zustandekommen von weitern Stadtbahnen mit Dampfbetrieb verhindert werden könnte.



Abb. 3. Station Hietzing der oberen Wienthalinie.

Endlich wurden die im Jahre 1890 von der Dampftramwaygesellschaft, vorm. Krauss & Cie., vorgelegten Entwürfe als Grundlage für die amtlichen Verhandlungen zugelassen; aber auch diese erlitten im Verlaufe der Zeit noch mehrfache Abänderungen.

Nach dem Gesetzesentwurf von 1892 über die Ausführung der neuen Verkehrsanlagen in Wien sollten die zu erstellenden Stadtbahnen nicht den Charakter von blossen Tramlinien erhalten, sondern als Vollbahnen für Personen- und Güterverkehr den Zweck erfüllen, den städtischen