

Der Bau der Wiener Umfahrungs- linien.

Am Mittwoch, den 29. d., wird die Eröffnung der neuerbauten Wiener Umfahrungslinien vorgenommen. Die neue Linie geht vom Nordwestbahnhof aus, überquert Floridsdorf, Fedlersdorf, Leopoldau, Breitenlee, überzweigt zur Südbahn, dann führt eine Abzweigung von

Stadlau zur Donauuferbahn, und über Simmering und Oberlaa führt die Strecke unter Berührung der Stationen Inzersdorf, Mazing, St. Veit a. d. Wien und Penzing zum Westbahnhof. Die interessantesten Bauobjekte dieser neuen Linie sind der Verschiebehahnhof Breitenlee, die Fedlersdorfer Schleife und die eisernen Brückentragwerke.

Verschiebehahnhof Breitenlee.

Den Hauptnotenpunkt der für den Wiener Transitverkehr neugeschaffenen Umleitungsweg bildet der zwischen den Ortschaften Süßenbrunn und Breitenlee im Bau befindliche Verschiebehahnhof Breitenlee. Das dort fast ebene und völlig unverbante, von wenig Wegverbindungen durchschnitten Gelände bot die Möglichkeit, die Bahnanlagen nach den neuesten Grundsätzen und Erfahrungen zu entwerfen und für ausreichende Erweiterungs-fähigkeit so sehr vorzuzorgen, daß nach vollem Ausbaue des Verschiebehahnhofes dort täglich 5200 Wagen verarbeitet werden können. Der Bahnhof hat eine Länge von fast vier Kilometer und eine Breite von 200 bis 400 Meter, übertrifft in seinen Ausmaßen selbst den in den letzten Jahren angelegten großen Verschiebehahnhof Strahhof der Nordbahn und vermag einen Vergleich mit den größten deutschen Bahnhöfen gleicher Art (bei Dresden, Mannheim, Nürnberg usw.) würdig zu bestehen. Er dient vornehmlich dazu, die über Wien rollenden Güterwagen aller hier einmündenden Linien — mit alleiniger Ausnahme der Nordbahn, deren Durchlaufwagen in Strahhof gereiht werden — zu sammeln, nach bestimmten Verkehrsrichtungen zu ordnen, und sodann nach diesen, ohne Berührung der Wiener Bahnhöfe, weiterzuleiten.

Für die zahlreichen aus und in Dienst gehenden Lokomotiven ist eine umfangreiche Zugförderungsanlage am südlichen Bahnhofsende vorgesehen, die drei ringförmige Lokomotivschuppen mit zusammen 56 Ständen enthält, von welchen für den ersten Bedarf ein Schuppen mit 23 Ständen ausgebaut wird. Im Zusammenhang hienit soll für Ausbesserungsarbeiten eine Wagenwerkstätte mit 45 und eine Lokomotivwerkstätte mit vier Ständen eingerichtet werden. Die Betriebskohle wird in ausgedehnten, tiefelegten Kohlensimpfen aufgestapelt und mittels Aufzügen und elektrischen Hängebahnen zu einer die Tender der Lokomotiven unmittelbar bedienenden Gassenanlage gebracht werden, ein Wasserturm mit 300 Kubikmeter fassendem Hochbehälter wird zum Aufspeichern des aus einem Tiefbrunnen zu pumpenden Nutzwassers dienen.

Die gewaltigen Abmessungen des Bahnhofes erfordern an Unterbauarbeiten, welche durch die Wiener Bauunternehmung Ingenieur Leo Sandesberg ausgeführt werden, die Bewältigung von etwa 600,000 Kubikmeter Erdbewegung sowie die Verlegung einer Geleislänge von rund 82 Kilometer und von 200 Weichen. Neben andern schienenfreien Ueber- oder Unterführungen von Straßen und Geleisen gelangt als größtes Bauwerk die fast 250 Meter lange Ueberführung der Verbindungsstraße zwischen Breitenlee und Süßenbrunn über den Bahnhof zur Ausführung, in deren Verlauf sich zusammen 165 Meter lange Brückentragwerke befinden. Außerdem erfordert die Betriebsführung naturgemäß viele Hochbauten, darunter ein Haupt- und vier Nebendienstgebäude, acht Stellwerke, eine Reihe von Unterständen und Schuppen sowie ein Verwaltungsgebäude für die Zugförderungsanlage. Die Beleuchtung des Bahnhofes und der Antrieb der Arbeitsmaschinen in den Werkstätten wird auf elektrischem Wege erfolgen.

Um den zahlreichen Bahnhofsbediensteten günstige Wohnungs- und Lebensverhältnisse zu schaffen, ist die Errichtung einer Gartenstadt auf einer Fläche von rund 250,000 Quadratmeter geplant.

Zum Verschiebehahnhof gehören organisch auch seine Verbindungen mit den bestehenden Bahnlinsen und zwar die Verbindungen mit der Brünner Linie der Staatseisenbahngesellschaft, mit der Station Leopoldau (Nordbahn), mit der Station Stadlau und mit der Marchegger Linie sowohl in östlicher (Marchegg) als auch in westlicher (Stadlau) Richtung.

Einschließlich dieser Verbindungslinien sind die Kosten des Verschiebehahnhofes auf rund 15 Millionen Kronen veranschlagt.

(Ein zweiter Artikel folgt.)