

Die neuen Umfahrlinien Wiens.

Wichtige Verkehrsbauten.

In allernächster Zeit wird, wie uns vom Präsidium des Eisenbahnministeriums mitgeteilt wird, in Anwesenheit des Eisenbahnministers und geladener Persönlichkeiten die Eröffnung des Verkehrs auf den neu erbauten Wiener Umfahrlinien stattfinden.

Im Anschluß an die bisherigen Veröffentlichungen über diese für die Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse bedeutungsvollen Eisenbahneubauten erhalten wir über die wichtigsten Bauobjekte, und zwar den Verschiebebahnhof Breitenlee, die Fedlersdorfer Schleife und die eisernen Brückentragwerke, folgende Mitteilungen:

Der Verschiebebahnhof Breitenlee.

Den Hauptnotenpunkt der für den Wiener Transitverkehr neugeschaffenen Umleitungswege bildet der zwischen den Ortschaften Süßenbrunn und Breitenlee im Bau befindliche Verschiebebahnhof Breitenlee. Das fast ebene und unverbautete Gelände bot die Möglichkeit, die Bahnhofsanlagen nach den neuesten Grundsätzen und Erfahrungen zu entwerfen und für ausreichende Erweiterungsfähigkeit so sehr vorzuzorgen, daß nach vollem Ausbau des Verschiebebahnhofes dort täglich 5200 Wagen verarbeitet werden können. Er dient vornehmlich dazu, die über Wien rollenden Güterwagen aller hier einmündenden Linien — mit alleiniger Ausnahme der Nordbahn, deren Durchlaufwagen in Strohhof gereiht werden — zu sammeln, nach bestimmten Verkehrsrichtungen zu ordnen und sodann nach diesen ohne Verührung der Wiener Bahnhöfe weiterzuleiten.

Die gewaltigen Abmessungen des Bahnhofes erfordern die Bewältigung von etwa 600.000 Quadratmeter Erdbewegung sowie die Verlegung einer Gleislänge von rund 82 Kilometer und von 200 Weichen. Neben anderen schienenfreien Ueber- oder Unterführungen von Straßen und Gleisen 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.

Um den zahlreichen Bahnhofsbefriedigten günstige Wohnungs- und Lebensverhältnisse zu schaffen, ist die Errichtung einer Gartenstadt auf einer Fläche von rund 250.000 Quadratmeter geplant. Die Kosten des Verschiebebahnhofes sind auf rund 15 Millionen Kronen veranschlagt.

Die Fedlersdorfer Schleife.

Die Fedlersdorfer Schleife ist die im 21. Wiener Gemeindebezirk Floridsdorf hergestellte Verbindung zwischen der Nordwestbahn und der Nordbahn; sie bildet mit dem in ihrem Zuge zur Ausführung gebrachten, nicht weniger als 2,1 Kilometer langen Viadukt einen der bemerkenswertesten Teile der neuen Wiener Umfahrlinien. Sie beginnt in der Station Fedlersdorf der Nordwestbahn, kreuzt nach Uebersehung der Fedlersdorferstraße die Brünner Reichsstraße mit der Straßenbahnlinie Wien—Stammersdorf, dann das Industriegeleis und die Siemensstraße, dann die Nordbahnlinie Wien—Krafsau und mündet in der Endstelle Leopoldau in die Gleisanlagen der Nordbahn ein.

Diese zwar zweigleisig projektierte, vorerst jedoch noch eingleisig ausgeführte Verbindungsschleife hat eine Länge von 4,5 Kilometer. Der 7 bis 8 Meter hohe, zur Gänze aus Stampfbeton hergestellte Viadukt — ein sowohl rücksichtlich seiner Längenausdehnung als auch seiner Ausführungsart vereinzelt dastehendes Bauwerk — besitzt insgesamt 112 von 14 Meter weit gespannten Segmentbögen überwölbte Oeffnungen und ist an fünf Stellen durch eiserne Brücken mit Lichtweiten von 22 bis 55 Meter unterbrochen.

Für die Herstellung der Schleife waren 42.000 Kubikmeter Stampfbeton erforderlich, eine Menge, die unter Verwendung von anfänglich 1400 serbischen, später 2000 italieni-

1916

105