

Heizfläche, 2 Dampfmaschinen mit zusammen 200 PS., 1 Primärdynamo mit 100 PS. für elektrische Kraftübertragung und 11 Sekundärdynamos unterschiedlicher Stärke für Einzel- und Gruppenantriebe, 249 diverse Hilfsmaschinen, ferner eine Preßluftanlage, bestehend aus einem Kompressor, System Köster, von 22 PS. für 7 Atmosphären Druck, eine Badeanstalt



Abb. 35. Abfahrtsseite des Westbahnhofes.

für Arbeiter u. s. w. Den Werkstätten sind derzeit 269 Lokomotiven, 181 Tender und 3336 eigene Wagen zur Erhaltung zugewiesen; im Jahre 1902 wurden 141 Lokomotiven, 28 Tender und 3321 Wagen durch durchschnittlich 884 Arbeiter repariert.

#### B. Kaiser Franz Josefs-Bahn.

Diese nach Eger und Prag führende Linie wurde als Privatbahn erbaut und ab Wien im Jahre 1870 eröffnet. Seit dem Jahre 1884 im Besitze des Staates, bildet sie einen Teil des vornehmlich im südlichen und nordwestlichen Böhmen sich weitverzweigenden Staatsbahnnetzes. Sie liegt mit 6 km bis inklusive der Haltestelle Kahlenbergerdorf im Gemeindegebiete von Wien. Innerhalb des letzteren zweigt von ihr in Nußdorf die Donauuferbahn ab, während für die drei Linien der Stadtbahn (Donaukanal-, Gürtel- und Vorortelinie) eine neue Station, Heiligenstadt, errichtet wurde, von welcher auch eine Verbindungskurve zur Donauuferbahn erbaut wurde.

Der Wiener Bahnhof (Kaiser Franz Josefs-Bahnhof, siehe Abb. 36, S. 96) ist der einzige näher gegen das Stadtzentrum herangerückte Bahnhof Wiens und liegt mit der Stirnseite an dem Althanplatz, längs der Althangasse in einer Länge von 1706 m und einer mittleren Breite von 145 m sich ausdehnend. Er bedeckt eine Fläche von 25 ha und weist 24 km Gleise und 88 Weichen auf. In seiner Mitte wird der Bahnhof von der Verbindungskurve der Donaukanal- zur Gürtellinie der Wiener Stadtbahn in einer Länge von 130 m teils auf eisernem, teils auf gemauertem Viadukte übersetzt.

Das Aufnahmsgebäude (siehe Abb. 37 und 38, S. 97) am Wiener Bahnhofe wurde nahezu zu gleicher Zeit und in ähnlicher Gesamtdisposition wie jenes der Österreichischen Nordwestbahn nach dem Entwürfe der Prager Architekten Ullmann und Barvicius ausgeführt, doch erwiesen sich die dem Publikum gewidmeten Räume auf der Abfahrtsseite bald zu klein, weshalb im Jahre 1888 ein teilweiser Umbau derselben vorgenommen wurde. Von der Althangasse aus gelangt man zum 650 m<sup>2</sup> großen, bis 13,5 m hohen Vestibül. Die sich hier sowie an das 485 m<sup>2</sup> große Ankunftsvestibüle anschließenden Räume sind aus dem Grundrisse zu entnehmen. Das gegen den Althanplatz gelegene zweistöckige Kopfgebäude enthält die Warteräume