

unterfahren werden. Diese Tunneln wurden unter großen Schwierigkeiten hergestellt, weil das durchfahrene Gebirge aus Sand bestand, viel Wasser führte und die Arbeiten unter großem Gebirgsdruck ausgeführt wurden. Von Penzing wurde später ein drittes und viertes Gleis bis Hütteldorf erbaut und daselbst für die Personenzüge der Vorortelinie ein eigener Bahnhof eingerichtet.

Während bei den übrigen Stadtbahnlinien die Hochbahnstrecken auf Stützmauern und Viadukten und die Tiefbahnstrecken zwischen Stützmauern, im offenen Einschnitt oder eingedeckt ausgeführt wurden, kamen auf der Vorortelinie vielfach auch Erddämme und geböschte Einschnitte zur Anwendung; auch die äußere Ausgestaltung der Gebäude und Objekte war hier eine wesentlich einfachere.

Baudetails.

Über die Brücken der Stadtbahn wird in einem anderen Abschnitte berichtet; es soll deshalb hier nur erwähnt werden, daß bei Übersetzung von Straßen mittels eiserner

Brücken eine geräuschlose Fahrt verlangt wurde. Dieselben tragen daher auf Buckelblechen ein Schotterbett, in das dann die Schwellen gelagert wurden. Das relative Eigengewicht dieser Brücken erhöhte sich hierdurch um rund 50% gegen solche, die kein Schwellenbett zu tragen hatten und wo die Schwellen nur auf die Querträger gelagert waren.

Überall, wo auf die Überwölbungen und Deckenkonstruktionen der Tiefbahn Straßen zu liegen kamen, wurde die zufällige Belastung für einen zweiachsigen Wagen von 39 t Gewicht vorgeschrieben, die sich auf 2400 kg pro Quadratmeter berechnete. Wo die Decken nur als Fußwege benützt werden, wurde eine zufällige Belastung von 480 kg pro Quadratmeter zugrunde gelegt.

Die Baudetails der Hoch- und Tiefbahnstrecken sind aus den Abb. 55—61 zu ersehen. Für die zwischen Stützmauern herzustellenden Wölbungen kam, wo die Konstruktionshöhe vorhanden war, das System Monier (Abb. 57), Beton mit eingelegten Eisengittern, zur Verwendung. Wo die Konstruktionshöhe für eine Einwölbung nicht vorhanden war, wurden anfänglich gewalzte oder genietete Eisenträger angewendet und zwischen diese die Betondecke eingestampft. Später wurden auch Träger und Platten in Zementkonstruktion ausgeführt. Alle diese Zementkonstruktionen mit

Eiseneinlage haben sich bisher sehr gut bewährt und konnten auch billiger hergestellt werden als die zwischen Eisenträgern aus Beton ausgeführten Decken. Ein großer Vorzug dieser Zementeisenkonstruktionen wurde darin gefunden, daß sie von den Verbrennungsgasen der Lokomotiven nicht angegriffen werden, während alle anderen offenliegenden Eisenteile trotz verschiedenartiger Anstriche von der Abrostung stets leiden.

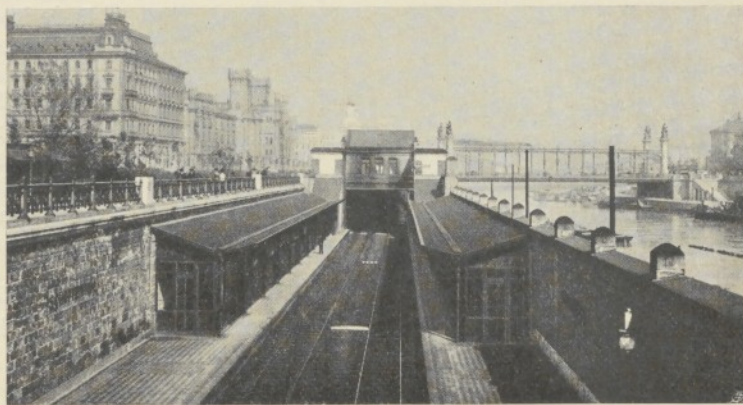


Abb. 67. Tiefbahnstation Schottenring.



Abb. 68. Tiefbahnstation Meidling-Hauptstraße.