

staltung des Oberbaues und der übrigen bautechnischen Einrichtungen Hand in Hand geht, kann eine Beschreibung der jetzigen Anlage entfallen.

Die Bahn wurde im Jahre 1886 dem Betriebe übergeben. Es wird beabsichtigt, sie nach Einführung des elektrischen Betriebes an das städtische Straßenbahnnetz anzuschließen. Heute ist dieselbe für den städtischen Personenverkehr von keiner nennenswerten Bedeutung.

4. Die Linien der Dampftramway-Gesellschaft, vormals Krauß & Comp.

Diese zwei Netze bestehen aus der Dampfstraßenbahn von Hietzing über Perchtoldsdorf nach Mödling mit dem Seitenflügel nach Ober-St. Veit und aus der Linie: Augartenbrücke—Floridsdorf—Stammersdorf—Groß-Enzersdorf. Die im Oktober 1883 eröffnete Dampfstraßenbahn von Hietzing nach Perchtoldsdorf ist die erste mit Dampf betriebene Straßenbahn in Österreich; deren technische Einrichtungen bieten heute nach zwanzigjährigem Betriebe naturgemäß nichts Bemerkenswertes. Durch den Bau der Wientallinie der Stadtbahn mußte seinerzeit ein Teil dieser Dampftramway eingelöst werden, und beginnt heute das südliche Netz in der Nähe der Haltestelle Hietzing der Stadtbahn. Die Hauptlinie benützt die Lainzerstraße. Die eingleisige Bahn liegt neben dem Fahrdamm auf eigenem Streifen entlang dem Fußwege. Dieser Streifen ist 2,5 m breit und durch Bordsteine vom Fahrdamm getrennt. Die äußere Schiene nähert sich dem Bürgersteig bis auf 58 cm. Die Bahn ist normalspurig und hat Ausweichen von etwa 50 m Länge. Der Oberbau besteht aus 100 mm hohen Vignol-Schienen, welche 60 mm Fußbreite und 40 mm Kopfdicke haben. Diese Schienen ruhen auf eisernen Langschwelen. Spurhalter dienen zur Festhaltung der Spurbreite. Wo die künstliche Sicherung der Spurrille geboten erschien, ist dieselbe durch aufgeschraubte Flacheisen hergestellt. Auf den südlichen Linien ist außer diesem Oberbau auch Hartwich-Oberbau in Anwendung gekommen. Die Bahn kreuzt die Wiener Verbindungsbahn in der Höhe der Gleise. Diese Kreuzung ist so angeordnet, daß die Straßenbahnwagen über die Schienen der Vollbahn quer auf dem Spurkranz wegrollen, während das Gleis der Vollbahn ununterbrochen durchgeht.

Die vollständig ummantelten Lokomotiven nach der Bauart von Krauß & Comp. haben ein Leergewicht von 18.000 kg, die Maschinen haben drei gekuppelte Achsen mit zusammen 1,6 m Radstand. Die Lokomotiven haben Vakuumbremsen. Die Signale werden mittels einer Glocke gegeben. Die Wagen haben bei 32 Sitzplätzen und 8 Stehplätzen Radstände von 2 m und ein Gewicht von 4000 kg. Durch eine Mittelwand werden einzelne Personenwagen in Abteilungen erster und zweiter Klasse geschieden. Die Breite der Wagen beträgt 2,4 m.

Da diese Dampfstraßenbahnen wie auch die nördlichen Linien nach dem Lokalbahngesetz konzessioniert wurden, sind dieselben den Bestimmungen der Lokomotivbahnen unterworfen, daher haben die Dampftramways eigene Aufnahmegebäude erhalten.

Die nördliche Linie vom Donaukanale nach Floridsdorf durchfährt teils auf eigenem Bahnkörper, teils im Bereiche der städtischen Straßen den II. und XX. Gemeindebezirk, übersetzt mittels der Kaiser Franz Josefs-Brücke die Donau und erreicht unmittelbar nach Benützung dieses Bauwerkes am totgelegten Donauarm die Stadtgrenze. Bemerkenswert ist die geringe Breite der benützten Straßenbrücke, welche nur 7 m beträgt bei einer Gesamtlänge des Brückenbaues von 850 m.

Der Oberbau besteht innerhalb der gepflasterten Straßen aus Hartwich-Schienen von 190 mm Höhe mit angenietetem Spurwinkel. Der laufende Meter Gleis aus Martin Stahl wiegt 105 kg; auf den geschotterten Teilstrecken ist ebenfalls ein eiserner Oberbau in Anwendung gekommen, und zwar aus Vignol-Schienen von 100 mm Höhe und einem Gewicht von 23,23 kg für den Meter Schiene mit eisernen Querschwellen.

Diese Dampfstraßenbahnen dienen nur in sehr bescheidenem Maße dem Personenverkehre von einem Bezirke zum anderen. Sie sind lediglich Verbindungslinien zwischen den in der näheren und weiteren Umgebung von Wien sich rasch entwickelnden Ortschaften.

Literaturnachweis.

Die städtischen Elektrizitätswerke und die Anlagen der elektrischen Straßenbahnen in Wien. Bearbeitet vom Stadtbauamt. Wien 1903.

Die elektrische Straßenbahn nach Kagran. Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines. 1898.
Dampftramway nach Floridsdorf. Mitteilungen des Vereines für die Förderung des Lokal- und Straßenbahnwesens. Wien 1897.
Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-ungarischen Monarchie. Wien 1898.

Juli 1904.

Paul Liez.