

DIPLOMARBEIT

Virtuelle Rekonstruktion der Bahnhofsgebäude der Gloggnitzer Bahn (1841) und Raaber Bahn (1846)

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines
Diplomingenieur

unter der Leitung von

**Ao. Univ. Prof. Arch. Dipl. -Ing. Dr. techn.
Bob MARTENS**

E253 - Institut für Architektur und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien

FAKULTÄT FÜR ARCHITEKTUR UND RAUMPLANUNG

von

**Lukas Winkler, BSc.
01426067**

Virtuelle Rekonstruktion des Gloggnitzer Bahnhofes und des Raaber Bahnhofes



Abb. 1 - Gloggnitzer und Raaber Bahnhof in Wien, Aquarell von Rudolf von Alt, um 1870

Abstract

This diploma thesis deals with the virtual reconstruction of the no longer existing station buildings of the Wien-Raaber and Wien-Gloggnitzer railway stations in Vienna. The Wien-Gloggnitzer structure was built in 1841 according to plans by the railway engineer and architect Matthias von Schönerer, he was also responsible for the designs of the Wien-Raaber railway station, which opened in 1846. In the course of history and the increasing popularity of the station, the station building was expanded and renovated. Today Vienna's main train station is located here and combines the station in one building, but the original building structure vanished. The aim of the reconstruction is the virtual restoration of the first station building in its original form. The planning documents for this were taken from the archive of the *Österreichische Nationalbibliothek*, they contain the floor plan, elevations and sections. Furthermore, photographs of interiors, drawings and paintings greatly contributed to the reconstruction. The primary goal of this work is to be both the scientific documentation of the project and a model for future work with similar requirements.

Kurzfassung

Die vorliegende Diplomarbeit beschäftigt sich mit der virtuellen Rekonstruktion des heute nicht mehr existenten Bahnhofsgebäudes der Raaber und Gloggnitzer Bahn in Wien. Das Wien-Gloggnitzer Bauwerk wurde 1841 nach Entwürfen des Eisenbahningenieurs und Architekten Matthias von Schönerer, errichtet. Schönerer war ebenso für die Entwürfe des Wien-Raaber Bahnhofs, welcher 1846 eröffnet wurde, verantwortlich. Im Zuge der Geschichte und steigender Beliebtheit des Bahnhofes, kam es zu Aus- und Umbauten der Bahnhofsgebäude. Heute befindet sich an dieser Stelle der Wiener Hauptbahnhof und fasst den Bahnhof in einem Baukörper zusammen, dabei ist die ursprüngliche Baustruktur verloren gegangen. Ziel der Rekonstruktion ist die virtuelle Wiedererrichtung der ersten Bahnhofsgebäude in ihrer ursprünglichen Form. Die Planunterlagen dazu wurden aus dem *Archiv der Österreichischen Nationalbibliothek* entnommen, darin enthalten sind Grundriss, Ansichten und Schnitte in abnehmbaren Maßstäben. Des weiteren konnten aufgefundene Fotografien von Innenräumen, Zeichnungen und Gemälde zur Rekonstruktion beitragen. Das vorrangige Ziel dieser Arbeit ist, sowohl die wissenschaftliche Dokumentation des Projektes darzustellen, als auch ein Muster für zukünftige Arbeiten mit ähnlichen Anforderungen zu sein.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
2. Historische Hintergründe	3
2.1 Zum Eisenbahnausbau im Kaisertum Österreich	3
2.2 Die Evolution des Wien-Raaber und Wien-Gloggnitzer Bahnhofes	5
2.2.1 Der Urbahnhof	6
2.2.2 Zweiter Südbahnhof - Neubau des Wien-Gloggnitzer Bahnhofsgebäudes	9
2.2.3 Zweiter Ostbahnhof - Neubau des Wien-Raaber Bahnhofsgebäudes	9
2.2.4 Entwicklungen bis heute	9
3. Bahnhof	11
3.1 Die Architektur des Bautyps „Bahnhof“	11
3.2 Architekt Matthias von Schönerer	12
3.3 Baubeschreibung	13
3.4 Referenzbauten	21
4. Virtuelle Rekonstruktion	23
4.1 Beschreibung und Beurteilung der vorhandenen Materialien	23
4.2 Arbeitsprozess	29
4.3 Dokumentation der virtuellen Rekonstruktion	31
4.4 Einrichtung und Gliederung des 3D-Modells	61
5. Visualisierung	67
6. Schlussbemerkung	109
Literaturverzeichnis	110
Internetquellen	111
Abbildungsverzeichnis	111

1. Einleitung

Die folgende Diplomarbeit befasst sich mit der virtuellen Rekonstruktion der Bahnhofsgebäude der Gloggnitzer Bahn und Raaber Bahn. Das Muster dazu wurde an der Technischen Universität Wien bereits für eine Vielzahl an virtuellen Rekonstruktionen, wohlgermerkt bisher meist Rekonstruktionen von zerstörten Synagogen, angewandt.

Der Gloggnitzer-Bahnhof wurde 1841 in Wien, am heutigen Hauptbahnhof gelegen, errichtet. Als Pendant dazu der Raaber-Bahnhof, welcher 1846 eröffnet wurde. Beide Bauwerke wurden im klassizistischen Stil nach Entwürfen des Eisenbahningenieurs und Architekten *Matthias von Schönerer* konzipiert und bildeten ein symmetrisches Ensemble aus. Im Laufe der Geschichte und nach steigender Beliebtheit, vor allem des Gloggnitzer-Bahnhofes, kam es zu grundlegenden Umbauten und Vergrößerungen der Bahnhöfe. In solchem Stile, dass heute nichts mehr von der ursprünglichen Baustruktur vorhanden ist.

Im Zuge dieser Arbeit soll jene verlorene ursprüngliche Baustruktur wieder erlebbar gemacht werden und dabei auch ein Teil der damit verknüpften Geschichte beleuchtet werden. In etwa die Anfänge des Eisenbahnausbaus im Kaisertum Österreich und verbunden damit die machtpolitischen und gesellschaftlichen Folgen dessen.

Die angewandte wissenschaftliche Forschung dient in erster Linie dazu relevante Planunterlagen wie Grundrisse, Ansichten und Schnitte, welche für die Erstellung eines digitalen 3D-Modells in der CAD-Software ArchiCAD erforderlich sind, auszuheben. Auch bildliche Darstellungen wie Gemälde und Zeichnungen oder im besten Falle Fotografien sind für die virtuelle Rekonstruktion eine große Hilfe. Die Planunterlagen konnten hierzu aus dem *Archiv der Österreichischen Nationalbibliothek* entnommen werden, sowie Zeichnungen und Gemälde, wobei dazu auch die Sammlung des *Wien Museums* herangezogen werden konnte.

Im zweiten Kapitel wird auf die historischen Einflüsse zur Entstehung des Eisenbahnausbaus im Kaisertum Österreich eingegangen.

Das dritte Kapitel befasst sich dann näher mit den Bauwerken. Dort wird die Architektur des Bahnhofes anhand des Aufbaus der Baukörper, der Fassadenstruktur, der Konstruktion und letztlich durch Beschreibung der Innenräume, erläutert.

Des weiteren wird ein näherer Blick auf den Architekten *Matthias von Schönerer* geworfen. Darrauffolgend wird durch Vergleiche mit ähnlichen Bauten dieser Zeit versucht, die Gestaltungsmerkmale des klassizistischen Baustils aufzugreifen.

Der vierte Abschnitt bildet dann den Hauptteil dieser Arbeit und beinhaltet eine detaillierte Begutachtung und Bewertung der Materialien, eine Erklärung der Methodik, eine eingehende Dokumentation der virtuellen Rekonstruktion und schließlich eine Veranschaulichung zum

Aufbau des 3D-Modells.

Im fünften Kapitel werden die Ergebnisse der fotorealistischen Visualisierungen gezeigt, welche mit dem Rendering-Programm Artlantis 21 erzeugt wurden und bilden den Abschluss der virtuellen Rekonstruktion.

Der letzte Abschnitt beinhaltet ein Resumée, welches einerseits aus zusammengefassten Ergebnissen besteht, als auch einen Ausblick erlaubt, was mit dieser Arbeit noch nicht erforscht werden konnte.

2. Historische Hintergründe

In folgendem Kapitel sollen wichtige historische Zusammenhänge, die in Verbindung mit der Entstehung des Eisenbahnausbaus im Kaisertum Österreich und der daraus resultierenden Errichtung der Gloggnitzer und Raaber Bahnhofsgebäude stehen, erläutert werden.

2.1 Zum Eisenbahnausbau im Kaisertum Österreich

Nachdem England im späten 18.- beziehungsweise frühen 19.Jh. die Rolle eines Vorreiters beim Eisenbahnausbau beanspruchte, forcierte das Kaisertum Österreich diesen, um die Erschließung der eigenen weitläufigen Monarchie mithilfe der Lokomotive zu etablieren. Dies geschah durch die Schaffung von Magistralen zu den wichtigsten Hauptstädten des Kaisertums. Den Anfang machte hierbei die 1837 errichtete *Floridsdorf - Deutsch-Wagramer Eisenbahnstrecke* (vgl. Kos 2006:12). Nur einige Jahre später war es bereits möglich, ausgehend von der Hauptstadt Wien, etliche Bereiche der Monarchie zu bereisen.

Das Zentrum des Kaisertums befand sich, wie bereits erwähnt, in der Metropole Wien und so sollten auch sämtliche Ländereien sowie die adriatischen Häfen von dort aus erreichbar sein. Ihre Arme in alle Himmelsrichtungen streckend, wurden etliche Bahnlinien erschaffen, welche letztlich Kopfbahnhöfe mit Endhaltestellen in Wien ausbildeten.

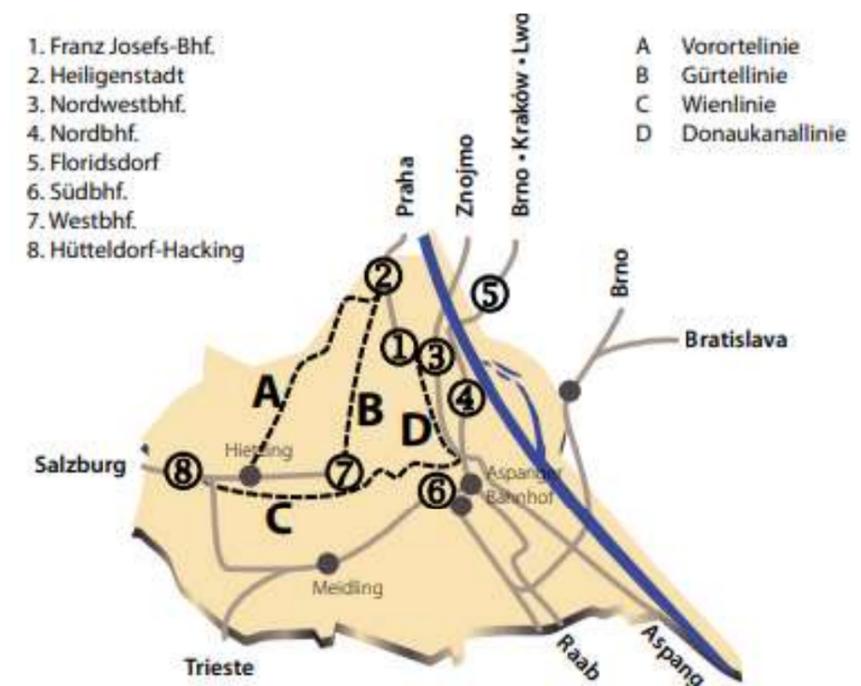


Abb. 2 - Illustration der Wiener Bahnanlagen um 1910, Urheber: Aleksander Narloch



Abb. 3 - Porträt Georg Simon Freiherr von Sina, 19.Jh.

Der österreichische Unternehmer und Eisenbahnpionier *Georg Simon Freiherr von Sina* hat viel zum Eisenbahnausbau der damaligen Zeit beigetragen. So hat er in den Jahren 1841-1845 den Gloggnitzer und Raaber Bahnhof in Auftrag gestellt und zwar bei dem bereits erwähnten Eisenbahningenieur und Architekten *Matthias von Schönerer*. Generell waren seine wichtigsten Anliegen modernisierte Bahnlinien zum Wiener Becken, zur Obersteiermark und nach Wien-Ungarn zu errichten (vgl. Oberegger 2016: 10).

Er wollte sich durch ein Eisenbahnmonopol südlich der Donau etablieren und sich damit gegen die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn seines Konkurrenten, *Salomon Mayer von Rothschild*, behaupten.

Dabei sollte die südöstliche Magistrale nach Raab mehrheitlich dem Transport von Getreide dienen, hingegen sollte die südliche Bahnlinie nach Gloggnitz Spazierfahrten zu beliebten Weinbau- und Ausflugsorten wie Baden, Mödling, Laxenburg oder eben Gloggnitz ermöglichen. Seitenbahnen sollten eine Verbindung zu den Steinkohlewerken von Neudörfel schaffen (vgl. Blesl 2010: 57).

Nachdem er sich die Baubewilligung für sein Eisenbahnprojekt sichern konnte, gründete Sina 1838 die Aktiengesellschaft namens „*k. k. priv. Wien-Raaber Eisenbahn*“, welche ihm bei der Beschaffung des erforderlichen Kapitals helfen sollte (vgl. Artl et al. 2008: 157).

Die Baubewilligungen für Eisenbahnen wurde zu jener Zeit im Zuge eines „*Concessions-Systems*“ durch das Hofkanzleidekret verliehen, also war sie gewissen gesetzlichen Vorschriften unterlegen. So erforderte die Bewilligung einer Eisenbahn, welche für den Gebrauch der Öff-

fentlichkeit vorgesehen war, spezielle Anforderungen, die nur von der Staatsverwaltung stattgegeben werden konnten. Dahingegen war der Bau von Eisenbahnen für private Zwecke von Betrieben oder Unternehmen, welche auf eigenem Bauland errichtet wurden, bloß den damals gängigen Baugesetzen unterlegen. Ebenso konnten die privaten Bauherren grundsätzlich selbst über Reihenfolge und Richtung ihrer geplanten Eisenbahnen entscheiden, falls dadurch keine Einschränkungen bedeutender kommunaler Anliegen stattfanden (vgl. Singer 1991: 7).

Dies führte folglich dazu, dass die Bauherren den Bau der Bahnlinien in jene Richtungen wählten, von denen sie sich die größten finanziellen Erträge erwarteten und nahmen wenig Rücksicht auf städtebauliche Fragen.

Wenn die Situation eintrat, dass verschiedene Privatiers um Konzessionen zu denselben Zügen ansuchten, so wurde die Baubewilligung demjenigen eingeräumt, welcher die Ausführung der Bahnstrecke in einer größeren Ausdehnung anstrebte (vgl. Singer 1991: 7).

In den Anfangsjahren der Wien-Gloggnitzer Bahn wurde über Mödling und Wiener Neustadt weiter nach Gloggnitz beziehungsweise nach Ödenburg/Sopron gefahren. Vom Wien-Raaber Bahnhof gelangte man anfänglich lediglich nach Bruck an der Leitha, erst ab 1856 dann auch nach Ungarn (vgl. Kos 2006: 228).

2.2 Die Evolution des Wien-Raaber und Wien-Gloggnitzer Bahnhofes

Wie schon erwähnt, können die in dieser Arbeit behandelten Bahnhöfe als Ursprungsbauten des heute bestehenden Hauptbahnhofes in Wien angesehen werden. In diesem Abschnitt soll nun auf die verschiedenen Entwicklungsetappen und die Entstehungsgeschichte des Bahnhofes eingegangen werden, wobei hier vor allem der erste größere Umbau näher beleuchtet werden soll.

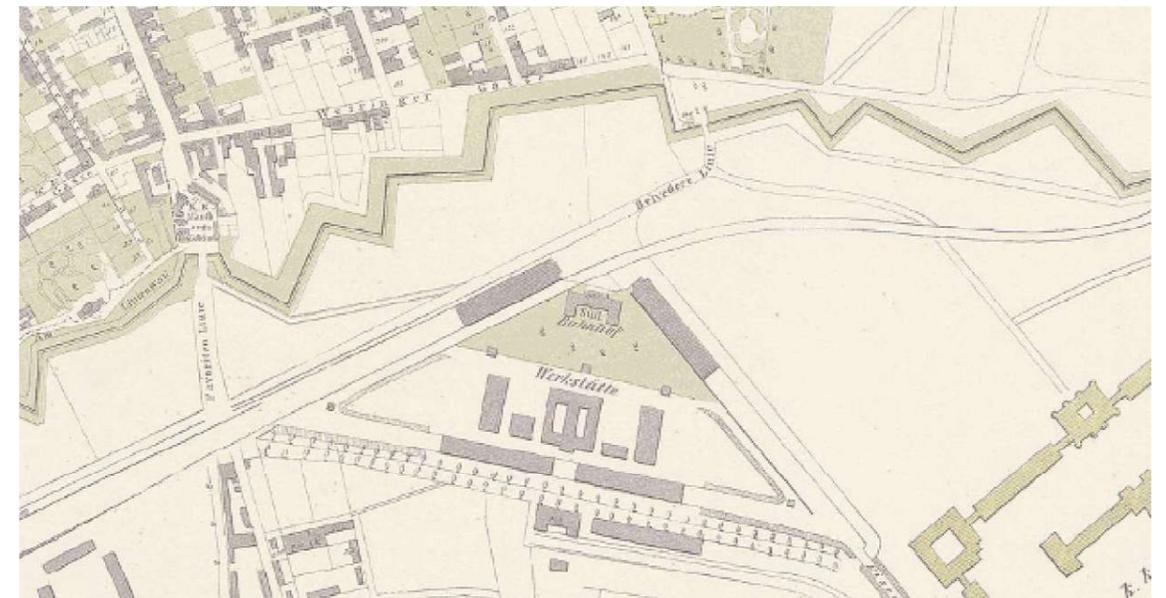


Abb. 4 - Stadtplan Wien, 1858

2.2.1 Der Urbahnhof

In Kapitel 2.1 „Zum Eisenbahnausbau im Kaisertum Österreich“ wurde der Bauherr Georg Simon Freiherr von Sina und seine Absichten zum Eisenbahnausbau und zur Errichtung des Wien-Raaber und Wien-Gloggnitzer Bahnhofes bereits beschrieben.

Zu der Wahl des Bauplatzes kann an dieser Stelle noch ergänzt werden, dass Sina vordergründig ein anderes Areal zum Bau des Bahnhofes vorgesehen hatte. Er wollte die geplante Bahn so nah wie möglich an das Zentrum der Kaiserstadt Wien heranführen. Seine Wahl fiel dabei auf den Glacis, ein Gebiet, das heute größtenteils vom Bahnhof Wien Mitte eingenommen wird, doch scheiterten seine Pläne an der Bewilligung, welche nur bei Ausführung „[...] außerhalb der Linien Wiens [...]“ (Volk 1842: 200) erteilt werden sollte (vgl. Artl et al. 2008: 161).

Folglich war Sina gezwungen, sich nach einem anderen Bauplatz umzuschauen, dabei entschied er sich für ein Areal, welches zur damaligen Zeit fast unbebaut war und dadurch sehr viel an Nutzfläche für das große Bauprojekt zu bieten hatte, nämlich das Areal an der Belvedere-Linie, erkennbar in Abb. 4 anhand eines historischen Lageplans von Wien aus dem Jahr 1858.

So wurden letztlich an der Belvedere-Linie sowohl das Wien-Gloggnitzer, als auch das Wien-Raaber Stationsgebäude errichtet. Ebenso wurde hier auch Platz für einen Verwaltungsbau der Eisenbahngesellschaft gemacht, welches ein stimmiges Ensemble mit den Bahnhofsgebäuden kreierte. Die Rückseite des Ensembles, welche abgewandt zur Stadt war (heute Favoriten), beherbergte ab 1838 bereits die Maschinenfabrik. Diese produzierte anfangs Waggons für die Bahn, zwei Jahre nach Errichtung dann außerdem noch Lokomotiven für den Bahnbetrieb (vgl. Artl et al. 2008: 161).

Der Bauplatz nördlich des Schlosses Belvedere brachte jedoch auch einige Nachteile, vor allem topographischer Natur, mit sich. Um die Bahntrasse herzustellen, war etwa der Bau eines 7,6 Meter hohen Dammes notwendig. Des weiteren war es erforderlich, einen artesischen Brunnen errichten, welcher 270 Meter tief war, damit die Wasserversorgung während des Bahnbetriebes gewährleistet werden konnte (vgl. Kos 2006: 75).

Nach dem Bau und kommerziellen Erfolg des Bahnhofes konnten auch städtebauliche Konsequenzen erkannt werden. So musste die Südbahn nach zwanzig jährigem Betrieb, um sich dem florierenden Gütertransport anzupassen, die Anlagen für den Personen- und Güterverkehr trennen. Folglich entstand in Matzleinsdorf, wo zuvor noch eine Personenhaltestelle aufzufinden war, ein Güterbahnhof (vgl. ebd.).

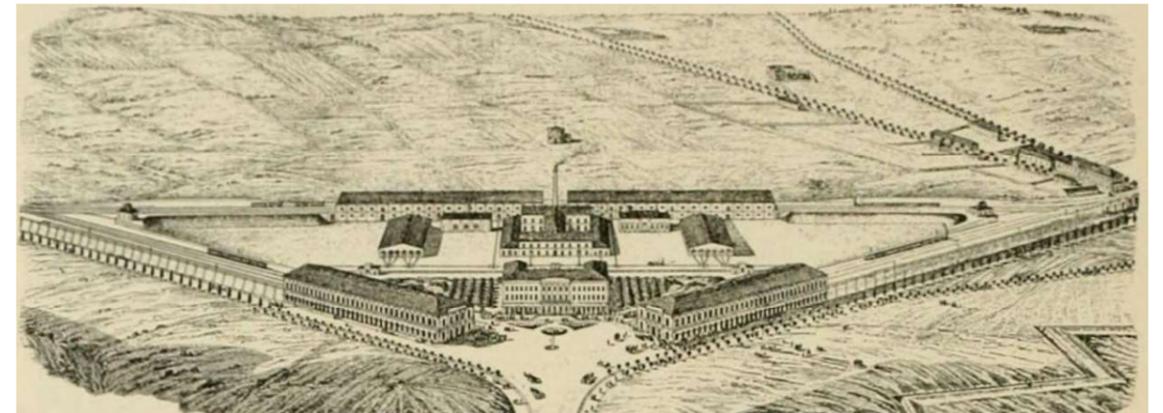


Abb. 5 - Wien-Gloggnitzer (rechts) und Wien-Raaber (links) Bahn, 1858

In Anbetracht militärischer Überlegungen wurde es außerdem generell als sinnvoll angesehen Kasernenanlagen in der Nähe von Bahnhöfen zu errichten - so konnte dies auch hier beobachtet werden und zwar beim weitläufig ausgebauten Gebiet des Arsenal (vgl. Kos 2006: 75).

Da am Ende der 1850er Jahre die Staatseisenbahngesellschaft (Wien-Raaber Bahn) von *Credit Mobilier* übernommen wurde, ebenso die Südbahn (Wien-Gloggnitzer Bahn) von Rothschild, kam es zu einem Ende der architektonischen Abgestimmtheit der Doppel-Kopfbahnhöfe (vgl. Narloch 1996; 10).

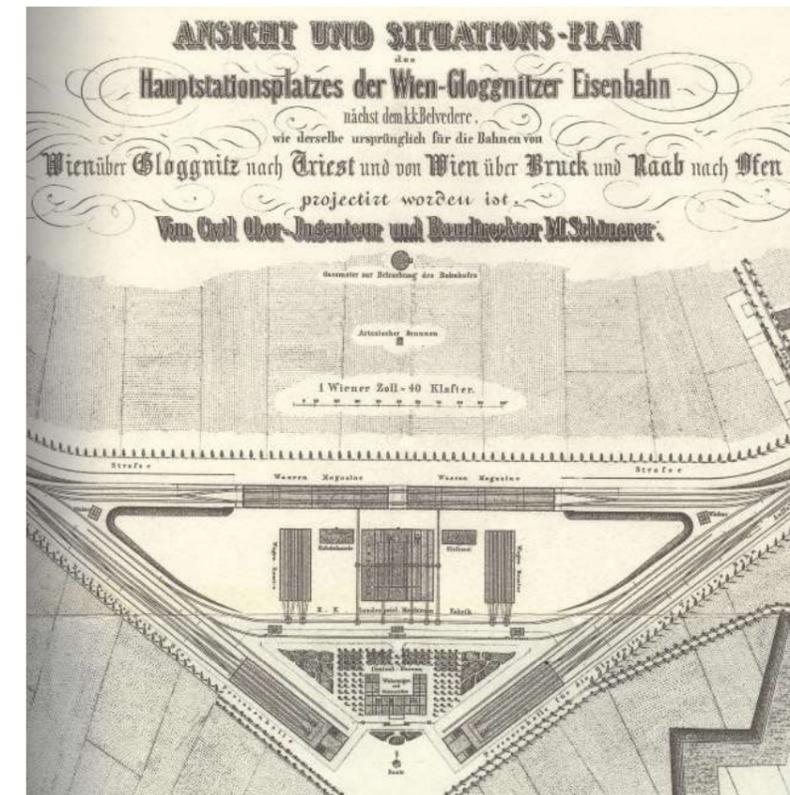


Abb. 6 - Lageplan Wien-Gloggnitzer (rechts) und Wien-Raaber (links) Bahn, 1858

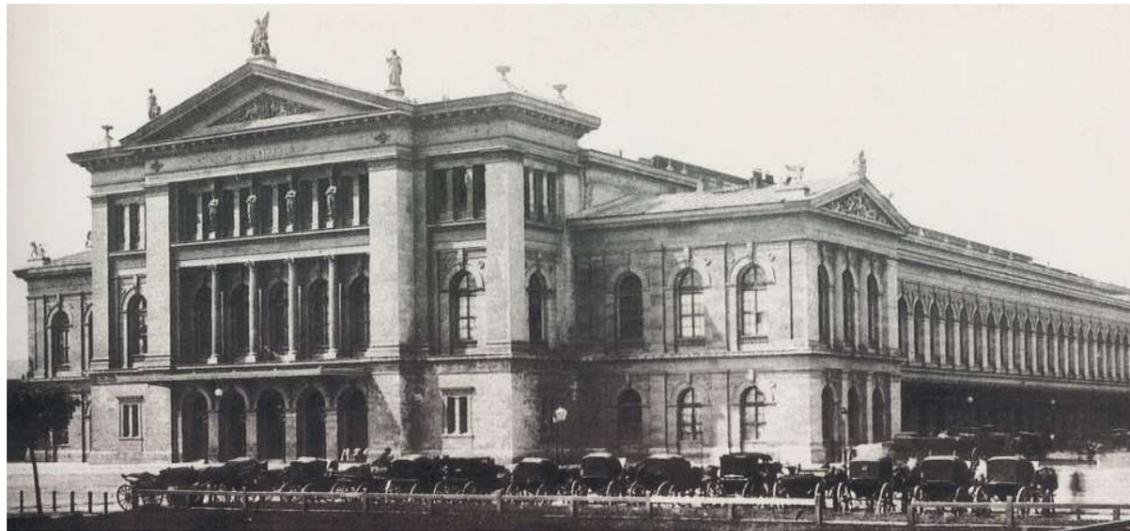


Abb. 7 - Zweiter Südbahnhof, Fotografie, 1875



Abb. 8 - Zweiter Ostbahnhof (Staatsbahnhof), Fotografie, 1880



Abb. 9 - Südbahnhof Wien, Fotografie, 2005



Abb. 10 - Hauptbahnhof Wien, Fotografie, 2019

2.2.2 Zweiter Südbahnhof - Neubau des Wien-Gloggnitzer Bahnhofsgebäudes

Da der Bahnverkehr der Magistrale nach Süden, besonders nach Triest oder Kroatien, starken Zuwachs registrierte, sah sich die privat geführte Südbahn-Gesellschaft dazu verpflichtet das Streckennetz zu erweitern und Kapital für den Ausbau zu mobilisieren. So wurde ab 1869 der Wien-Gloggnitzer Bahnhof, welcher heute auch als erster Südbahnhof bekannt ist, unter der Leitung des Architekten *Wilhelm von Flattich*, durch ein monumentales und repräsentativeres Bahnhofsgebäude im Neorenaissance-Stil ersetzt (vgl. Kos 2006: 230).

Dieser Neubau wurde zu jener Zeit noch als Umbau deklariert, doch wurde fast die gesamte Ursubstanz des Baukörpers abgetragen und ersetzt, lediglich die Grundmauern und wenig andere Bauteile des ersten von Matthias Schönerer entworfenen Bahnhofs, verblieben (vgl. ebd.).

2.2.3 Zweiter Ostbahnhof - Neubau des Wien-Raaber Bahnhofsgebäudes

Dieser Bahnhof wurde ab 1867 ebenfalls durch einen Neubau ersetzt und war dann als Staatsbahnhof, später als Ostbahnhof bekannt. Als Bauherr fungierte die „*Österreichische Staatsbahn-Gesellschaft*“, welche vor allem durch französische Hauptaktionäre geführt wurde. Dieser französische Einfluss kann auch im Neubau wiedererkannt werden und erinnerte an die Bahnhofsbauarchitektur in Paris, so war die Eisenkonstruktion der Bahnhalle sichtbar und inszeniert. Der Architekt war Carl Schumann, der dem Gebäude außerdem typische stilistische Merkmale des damaligen „*Wiener-Renaissance*“ Stils verpasste (vgl. Kos 2006: 232).

2.2.4 Entwicklungen bis heute

Ab den 1950er Jahren wurde das Areal dann, nach Beschluss der ÖBB, abgerissen und als einheitlicher Baukörper neu gebaut. Dies geschah nach Plänen des Architekten *Heinrich Hrdlička*. Der neue Südbahnhof wurde jedoch in den 90er Jahren, durch sein schlechtes Image geprägt, immer mehr zum sozialen Brennpunkt.

Dann kam es letztlich zum Abriss des Bahnhofes und von 2007-2015 zum Neubau inklusive Umbenennung auf den „*Wiener Hauptbahnhof*“ und auch zur städteplanerischen Umgestaltung des gesamten Areals.

3. Bahnhof

Der folgende Abschnitt beschäftigt sich näher mit dem Bautyp „*Bahnhof*“. Weiterführend wird dann konkret auf den Wien-Gloggnitzer und Wien-Raaber Bahnhof eingegangen. Dabei werden Themen wie Problemstellungen beim Bauplatz, der Architekt und dessen Überlegungen zum Entwurf, sowie ein Vergleich mit einem Referenzgebäude, behandelt.

3.1 Die Architektur des Bautyps „Bahnhof“

Die Entwicklung des Bautyps ist natürlich eng verbunden mit der Entstehung und Ausweitung der Dampflokomotive und der industriellen Revolution. Zuerst wurden lediglich Rohstoffe und Handelsgüter per Eisenbahn transportiert. Mit steigendem Interesse der Öffentlichkeit wurde dann auch der hohe Stellenwert des Personenverkehrs erkannt. Bis 1850 wurden im Zuge dieses Ausbaus innerhalb Europas etwa 700 Bahnhöfe errichtet. Diese boten zwar neue Funktionen, wurden aber in einem der Zeit Alt-Bekanntem klassizistischem Stil gebaut. Erst ab 1859 wurde der repräsentative Wert des Bahnhofsbaus erkannt (vgl. Raich 2010: 4 f.).

Grundsätzlich unterscheidet man beim Gebäudetyp Bahnhof zwischen sogenannten Kopf- und Durchgangsbahnhöfen. Diese werden anhand ihrer Gleisführung definiert.

Beim Kopfbahnhof ist ein Ein- und Ausfahren der Züge lediglich einseitig möglich, dabei ist eine Weiterführung der Gleise zur Rückseite des Gebäudes nicht ausführbar. Als charakteristisches Merkmal eines Kopfbahnhofes kann ebenfalls die markante Querhalle gesehen werden, die sowohl eine Empfangshalle ausbildet als auch die Bahnsteige erschließt. Beispielsweise kann hierzu der Wiener Westbahnhof mit seiner denkmalgeschützten Empfangshalle betrachtet werden. Die Bahnsteige werden dort über den ersten Stock zugänglich gemacht (vgl. Raich 2010: 20).

Beim Durchgangsbahnhof werden die Gleise, im Gegensatz zum Kopfbahnhof, an beiden Seiten des Bahnhofs weitergeführt. Es bestehen noch weitere Unterscheidungen in verschiedenen Typen bei Durchgangsbahnhöfen, welche von der Lage des Empfangsgebäudes abhängig gemacht werden.

3.2 Architekt Matthias von Schönerer

Der Architekt des Wien-Gloggnitzer und Wien-Raaber Empfangsgebäudes, sowie der Eisenbahningenieur der Bahnstrecken, war *Matthias von Schönerer*. Er wurde 1807 in Schottenfeld in Niederösterreich geboren.



Abb. 11 - Porträt Matthias von Schönerer, 1846

Schönerers erste Planungen können als Vorgänger der Dampfeisenbahn und zwar als Pferdeisenbahnen identifiziert werden. Darauffolgend war er verantwortlich für die Bauleitung der Strecken Mödling–Laxenburg, Wien-Gloggnitz, Wiener Neustadt–Ödenburg, Wien–Bruck an der Leitha sowie Bruck an der Leitha–Neu Szöny.

Des weiteren gehörte er ab dem Jahr 1856 dem Verwaltungsrat der Kaiserin Elisabeth-Bahn, dann 1867 dem der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn an. Schönerer wurde zur Eröffnung ersterer 1850 mit dem Orden der Eisernen Krone dritter Klasse ausgezeichnet, außerdem in den Ritterstand erhoben. Später war er in der Rolle eines Bauunternehmers bei der Errichtung der Semmeringbahn beteiligt.

Vor Beginn der Bauarbeiten der Wien-Gloggnitzer Eisenbahnstrecke im April 1839, machte Schönerer 1837 eine Exkursion nach Belgien, England und die Vereinigten Staaten, um sich die aktuellsten Entwicklungen und Technologien des Eisenbahnwesens vor Augen zu führen.

3.3 Baubeschreibung

Städtebaulicher Kontext

Der Baugrund des Bahnhofsensembles befand sich außerhalb der „Wien-Linie“ beziehungsweise abseits des Linienwalls, zwischen der Favoriten- und Belvedere-Linie. Zu jener Zeit war fast das komplette Areal außerhalb des Linienwalls unbebaut und bot sich dadurch hervorragend für die Errichtung des weitläufigen Bahnhofskomplexes an. Das Grundstück umfasste eine Fläche von „[...] 32.000 Quadratklaf, oder 20 Joch Land. [...]“ (Volk 1842: 219). In heute üblichem Flächenmaß wären dies ca. 115.000 m².

Wie in Abb. 12 erkennbar, bildet das Ensemble in seiner Form ein gleichschenkeliges Dreieck aus. Dabei fallen die zwei gespiegelten Empfangsgebäude zur Stadt hin in einem fast rechten Winkel zusammen. Dahinter und entlang der Achsen gestalten sich die jeweiligen Eisenbahnstrecken der Bahnhöfe. Weiters bildet sich ein großzügiger öffentlicher Platz zwischen den Gebäuden, welcher zum Vorfahren benutzt werden konnte oder zum Aufstellen der für die BesucherInnen notwendigen Equipagen, aus. Dahinter, mit der Frontfassade auf die Stadt blickend, befindet sich das Betriebs-Gebäude und Gasthaus. Im Hintergrund des Ensembles ist dann die Maschinenfabrik mit Kesselschmiede, Gießerei und Wagen-Remisen und das Administrationsgebäude platziert.

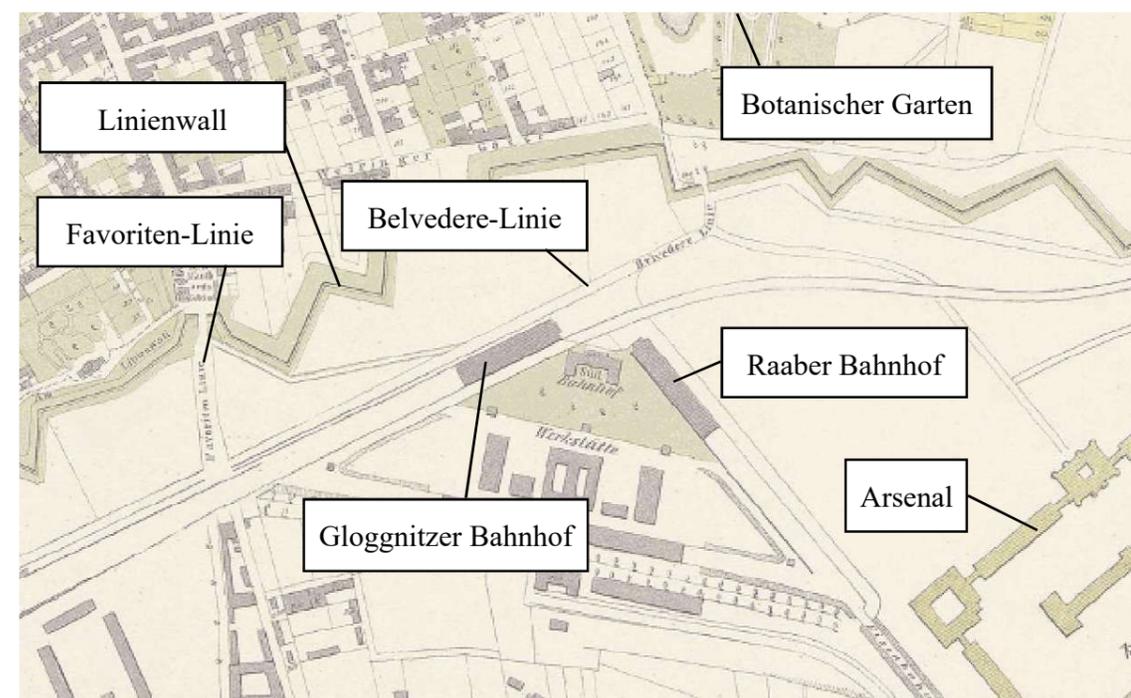


Abb. 12 - Stadtplan Wien, 1858

Beschreibung des Bauwerks

- Kubatur -

Die Wien-Gloggnitzer und Wien-Raaber Bahnhofsgebäude wurden nach Plänen des Architekten und Eisenbahningenieurs *Matthias von Schönerer* außerhalb des Linienwalls der Stadt Wien errichtet. Das Wien-Gloggnitzer Stationsgebäude wurde 1841 eröffnet, das Wien-Raaber 1846. Die Baukörper sind in ihrer Außengestalt gleich gestaltet, deshalb wird in weiterem Zuge nur ein Gebäude beschrieben, es sind jedoch beide gleichfalls damit gemeint.

Das in Massivbauweise aus Ziegeln hergestellte Gebäude weist eine Breite von knapp 27 Metern und eine Länge von 113 Metern auf, wobei die Höhe knapp 13 Meter erreicht.

Die Stirnseite des rechteckigen Bauwerks bildet die Hauptfassade inklusive Haupteingang aus und ist dem freien Vorplatz zwischen den Stationsgebäuden zugewandt. Die Seitenfassaden des Wien-Gloggnitzer Gebäudes sind parallel zur Belvedere-Linie ausgerichtet, die des Wien-Raaber Gebäudes nahezu lotrecht dazu.

- Fassade -

Die Fassadengestaltung ist im klassizistischen Stil gehalten, weiters findet sich eine regelmäßige Gestaltung der Fenster- und Türenabfolge an der Seitenfassade innerhalb von 33 Achsen wieder. Das Gebäude ist an der Außenhaut durch ein über alle Seiten durchgehendes Gurtgesims in zwei Geschoße geteilt.

Die Fassadengestaltung des ebenerdigen Geschoßes beginnt mit einem umlaufenden Sockelbereich. An den Seitenfassaden werden die Wandstücke zwischen den Türen und Fenstern mit einer Steinverkleidung ausgeführt, diese findet sich auch in der Wand bis zum Gurtgesims wieder. Die Ecken werden an allen Seiten durch zwei mit Steinen verkleidete Pilaster gelöst. Die Fenster und Türen bilden einen hufeisenförmigen oberen Abschluss aus, welcher ebenfalls an der Wand durch einen in Stein verkleideten Segmentbogen eingerahmt wird.

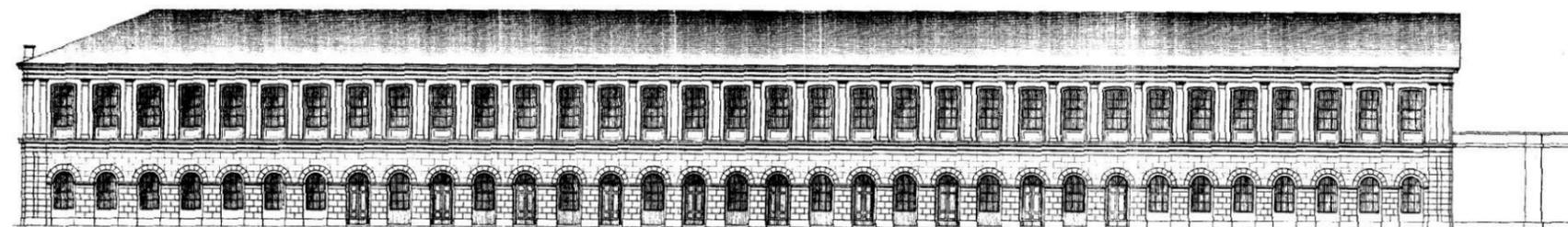


Abb. 13 - Seitenansicht Personenhalle Bahnhofsgebäude, 1842

Die Hauptfassade bildet einen, von vier Pilastern eingerahmten, Mittelteil aus, welcher drei Türöffnungen mit hufeisenförmigem Abschluss beinhaltet, die ebenfalls durch einen Pilaster zwischen den Türen abgetrennt werden. An den zwei Seitenteilen befindet sich jeweils eine Fensteröffnung mit hufeisenförmigem oberen Abschluss, dabei ist die Wand glatt und vermutlich verputzt ausgeführt gewesen.

Die Fassadengestaltung des ersten Obergeschoßes hebt sich in ihrer Materialbeschaffenheit von dem darunterliegenden Geschoß ab. Die Wand wird hier glatt, wahrscheinlich verputzt ausgeführt. Einen Weitem Unterschied sieht man beim oberen Abschluss der Fenster, welcher hier rechteckig realisiert wird. An der Seitenfassade sind zwischen den Fenstern angebrachte Pilaster zu erkennen, die das darüber laufende Dachgesims in der Art eines Architravs betonen. Die Hauptfassade weist im oberen Geschoß eine fast gleiche Ausführung wie im ebenerdigen Geschoß auf. Als Unterschiede kann man jedoch die glatte Ausführung der Pilaster und den rechteckigen oberen Abschluss der Fenster erkennen.

Das Dach ist zur Hauptfassade hin als Walmdach einzugliedern, zu den Bahnsteigen hin ist jedoch ein Satteldach erkennbar. Von Außen wird außerdem der Eindruck erweckt, dass das erste Obergeschoß geschlossen ist, doch ist dies, wie in Abb. 14 (re.) erkennbar, nicht der Fall. Man gelangt hier nämlich bereits zum offenen Bahnsteig und das Dach dient hier zur Bahnsteigüberdachung.

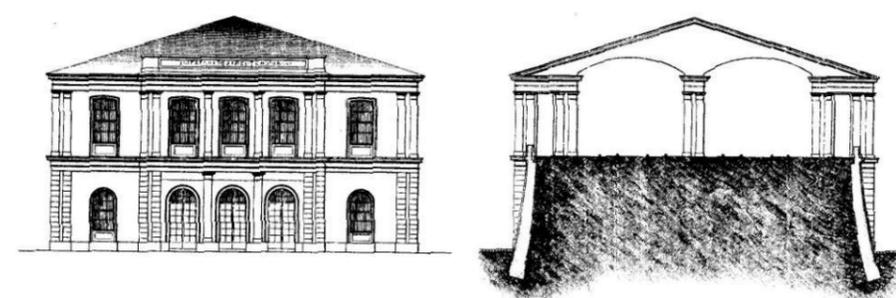


Abb. 14 - Vorderansicht (li.) / Hinteransicht (re.) Personenhalle Bahnhofsgebäude, 1842

Beschreibung des Bauwerks

- Innenräume -

Nach der Beschreibung der Außengestaltung des Gebäudes, folgt eine detaillierte Betrachtung der Innenräume. Hierzu konnten zwei Zeichnungen aus dem Digitalisat der *Österreichischen Nationbibliothek* herangezogen werden. Weitere Beschreibungen der Innenräumlichkeiten sind in der *Allgemeinen Bauzeitung* aus dem Jahr 1842, geschrieben von *Phil Volk*, einsehbar.

Beim Eintreten durch den Haupteingang, gelangt man in das geräumige Vestibül des Stationsgebäudes. Gegenüberliegend zum Eingang findet man ein Kassalokal auf, welches zum Ticketverkauf gedient hat. Links nach dem Eingang befindet sich die Gepäcksspedition und gegenüber das Gewölbe. Es befinden sich zwei Treppenaufgänge neben dem Vestibül, welche in den ersten Stock zu den Bahngleisen führen. Aus einer Beschreibung von Volk (1842: 218) geht des weiteren hervor, dass es eine räumliche Trennung zwischen ankommenden und weggehenden Passagieren gab, diese erfolgte durch die Treppenföhrung. So wurden ankommende Passagiere von den Bahngleisen entlang der Treppe, vorbei an einem eisernen Gitter, ins Erdgeschoß geleitet und dann weiter zu den Arkaden, vor welchen Fiaker oder dergleichen aufgestellt waren, um die Menschen weiter in die Stadt zu bringen (vgl. Volk 1842: 218).

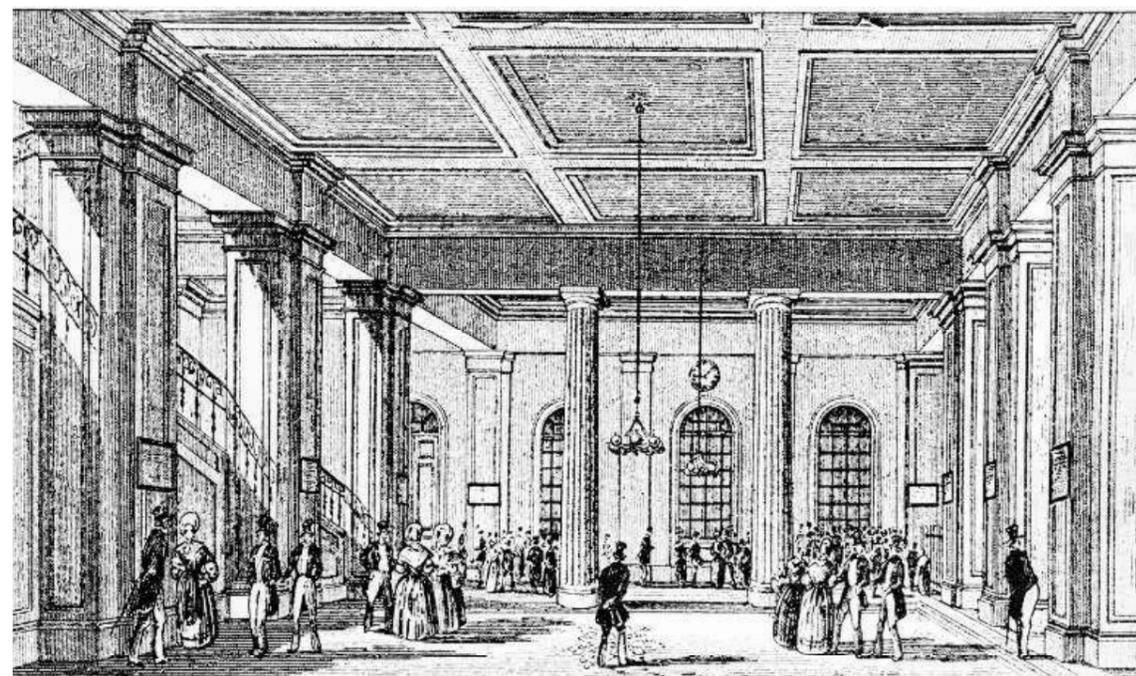


Abb. 15 - Vestibül Durchblick, Zeichnung, 1841

Hinter der Kasse befindet sich ein Raum, welcher von der Gesellschaft verpachtet wurde und unmittelbar danach folgen Gewölbe, die ihrer Funktion nach Magazine waren. Da an dieser Stelle die großen Lasten der darüberfahrenden Lokomotive getragen werden, sind die Magazine als Kreuzgewölbe ausgeführt, welche die anfallenden Lasten jeweils mittig durch zehn einzelnen Stützen weiter in den Boden abtragen (vgl. Volk 1842: 218).

Das erste Obergeschoß, das über die Treppeläufe erschließbar ist, beinhaltet direkt über dem Vestibül Wartesäle der ersten und zweiten Klasse, die jeweils auch mit kleinen Restaurationen ausgestattet waren. Den Passagieren der dritten Klasse wurde der Raum vor jenen Wartesälen zum Verweilen angeboten. Die Einsteighalle, beziehungsweise Abfahrthalle, wird von drei Seiten mit asphaltierten Bahnsteigen erschlossen. Unmittelbar vor den Drehkreuzen der Bahngleise befand sich eine mit einer Bretterbank umgebenen Blumenbank, welche mit Kies eingedeckt war (vgl. Volk 1842: 219).

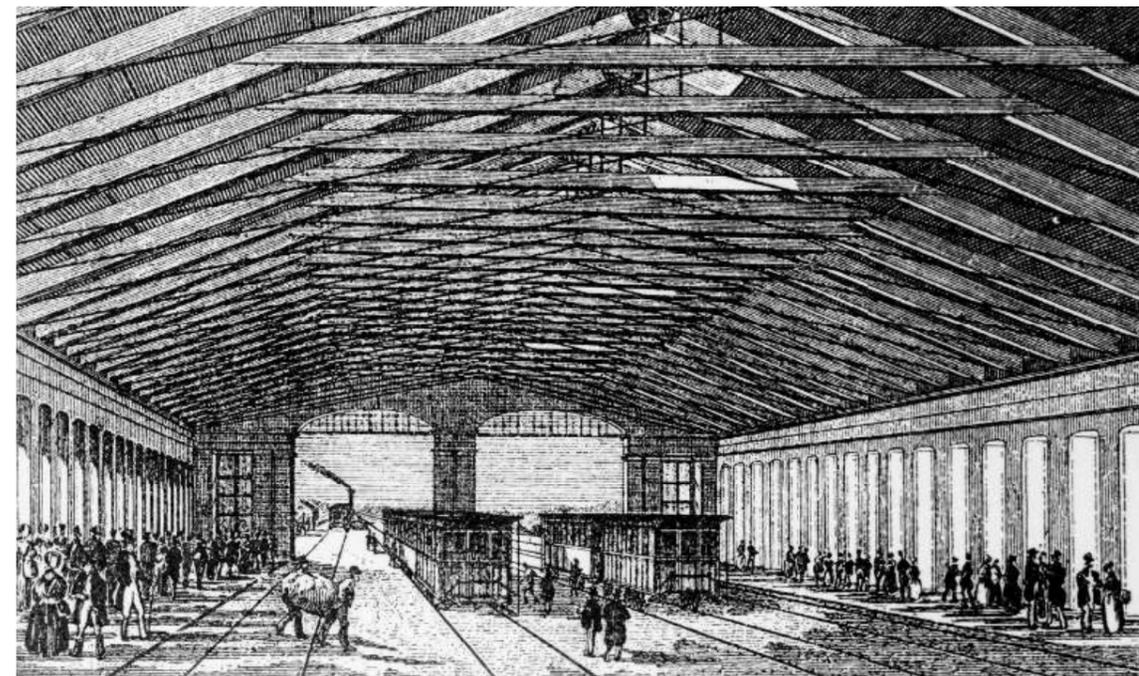


Abb. 16 - Abfahrthalle, Zeichnung, 1841

Beschreibung des Bauwerks

- Konstruktion -

Abschließend soll die Dachstuhlkonstruktion beschrieben werden. Hierzu konnte eine Planzeichnung aus dem Archiv der *Österreichischen Nationalbibliothek* herangezogen werden, welche zusammen mit den technischen Beschreibungen von Volk (1842: 219), einen näheren Blick auf die Konstruktion erlaubt.

Für einen reibungslosen Betrieb der Eisenbahnen musste die gesamte Breite des Gebäudes mit einem „*sich frei tragenden Dach*“ (Volk 1842:219) ausgeführt werden. Dazu wurde, leicht abgewandelt, die sogenannte *Wiegmann'sche Dachstuhlkonstruktion* verwendet, welche man auch in Abb. 17 betrachten kann.

An Hand der Abbildung kann ebenfalls erkannt werden, dass die Dachsparren am First einen stumpfen Winkel ausbilden, was zu einer erhöhten Schubkraft bei der Konstruktion führte. Mithilfe von gusseisernen Verbundstücken und Stangen konnten diese Kräfte aufgenommen werden und die große Spannweite, ohne die Notwendigkeit von Mittelstützen, überbrücken.

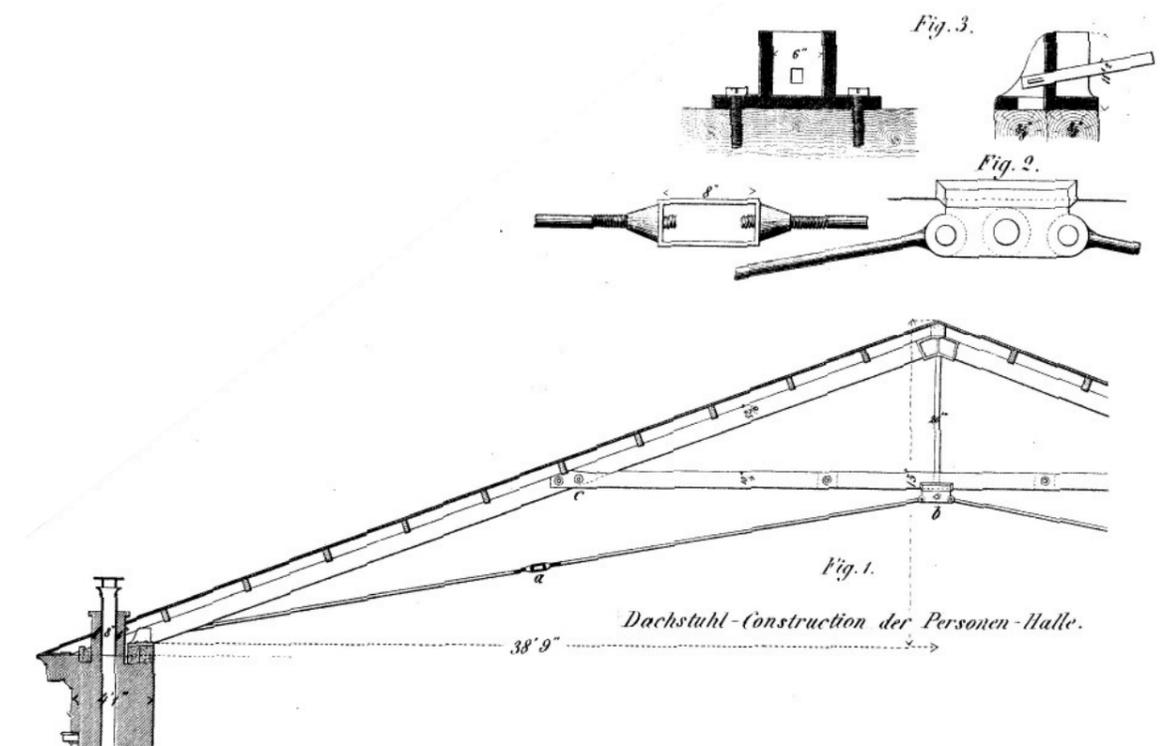


Abb. 17 - Detailplan Dachstuhlkonstruktion, Schnittzeichnung, 1842

3.4 Referenzbauten

An dieser Stelle soll nicht unerwähnt bleiben, dass sich die Suche nach Referenzbauten, die mit dem Gloggnitzer und Raaber Bahnhofsgebäude vergleichbar wären, schwer gestaltet hat. Wie bisher schon erörtert, war der Wien-Gloggnitzer und Wien-Raaber Bahnhof einer der ersten, die in Wien zu jener Zeit errichtet wurden. Damals war dieser Bautyp zum Großteil als reiner Zweckbau angelegt, erst später wurde der Repräsentationswert von Bahnhöfen erkannt und damit auch eine monumentaler und repräsentativer Charakter angestrebt.

Erster Nordbahnhof

Der Nordbahnhof, welcher 1837 erbaut wurde, war der erste Bahnhof in Wien und hat mit seiner Errichtung den Anfang des Eisenbahnzeitalters in Wien, beziehungsweise in der ganzen Donaumonarchie, eingeleitet.

Das Aufnahmegebäude wurde vom Architekten Anton Jüngling entworfen und im damalig gängigen Stil für öffentliche Bauten, nämlich dem Spätklassizismus, errichtet. Da dieser Bautyp noch sehr neu war, hat man hier noch keine Bahnsteigüberdachungen, welche die aus- und einsteigenden Passagiere vor Witterungseinflüssen schützen sollte, angelegt.

Dahingegen wurde einige Jahre später bereits größerer Wert darauf gelegt, die Bahnhofsgebäude für den Personenverkehr angenehmer und luxuriöser zu gestalten- vor allem die Strecke von der Kaiserstadt Wien nach Mödling, Baden war bei der vornehmen Gesellschaft äußerst beliebt,

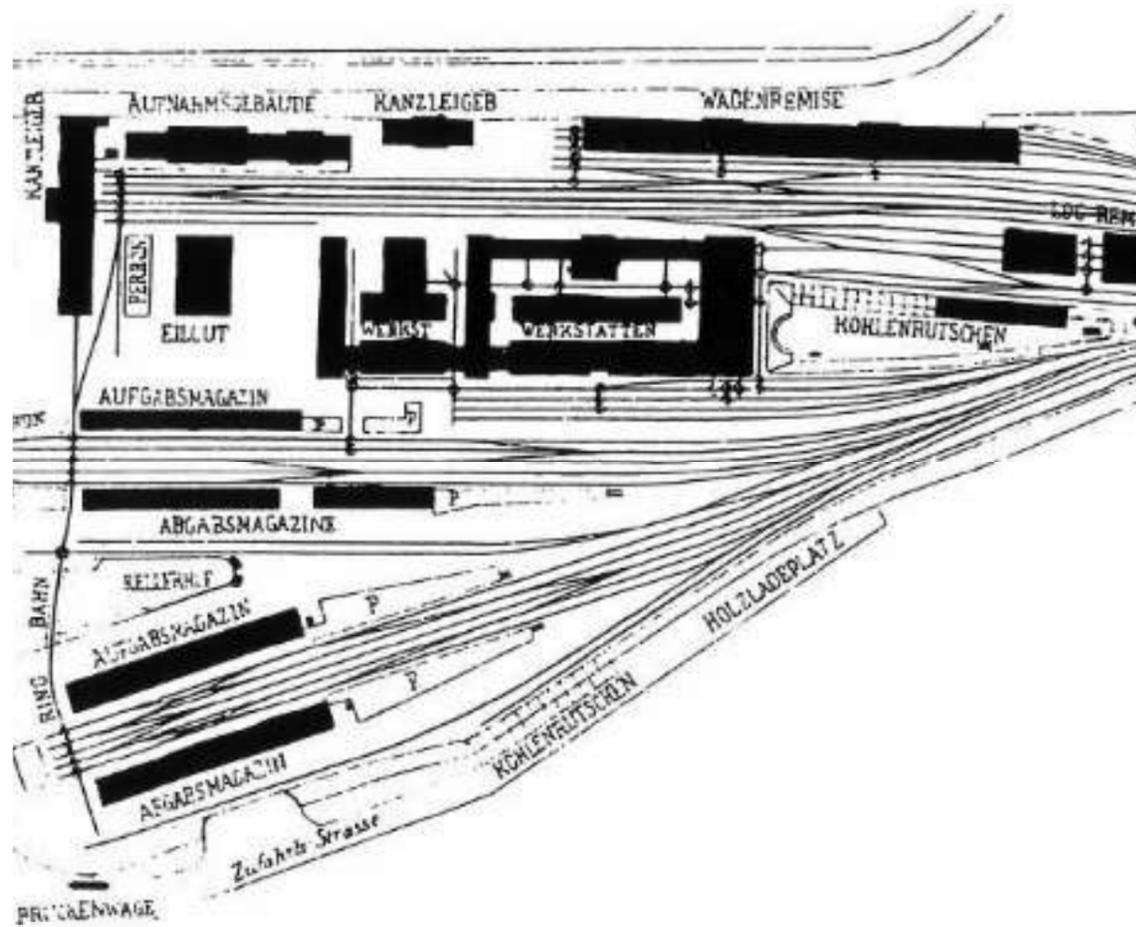


Abb. 18 - Lageplan Erster Nordbahnhof, 1850

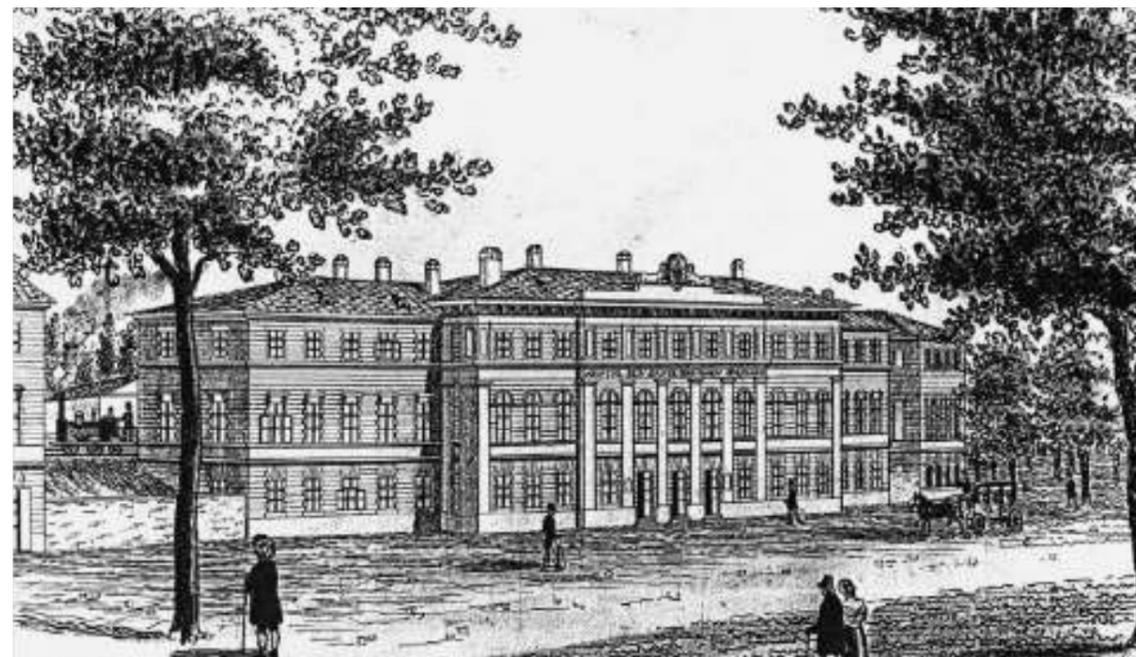


Abb. 19 - Zeichnung des Aufnahmegebüdes, Erster Nordbahnhof, ca. 1838

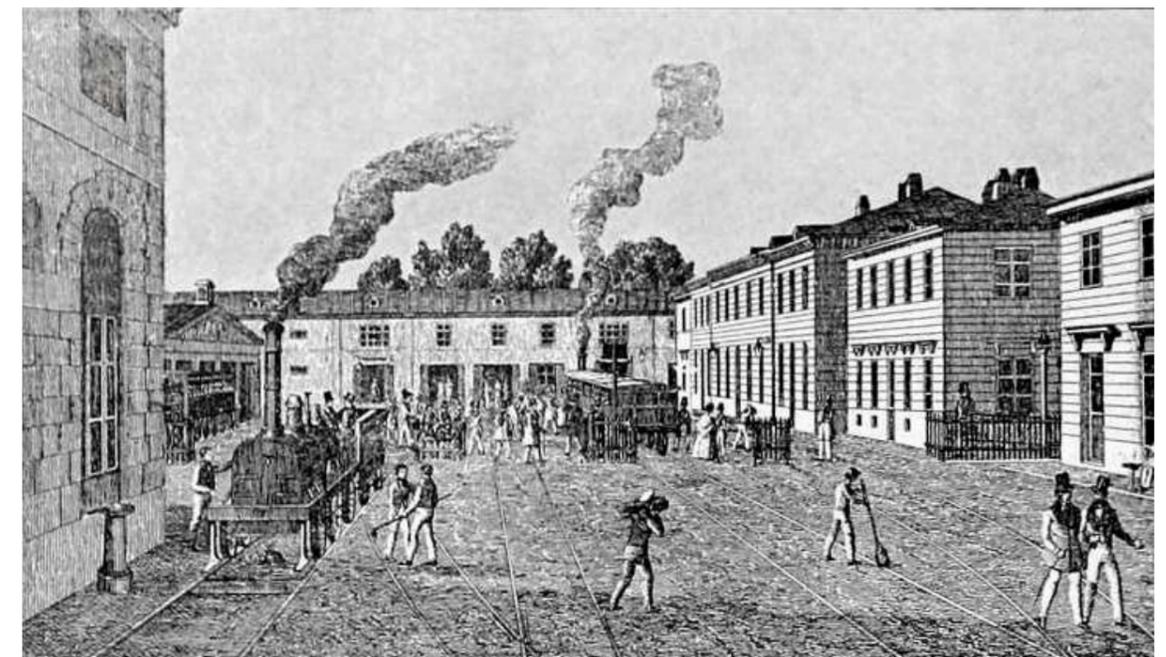


Abb. 20 - Zeichnung der Innenansicht, Erster Nordbahnhof, 1838

dem entsprechend wurden die Warteräume und Hallen beim Wien-Gloggnitzer Bahnhof schon merkbar größer und üppiger gestaltet.

4. Virtuelle Rekonstruktion

In diesem Kapitel werden die Arbeitsschritte zur Erstellung der virtuellen Rekonstruktion näher beschrieben. Davor werden die noch verfügbaren Unterlagen, welche im Zuge der Recherche entdeckt werden konnten, angeführt, und in weiterer Folge bewertet. Die Dokumentation und die verschiedenen Abläufe der virtuellen Rekonstruktion bilden schließlich das Hauptaugenmerk dieses Abschnitts.

4.1 Beschreibung und Beurteilung der vorhandenen Materialien

Planunterlagen

Da es sich bei dem Wien-Gloggnitzer Bahnhof um einen älteren Bahnhof handelt, welcher auch nur für kurze Zeit in seiner Ursprungsform erhalten blieb, erwies sich die Suche nach ausreichenden Unterlagen schwieriger. Im Zuge der Beschaffung von Plänen wurden sämtliche Wiener Museen, welche im Zusammenhang mit Wiener Bahnhöfen standen, sowie zuständige Behörden für den betroffenen Kataster, als auch der Eigentümer des Bahnhofes, die ÖBB, angeschrieben. Von der ÖBB wurde, aufgrund von Datenschutzrichtlinien, eine Absage erteilt. Die Sammlung vom technischen Museum, Wien Museum und dem Bezirksmuseum Favoriten bot eine Vielfalt an Bildmaterialien zum Wien-Gloggnitzer und Wien-Raaberbahnhof, allerdings keine Planerischen Unterlagen. Der einzige auffindbare Grundriss zu den beiden Bahnhöfen befand sich in der österreichischen Nationalbibliothek.

Die Grafik (Abb. 21) stellte das Erdgeschoss und das Obergeschoss der beiden Bahnhöfe dar, sowie Schnitt und Ansichten vom Bahnhof und den umgebenden Betriebsgebäuden. Des Weiteren sind detaillierte Darstellungen zum Dachaufbau vorhanden. Die Grundrisse zum Bahnhof wurden in der damaligen Einheit Wiener Fuß gezeichnet, ein Wiener Fuß entspricht circa 31,61 cm und bildete die Grundlage zur virtuellen Rekonstruktion des Wien-Gloggnitzer-Raaber-Bahnhofes. Die Plandarstellung aus der Bauzeitung (1842) stellt als einzige Quelle die genaue Anzahl der Fenster beziehungsweise Türöffnungen, sowie die Raumaufteilung dar und ermöglichte dadurch den maßstäblichen digitalen Nachbau des Bahnhofes.

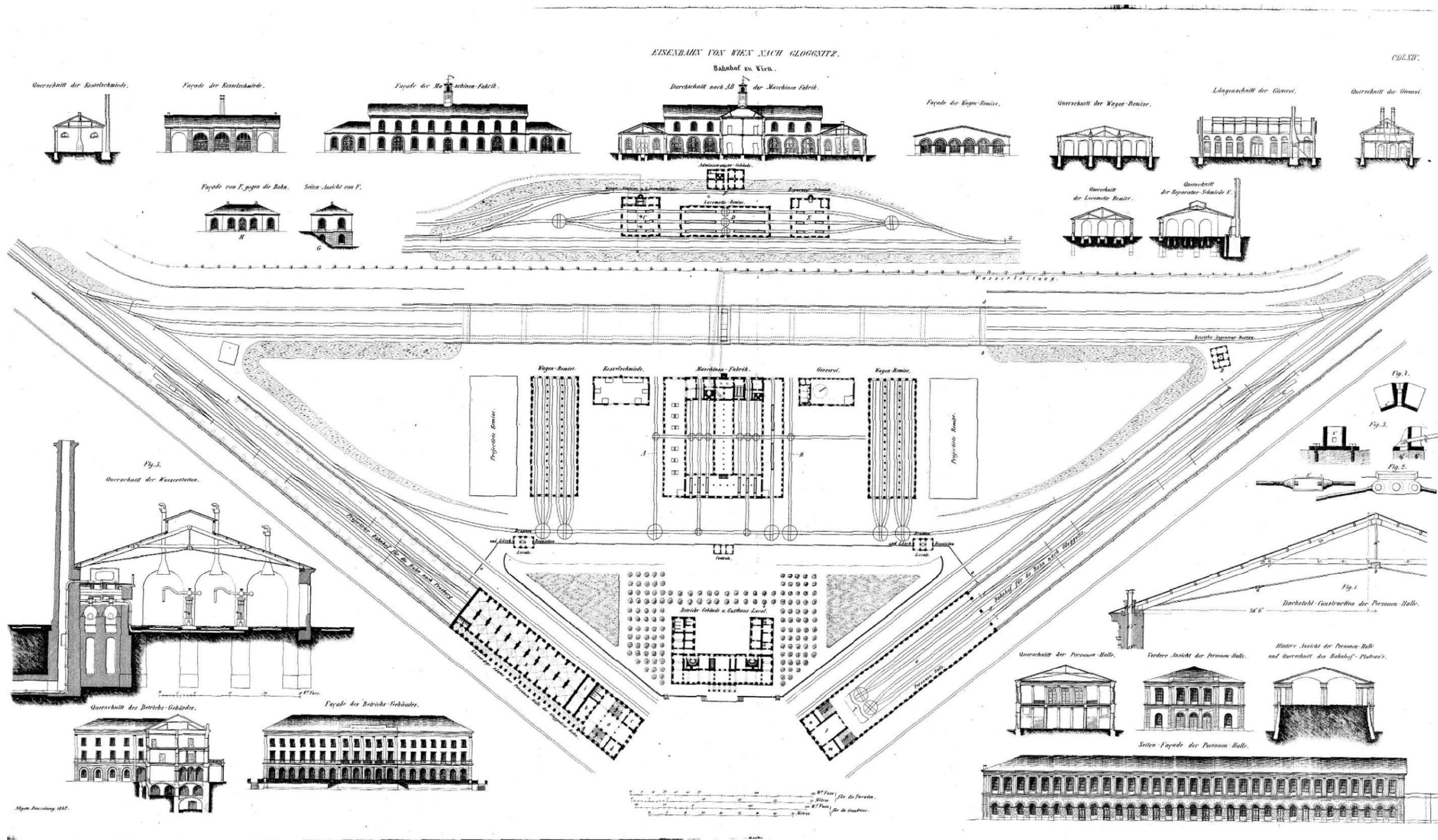


Abb. 21 - Grundriss/Schnitte der Eisenbahn von Wien nach Gloggnitz 1842

Zeichnungen und Gemälde

Aufgrund der Tatsache, dass Fotografie in dem damaligen Zeitalter noch relativ neuwertig war, waren für die Dokumentation des Bahnhofes Gemälde oder Zeichnungen ausschlaggebend. Obwohl es doch eine Vielzahl an Schaubildern zu dem Gloggnitzer Bahnhof gibt, zeigen nur einige wenige Einsicht in die Innenräume des Bahnhofes. So sind im ebenerdigen Bereich lediglich Bilder vom Vestibül bekannt, von den übrigen Räumlichkeiten existieren nur schriftliche Anmerkungen aus der Bauzeitung. Die diversen Darstellungen des Bahnhofes sind zu unterschiedlichen Zeitpunkten entstanden und mit verschiedenen Detaillierungsgraden dargestellt, dadurch entstanden inhaltliche Abweichungen.

In der Abb. 23 ist die Innenansicht vom Vestibül dargestellt, der Blick den man als eintretender Besucher vom Bahnhof als erstes sehen würde. Darauf ist die große freie Eingangshalle ersichtlich, allerdings werden die Säulen im rot markierten Bereich in der Abb. 22 nicht dargestellt. Dies wurde höchstwahrscheinlich als Stilmittel benutzt, um das Vestibül großartiger präsentieren zu können und um die freie Sicht nicht durch Stützen vereiteln zu lassen.

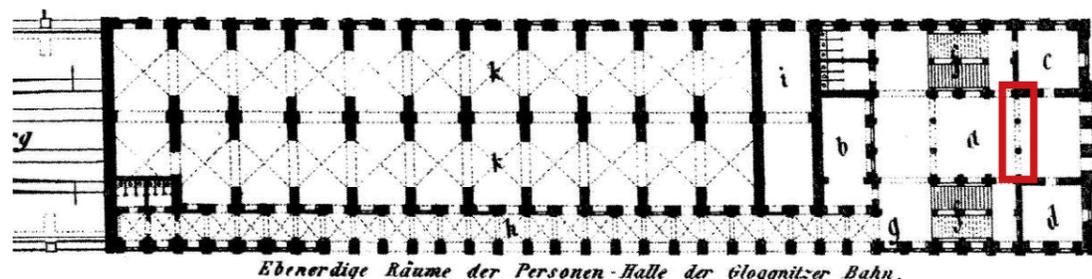


Abb. 22 - Grundriss Erdgeschoss Gloggnitzer Bahnhof, 1842

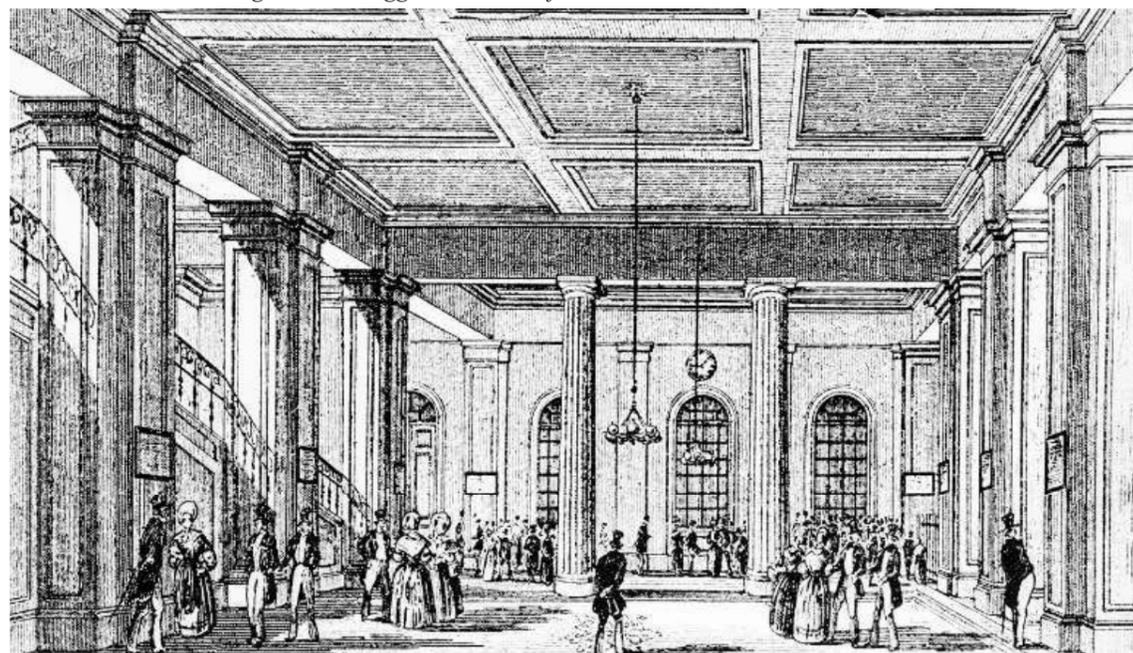


Abb. 23 - Vestibül Durchblick, Zeichnung, 1841



Abb. 24 - Innenansicht Bahnsteig, Zeichnung, 1848

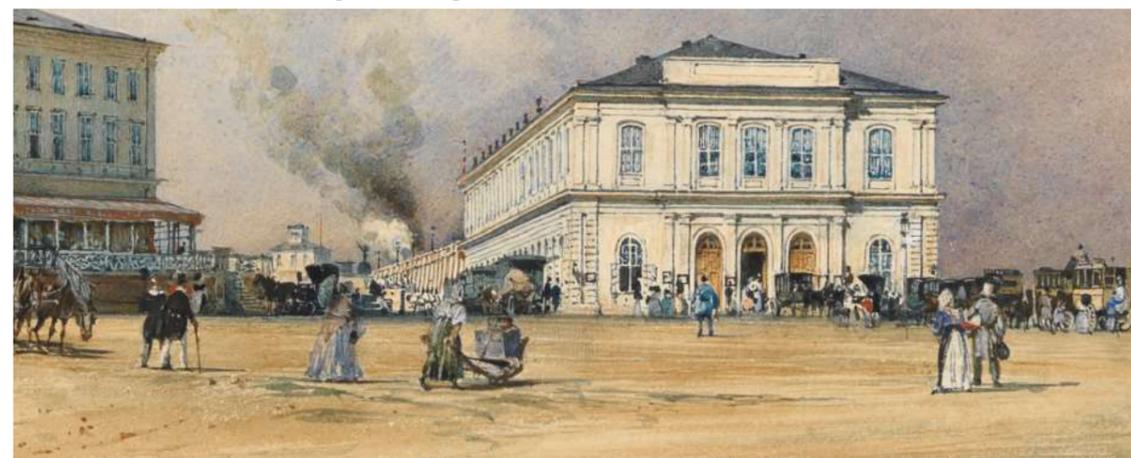


Abb. 25 - Außenansicht Bahnhofsgebäude, Zeichnung, 1842



Abb. 26 - Außenansicht Gasthaus, Zeichnung, 1842



Abb. 27 - Außenansicht Bahnhofgebäude, Zeichnung, 1850



Abb. 28 - Außenansicht Bahnhofgebäude, Zeichnung, 1850

Zeitgenössische Beschreibungen in der Literatur

Zum Gloggnitzer und Raaber Bahnhof gibt es kaum zeitgenössische Literatur, was wahrscheinlich darauf zurückzuführen ist, dass die Bauwerke nur für kurze Zeit bestanden und danach mit dem 2. Wiener Süd- und Ostbahnhof ersetzt wurden. Allerdings schrieb die Bauzeitung von 1842 über das Bahnhofgebäude. Obwohl ein Großteil der enthaltenen Informationen sich auf die Kostenermittlung und den allgemeinen Schienenverkehr bezog, verhalfen die architektonischen Beschreibungen in der Zeitung dazu, die Räumlichkeiten, von welchen keine Abbildungen vorhanden sind, besser verstehen und in Folge dessen auch rekonstruieren zu können.

4.2 Arbeitsprozess

Zur Rekonstruktion des Bahnhofgebäudes wurde zunächst der Plan aus der österreichischen Nationalbibliothek als Vorlage unter die Arbeitsebene gelegt. Aufgrund der Tatsache, dass dieser Plan gescannt wurde, sind direkte Messungen aus dem Plan nicht akkurat. Die angegebene Länge und Breite aus der Bauzeitung von damals, sowie die Vergleiche der Südbahnhöfe aus dem Werk *Bahnhöfe in Österreich* von *Mihaly Kubinszky*, dienten als Richtlinie für den digitalen Nachbau.

Danach wurde die Geschosshöhen eingerichtet und die Außenwände, samt Fassade und Fenster, beziehungsweise Türen erstellt. Nachdem die tragende Struktur errichtet wurde, erfolgte die Replikation des Dachstuhls, welcher in der Abb. 17 detailliert erläutert wird.

Mit Hilfe der vorhandenen bildlichen Darstellung von Innenräumen wurden die Räumlichkeiten so detailgetreu wie möglich virtuell nachgebaut. Da manche Referenzen nur in schwarz/weiß erhalten sind, wurden die Farben und Materialien teilweise aus zeitgenössischer Vergleichsbauten übernommen.



Abb. 29 - Vergleich der Südbahnhöfe, Kubinszky Bahnhöfe, 1986

Um die Arbeitsprozesse in der Datei nicht zu verlangsamen, war es ratsam vorerst die grobe Struktur des Bahnhofes zu modellieren und erst danach die detaillierten Ornamente, beziehungsweise Gesimse, rund um das Bahnhofsgebäude zu ergänzen.

Im weiteren Schritt wurde das Bestandsgelände, sowie die angrenzenden Gebäude rund um die Bahnhöfe erzeugt. Ein wichtiger Bestandteil der Rekonstruktion war das erhöhte Gelände rings um den Bahnhof, da die Gleise vom Bahnsteig im Obergeschoss weit über dem natürlichen Höhengniveau verliefen.

Nachdem der Gloggnitzer Bahnhof vervollständigt war, wurde er um die mittlere Achse des Gasthauses gespiegelt, da es sich beim Raaber Bahnhof um ein gespiegeltes Duplikat des Gloggnitzer Bahnhofes handelte.

4.3 Dokumentation der virtuellen Rekonstruktion

Westfassade

[sciedoc:Außen 01 - Westfassade (Seitenansicht)]

Zur Außenansicht der westlichen Fassade konnte kein bildliches Material recherchiert werden. Allerdings konnte mithilfe von Innenansichten des Bahnsteiges, sowie den Schnitten durch das Gebäude eine adäquate Rekonstruktion der Fassade erstellt werden. Die Westfassade ist durch zwei mächtige Torbögen geprägt, die durch ein bewegliches Gittertor abgeschlossen werden können. Aufgrund der Tatsache, dass die westliche Fassade die geringst repräsentative Seite des Bahnhofsgeländes darstellt, ist davon auszugehen, dass die Fassadengestaltung mit weniger Ornamenten ausgestattet wurde. An dieser Seite des Bahnhofsgelände ist der Ankunftsbereich des Bahnsteiges im Obergeschoss.

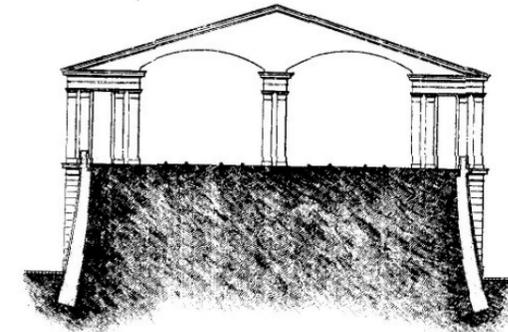


Abb. 30 - Ansicht Westfassade, Zeichnung, 1842



Abb. 31 - Ansicht Westfassade, Visualisierung

Nordfassade

[sciedoc:Außen 02 - Nordfassade (Seitenansicht)]

Die Nordfassade wird durch ein fortlaufendes arkadenartiges Design verziert. Dabei wird im Erdgeschoss in einem wiederholendem Schema zwischen Türen und Fenstern gewechselt. Die aus Mauerwerksteinen bestehenden Entlastungsbögen, oberhalb der Türen und Fenster sind dabei bündig, um eine regelmäßige Fassadengestaltung zu ermöglichen. Durch beinahe raumhohe Fenster, die mit Pilastern von einander getrennt werden, wird ein durchgehendes gleiches Muster entlang der Fassade des Obergeschosses gebildet. Im Erdgeschossbereich werden die Mauerwerkssteine als Fassadenverzierung benutzt, währenddessen im Obergeschoss eine schlichtere Variante benutzt wird.

Die Nordseite wird als Ankunftsbereich genutzt, eine Treppe, welche durch ein Geländer von der Eingangshalle getrennt ist, sorgt dabei für die rasche Entleerung der eintreffenden Züge. Die Kutschen beziehungsweise Wagen parkten davor um die ankommenden Passagiere abzuholen.

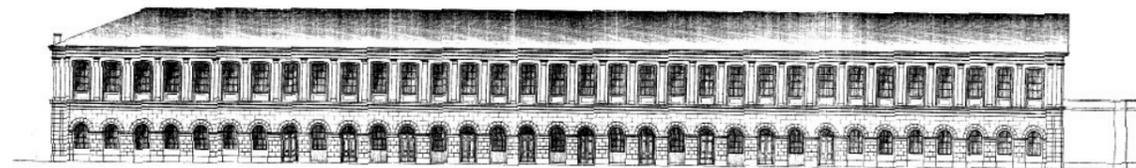


Abb. 32 - Ansicht Nordfassade, Zeichnung, 1842



Abb. 33 - Ansicht Nordfassade, Visualisierung



Abb. 34 - Ansicht Nordfassade, Visualisierung

Südfassade

[sciedoc:Außen 03 - Südfassade (Seitenansicht)]

Von der Südseite des Bahnhofes existiert keine eigene Ansicht, beziehungsweise nur eine von Gemälden erfasste Perspektive. Allerdings ist von den Grundrissen und dem allgemeinen Aufbau des Bahnhofes davon auszugehen, dass die Fassadengestaltung der Südseite dem selben gestalterischen Schema, wie der Nordseite entspricht.

Die Türen auf der Südseite führen zu den Magazinen, beziehungsweise Lagerräumlichkeiten vom Bahnhof. Die Gleise vom Bahnhofsgelände werden entlang der Fassade bis zum Eingangsbereich durchgezogen. Da die Gleise auf einem höheren Niveau verlaufen als die Eingangshalle ist davon auszugehen, dass das Gelände vor der Südansicht in Hanglage ausgeführt werden musste.

Der Übergang vom Bahnhofsgebäude zum Gleisbereich ist ästhetisch unscheinbarer gestaltet. Aufgrund der erhöhten Positionierung der Gleise verlaufen auf beiden Seiten regelmäßige Mauerwerkswände, welche die aufgeschüttete Erde zusammenhalten.

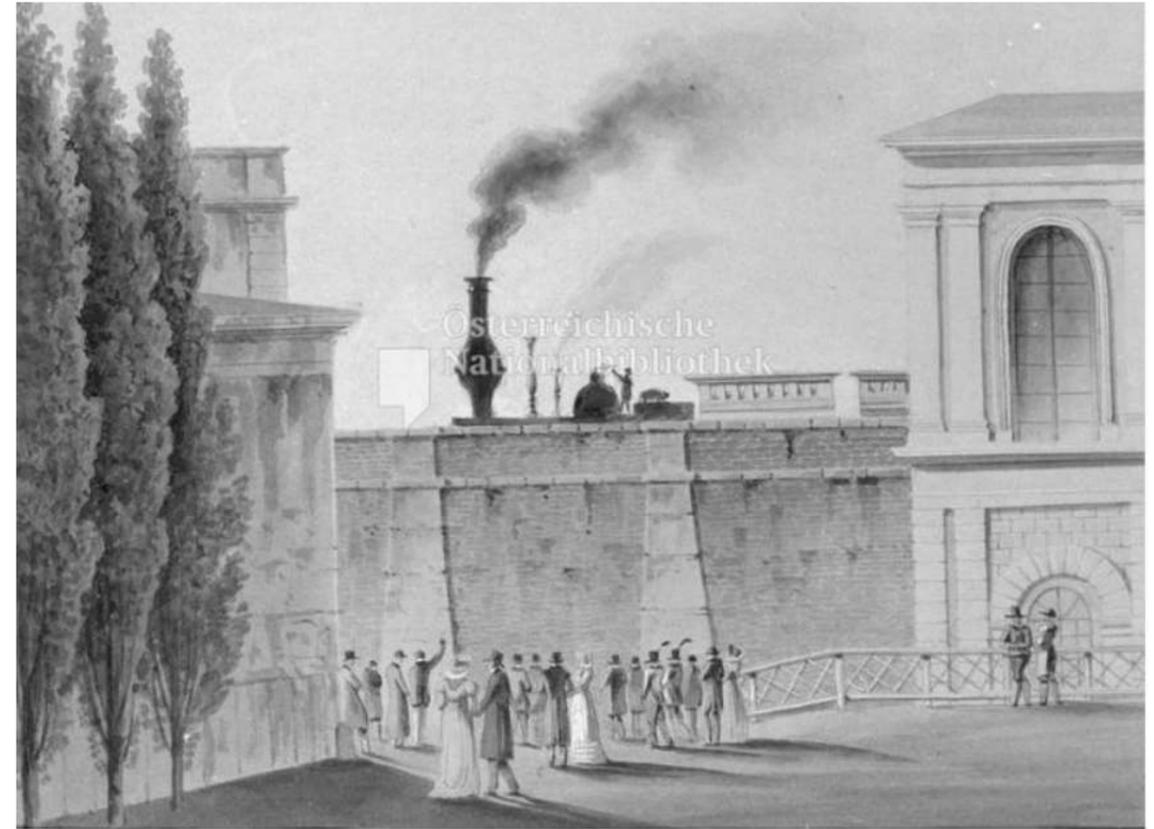


Abb. 36 - Ansicht Südfassade, Zeichnung, 1841



Abb. 35 - Ansicht Südfassade, Visualisierung

Ostfassade

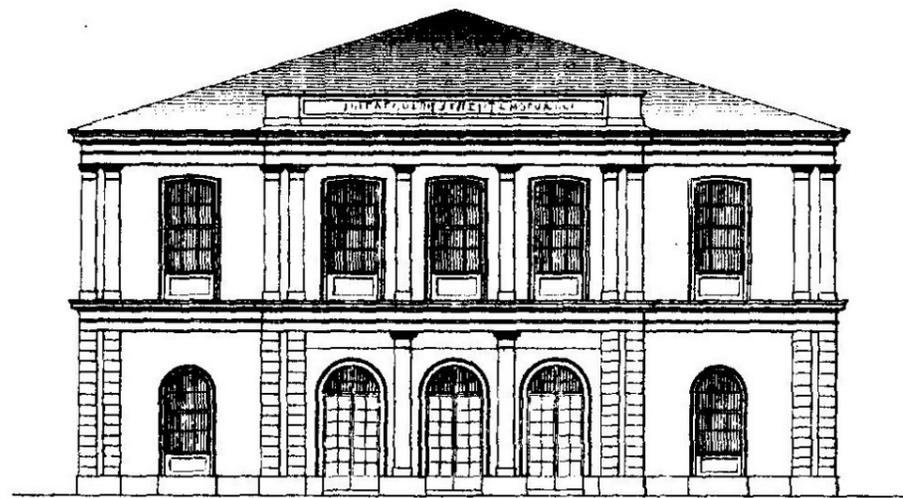
[sciedoc:Außen 04 - Ostfassade (Seitenansicht)]

Die Ostfassade wurde anhand der Ansicht aus dem Archiv der österreichischen Nationalbibliothek, sowie mit Hilfe von diversen Gemälden erstellt.

Bei der Ostfassade handelte es sich eher um eine minimalistische Gestaltung. Die Fassade selbst wirkt glatt, die gestalterischen Elemente werden durch die hervorspringenden Lisenen und Pilaster definiert. Zur farblichen Gestaltung der Fassade war nichts genaues definiert, jedoch kann man anhand der Gemälde, sowie den ähnlichen zeitgenössischen Vergleichgebäuden davon ausgehen, dass es sich um eine Kalkzementputz Fassade handelt.

Die Sockelleisten und die großen Gesimse verdeutlichen die Geschosstrennungen des Gebäudes und schaffen eine klare Struktur an der Fassade. Die großzügigen, hohen Eingangstüren und die leicht herauspringende Fassade inszenieren den Zutritt zur Eingangshalle.

Über dem Eingang, vor dem Dach, befindet sich eine beschriftete Tafel, von deren Inschrift jedoch keine aussagekräftigen oder entzifferbaren Aufzeichnungen gefunden werden konnten.



Seiten-Façade der Personen-Halle.

Abb. 37 - Ansicht Ostfassade, Zeichnung, 1842



Abb. 38 - Ansicht Ostfassade, Visualisierung



Abb. 39 - Ansicht Ostfassade, Visualisierung

Dach

[sciedoc:Außen 05 - Dach]

Zur Rekonstruktion des Daches wurden die Schnitte und Details aus dem Planarchiv der Nationalbibliothek, sowie die Beschreibungen aus der Bauzeitung verwendet. Das Dach des Bahnhofes besitzt die Form eines Satteldaches, welches auf der Seite vom Haupteingang zu einem Walm ausgeführt wurde.

Die zu überwindenden Spannweiten, von Dachsparren zu Dachsparren gemessen, entsprachen 86 Wiener Fuß. Da das Dach in einem relativ stumpfen Winkel konzipiert wurde, waren Bundtrahmen für die entstehenden Schublasten nicht ausreichend, aus diesem Grund wandte man die Methodik der Wiegmann'sche Dachstuhlkonstruktion an, um diese weiten Abstände überdachen zu können. Diese Variante erwies sich damals an großer Beliebtheit, da sie sehr kosteneffizient war und es ermöglichte große Spannweiten zu überbrücken ohne Stützen zu verwenden (vgl. Volk 1842: 219).



Abb. 41 - Ansicht Dachkonstruktion, Visualisierung

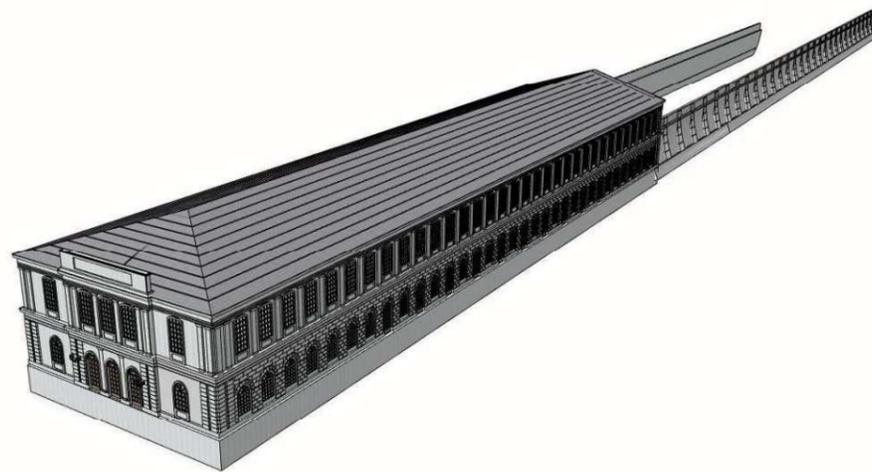


Abb. 40 - 3D-Ansicht Dach, Visualisierung

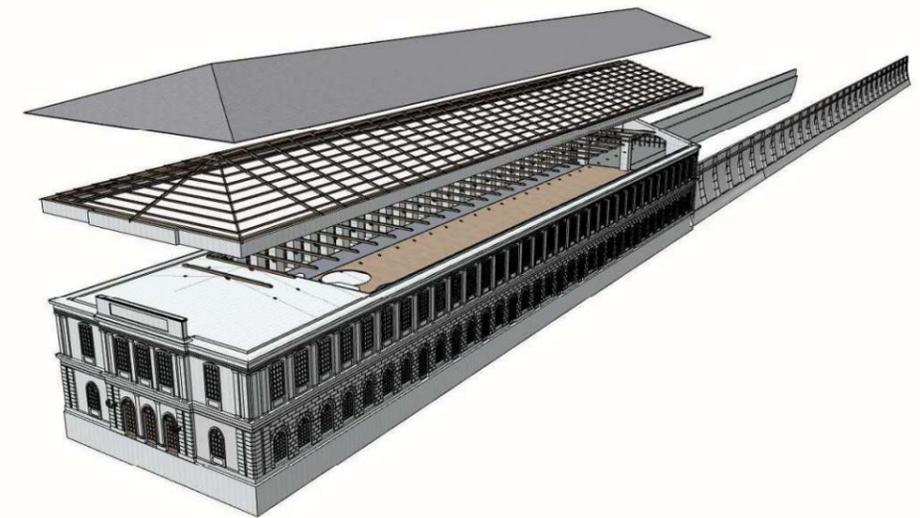


Abb. 42 - 3D-Ansicht Dach, Visualisierung

Grundstückseinfassung

[sciedoc:Außen 06 - Grundstückseinfassung]

Die Positionierung des Bahnhofsgelände befand sich, zum damaligen Zeitpunkt, noch Außerhalb des Stadtgebietes. Die Umgebung rund um Gloggnitzer und Raaberbahnhof war von Landschaftsflächen gekennzeichnet.

Auf den existierenden bildlichen Darstellungen ist auch keinerlei Einfriedung ersichtlich, allerdings wurden an alle Seiten des Grundstückes Reihen an Bäumen gepflanzt, um das Gelände einzufassen.

Lediglich entlang der Westfassade der Bahnhöfe, im Ankunftsbereich, verläuft ein scheinbar hölzernen Zaun hinter der Staffel an Bäumen.



Abb. 43 - Außenansicht Bahnhofsgelände, Zeichnung, 1850

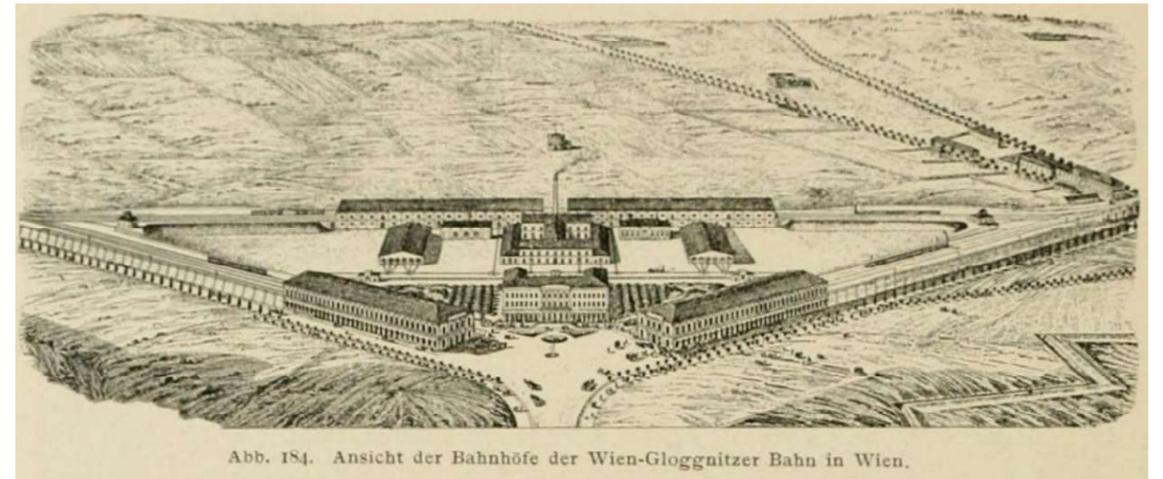


Abb. 45 - Wien-Gloggnitzer (rechts) und Wien-Raaber (links) Bahn, 1858



Abb. 44 - 3D-Ansicht Bahnhofsgelände, Visualisierung

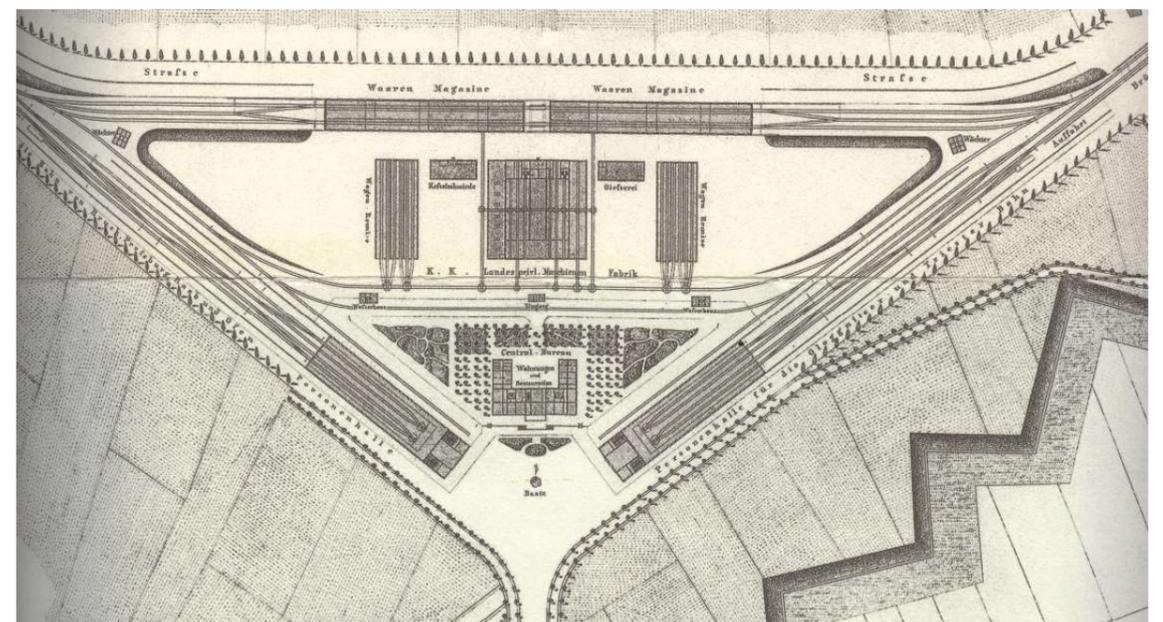


Abb. 46 - Lageplan Wien-Gloggnitzer (rechts) und Wien-Raaber (links) Bahn, 1858

Vestibül

[sciedoc:Innen 01 - Vestibül]

Um den digitalen Nachbau des Vestibüls so wahrheitsgetreu wie möglich zu gestalten, verhalfen bildliche Materialien aus dem Buch ‚Bahnhöfe in Österreich‘ von Kubinszky und die Grundrisse aus dem Planarchiv.

Links und rechts nach dem Haupteingang befinden sich die Gepäckspeditionen, gegenüber von den Eingangstoren waren die Kassen, welche jeweils in drei Klassen aufgeteilt wurden. Auf beiden Seiten des Vestibüls verliefen Treppen in das Obergeschoss, welche zum Bahnsteig führten. Die Treppen auf der Seite der Ausgangsbereiche, welche entlang der Nordfassade verliefen, waren mithilfe eines Stahlgitters vom Vestibül getrennt und sorgten für die reibungslose Entleerung von ankommenden Zügen, sowie einer räumlichen Trennung von ankommenden und abfahrenden Passagieren.

Damit die Personenhalle so großzügig wie möglich gestaltet werden konnte, wurden vier Säulen im Zusammenspiel von mächtigen Unterzügen für breite Spannweiten eingesetzt. Für die Innenraumgestaltungen sorgen simple geometrische Ornamente an den Wänden, Decken und Säulen. Das Muster der Kassettendecken spiegelt sich in vergrößerter Form am Boden der Eingangshalle, sowie an den Pilaster neben dem Treppenlauf, wieder. Schlanke, dorische Säulen in Mitten der Räumlichkeiten sind ebenfalls in Abb. 47 erkennbar.

Von den Innenräumen im Erdgeschoss sind nur Schwarz/Weiß Zeichnungen vorhanden, welche die Materialwahl der Innenausstattung nicht deutlich erkenntlich machen (vgl. Volk 1842: 218). In einem Ölgemälde vom Treppenlauf zum Bahnsteig sind kleine Bereiche des Erdgeschosses sichtbar, aus diesem lässt sich erschließen, dass die Innenwände, gleich wie die Außenwände, ebenfalls mit Kalkzementputz beschichtet waren.

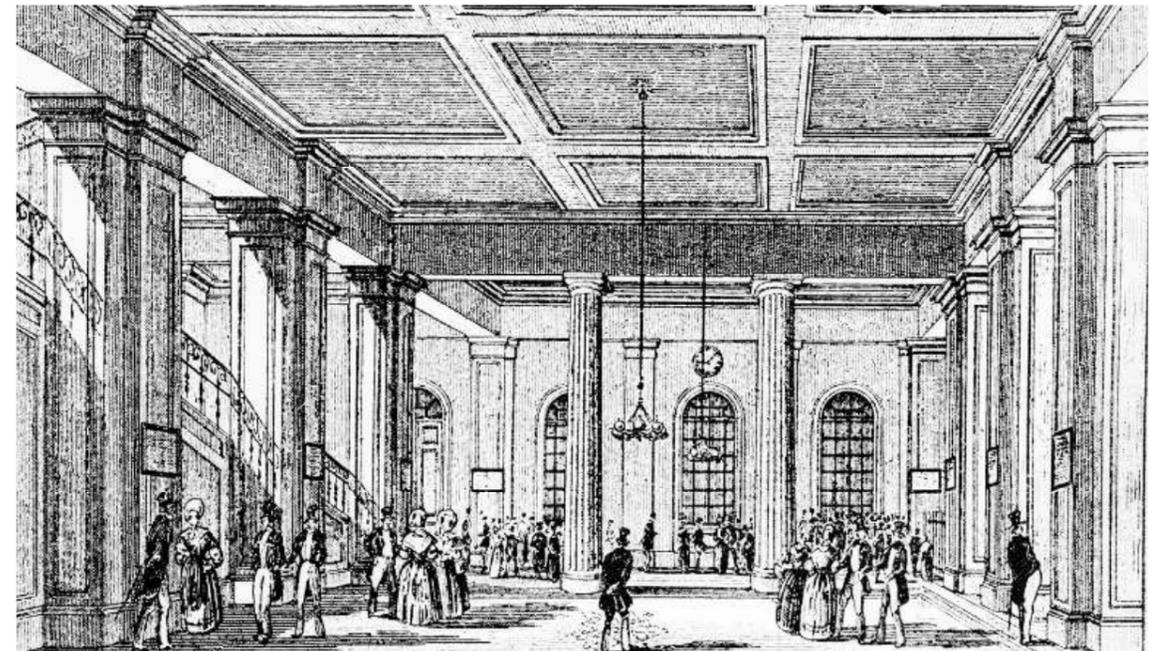


Abb. 47 - Vestibül Durchblick, Zeichnung, 1841



Abb. 48 - Vestibül, Visualisierung



Abb. 49 - Vestibül, Visualisierung



Abb. 50 - Vestibül, Visualisierung

Bahnsteig

[sciedoc:Innen 02 - Bahnsteig]

Der Bahnsteig befindet sich im oberen Geschoss des Bahnhofes und ist über Treppen vom Vestibül aus erreichbar. Direkt neben dem Treppenaufgang und gegenüber von den Gleisen befindet sich eine Personenhalle mit einem bescheidenen Restaurant, welches für Gäste der ersten und zweiten Klasse zum Verweilen konzipiert wurde.

Die Bahnhofhalle selbst ist offen gestaltet worden, auf beiden Seiten befinden sich beinahe raumhohe Fenster und am Ende der Halle sind zwei weite offene Tore, welche dafür sorgen dass ausreichend Licht eintreten kann. Der Boden wurde asphaltiert und die Wände, sowie Säulen wurden ohne Ornamente ausgestattet, dadurch wird der Anschein erweckt, dass hierbei eine nutzungseffiziente Gestaltung bevorzugt wurde (vgl. Volk 1842: 219).

Das wichtigste gestalterische Element der Bahnhofhalle bildet die freiliegende Dachkonstruktion. Die großen Spannweiten der Dachkonstruktion verleihen dem Raum nicht nur einen offenen Grundriss, sondern stellen auch einen farblichen Kontrast zu den angrenzenden Wänden dar.

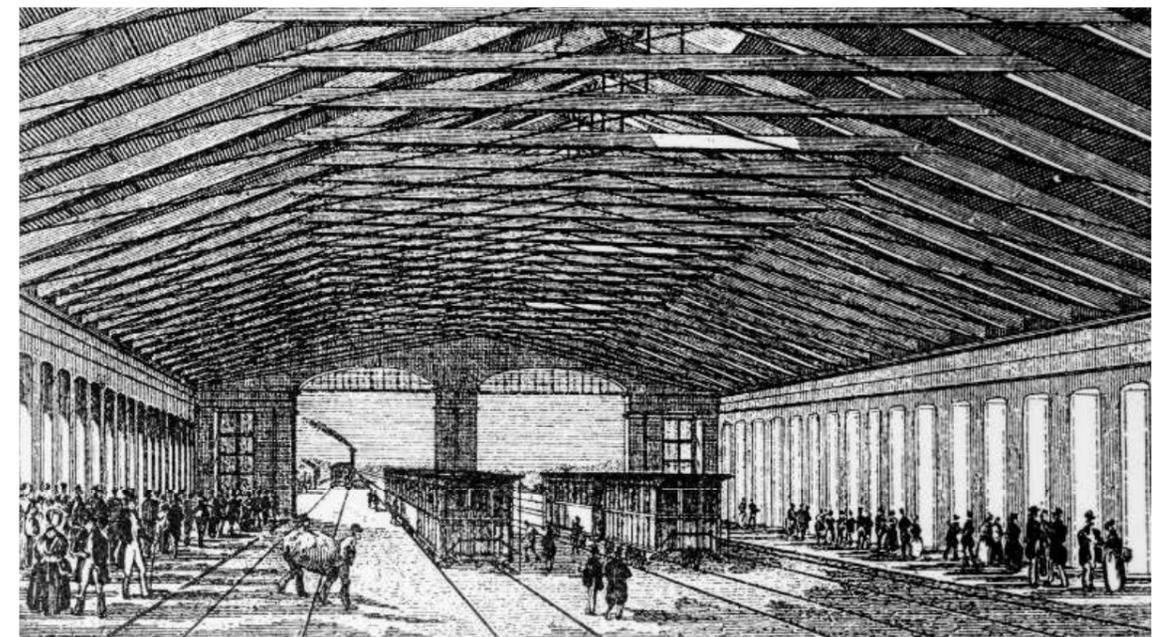


Abb. 51 - Abfahrthalle, Zeichnung, 1841



Abb. 52 - Innenansicht Bahnsteig, Zeichnung, 1848



Abb. 54 - Bahnsteig, Visualisierung



Abb. 53 - Bahnsteig Treppenlauf, Visualisierung

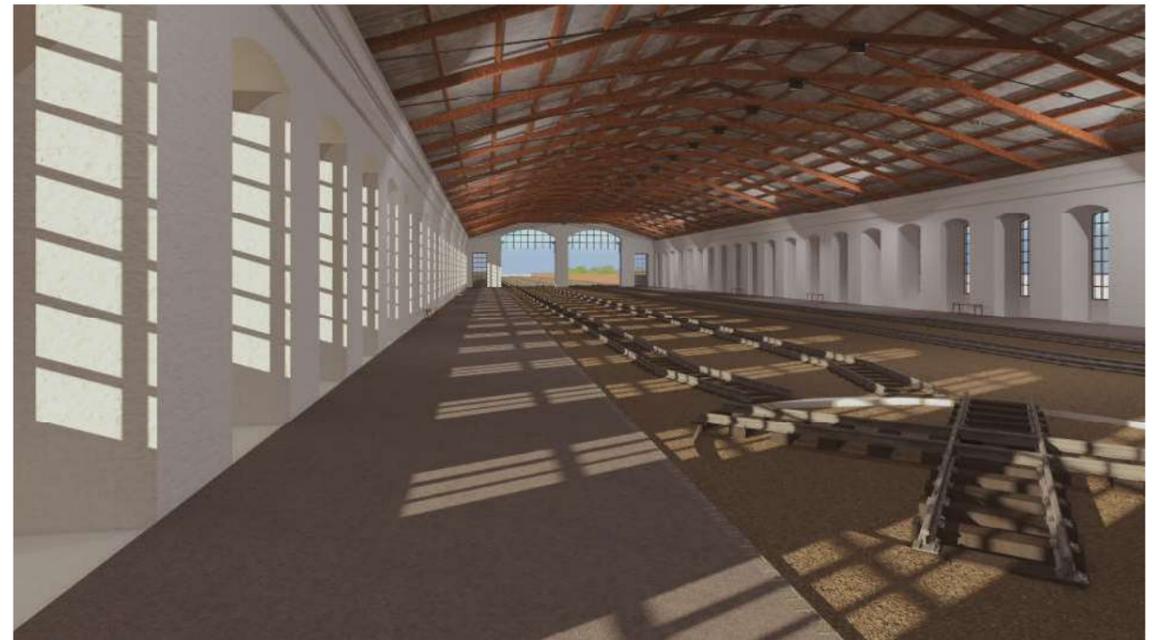


Abb. 55 - Bahnsteig, Visualisierung



Abb. 56 - Innentür OG,
Modelldarstellung



Abb. 57 - Fenster Westfassade
Modelldarstellung



Abb. 58 - Fenster OG Nord u.
West Fassade, Modelldarst.

Türen und Fenster

[sciedoc:Innen 03 - Türen und Fenster]

Bei der Rekonstruktion der Türen und Fenster wurde in erster Linie auf die Pläne aus der österreichischen Nationalbibliothek als Grundlage zurückgegriffen, da die künstlerischen Abbildungen in der Darstellung von Fenstern und Türen doch etwas variierten.

Die bildlichen Darstellungen aus Gemälden und Zeichnungen verhalfen jedoch dazu die Materialien zu definieren.

Die Türen im Erdgeschossbereich sind hoch und repräsentativ aus Holz gestaltet, mit jeweils Oberlichtern aus Glas. Die Fenster im Erdgeschoss sind, wie die Türen, oben abgerundet um ein gleichmäßigeres Muster zu erstellen, währenddessen die Fenster im oberen Geschoss rechteckig ausgeführt sind. Die Verglasungen bei allen Fenster bestehen aus einem kastenförmigen Raster, beziehungsweise einem geometrischen Muster, welches sich auch durch die Innenraumgestaltung durchzieht.



Abb. 59 - Fenster EG Nord u.
West Fassade, Modelldarst.



Abb. 60 - Fenster EG
Ost Fassade, Modelldarst.

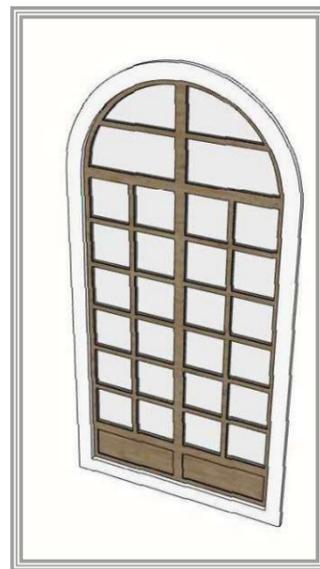


Abb. 61 - Fenster Vestibül
Modelldarstellung

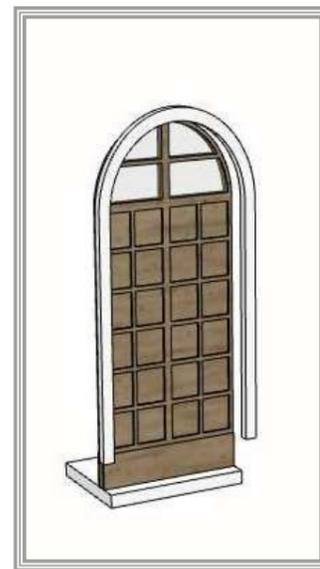


Abb. 62 - Tür Haupteingang
Modelldarstellung

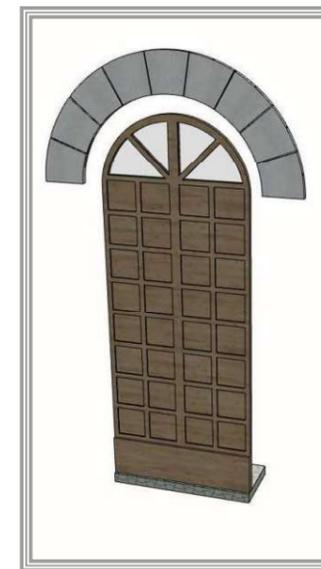


Abb. 63 - Tür Seiteneingang
Modelldarstellung

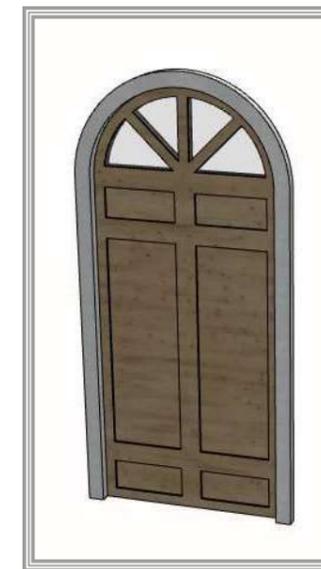


Abb. 64 - Innentür
Modelldarstellung

Leuchten

[sciedoc:Innen 04 - Leuchten]

Das Erstellen der Beleuchtungen für den Bahnhof erwies sich als schwierig, da es keine klar erkenntlichen Aufzeichnungen zu den Leuchtern gab.

Die Gemälde und Skizzen wurden zu unterschiedlichen Zeiten der Bauphasen kreiert und stellen dadurch die Position und Form der Außenbeleuchtung jeweils etwas unterschiedlich dar.

Zum virtuellen Nachbau und zur Positionierung der Außenbeleuchtung am Bahnhofsgelände, wurden die aktuellsten Referenzen berücksichtigt, welche sowohl den Gloggnitzer- als auch den Raaber-Bahnhof darstellen (Vgl. Abb. 27,43,47).



Abb. 65 - Kronleuchte Innenraum, Modelldarstellung

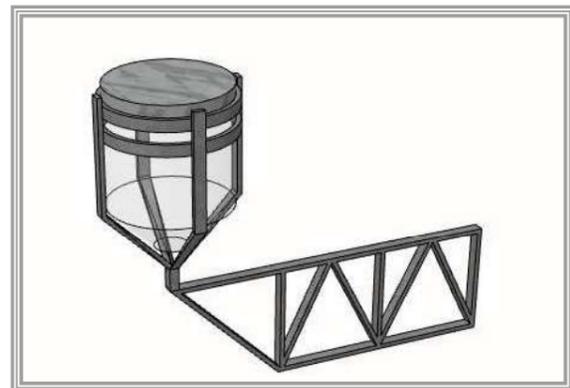


Abb. 66 - Außenleuchte an Ostfassade, Modelldarstellung



Abb. 67 - Straßelaterne Außen, Modelldarstellung

Städtebauliche Situation

[sciedoc: Städtebauliche Situation]

Das Bahnhofsgelände befand sich zur Gänze außerhalb der damaligen Stadtgrenze; die direkte Umgebung war zum Großteil mit Ackerflächen versehen.

Am Bahnhofsgelände selbst befanden sich nicht nur die beiden Bahnhöfe, Gloggnitzer und Raaber Bahnhof, sondern auch ein Betriebsgebäude, Gasthaus, Wagen-Remise, Kesselschmiede, Maschinenfabrik, Gießerei, Lokomotiv-Remise, Schmiede, Wasserstation und ein Administrationsgebäude.

Zur Ermittlung des Geländeneiveaus wurden die Geodaten des historischen Stadtplanes der Stadt Wien (auf wien.gv.) herangezogen.

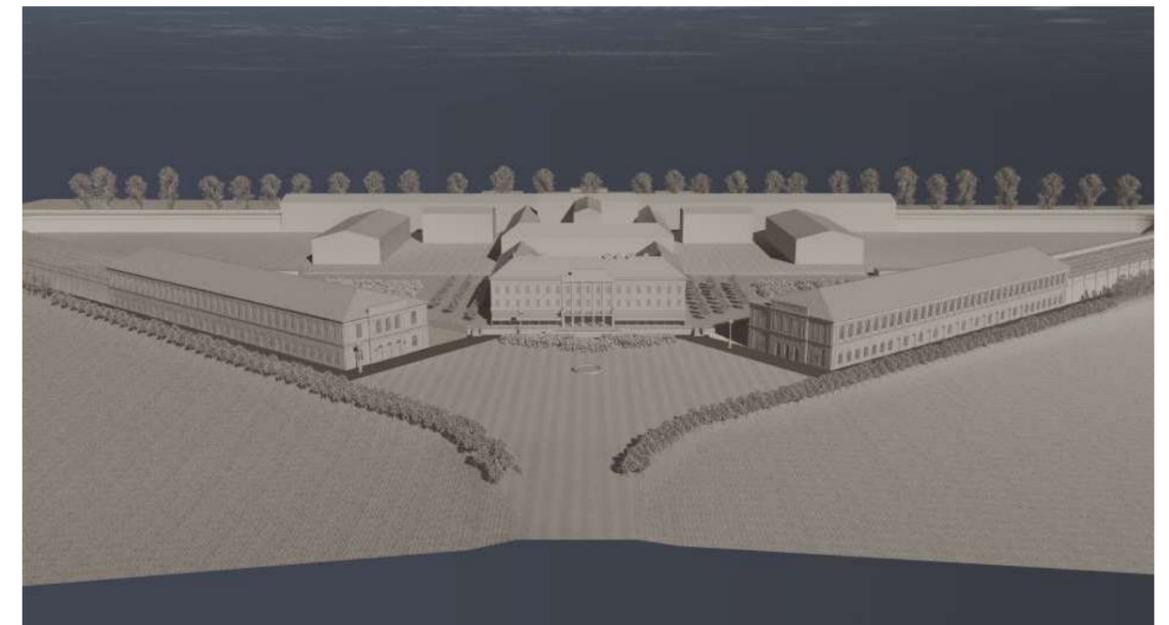


Abb. 68 - Städtebauliche Situation, Visualisierung



Abb. 69 - Bahnhofsgelände, Visualisierung

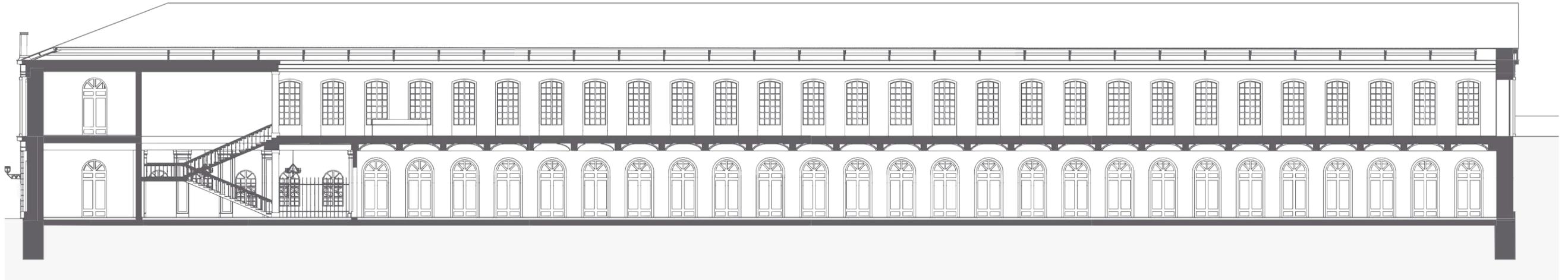


Abb. 70 - Längsschnitt

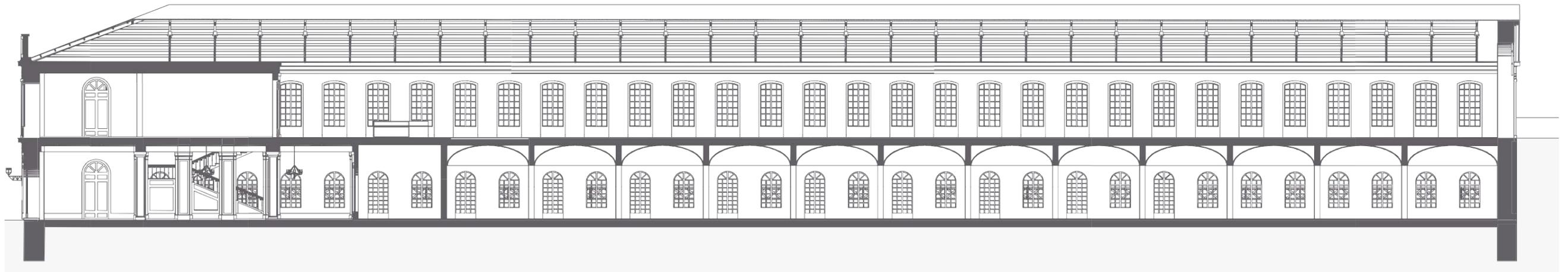


Abb. 71 - Längsschnitt



Abb. 72 - Querschnitt

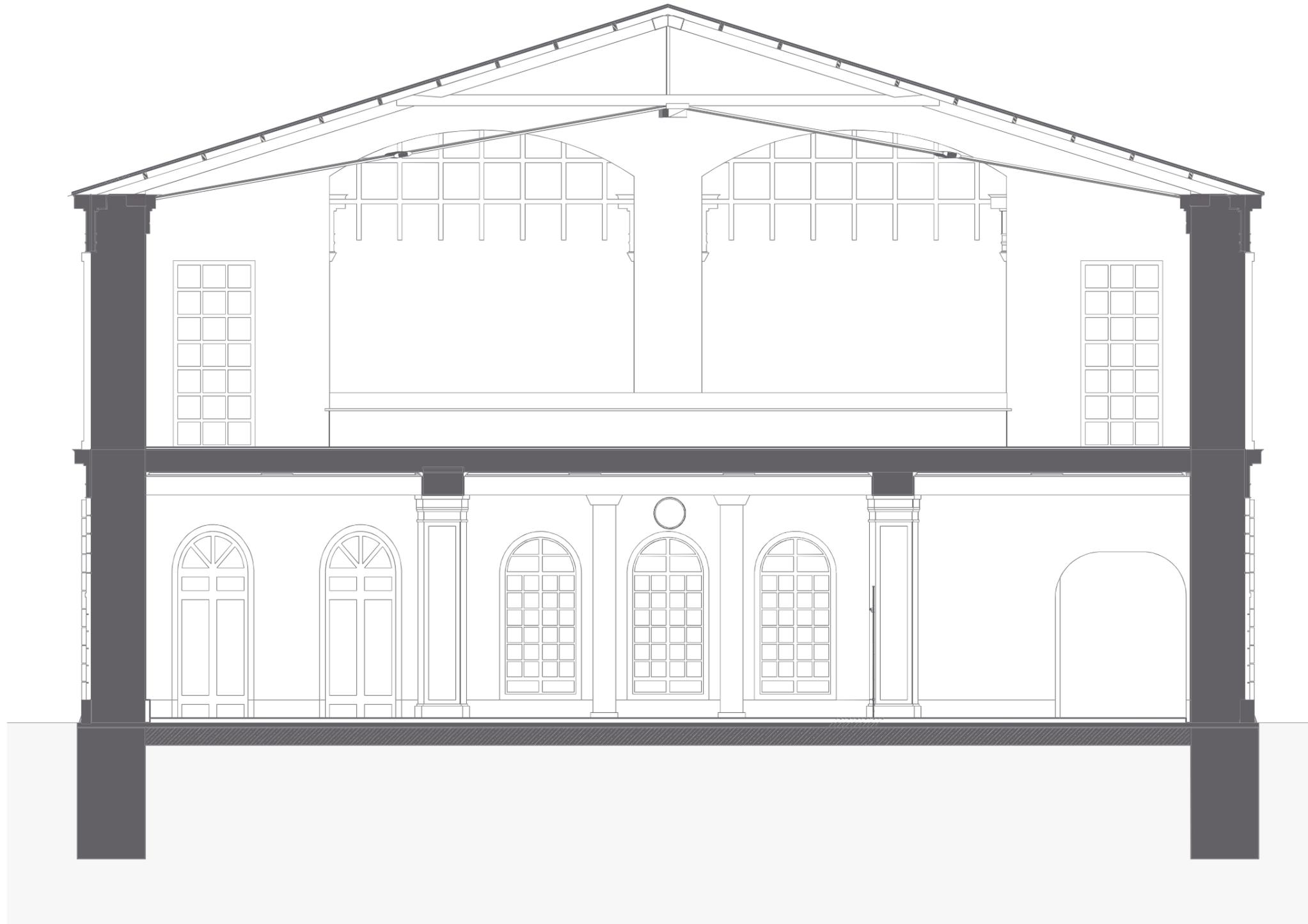


Abb. 73 - Querschnitt

4.4 Einrichtung und Gliederung des 3D-Modells

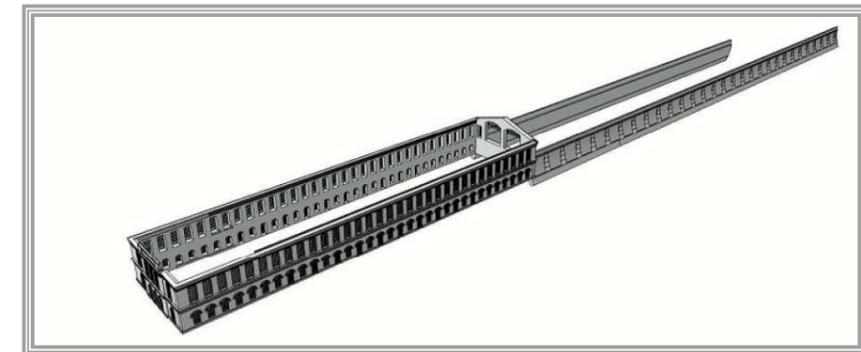
Ebenenstruktur

Die virtuelle Rekonstruktion des Bahnhofes umfasste einige Details und sorgte dafür, dass das Zeichnungsmodell verlangsamt wurde. Die Aufteilung der einzelnen Bauteile in Ebenen verhalf jedoch zu einem effizienteren Modellieren, da man inaktive Ebenen einfach ausblenden konnte.

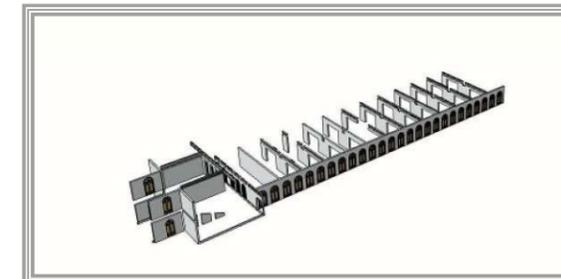
100 Vertikale Elemente

Name	Erweiterung
Archicad-Ebene	
000 Geodaten	
000 Achsraster	
000 Hilfskonstruktion	
000 Historische Karte	
000 Vorlagen	
100 ----- Vertikale Elemente	
110 Wand Außen	
120 Wand Innen	
130 Stütze	
140 Fassadengestaltung	
150 Geländer	
200 ----- Horizontale Elemente	
210 Decke	
220 Bodenaufbau	
230 Träger Unterzug	
240 Fundament	
300 ----- Dachelemente	
310 Dachkonstruktion	
320 Dachstuhl	
330 Dachaufbau	
400 ----- Erschließung	
410 Treppe	
500 ----- Einrichtung	
510 Möblierung	
600 ----- Außen	
610 Gelände	
620 Gleise	
630 Nachbarbebauung	
640 Außen Pflanzen	
660 Außen Ausstattung	

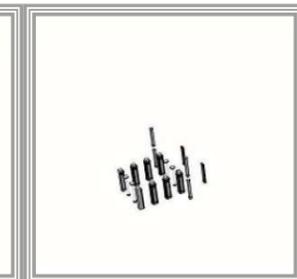
Abb. 74 - Layerliste, Ebenenliste



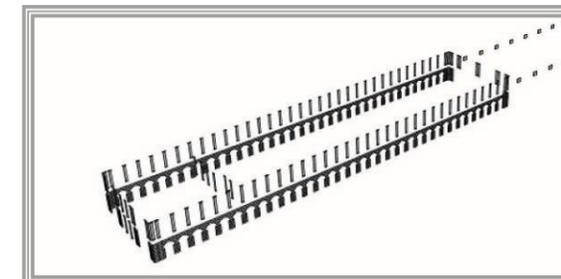
110 - Wand Außen



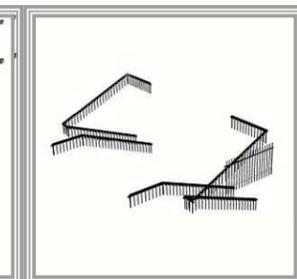
120 - Wand Innen



130 - Stützen

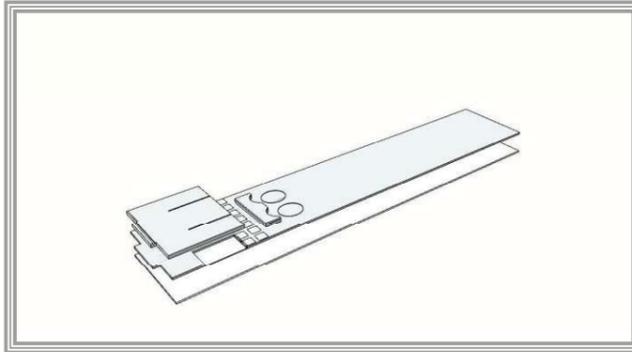


140 - Fassadengestaltung



150 - Geländer

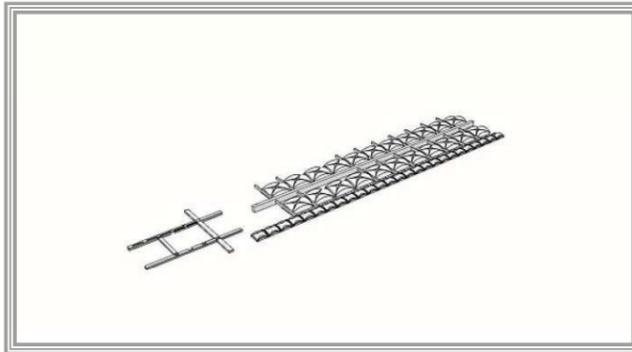
200 Horizontale Elemente



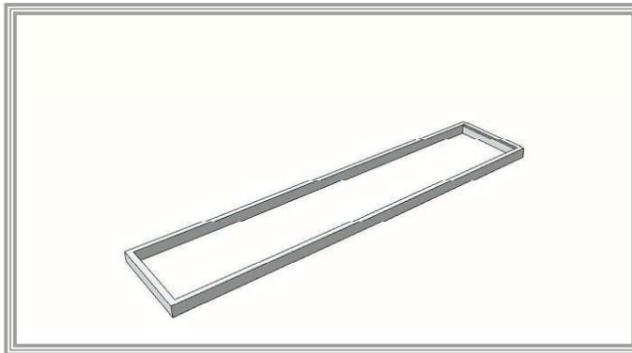
210- Decken



220- Bodenaufbau

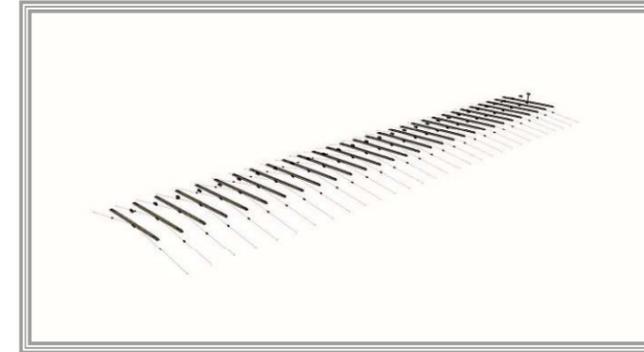


230- Träger Unterzug

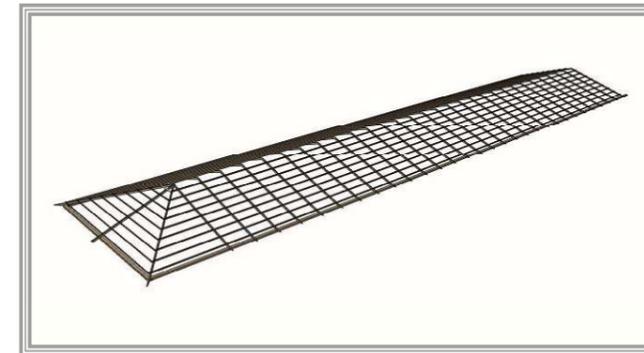


240- Fundament

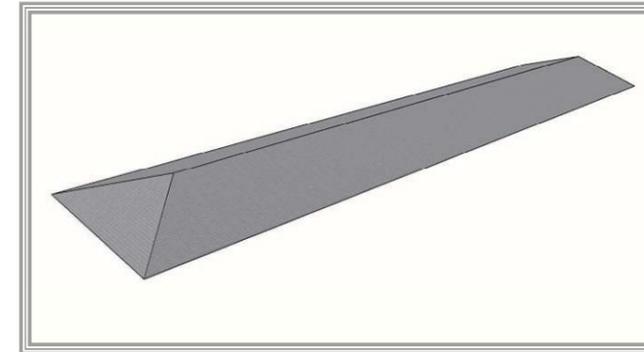
300 Dach Elemente



310 - Dachkonstruktion

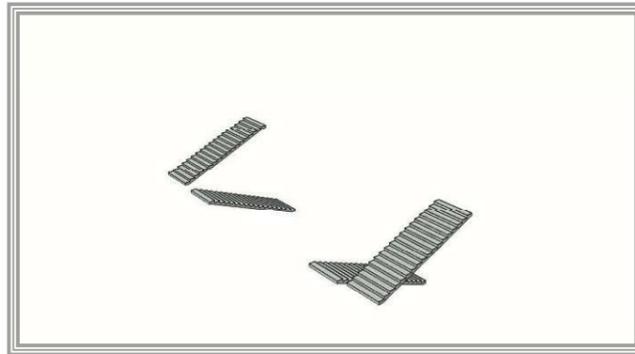


320 - Dachstuhl



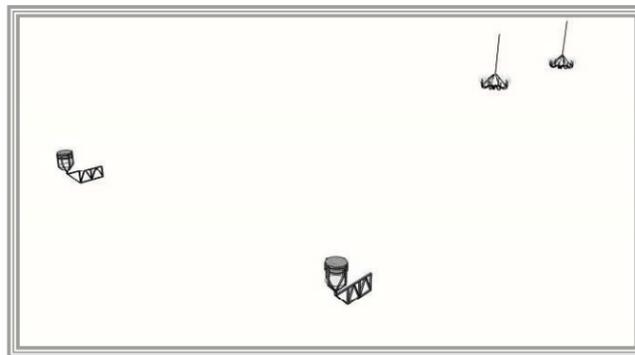
330- Dachaufbau

400 Erschließung



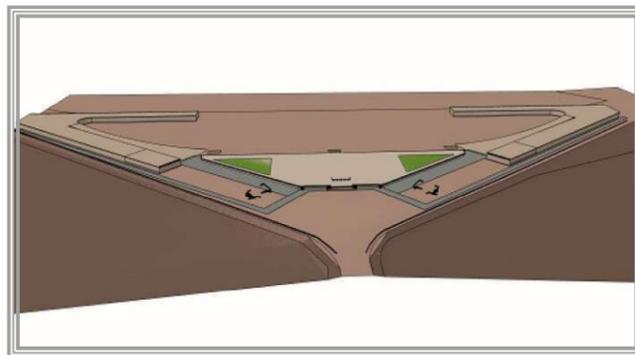
410- Treppen

500 Einrichtung

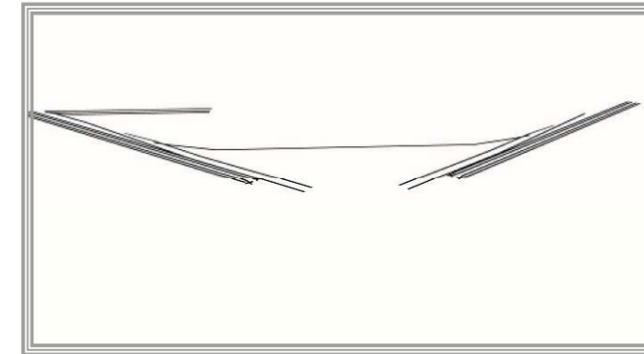


510- Möblierung

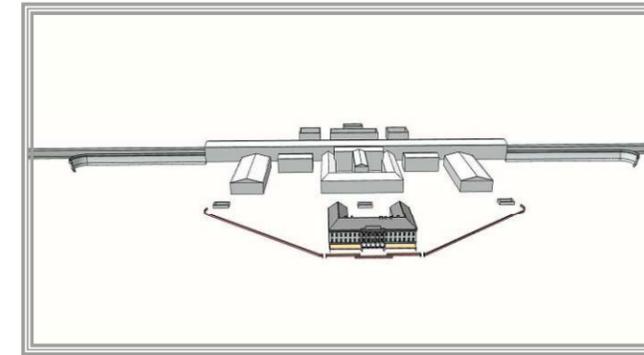
600 Auße



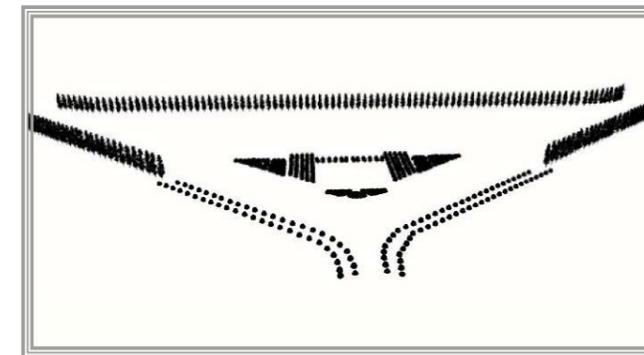
610- Gelände



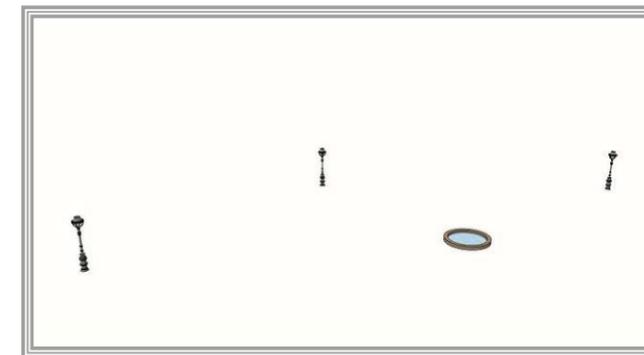
620- Gleise



630- Nachbarbebauung



650- Außen Pflanzen



660- Außen Ausstattung

5. Visualisierung

In diesem Kapitel wird das Ergebnis der Arbeit aus unterschiedlichen Blickwinkel und Positionen präsentiert.

Die Visualisierungen des Gloggnitzer- und Raaber Bahnhofes wurden mithilfe von Artlantis 2021 erstellt. Die Kamera-Positionen, sowie die Materialien sind bereits beim Erstellen des digitalen Modells in ArchiCAD 26 kreiert worden und dann direkt beim Einspielen nach Artlantis übernommen worden.

In der Renderingsoftware wurden dann Belichtungseinstellungen angepasst. Dabei ist darauf geachtet worden, dass die Tageszeit bei jedem Bild für ausreichend Licht in den Innenräumen sorgt. Zu jeder Darstellung ist ebenfalls auch ein Weißrendering erstellt worden. Dies soll eine interpretationsfreie Abbildung des damaligen Bahnhofes ermöglichen. Die fertigen Visualisierungen wurden abschließend mit Adobe Photoshop nachbearbeitet.



Abb. 75 - Bahnhofsgelände, Visualisierung



Abb. 76 - Ostfassade, Visualisierung



Abb. 77 - Ostfassade, Visualisierung (Weißreuder)



Abb. 78 - Ostfassade, Visualisierung



Abb. 79 - Ostfassade, Visualisierung (Weißrender)



Abb. 80 - Südfassade, Visualisierung



Abb. 81 - Südfassade, Visualisierung (Weißrender)



Abb. 82 - Nordfassade Ansicht, Visualisierung



Abb. 83 - Nordfassade Ansicht, Visualisierung (Weißrender)



Abb. 84 - Westfassade, Visualisierung

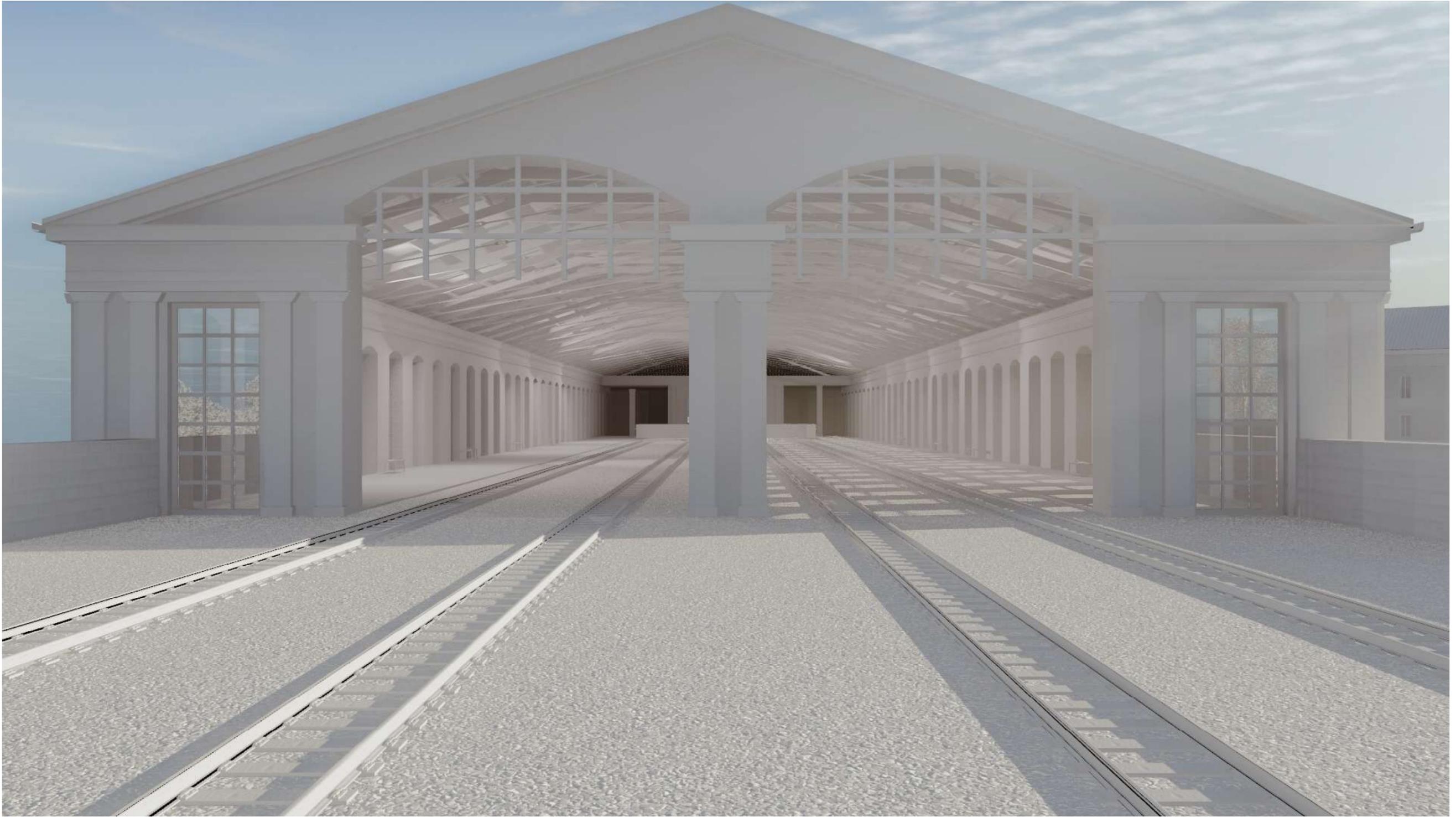


Abb. 85 - Westfassade, Visualisierung (Weißrender)



Abb. 86 - Vestibül, Visualisierung



Abb. 88 - Vestibül, Visualisierung (Weißrender)



Abb. 87 - Vestibül, Visualisierung



Abb. 89 - Vestibül, Visualisierung (Weißrender)



Abb. 90 - Bahnsteig, Visualisierung



Abb. 91 - Bahnsteig, Visualisierung (Weißrender)



Abb. 92 - Bahnsteig, Visualisierung

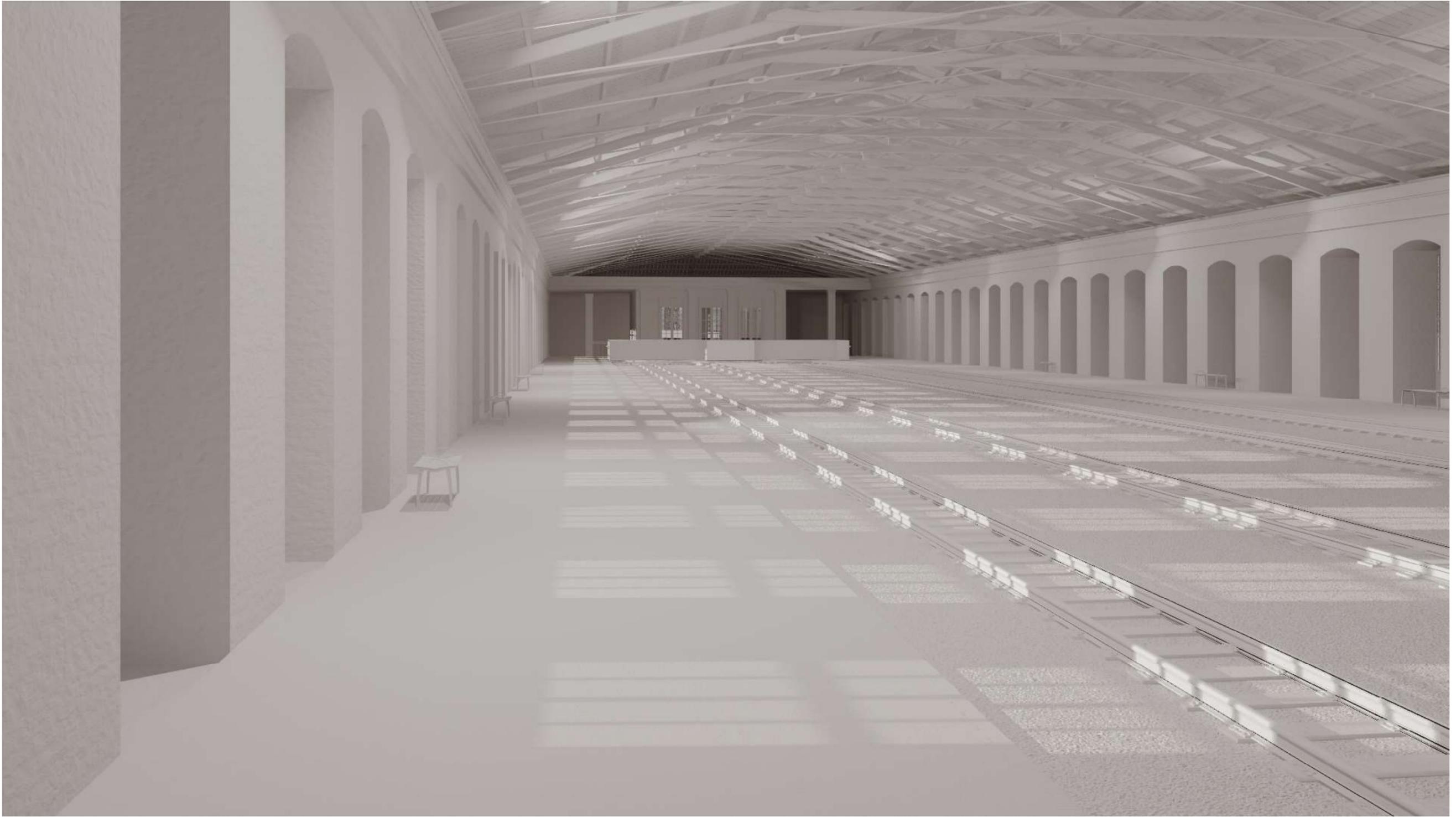


Abb. 93 - Bahnsteig, Visualisierung (Weißrender)



Abb. 94 - 3D Längsschnitt, Visualisierung

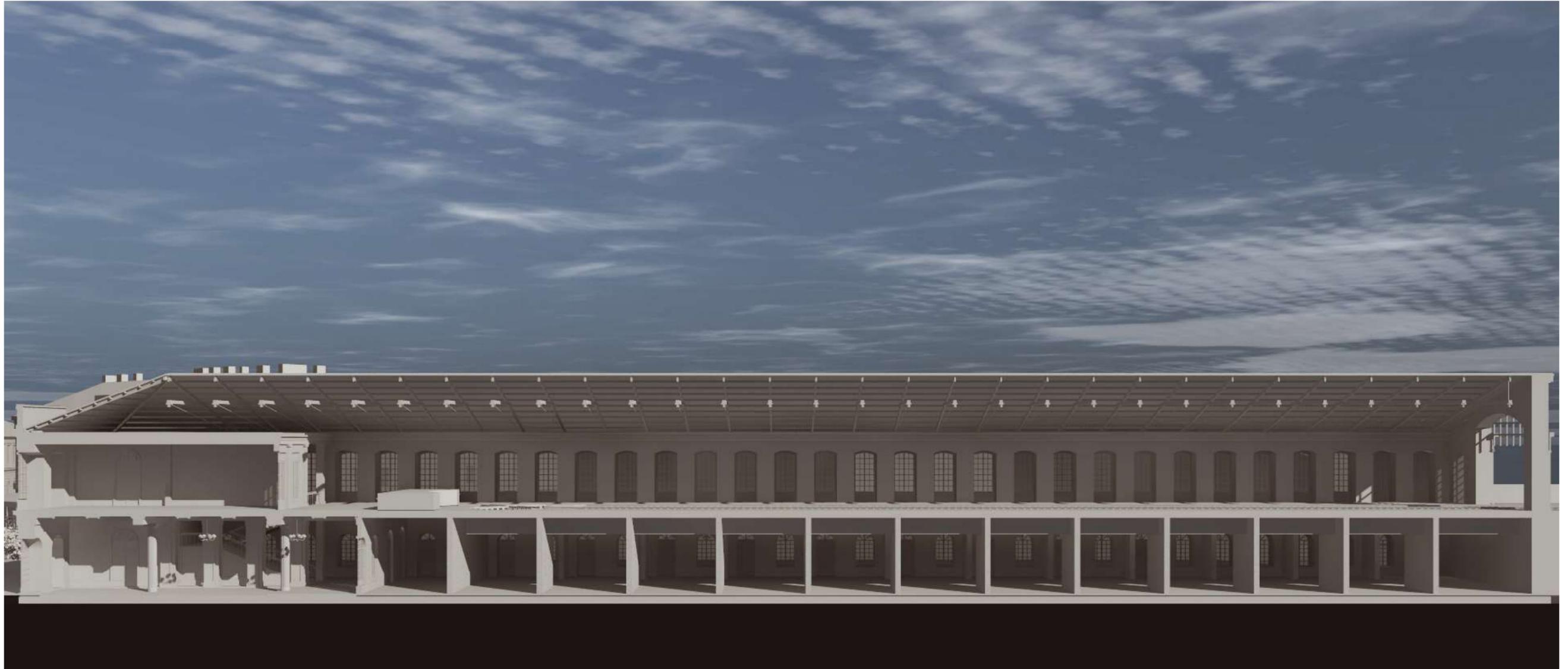


Abb. 95 - 3D Längsschnitt, Visualisierung (Weißrender)



Abb. 96 - 3D Querschnitt, Visualisierung



Abb. 97 - 3D Querschnitt, Visualisierung (Weißrender)



Abb. 98 - Bahnhofsgelände, Visualisierung

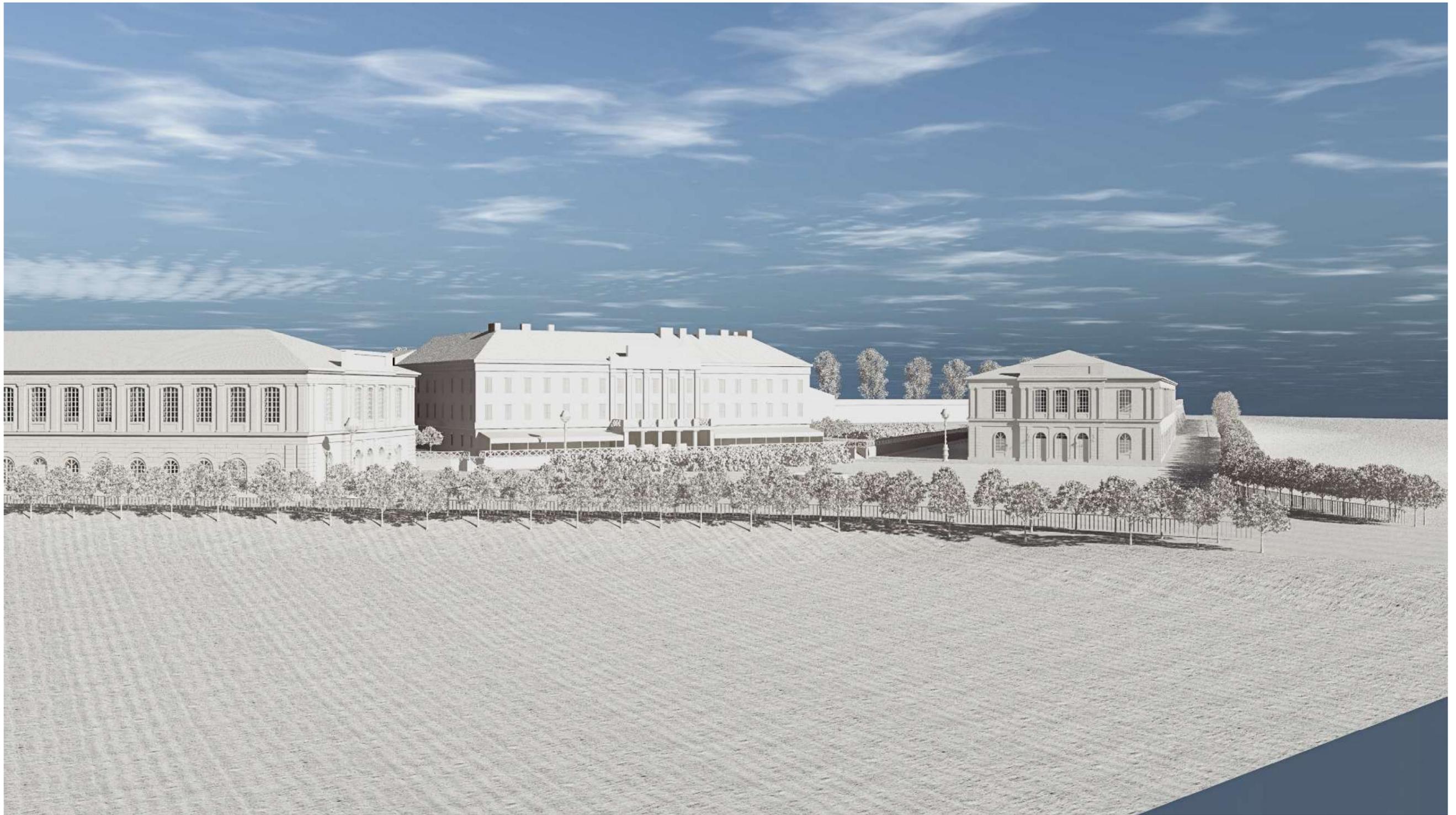


Abb. 99 - Bahnhofsgelände, Visualisierung (Weißreuder)

6. Schlussbemerkung

Als abschließende Bemerkungen lassen sich hier noch folgende zusammenfassende Worte festhalten.

Das vorrangige Ziel dieser Diplomarbeit bestand im virtuellen Wiederaufbau des Wien Gloggnitzer und Raaber Bahnhofes. Das Hauptanliegen belief sich darauf diesen historischen Verkehrsknotenpunkt in seiner damaligen Gestalt wieder greifbar und erlebbar zu machen. Dieser Prozess war jedoch auch mit einigen Schwierigkeiten behaftet. So war relativ wenig Planmaterial zu den Bahnhöfen vorhanden und weiters gab es auch keine Detailpläne. Zeitgenössische Gemälde und Zeichnungen konnten sich aber als hilfreich erweisen bei der Zuordnung von Materialien und der Bestätigung der Plandarstellungen.

Darüber hinaus ist es auch gelungen einen historischen Überblick zu den Entwicklungen des Eisenbahnausbaus im Kaisertum Österreich zu geben und die Baugeschichte des Wien-Gloggnitzer und Wien-Raaberbahnhofs zu erläutern.

Weiterführend ist es dank der einfachen und übersichtlichen Ebenenstruktur auch jederzeit möglich an dem digitalen 3D-Modell anzuknüpfen, falls beispielsweise weitere Planunterlagen der Baukörper aufgefunden werden sollten. Schließlich konnte sich auch bei dieser Arbeit das Werkzeug der virtuellen Rekonstruktion als hilfreiches Mittel zum Wiederaufbau einer verlorenen Bausubstanz erweisen.

Literaturverzeichnis

Artl, Gerhard et al. (2008): Mit Volldampf in den Süden - 150 Jahre Südbahn Wien-Triest, (hrsg. Art/Gürtlich/Zenz), Wien: Fassbaender.

Blesl, Christoph u.a. (2010): Zeitschienen II - Der Südbahnhof in Wien, in: Fundberichte aus Österreich - Materialhefte Reihe A, Sonderheft (hrsg. Bundesdenkmalamt, Abteilung für Baudenkmale, Hofburg, Säulenstiege, A-1010 Wien), Wien: Berger.

Kaiser, Wolfgang (2011): Die Wiener Bahnhöfe: Geschichte, Gegenwart und Zukunft, München: GeraMond: E-Book

Kos, Wolfgang (2006): Grosser Bahnhof: Wien und die weite Welt, Wien: Czernin.

Narloch, Aleksander (1996): Die Entwicklung der Eisenbahn in Wien. Wiener Bahnhöfe von 1837 bis 2000. Ein Überblick, Wien: Akademie der Bildenden Künste.

Oberegger, Elmar (2016): Kleine Geschichte der großen Wiener Bahnhöfe : von der „Strukturellen Opulenz“ des 19. Jahrhunderts bis zur „Tabula Rasa“ der heutigen Zeit, Wien: Infobüro für Österreichische Eisenbahngeschichten 2.

Raich, Susanne (2010): Der Bahnhof als dynamischer Raum, Wien: Diplomarbeit, Technische Universität Wien.

Schefold, Ulrich (1986): 150 Jahre Eisenbahnen in Österreich. München: Südwest Verlag.

Singer, Peter (1991): 150 Jahre Südbahnhof Die k.k. priv. Wien-Raaberbahn-Gesellschaft Die k.k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft, Wien: Favoritner Museumsblätter Nummer 15.

Tezak, Sepp (1985): Die Südbahnstrecke I Wien - Gloggnitz, in: Bahn im Bild, Band 45, Wien: Verlag Peter Pospisil.

Volk, Philipp (1842): Die Eisenbahn von Wien nach Gloggnitz, als ausgeführter Theil des Wien-Raaberbahn-Projektes: nebst deren Betrieb bis 30. Juni 1842, Wien: Förster.

Internetquellen

<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/index.php?title=Wien-Gloggnitzer-Bahnhof&oldid=509549>. [Zugriff am 09. 01. 2023]

<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/index.php?title=Wien-Raaberbahnhof&oldid=509490>. [Zugriff am 09. 01. 2023]

https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/index.php?title=Matthias_von_Sch%C3%B6nerer&oldid=863392. [Zugriff am 09. 01. 2023]

Abbildungsverzeichnis

Alle nicht angeführten Abbildungen stammen vom Verfasser selbst.

Abb. 1 - Gloggnitzer und Raaber Bahnhof in Wien, Aquarell von Rudolf von Alt, um 1870
Quelle: <https://onb.wg.picturemaxx.com/?30945215615872351404&MEDIANUM-BER=00117573>

Abb. 2 Illustration der Wiener Bahnanlagen um 1910
Quelle: Narloch, Aleksander (1996): Die Entwicklung der Eisenbahn in Wien. Wiener Bahnhöfe von 1837 bis 2000. Ein Überblick, Wien: Akademie der Bildenden Künste.

Abb. 3 - Porträt Georg Simon Freiherr von Sina, 19. Jh.
Quelle: https://onb.digital/result/BAG_8150849

Abb. 4 - Stadtplan Wien, 1858
Quelle: <https://www.wien.gv.at/kultur/kulturgut/plaene/stadtplan-1858.html>

Abb. 5 - Wien Gloggnitzer (rechts) und Wien Raaber (links) Bahn
Quelle: Geschichte der Eisenbahnen der Österreich-Ungarischen Monarchie, Karl Prochaska, 1898, Band 2, S. 330

Abb. 6 - Lageplan Wien-Gloggnitzer (rechts) und Wien-Raaberbahn (links) Bahn, 1858
Quelle: Wien Museum - Inv. Nr. 95.643/1

Abb. 7 - Zweiter Südbahnhof, Fotografie, 1875
Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Wien_S%C3%BCdbahnhof#/media/Datei:Wien_sued-

bahn_1875.jpg

Abb. 8 - Zweiter Ostbahnhof (Staatsbahnhof), Fotografie, 1880

Quelle: https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Staatsbahnhof_Wien_1880.jpg

Abb. 9 - Südbahnhof Wien, Fotografie, 2005

Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Wien_S%C3%BCdbahnhof#/media/Datei:Suedbahnhof_wien-2.jpg

Abb. 10 - Hauptbahnhof Wien, Fotografie, 2019

Quelle: [https://en.wikipedia.org/wiki/Wien_Hauptbahnhof#/media/File:Wien_Hauptbahnhof_2019_\(01\).jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Wien_Hauptbahnhof#/media/File:Wien_Hauptbahnhof_2019_(01).jpg)

Abb. 11 - Porträt Matthias von Schönerer, 1846

https://de.wikipedia.org/wiki/Mathias_von_Sch%C3%B6nerer#/media/Datei:M_Schoenerer.jpg

Abb. 12 - Stadtplan Wien, 1858

Quelle: <https://www.wien.gv.at/kultur/kulturgut/plaene/stadtplan-1858.html>

Abb. 13 - Seitenansicht Personenhalle Bahnhofsgebäude, 1842

Quelle: <https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?apm=0&aid=abz&datum=18420004&seite=00000464&zoom=2>

Abb. 14 - Vorderansicht (li.)/Hinteransicht (re.) Personenhalle Bahnhofsgebäude, 1842

Quelle: <https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?apm=0&aid=abz&datum=18420004&seite=00000464&zoom=2>

Abb. 15 - Vestibül Durchblick, Zeichnung, 1841

Quelle: <https://digital.onb.ac.at/rep/osd/?10BD294C>

Abb. 16 - Abfahrtshalle, Zeichnung, 1841

Quelle: <https://digital.onb.ac.at/rep/osd/?10BD2933>

Abb. 17 - Detailplan Dachstuhlkonstruktion, Schnittzeichnung, 1842

Quelle: <https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?apm=0&aid=abz&datum=18420004&seite=00000464&zoom=2>

Abb. 18 - Lageplan Erster Nordbahnhof, 1850

Quelle: Die Wiener Bahnhöfe: Ein umfassender und bilderreicher Überblick über Vergangenheit und Gegenwart der Wiener Bahnhof, E-Book: <https://bit.ly/3v8pWyw>

Abb. 19 - Zeichnung des Aufnahmegebäudes, Erster Nordbahnhof, ca. 1838

Quelle: Die Wiener Bahnhöfe: Ein umfassender und bilderreicher Überblick über Vergangenheit und Gegenwart der Wiener Bahnhof, E-Book: <https://bit.ly/3v8pWyw>

Abb. 20 - Zeichnung der Innenansicht, Erster Nordbahnhof, 1838

Quelle: http://www.pratercottage.at/wp-content/uploads/2013/08/nordbahnhof_innen.jpg

Abb. 21 - Grundriss/Schnitte der Eisenbahn von Wien nach Gloggnitz

Quelle: <https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?apm=0&aid=abz&datum=18420004&seite=00000464&zoom=2>

Abb. 22 - Grundriss Erdgeschoss Gloggnitzer Bahnhof, 1842

Quelle: <https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?apm=0&aid=abz&datum=18420004&seite=00000464&zoom=2>

Abb. 23 - Vestibül Durchblick, Zeichnung, 1841

Quelle: <https://digital.onb.ac.at/rep/osd/?10BD294C>

Abb. 24 - Innenansicht Bahnsteig, Ölgemälde, 1848

Quelle: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/404008-abschied-der-freiwilligen-von-1848-am-alten-suedbahnhof/>

Abb. 25 - Außenansicht Bahnhofsgebäude, Zeichnung, 1842

Quelle: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/1034825-der-alte-wiener-suedbahnhof-gloggnitzer-bahnhof-mit-administrationsgebaeude-links-im-bild/>

Abb. 26. - Außenansicht Gasthaus, Zeichnung, 1842

Quelle: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/1034825-der-alte-wiener-suedbahnhof-gloggnitzer-bahnhof-mit-administrationsgebaeude-links-im-bild/>

Abb. 27 - Außenansicht Bahnhofsgebäude, Zeichnung, 1850

Quelle: <https://onb.wg.picturemaxx.com/?30945215615872351404&MEDIANUM-BER=00117573>

Abb. 28 - Außenansicht Bahnhofsgebäude, Zeichnung, 1850

Quelle: https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Datei:HMW_065827.jpg

Abb. 29 - Vergleich der Südbahnhöfe, 1986

Bahnhöfe in Österreich - Architektur und Geschichte, Dr. Kubinszky Mihaly

Abb. 30 - Ansicht Westfassade, Zeichnung, 1842

Quelle: <https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?apm=0&aid=abz&datum=18420004&seite=00000464&zoom=2>

Abb. 32 - Ansicht Nordfassade, Zeichnung, 1842

Quelle: <https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?apm=0&aid=abz&datum=18420004&seite=00000464&zoom=2>

Abb. 36 - Ansicht Südfassade, Zeichnung, 1841

Quelle: <https://onb.wg.picturemaxx.com/?30945215615872351404&MEDIANUM-BER=00131309>

Abb. 37 - Ansicht Ostfassade, Zeichnung, 1842

Quelle: <https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?apm=0&aid=abz&datum=18420004&seite=00000464&zoom=2>

Abb. 43 - Außenansicht Bahnhofsgebäude, Zeichnung, 1850

Quelle: https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Datei:HMW_065827.jpg

Abb. 45 - Wien Gloggnitzer (rechts) und Wien Raaber (links) Bahn

Quelle: Geschichte der Eisenbahnen der Österreich-Ungarischen Monarchie, Karl Prochaska, 1898, Band 2, S. 330

Abb. 46 - Lageplan Wien-Gloggnitzer (rechts) und Wien-Raaber (links) Bahn, 1858

Quelle: Wien Museum - Inv. Nr. 95.643/1

Abb. 47 - Vestibül Durchblick, Zeichnung, 1841

Quelle: <https://digital.onb.ac.at/rep/osd/?10BD294C>

Abb. 51 - Abfahrtshalle, Zeichnung, 1841

Quelle: <https://digital.onb.ac.at/rep/osd/?10BD2933>

Abb. 52 - Innenansicht Bahnsteig, Ölgemälde, 1848

Quelle: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/404008-abschied-der-freiwilligen-von-1848-am-alten-suedbahnhof/>

