



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Vienna | Austria

Diplomarbeit

Virtuelle Rekonstruktion des
ersten Wiener Westbahnhofes
1858 – 1945

ausgeführt zum Zweck der Erlangung des akademischen Grades
einer Diplom-Ingenieurin
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

Julia LESNIAK, BSc
01225314

Wien, Oktober 2023



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Kurzfassung

Die vorliegende Diplomarbeit befasst sich mit der virtuellen Rekonstruktion des ersten Wiener Westbahnhofes von 1858 bis 1945. Der Westbahnhof wurde 1858 nach Plänen des Hofarchitekten Moritz von Löhr und Moritz Patzelt errichtet. Im Laufe seiner Betriebszeit wurde der Bahnhof fortlaufend an neue Anforderungen angepasst, erweitert und umgebaut. Durch die Zerstörung im Zuge der Kriegshandlungen des Zweiten Weltkrieges musste der Bahnhof 1945 abgetragen werden. 1949 wurde an derselben Stelle der zweite, heutige Wiener Westbahnhof errichtet. Das Planmaterial, welches für die Rekonstruktion herangezogen wurde, stammt aus dem Österreichischen Staatsarchiv und den Plänen der MA 8 (Wiener Stadt und Landesarchiv). Für die Umgebungsbauten wurden historische Katastermappenblätter des Bundesamts für Eich- und Vermessungswesen verwendet. Zahlreiche Bilder und Zeichnungen vom Technischen Museum in Wien, vom Wien Museum und von der Österreichischen Nationalbibliothek verhalfen zur möglichst originalgetreuen Rekonstruktion. Das Ziel der vorliegenden Arbeit ist die virtuelle Rekonstruktion und somit die digitale Wiedererweckung dieses prächtigen Bauwerks, um die Erscheinung dieses Gebäudes für künftige Generationen zu erhalten, wobei besonders die wissenschaftliche Dokumentation im Vordergrund steht. Diese Diplomarbeit soll als Muster für zukünftige, vergleichbare Arbeiten dienen.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abstract

This diploma thesis deals with the virtual reconstruction of the first Vienna Westbahnhof from 1858 to 1945. The Westbahnhof was built in 1858 according to the plans of the court architects Moritz von Löhr and Moritz Patzelt. In the course of its operation, the station was continuously adapted to new requirements, expanded and reconstructed. Due to destruction in the course of hostilities during the Second World War, the station had to be demolished in 1945. In 1949, the second, present-day Vienna West Station was built on the same site. The plan material used for the reconstruction was taken from the Austrian State Archives and the plans of MA 8 (Vienna City and State Archives). Historical cadastral map sheets from the Federal Office of Calibration and Surveying were used for the surrounding buildings. Numerous pictures and drawings from the Technical Museum in Vienna, the Wien Museum and the Austrian National Library helped to reconstruct the building as true to the original as possible. The aim of this thesis is the virtual reconstruction and thus the digital reawakening of this magnificent building in order to preserve its appearance for future generations, with special emphasis on scientific documentation. This diploma thesis shall serve as a model for future, comparable works.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
2. Geschichtlicher Ablauf	3
2.1. Die Eisenbahn erobert Wien	3
2.2. Die Westbahnstrecke	5
2.3. Der Bauplatz vor der Mariahilfer Linie	7
2.4. Das Ende des ersten Westbahnhofes	8
3. Der Kaiserin-Elisabeth Westbahnhof	12
3.1. Die Architekten	12
3.2. Baubeschreibung	14
3.2.1 Städtebaulicher Kontext	14
3.2.2 Kubatur und Funktion	15
3.2.3 Fassaden	17
3.2.4 Innenräume	26
3.2.5 Konstruktion des Hallendachs	30
3.2.6 Erweiterungen und Umbaupläne	32
3.3. Referenzbauten	34
4. Virtuelle Rekonstruktion	37
4.1. Recherche	37
4.2. Unterschiede zwischen Entwurf und Realisierung	38
4.3. Arbeitsprozess	42
4.4. Dokumentation der virtuellen Rekonstruktion	43
4.5. Einrichtung und Gliederung des 3D-Modells	93
5. Visualisierung	108
6. Fazit	131
Literaturverzeichnis	132
Internetquellen	133
Abbildungsverzeichnis	134
Anhang	I



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

1. Einleitung

Diese Diplomarbeit behandelt die virtuelle Rekonstruktion des ersten Wiener Westbahnhofes – von 1858 bis 1945. Die Entwürfe für den Bahnhof stammen vom Hofarchitekten, Ritter Moritz von Löhr. Da Moritz von Löhr mit anderen Aufgaben beschäftigt war, übernahm sein Kollege Architekt Moritz Patzelt die Leitung des Baus zur damaligen Zeit. Die Entwürfe von Moritz von Löhr sowie das tatsächlich realisierte Aufnahmsgebäude des Bahnhofes weisen erhebliche Unterschiede auf, worauf im Laufe dieser Arbeit noch genauer eingegangen wird. Der Bahnhof befand sich zur Zeit seiner Errichtung außerhalb des Stadtgebiets und somit vor dem Linienwall der Mariahilfer Linie. Der Anstoß zum Bau der Westbahnstrecke kam aus Bayern, denn es wurde eine Verbindung zum Habsburger Reich, zur Stadt Wien und zum Adriahafen in Triest angestrebt.

Das Ziel der vorliegenden Diplomarbeit ist die virtuelle Rekonstruktion dieses prächtigen Bauwerks, um es für künftige Generationen wieder erlebbar und begreifbar zu machen. Dabei steht besonders die wissenschaftliche Dokumentation im Vordergrund.

Vor dieser Diplomarbeit wurden bereits zahlreiche durch die Kriegshandlungen des Zweiten Weltkriegs zerstörte Bauwerke, vorwiegend Synagogen, mit Hilfe des an der Technischen Universität entwickelten Musters wieder zum virtuellen Leben erweckt. Durch die studentische Mitarbeiterin, Clara Sell, am Institut für Architektur und Entwerfen wurden bereits im Vorfeld der Vergabe der Arbeit zahlreiche Planunterlagen und Bildmaterialien, vom Österreichischen Staatsarchiv, von der MA 8 – Wiener Stadt und Landesarchiv, vom Wien Museum und von der Österreichischen Nationalbibliothek zusammengetragen. Diese Vorarbeit erleichterte den Einstieg in die akribische wissenschaftliche Dokumentation enorm. Nichtsdestotrotz wurde die Suche nach weiteren Planmaterialien, Zeichnungen und Bildern in Bezug auf den ersten Wiener Westbahnhof fortgesetzt. An zahlreichen Nachmittagen wurde im Österreichischen Staatsarchiv in Wien in den dort vorhandenen Index-Bänden zum Österreichischen Bahnbau nach weiteren Planmaterialien gesucht. Die Suche gestaltete sich erfolgreich, denn so konnten weitere Details zum Aufnahmsgebäude des Westbahnhofes ausfindig gemacht werden. Des Weiteren wurde Kontakt zum Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen und zur MA 8 – Wiener Stadt und Landesarchiv aufgenommen. In Folge der akribischen Suche nach Planmaterialien konnte ein guter Grundstock für die virtuelle Rekonstruktion geschaffen werden. Die Lücken der Planmaterialien ließen sich durch Postkarten und Zeichnungen ausfüllen. Vor allem das Online-Archiv der Österreichischen Nationalbibliothek und das Archiv des Technischen Museums in Wien brachten weitere durch Bilder und Zeichnungen dokumentierte Details zum Vorschein.

Die virtuelle, dreidimensionale Rekonstruktion des ersten Wiener Westbahnhofes wurde mit der CAD-Software ArchiCAD 25 realisiert. Die anschließend an die dreidimensionale Rekonstruktion folgenden Visualisierungen wurden mit der Studentenversion von Artlantis 2021 erstellt.

Der Aufbau der Arbeit folgt nachstehender Gliederung: Im nachfolgenden zweiten Kapitel wird zunächst der geschichtliche Ablauf des Bahnhofes erläutert. Dabei wird auf die Beweggründe zum Bau der ersten Eisenbahnstrecke in Wien, zum Bau der Westbahnstrecke sowie zur Wahl des Standortes des ersten Westbahnhofes eingegangen, wobei auch die weitere Entwicklung des Bahnhofes Erläuterung findet.

Im dritten Kapitel werden die für den Bau verantwortlichen Architekten näher vorgestellt. Des Weiteren wird das Bauwerk durch eine umfassende Baubeschreibung hinsichtlich der städtebaulichen Situation, der Kubatur und Funktion, der Fassaden, der Innenräume und der Konstruktion des Hallendaches erläutert. Darauffolgend wird der Westbahnhof mit zwei Referenzbauten verglichen.

Das vierte Kapitel behandelt den Hauptteil der vorliegenden Arbeit und erläutert die Herangehensweise an die virtuelle Rekonstruktion. Zu Beginn des Kapitels wird auf die Recherche zu Plan- und Bildmaterialien eingegangen. Anschließend werden die vorhandenen Unterlagen begutachtet und im Hinblick auf Unterschiede zwischen Entwurf und realisiertem Bauwerk verglichen. In weiterer Folge werden der Arbeitsprozess der Rekonstruktion, die Dokumentation und die Einrichtung sowie Gliederung des 3D-Modells erläutert.

Im fünften Kapitel werden die Ergebnisse der virtuellen Rekonstruktion durch fotorealistische Visualisierungen dargestellt. Diese wurden mit dem Programm Artlantis 2021 erstellt und anschließend mit Adobe Photoshop nachbearbeitet.

Den letzten Abschnitt dieser Arbeit bildet ein Fazit, in dem die gewonnenen Ergebnisse zusammengefasst werden und auf mögliche weiterführende Forschungsarbeiten verwiesen wird.

2. Geschichtlicher Ablauf

Das folgende Kapitel behandelt die Entstehung des Eisenbahnzeitalters in der Habsburger Monarchie, insbesondere in der Hauptstadt Wien und die Beweggründe für den Bau der Westbahnstrecke und ihres End- bzw. Kopfbahnhofes, dem Kaiserin-Elisabeth-Westbahnhof. In weiterer Folge wird auf die Wahl des Bauplatzes und die geschichtliche Entwicklung des Bahnhofes bis zur heutigen Zeit eingegangen.

2.1. Die Eisenbahn erobert Wien

In England vernebelte bereits 1825 die erste dampfbetriebene Lokomotive die Landschaft zwischen Stockton und Darlington. Zu dieser Zeit stand man in der damaligen Habsburger Monarchie dem „Teufelszeug“, wie Priester die Eisenbahn bezeichneten, noch skeptisch gegenüber. Bauern fürchteten, dass ihre Kühe keine Milch mehr geben würden, und so sollte es noch einige Zeit dauern, bis man die Vorteile der Eisenbahn erkannte. Bis zu diesem Zeitpunkt mussten die Güter mit dem Pferdewagen oder mit dem Schiff transportiert werden. Die Transportmöglichkeit über den Wasserweg war begrenzt, und mit dem Pferd war man vom Wetter abhängig. Reisen mit dem Pferd bzw. mit der Kutsche waren, eine zeitaufwendige, langwierige und beschwerliche Prozedur, vor allem wenn es regnete und die Wege verschlammt waren. Der Professor für Warenkunde *Franz Xaver Riepl* bemerkte dies, als er im Gebiet von Ostrava unterwegs war, wo reichhaltige Kohlelager gefunden worden waren und es schier unmöglich war, diese Güter zu transportieren (Vgl. Vorrath 2010: 23). Doch nicht alle Bürger der Habsburger Monarchie standen der Eisenbahn dermaßen ablehnend gegenüber. Der Bankier *Salomon Rothschild*, dessen Familie in England bereits Erfahrung und Erfolge mit der Eisenbahn erzieht hatte, unterstützte die Pläne von Riepl, dem der Bau einer Eisenbahn für das Kaiserreich vorschwebte. Die Strecke sollte „von Galizien über Schlesien und Mähren nach Wien und weiter über Ungarn und Kroatien nach Triest“ (Kaiser 2011: 9) führen. Riepl wurde von Rothschild nach England gesandt, um dort von den erfahrenen Eisenbahningenieuren zu lernen, denn der Bau der ersten Eisenbahn sollte von Erfolg gekrönt sein. Der erste Versuch, eine Baugenehmigung für die Nordbahnstrecke zu erlangen, scheiterte 1830 an dem damals aus politischen Gründen abgeneigten Kaiser Franz I. (Vgl. Vorrath 2010: 25). Erst sechs Jahre später, am 4. März 1836, als Rothschild erneut mit Plänen zur ersten Eisenbahnstrecke der Habsburger Monarchie ansuchte, wurde ihm von dem weitaus aufgeschlosseneren Kaiser Ferdinand I. die Bewilligung erteilt. Die Bahnstrecke wurde nach dem Kaiser benannt und trug den offiziellen Namen „*Kaiserlich Ausschließlich Priviligierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn (KNFB)*“ (Vgl. Kos 2006: 215). Im April 1837 wurde mit 10.000 Mann mit dem Bau der Bahnstrecke begonnen (Vgl. Vorrath 2010: 29). Nur wenige Monate später, am 23. November 1837, erfolgte die erste Probefahrt, an der zahlreiche Schaulustige teilnahmen (Vgl. Vorrath

2010: 32). Ab dem 6. Januar 1838 dampften regelmäßig Lokomotiven von Wien nach Deutsch-Wagram. Nach und nach wurde die Strecke erweitert, und so konnten mit der Zeit Brünn, Olmütz und 1856 Krakau (Polen) mit dem Zug erreicht werden (Vgl. Kos 2006: 215). Nach dem Kaiser-Ferdinands-Nordbahnhof, welcher auf einer Insel der Donau errichtet worden war, war der Startschuss für den Bau weiterer Bahnhöfe und Bahnstrecken erfolgt. Schon bald gelangte man von Wien aus in jede Himmelsrichtung in alle Teile des Kaiserreichs und darüber hinaus. Als Nächstes wurden 1841 der Gloggnitzer Bahnhof (später Südbahnhof) und 1846 der Raaber Bahnhof (später Ostbahnhof) am Linienwall errichtet, gefolgt vom Kaiserin-Elisabeth-Westbahnhof, welcher im Jahre 1857 nach Plänen des Hofarchitekten und Ritters Moritz von Löhr errichtet wurde. Danach wurden drei weitere Bahnhöfe erbaut: der Franz-Josefs-Bahnhof (1872), welcher in der damaligen Vorstadt Alsergrund lag, der Nordwestbahnhof (1873) der sich in der Vorstadt Brigittenau befand, und der Aspangbahnhof (1881) (Vgl. Kaiser 2011: 35).



Abb. 1.: Orientierungs-Karte – Das Wiener Eisenbahnnetz im Jahre 1901

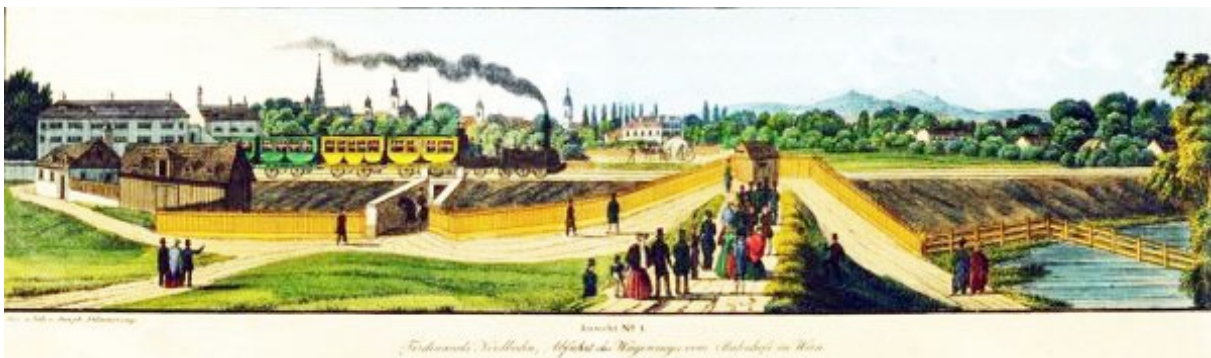


Abb. 2.: Kaiser Ferdinand Nordbahn, Kolorierte Lithografie, 1839

2.2. Die Westbahnstrecke

Der Anstoß zum Bau der Westbahnstrecke wurde wie erwähnt von Bayern initiiert, denn es bestand der Wunsch, Wien und den Adriaafen in Triest zu erreichen. Dies wurde im Staatsvertrag von 1851 festgehalten, wobei es mehrere Stationen geben sollte: vom Pyhrnpass nach Bruck an der Mur, Steyr, Kleinreifling und zu weiteren Destinationen. Doch der Habsburger Monarchie fehlte es an finanziellen Mitteln, um ein Projekt dieser Größenordnung umsetzen zu können, weshalb 1854 der Beschluss gefasst wurde, den Eisenbahnbau künftig von privaten Investoren finanzieren zu lassen (Vgl. Vorrath 2010: 54). 1856 kam es erneut zum Abschluss eines Staatsvertrages worin die Streckenführung Wien-Linz-Salzburg und Linz-Passau beschlossen wurde. Der durch den Wollgarnhandel wohlhabend gewordene jüdische Geschäftsmann *Hermann Dietrich Lindheim* erhielt gemeinsam mit dem Hamburger Bankier *Ernst Merk* die Konzession zum Bau der Strecke für den Zeitraum von 90 Jahren. Der Bau dieser Strecke sollte die beiden Unternehmer stark belasten, denn:

„die Baubewilligung verletzte das Privilegium der Ersten österreichischen Eisenbahngesellschaft für die Strecken Linz-Gmunden und Linz-Lambach, auf denen noch Pferde den Verkehr besorgten. ... Also sprach die Regierung ein Machtwort: Lindheim und sein Konsortium wurden gezwungen, die Privilegien zu kaufen – um eine riesige Summe.“ (Vorrath 2010: 55)

Die Unternehmer überstanden diesen finanziellen Schlag, und so wurde am 31. Juli 1856 in Rekawinkel, im heutigen Niederösterreich, mit dem Bau der Westbahnstrecke begonnen. Der Grundstein für die Errichtung des Kaiserin-Elisabeth-Westbahnhofes wurde am 15. Oktober 1857, dem Namenstag der Kaiserin, gelegt (Vgl. Kos 2006: 265). Der Bau wurde von *Moritz Patzelt* geleitet, die Pläne stammten von *Moritz von Löhr*, *Rudolf Bayer* und *Otto Thienemann*. Aus militärischen Beweggründen führte die Strecke nach Linz über Purkersdorf und den Wienerwald (Vgl. Vorrath 2010: 55). Am 15. Dezember 1858 wurde die 190 Kilometer lange Strecke von Wien nach Linz in Betrieb genommen.

„Morgenpost, 16.12.1858 – Die Eröffnung der Westbahn für die Personenfahrten

Kaum dürfte unter sämtlichen Eisenbahnen Europas die Eröffnung der Fahrten mit so wenig Festlichkeiten und unvorbereitet geschehen sein, wie dieß bei der gestern stattgehabten Eröffnung der Westbahn für den Personenverkehr der Fall war. Abgesehen von dem unfertigen Zustande, in welchem sich das hießige Stationsgebäude, die Aufnahmslokalitäten und die

kaum halbedeckte Personenhalle befinden, sind auch die Zugänge zum Bahnhofs durchaus nicht einladend; eine rauhe Schotterstraße dient für die Wagen und zugleich auch für die Fußgänger und wird sowie das innere Bahnhofsgebäude nur mit Oellampen beleuchtet, was umso auffälliger ist, als das Bahnhofsgebäude unmittelbar an den Gasometer in Sechshaus angrenzt und die Legung der Gasröhren in der kürzesten Zeit bewerkstelligt werden konnte.“ (May 2012: 18)

Bei der feierlichen Eröffnung am 12. August 1860, zu der Kaiser Franz Josef und der Bayernkönig Maximilian II. erschienen waren, fehlte jedoch die Namensgeberin. Kaiserin Elisabeth, welche allgemein bekannt als eher „menschenscheu“ galt, zog es vor die neue Strecke selbst zu inspizieren und machte sich bereits einige Wochen vor den Feierlichkeiten auf den Weg nach Bayern (Vgl. Vorrath 2010: 56). Erst 1861 wurde der Streckenabschnitt Salzburg - Passau (Bayern) abgeschlossen (Vgl. Kaiser 2011: 11).



Abb. 3.: Festlich geschmückter Westbahnhof – Innenansicht der anlässlich des Einzuges der Braut des Kronprinzen Rudolf, Stephanie von Belgien, am 6. Mai 1881 festlich dekorierten Halle des Westbahnhofes. Aquarell von Georg Rank, dem damaligen Oberingenieur der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

2.3. Der Bauplatz vor der Mariahilfer Linie

Wie die anderen fünf Kopfbahnhöfe wurde auch der Kaiserin-Elisabeth-Westbahnhof außerhalb des Linienwalls errichtet. Schon damals waren Baugründe innerhalb der Stadtmauern teuer, und es wäre ohnedies kein Platz für ein derartiges Bauvorhaben in der dicht verbauten Stadt dieser Zeit gewesen. Daher fiel die Wahl auf den kostengünstigeren Standort außerhalb der Stadtmauern, an der damaligen Mariahilfer Linie, in den Vororten Rudolfsheim und Fünfhaus, dem heutigen 15. Wiener Gemeindebezirk Rudolfsheim-Fünfhaus. Dies hatte einen weiteren Vorteil, denn seit 1829 musste eine Verzehrsteuer entrichtet werden, wenn der Linienwall mit Waren oder Lebensmitteln überschritten wurde (Vgl. Kos 2006: 74). Das Leben außerhalb der Stadt war günstiger, und dies kam auch den Bahnhöfen zugute (Vgl. Kaiser 2011: 35). Das Areal, auf dem der Westbahnhof errichtet wurde, lag rund 40 m höher als das Stadtgebiet, wodurch keine Aufschüttungen vorgenommen werden mussten, wie dies bei anderen Bahnhöfen der Fall gewesen war (Vgl. Kos 2006: 76). Durch die Wahl der Standorte der Bahnhöfe mussten lange Wege zurückgelegt werden, um von Punkt A nach Punkt B zu gelangen. Bis die Stadtbahn 1898/99 errichtet werden konnte, welche auch vor dem Westbahnhof hielt, mussten die Fahrgäste andere Verkehrsmittel wie etwa Kutschen nutzen. 1890 wurden die Vororte eingemeindet, und 1892 begann der Abriss des Linienwalls (Vgl. Vorrath 2010: 76). Vor dem Kopfgebäude des Bahnhofes befand sich anschließend ein freies Areal, der heutige Neubaugürtel.



Abb. 4.: Historisches Katastermappen-Blatt von 1863

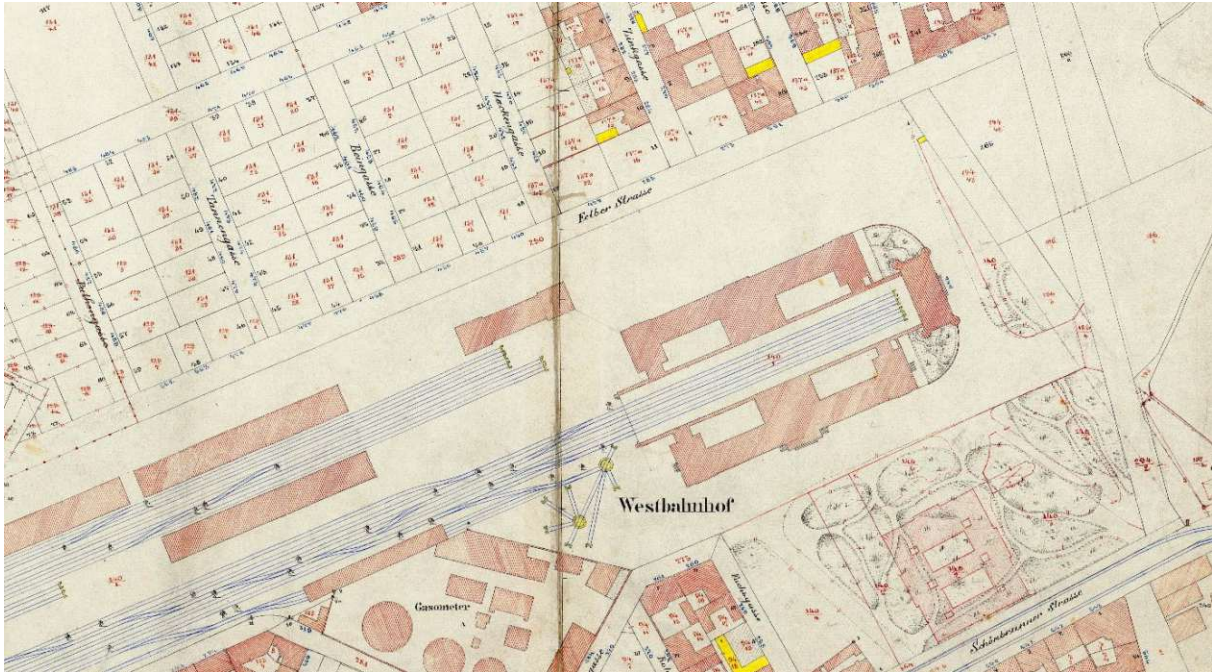


Abb. 5.: Historisches Katastermappen-Blatt von 1869

2.4. Das Ende des ersten Westbahnhofes

Durch die Weltwirtschaftskrise von 1873 hatte sich die k. k. priv. Kaiserin-Elisabeth-Bahn hoch verschuldet, weshalb die Bahnstrecke ab dem 1. Januar 1882 von der „staatlichen k. k. Direction für Staats-Eisenbahnbetriebe“ in Wien geführt wurde (Vgl. Kaiser 2011: 15). Ab 1921 wurde die Westbahnstrecke von der BBÖ (Bundesbahnen Österreich) geführt. Durch den Anschluss Österreichs an Deutschland übernahm 1938 die DRB (Deutsche Reichsbahn) (Vgl. May 2012: 22). In weiser Voraussicht der zu erwartenden Bombenangriffe wurde 1943, unter dem Vorplatz der Abfahrtseite des Bahnhofes, ein mit zwei Meter dicken Betondecken versehener Schutzbunker errichtet. Dieser Bunker diente den Reisenden nach dem Krieg als Notunterkunft (Vgl. Kos 2006: 145). Wie die Stadt selbst blieb auch der Westbahnhof nicht von den Kriegshandlungen des Zweiten Weltkrieges verschont. Am 9. April 1945 wurde der Bahnhof von Bomben getroffen und brannte aus. Ein Anrainer beschrieb den Anblick, den der zerstörte Bahnhof bot, wie folgt: „Der Bahnhof selbst, etwas weiter weg gelegen, war vollkommen zerstört, ausgebrannt, nur mehr eine Ruine. Feuerschein hat man damals am Himmel über Wien immer wieder gesehen, aber keinen wie diesen, eine riesige Feuerwand...“ (Kos 2006: 145). Die übrig gebliebenen Ruinen wurden notdürftig instandgesetzt, und am 14. Mai 1945 wurde der Bahnbetrieb vorübergehend wieder aufgenommen. Die Bausubstanz war jedoch derart beschädigt worden, dass an einen gänzlichen Wiederaufbau nicht zu denken war. Somit wurde 1949 von der noch heute tätigen ÖBB (Österreichische Bundesbahn) ein Wettbewerb ausgeschrieben und mit dem Abriss des ersten Wiener Westbahnhofes begonnen. An dem

Wettbewerb beteiligten sich 55 Architektenteams, wobei die Architekten Hartinger, Wöhhart und Schlarbaum mit ihrem Entwurf für den zweiten, neuen Westbahnhof den Wettbewerb für sich entscheiden konnten. Der neue Bahnhof hatte eine große, zweigeschossige Kassenhalle, welche in Richtung Gürtel ausgerichtet war, und diente sowohl als Abfahrts- als auch als Ankunftshalle. Statt einer überdachten Halle wurden lediglich die elf Bahnsteige selbst überdacht (Vgl. Kaiser 2011: 54/55).



Abb. 6.: Zerstörter Westbahnhof, Mauerteile, Schutthaufen, einige Personen betrachten die Ruine, 01.01.1949



Abb. 7.: Zerstörter Westbahnhof, Fotografie von Albert Hilscher, 01.01.1945



Abb. 8.: Wien 15, Westbahnhof - Modell des Neubaus im Technischen Museum, 01.01.1951



Abb. 9.: Bau des Wiener Westbahnhofs, Im Vordergrund das neue Bahnhofsgebäude, im Hintergrund das alte Gebäude der Abfahrtseite, Fotografie von Albert Hilscher, 12.02.1951

3. Der Kaiserin-Elisabeth Westbahnhof

In diesem Kapitel wird im Detail auf das Bahnhofsgebäude des Westbahnhofes und auf dessen Architekten eingegangen. Es folgt eine ausführliche Baubeschreibung und Erläuterung des Bautypus „Kopfbahnhof“. Dabei werden die Kubatur, die Fassaden- und Innenraumgestaltung, die Konstruktion des Hallendaches sowie die Erweiterungen und Umbaupläne des Bahnhofes dargelegt. Schließlich wird der Bahnhof mit zwei Referenzbauten verglichen.

3.1. Die Architekten

Die Entwürfe für den ersten Wiener Westbahnhof stammten, wie bereits erwähnt wurde, von *Moritz von Löhr*. Die Leitung für den Bau übernahm der Architekt *Moritz Patzelt*, und die Architekten *Rudolf Bayer* und *Otto Thienemann* unterstützten ihn bei dieser großen Aufgabe.

Moritz von Löhr

Moritz Löhr wurde am 07.10.1810 in Berlin geboren. Er war der Sohn eines Bankiers durch dessen Tätigkeit er 1818 nach Wien gekommen war, sodass er von 1827 bis 1830 das Wiener Polytechnikum besuchte. Im Anschluss an sein Studium reiste er mit *Carl von Ghega* nach Amerika, um die dortigen Eisenbahneinrichtungen kennenzulernen. 1838 beteiligte er sich an der Ausführung der Hochbauten und Betriebsanlagen der Wien-Gloggnitzer Bahn. 1856 ernannte man ihn zum Leiter des Baubüros der Kaiserin-Elisabeth Westbahn. Durch seinen Erfolg als Baufachmann wurde er von 1857 bis zu seinem Tode zum Leiter des staatlichen Hochbau-Department im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten. Die Leitung im Hochbau-Departments beanspruchte ihn derart, dass er nicht genügend Zeit fand, sich seinen anderen Aufgaben, wie der Bauleitung des Westbahnhofes zu widmen. Löhr erhielt während seiner Tätigkeit zahlreiche Auszeichnungen und wurde 1863 vom Kaiser zum Ritter geschlagen, er trug von dem Tag an den Titel „Moritz Ritter von Löhr“. Am 28.10.1874 verstarb er plötzlich und unerwartet im 64. Lebensjahr.



Abb.10.: Moritz von Loehr, um 1865

Moritz Patzelt

Über den wohl wichtigsten Kollegen und zweiten Architekten des Wiener Westbahnhofes konnte nur sehr wenig ausfindig gemacht werden. So ist bloß über seine Mitgliedschaft im Albrecht Dürer Verein (Aufnahmedatum: 07.11.1861) bekannt, dass er am 12.07.1824 in

Bieloschitz, Böhmen geboren worden war. Auf einer Marmortafel im Ranftzimmer des Künstlerhauses in Wien (Albertina Modern) ist sein Name verewigt.

Otto Friedrich Thienemann

Der deutsch-österreichische Architekt *Otto Friedrich Thienemann* wurde am 11.08.1827 in Gotha, Deutschland, als sechstes Kind in die bedeutendste Juristen- und Buchhändlerfamilie der Stadt geboren. Er studierte am Wiener Polytechnikum und an der Wiener Akademie der bildenden Künste. Nach seinen Studien arbeitete er im Architekturbüro von *Eduard van der Nüll* und *August Sicard von Sicardsburg*. In den darauffolgenden acht Jahren trat er in den Dienst der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn und beteiligte sich am Bau des Westbahnhofes sowie des Linzer Hauptbahnhofs. 1868 wurde er zum Chefarchitekten der Kronprinz-Rudolf-Bahn. Zwischendurch arbeitete er immer wieder als eigenständiger Architekt und plante vor allem Villen und Mietshäuser, wie zum Beispiel die Villa Warrens in Payerbach (1854). *Otto Thienemann* war mit einer Pastorentochter verheiratet und hatte fünf Kinder. Er starb am 28.11.1905 in Wien.



Abb. 11.: Otto Thienemann, um 1900

Franz Rudolf Bayer

Franz Rudolf Bayer wurde als Sohn des Hofschauspielers, der denselben Namen trug, am 20.02.1825 in Wien geboren. Durch die Tätigkeit seines Vaters reiste die Familie viel, sodass seine Ausbildung in verschiedenen Städten stattfand. Sein Architekturstudium absolvierte er an der Akademie in München. Danach kehrte er nach Wien zurück und arbeitete unter der Führung von *Carl von Ghega* an der Semmeringbahn mit. 1849 war er unter der Leitung von *Mortiz von Löhr* Ingenieursassistent und ab 1865 schließlich Ingenieur beim Bau der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn. 1860 leitete er den Bau des Hauptbahnhofes in Salzburg. Er und *Otto Thienemann* lernten sich beim Bau des Wiener Westbahnhofes kennen und arbeiteten auch später noch zusammen. Er starb am 04.07.1878 infolge einer Typhuserkrankung.

3.2. Baubeschreibung

3.2.1 Städtebaulicher Kontext

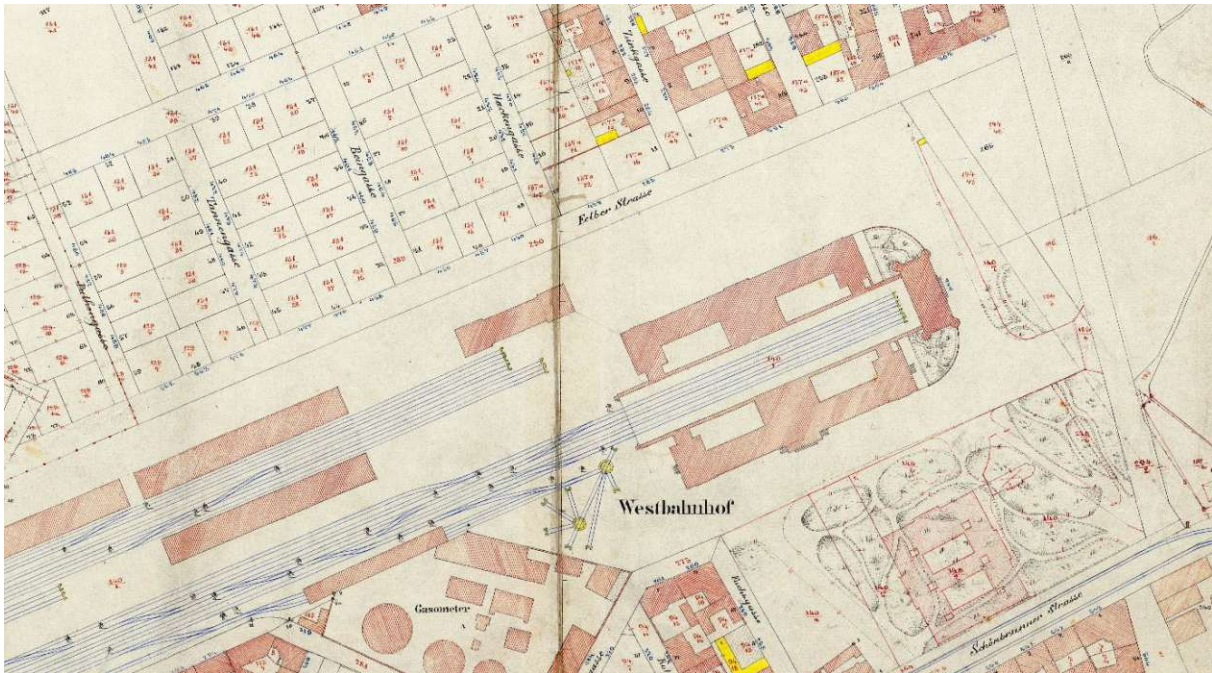


Abb. 12.: Historisches Katastermappen-Blatt von 1869

Wie bereits im geschichtlichen Teil der Arbeit erwähnt, wurde der Bahnhof außerhalb des Linienwalls, im heutigen 15. Wiener Gemeindebezirk Rudolfsheim-Fünfhaus, errichtet. Das gesamte Bahnhofsareal hatte eine Fläche von 13,11 Quadratkilometern (54 Joch). Der nordöstlich/südwestlich ausgerichtete Bahnhof lag mit respektablem Abstand zum in Zick-Zack-Linien geführten Linienwall, an der damaligen Mariahilfer Linie vor den Toren der Stadt Wien. Direkt hinter dem Linienwall befanden sich das K. u. K. Linienamt der Mariahilfer Linie und die Kirche Maria Empfängnis, dahinter erstreckte sich die schon damals dicht bebaute Stadt. Südlich vom Bahnhof befand sich eine große Parkanlage mit dem zum Bahnhof gehörenden Administrationsgebäude. Die ebenso südlich des Bahngeländes gelegene Gasometer-Anlage war für die Versorgung des Bahnhofs wesentlich. Südwestlich erstreckte sich die Bahntrasse mit weiteren zum Bahnbetrieb gehörenden Gebäuden, wie etwa das Betriebs-Administrationsgebäude, die Postfrachtenhalle sowie, zahlreiche Werkstätten und Magazine. Im Nordwesten trennte die Felber-Straße, welche im Ortsteil Neu-Fünfhaus lag, das Bahnhofsareal vom dicht besiedelten, rasterförmigen Wohngebiet mit parallel verlaufenden Straßen. Noch heute erinnert die dort gelegene Löhrigasse an den Architekten des Westbahnhofes.

3.2.2 Kubatur und Funktion

Wie bereits erwähnt wurde, handelte es sich beim Westbahnhof um einen Kopfbahnhof. Der Bautypus des Kopfbahnhofes kann auch als Endbahnhof beschrieben werden, denn die Gleisanlagen endeten in der Bahnhofshalle vor Prellböcken, was im Gegensatz zum Durchgangsbahnhof steht, bei welchem die Gleise weiterlaufen und das Aufnahmsgebäude meist an einer Seite der Gleisanlage liegt. Beim Kopfbahnhof sind die Gleise von einem U-förmigen Bahnsteig umschlossen, und parallel zur Gleisanlage befindet sich je ein Aufnahmsgebäude, eines für die Abfahrt und eines für die Ankunft. An der Schmalseite, dem Kopf des Bahnhofes, ist ein weiterer Baukörper, welcher als Empfangs- oder Bürogebäude bezeichnet werden könnte. Sogenannte Zungenbahnsteige, welche die inneren Gleise mit dem U-förmigen außenliegenden Bahnsteig verbunden hätten, gab es nicht (Vgl. Kubinszky 1986: 19).

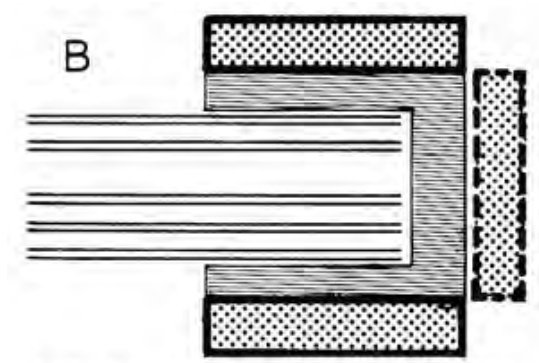


Abb. 13.: Grundformen der Bahnhöfe – Kopfbahnhof

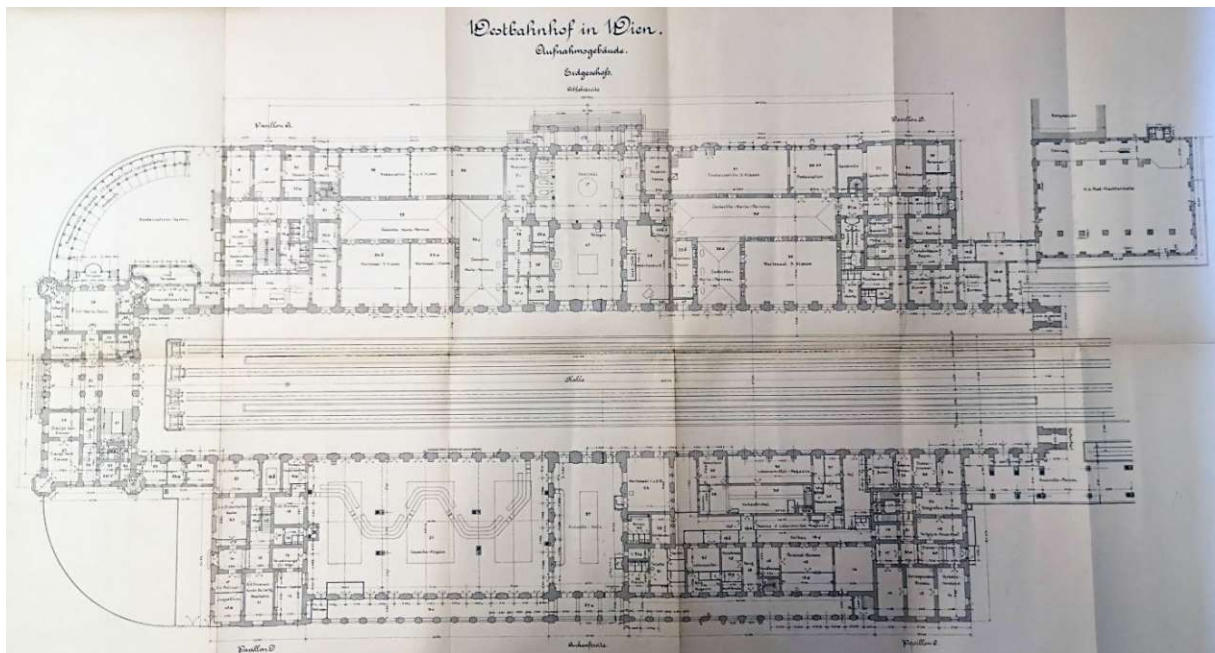


Abb. 14.: Westbahnhof in Wien, Aufnahmsgebäude, Erdgeschoss, 1914

Der gesamte Bahnhof wurde in Massivbauweise aus Ziegeln hergestellt. Der riesige Gebäudekomplex erstreckte sich auf einer Länge von ca. 188 m und einer Breite von ca. 96 m. Der Westbahnhof wurde im Stil des romantischen Historismus gebaut, welcher vor allem durch den großzügigen Einsatz des Rundbogen-Motives zum Ausdruck gebracht wurde. Der Bahnhof gliederte sich in sieben Bauteile:

- Kopfgebäude
- Personenhalle
- vier Pavillons
- Seitentrakte der Abfahrtseite
- Vestibül der Abfahrtseite
- Seitentrakte der Ankunftsseite und
- Vestibül der Ankunftsseite.

Nordöstlich des Bahnhofsareals, in Richtung Linienwall, befand sich das Kopfgebäude. Es war ein dreigeschossiger, an allen vier Ecken mit Türmen verbundener, rechteckiger Baukörper. Im Erdgeschoss befanden sich ein Saloon und Schlafräume für das Kaiserpaar und dessen Bediensteten. Vom Kopfgebäude aus gelangten der Kaiser und die Kaiserin direkt zum umlaufenden Bahnsteig. Die rechteckige Personenhalle beherbergte die vier Gleisanlagen des Westbahnhofes und den U-förmigen Bahnsteig. Die Halle erstreckte sich über eine Länge von 164 m und über eine Breite von 27,5 m. Zur Ausfahrtseite hin wurde sie von zwei Türmen flankiert. Die Halle war mit einem Satteldach im Fachwerkträger System Polonceau gedeckt. Die vier Pavillons hatten einen rechteckigen Grundriss, und je zwei Pavillons bildeten den Abschluss der Abfahrts- und Ankunftsfassade. Sie beherbergten die Unterkünfte sowie Büros der Bahnbediensteten. Im Südosten befand sich das Abfahrtsvestibül, welches den Zugang zur Bahnhofshalle bildete. Links und rechts des Vestibüls grenzten die Seitentrakte an, welche die in Klassen unterteilten Wartehallen für die Bahnkunden beinhalteten. Nordwestlich der Bahnhalle lag das Ankunftsvestibül, von welchem man zum Vorplatz gelangte, auf dem zahlreiche Droschken warteten, um die ankommenden Bahnreisenden zu ihren Wunschdestinationen zu bringen. Wie beim Abfahrtsvestibül grenzte auch hier links und rechts ein Seitentrakt an, wobei jeder Trakt mit den Pavillons verbunden war.

3.2.3 Fassaden

Fassade des Kopfgebäudes



Abb. 15.: Vordere Ansicht des Kopfgebäudes, Datierung nicht bekannt

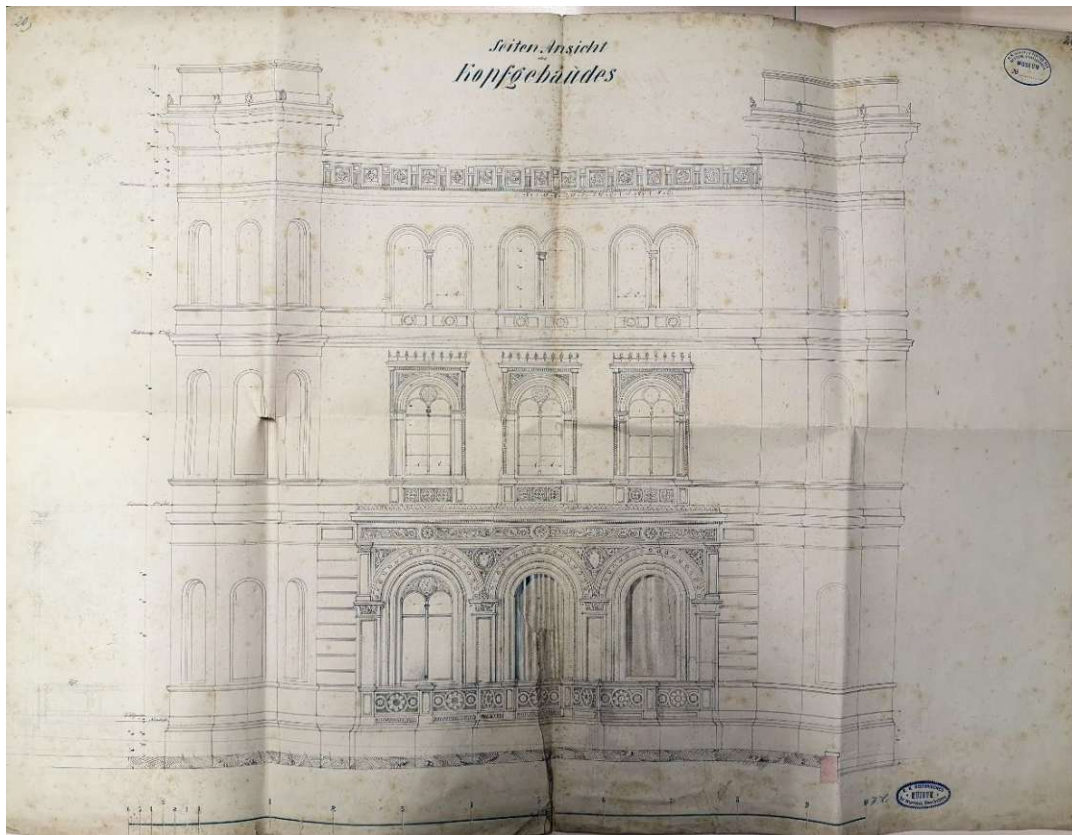


Abb. 16.: Seitenansicht des Kopfgebäudes, Datierung nicht bekannt

Die Hauptfassade des Kopfgebäudes war parallel zum heutigen Neubaugürtel ausgerichtet. Der einfache, rechteckige Baukörper gliedert sich in einen leicht vorstehenden Mittelrisalit und war durch die an allen vier Ecken hervorstehenden achteckigen Türme geprägt. Die drei oberirdischen Geschosse des Gebäudes ruhten auf einem nach unten hin breiter werdenden, schlichten Sockel. Jedes Stockwerk war an der Fassade durch markante Gesimse gegliedert, wobei besonders das Dachgesimse über reichhaltige, dreidimensionale Verzierungen verfügte. Die Fassade des Parterres hob sich durch horizontale, verputzte Bossierungen, welche sich auch über die Türme ziehen, von den darüberliegenden Geschossen ab. Die Türme sind, wie das restliche Gebäude, dreigeschossig, wobei die „Turmkronen“ deutlich über den rechteckigen Baukörper hinausragen. Sie weisen einen achteckigen Grundriss auf, und pro Geschoss wurden fünf Rundbogenfenster verbaut, wobei zwei davon als Blindfenster ausgeführt wurden. Jedes Turmgeschoss wies andere Rundbogenfenster auf. Die Turmfassade war reichlich verziert, und die Fenster wurden durch Pilaster besonders hervorgehoben. Ebenso ins Auge sticht die Symmetrie der Fassade, deren dreiachsige Gliederung der Rundbogenfenster- und -türen sowohl den Mittelrisalit als auch die angrenzenden Seitentrakte unterteilte. Wie bei den Türmen wurden hier ebenso in jedem Stockwerk andere Rundbogenfenster verbaut, welche nicht minder verziert waren. Über die fünf vor dem Mittelrisalit gelegenen Stufen, gelangt man zu den drei, durch Renaissance-Bögen geschmückten, im Rundbogenstil reichlich gestalteten Eingangstüren. Hinter diesen Türen befand sich das Vestibül des Kopfgebäudes, durch welches einst das Kaiserpaar geschritten sind. Über dem Haupteingang befand sich ein reichlich verzierter Balkon, auf den man durch drei Rundbogentüren im ersten Stock gelangte. Die seitlichen Fassaden des Kopfgebäudes wiesen dieselbe Gliederung wie die Hauptfassade auf: die seitlich gelegenen, vorstehenden Türme und die in drei Achsen unterteilten, reichlich geschmückten Fenster. Eine Besonderheit findet sich auf der südöstlich gelegenen Parterrefassade, denn dort wurde eine Terrasse vorgebaut, auf die man durch eine Rundbogentür gelangte. Die horizontale Bossierung wurde hier durch besonders aufwändige Verzierungen ersetzt. Das Dach des Kopfgebäudes ist ein Walmdach, welches wahrscheinlich mit Schiefer gedeckt war. Links und rechts des Kopfgebäudes schließen viertelkreisförmige Gärten an. Die Gärten waren eingezäunt und boten eine Verbindung zu zwei, der vier Pavillon-Gebäude (Pavillon A und Pavillon D).

Fassade der Pavillons

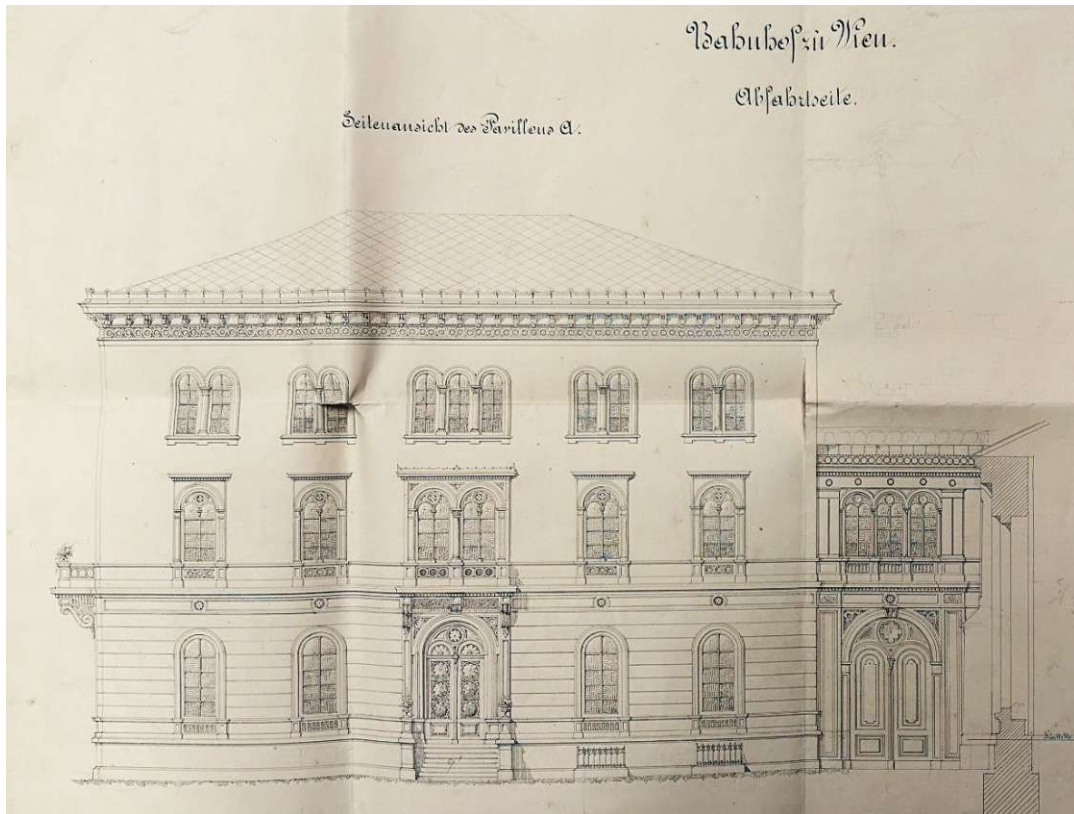


Abb. 17.: Bahnhof zu Wien, Abfahrtsseite, Seitenansicht des Pavillons A, Datierung nicht bekannt



Abb. 18.: Bahnhof zu Wien, Ansicht der Abfahrtsseite, Datierung nicht bekannt

Die Pavillonbauten, von welchen es vier gab (Pavillon A bis Pavillon D), wiesen einen rechteckigen Grundriss auf und hatten drei oberirdische Geschosse. Bis auf Pavillon A, welcher zwei unterirdische Geschosse hatte, verfügten alle anderen Pavillons über ein unterirdisches Geschoss. Dort befanden sich die Lagerräume für die Bahnbediensteten. Es gab zwei unterschiedliche Fassaden, die Längs- und die Schmalseite. An der Längsseite ist die Gliederung der Fenster symmetrisch und in fünf Achsen unterteilt, wobei die Mittelachse mit besonderen zweifach- bzw. dreifach Rundbogenfenstern hervorsticht. An der Schmalseite wird die Mittelachse durch das Herausragen des Mittelrisalits noch stärker betont. Wie beim Kopfgebäude ist der Sockel schlicht und das Parterre mit einer horizontalen Bossierung verputzt. Zwischen Sockel, Parterre und erstem Obergeschoss ist eine klare Trennung durch vorstehende Gesimse erkennbar. Bis zu den reichlich geschmückten und dreidimensionalen Dachgesimsen, ist die Fassade glatt und ohne Verzierung verputzt. Auf beiden Fassadenseiten ist mittig im ersten Stock ein Balkon angebracht. An der Längsseite überdeckt dieser den Haupteingang, und an der Schmalseite ist ein großes, mit Pilastern umrandetes Rundbogenfenster verbaut. Die Rundbogenfenster sind in allen Stockwerken mit Ornamenten verziert. Das Walmdach wurde wahrscheinlich ebenso mit Schiefer gedeckt.

Fassade des Abfahrtsvestibüls mit Seitentrakten

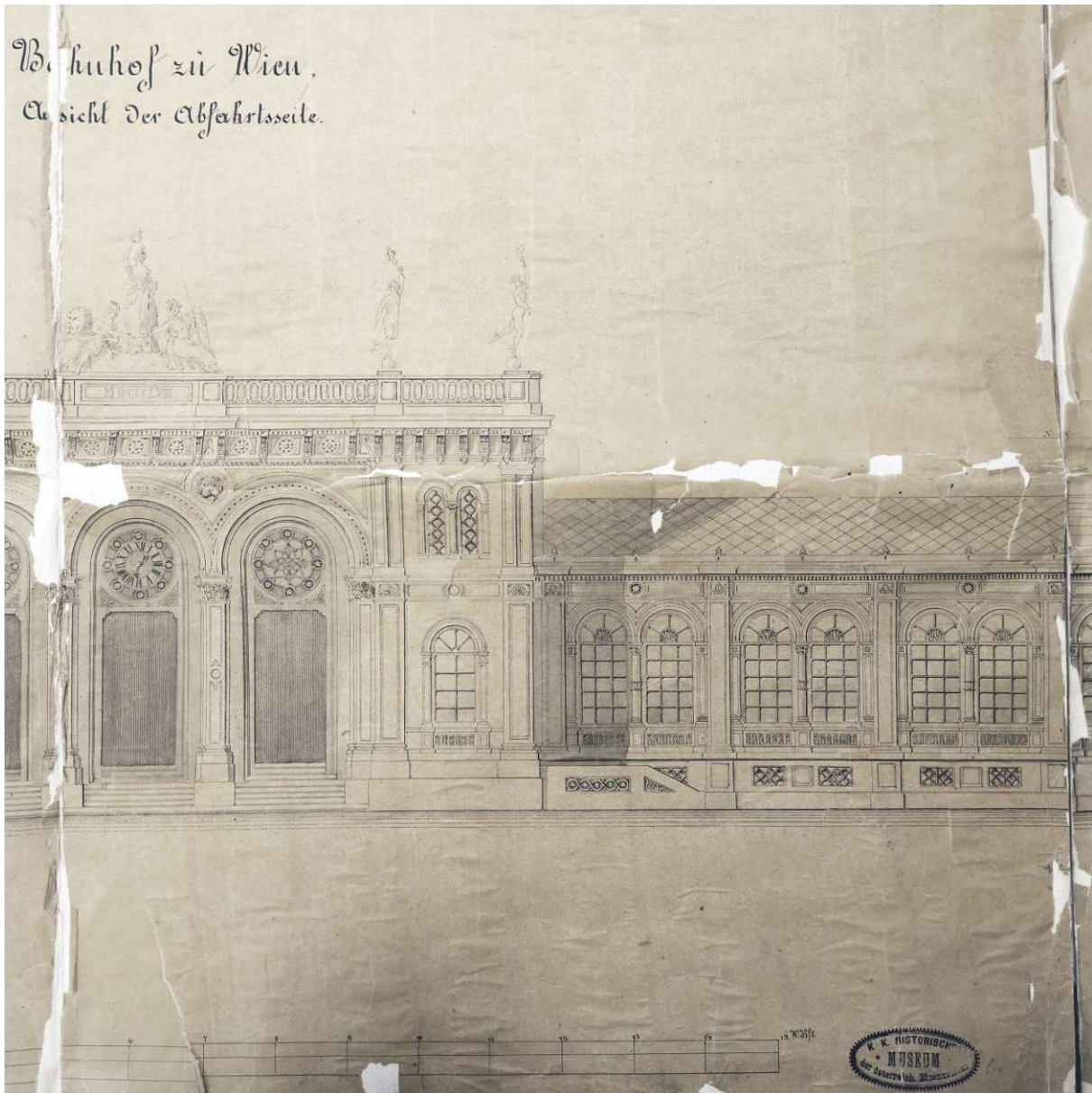


Abb. 19.: Bahnhof zu Wien, Ansicht der Abfahrtsseite, Datierung nicht bekannt

Das Abfahrtsvestibül thront auf einem 1,6 m hohen, schlichten Sockel und ist an beiden Seiten mit den Seitentrakten verbunden, welche an den Eckpavillons enden. In der Mitte des Vestibüls gelangt man über zehn Stufen durch das mit drei Renaissance-Bögen gegliederte Portal (Vgl. Kubinsky 1986: 122) in die Kassenhalle. Die drei 4 m hohen Türen wurden durch kreisförmige Verzierungen abgeschlossen, wobei über zwei Türen ein achteckiges Sternenmotiv und über der mittig gelegenen Tür eine Uhr den Abschluss bildete. Links und rechts der Renaissance-Bögen wurde die Fassade an beiden Außenseiten durch vorstehende Pilaster gegliedert. Die Fassade und die Pilaster sind mit einer horizontalen Bossierung versehen. Einen weiteren Weg ins Vestibül boten die beiden parallel mit den Seitentrakten verlaufenden Stiegen. Die seitliche

Fassade des Vestibüls täuschte vor, zweigeschossig zu sein. Im ersten Geschoss befand sich ein großes, verziertes Rundbogenfenster. Im zweiten Geschoss in derselben Achslinie waren zwei kleinere, miteinander verbundene Rundbogenfenster. Die Geschosse waren durch vortretende Gesimse getrennt, wobei besonders das reichlich verzierte und mit dreidimensionalen Formen versehene Dachgesims hervortrat. Über dem Dachgesims befand sich eine umlaufende Attika, auf welcher neun Figuren thronen:

„Schon von ferne wird man der Bildsäulengruppe gewahr, die weit über Lebensgröße hinausragend, von der Attika des Portals herabblicket. Gerade in der Mitte symbolisieren die Austria und Bavaria die Vereinigung der beiden Länder Oesterreich und Baiern zu dem grossen gemeinschaftlichen Zwecke. Über ihnen hält ein Genius die Friedenspalme, als Hinweisung, dass derlei wichtige Unternehmungen zu den Segnungen des Friedens gehören. Am linken Ende der Attika erblickt man in allegorischer Gestalt den Occident mit der verlöschenden Tagesfackel, mit der Hand nach dem Abendsterne weisend. Am entgegengesetzten rechten Ende ragt hingegen der Orient mit der geschwungenen Fackel des Lichtes. Seitwärts vom Occidente, gegen die Mittelgruppe zu ist der Handel mit seinen Emblemen, ihm entsprechend auf der anderen Seite die Industrie mit ihren Erzeugnissen, weiter rückwärts links die Mechanik und rechts die Telegrafie sinnbildlich – sämtliche Figuren im Margarethner Sandstein ausgeführt und zu acht Fuss Höhe – dargestellt.“
(May 2012: 18)

Das Vestibül hatte ein Zelt Dach mit einer angehobenen nahezu quadratischen Glaskuppel, wodurch die Kassenhalle zusätzlich belichtet wurde. Die seitlich an das Vestibül anschließenden Trakte beherbergten in drei Klassen unterteilte Wartesäle und Restaurationen. Die Fassade der Seitentrakte lässt sich in 18 Achsen unterteilen, neun zu jeder Seite des Vestibüls. Betrachtet man eine der sich wiederholenden Fassadenachsen, so bemerkt man die klar hervortretenden Pilaster, die sich über die ganze Höhe der Fassade erstreckten. Im schlichten Sockelbereich befanden sich je zwei kleine rechteckige Fenster, welche die Kellerräumlichkeiten belichteten. Das Parterre erhielt durch je zwei große Rundbogenfenster großzügiges Sonnenlicht. Die Geschosse waren durch hervortretende Gesimse unterteilt, und die Fassade wird durch eine mit Kreisformen verzierte Attika abgeschlossen. Die Seitentrakte hatten ein Satteldach, welches vermutlich mit Schiefer gedeckt war.

Fassade des Ankunftsvestibüls mit Seitentrakten

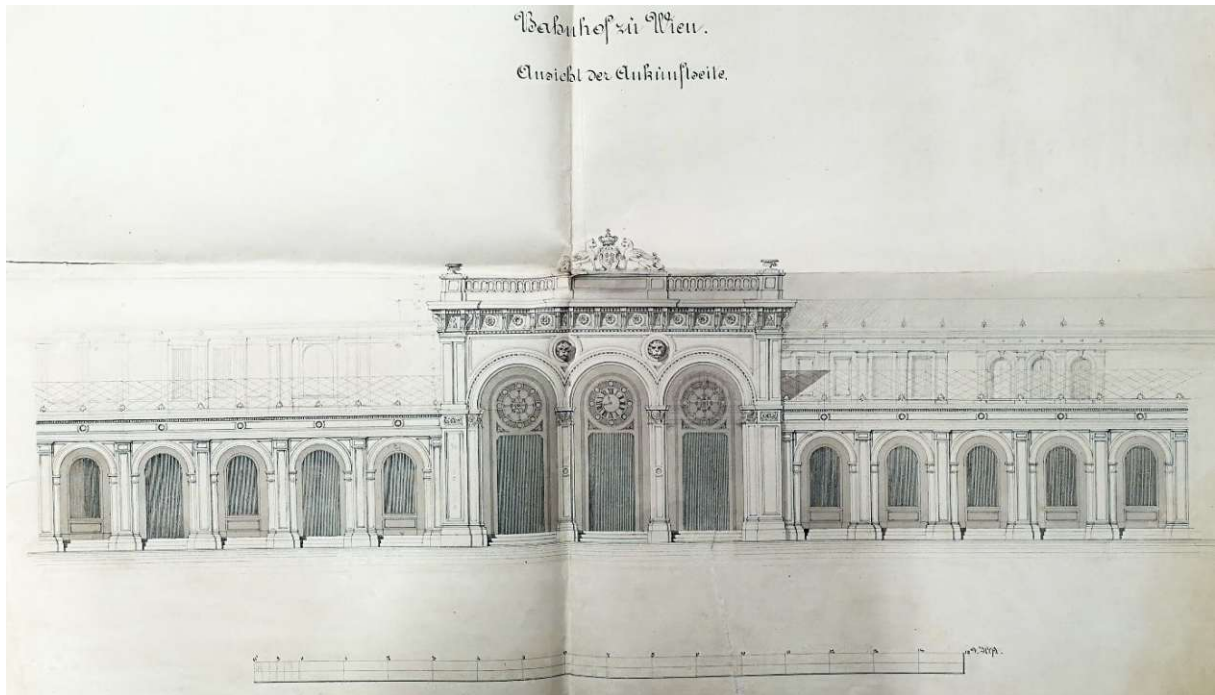


Abb. 20.: Bahnhof zu Wien, Ansicht der Ankunftsseite, Datierung nicht bekannt

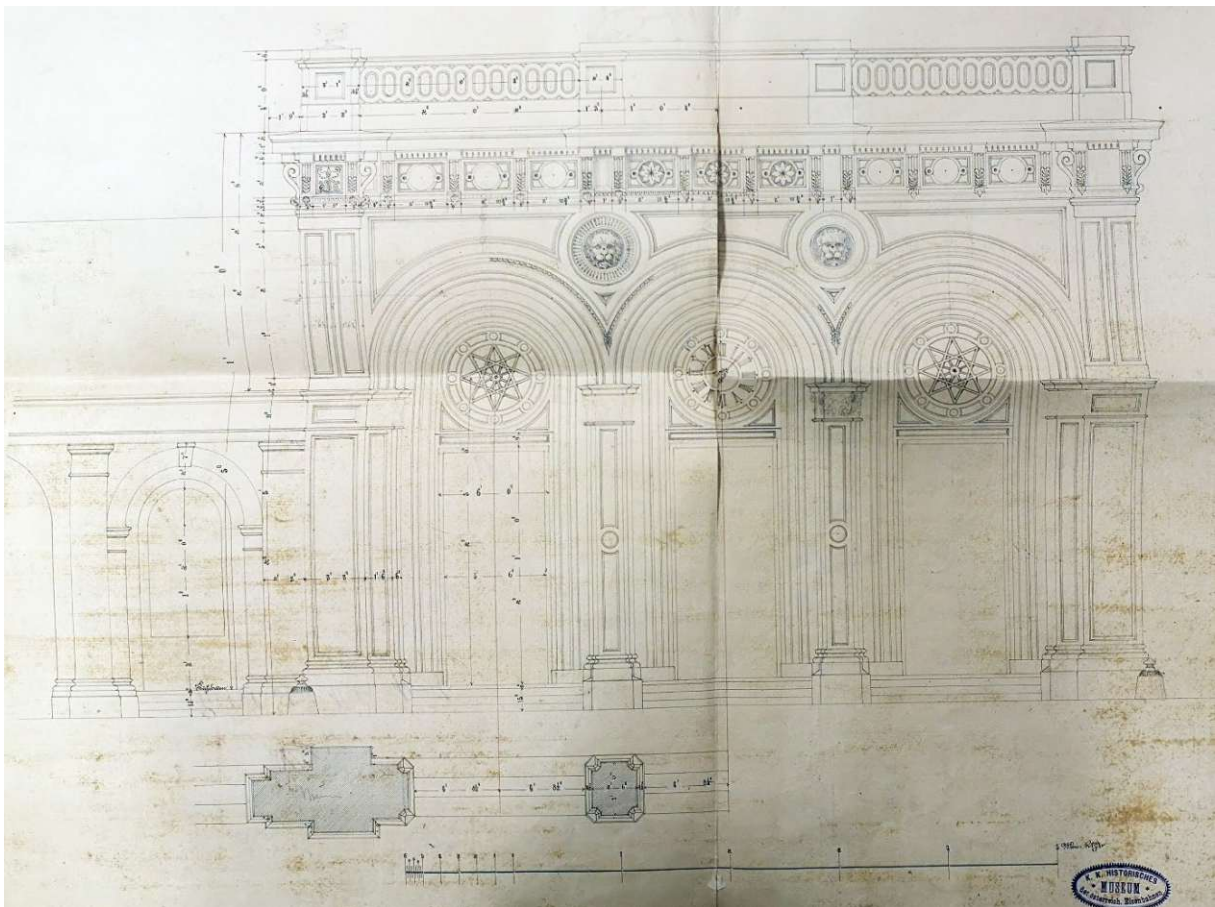


Abb. 21.: Portal der Ankunftsseite, Datierung nicht bekannt

In das kleinere Ankunftsvestibül gelangt man ebenso durch drei im Renaissance-Stil gestaltete Rundbögen. Die Rundbögen werden an den beiden Außenseiten durch Pfeiler gestützt. Die drei Türen sind gleich denen des Abfahrtsvestibüls. Über dem Mittleren Rundbogen befand sich eine dreidimensionale Inschrift „Ankunft“ und darüber ein großzügig verziertes Gesims sowie abschließend eine umlaufende Attika. In der Mitte der Attika stand „Westbahnhof“ geschrieben. Das Dach des schmalen, rechteckigen Ankunftsportals war höchstwahrscheinlich ein Flachdach. Es fällt auf, dass an keiner der Fassaden Regentrinnen und Abfallrohre sichtbar waren, was darauf schließen lässt, dass die Entwässerung über das Innere der Gebäude erfolgte. An das Portal anschließend befand sich die rechteckige Ankunftshalle, durch welche die Reisenden einst geschritten waren. Die Ankunftshalle war mit einem Satteldach und einem mittig und parallel zur Längsseite verlaufenden Glasoberlicht versehen. Links und rechts, an das Ankunftsvestibül angeschlossen, befanden sich Arkadengänge. Die auf Säulen ruhenden Bögen hatten einen Achsabstand von 3,32 m, insgesamt waren es 26 Bögen, 13 auf jeder Seite. Die Säulen hatten vorgelagerte Pilaster, und über ihnen fand der Arkadengang mit einer dezent verzierten Attika seinen Abschluss. Der linke Seitentrakt beherbergte die Gepäcksabgabe, der rechte Seitentrakt einen kleinen Wartesaal, Toilettenräume, Verkaufslokale sowie Magazine. Die Seitentrakte hatten ein Satteldach mit Schieferdeckung.

Fassade der Ausfahrt

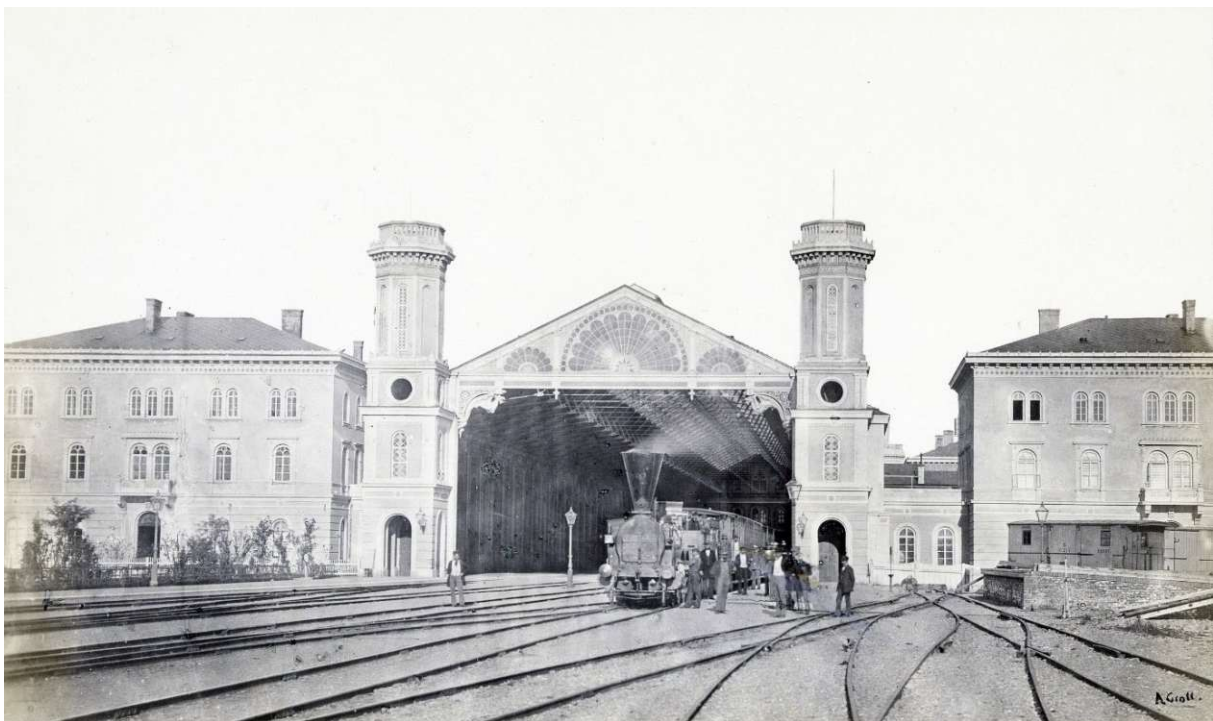


Abb. 22.: 15., Europaplatz – Westbahnhof – Ausfahrtsseite, 1859

Zwei Türme flankierten die mit einem eisernen Giebel versehene Ausfahrt der Personenhalle. Die Türme waren in vier Geschosse unterteilt, auf denen eine reichlich verzierte Attika thronte. Im Erdgeschoss der Türme befanden sich Rundbogenöffnungen und Rundbogentüren, welche eine Verbindung zu den später errichteten, außerhalb der Bahnhalle gelegenen Sommerperrons bildeten. Die Erdgeschossfassade hob sich durch eine horizontale Bossierung von den darüberliegenden Geschossen ab. Diese wurden durch horizontal vorstehende Gesimse gegliedert. Im zweiten Stock gab es auf drei Seiten des rechteckigen Turmes große Rundbogenfenster mit kleinen, rautenförmigen Glasscheiben. Das darüberliegende Stockwerk war niedriger als die ersten beiden und wirkte optisch, mit den an den Ecken platzierten Pilastern und den kreisförmigen Fensteröffnungen, welche ebenso an drei Seiten vorhanden waren, wie ein Sockel für das darüberliegende achteckige, deutlich höhere Turmgeschoss. Das achteckige Turmgeschoss hatte vier hohe, schmale Rundbogenfenster und vier Rundbogennischen in derselben Dimension wie die Fenster. Die Giebelwand, welche den Abschluss der mit einem Satteldach versehen Personenhalle bot, wurde durch das Motiv von halbkreisförmigen Glasscheiben geschmückt.

3.2.4 Innenräume

Personenhalle



Abb. 23.: Dampflokomotiven kommen am Wiener Westbahnhof an, ca. 1905



Abb. 24.: Wien 15, Westbahnhof, Innenansicht der Halle, 1860

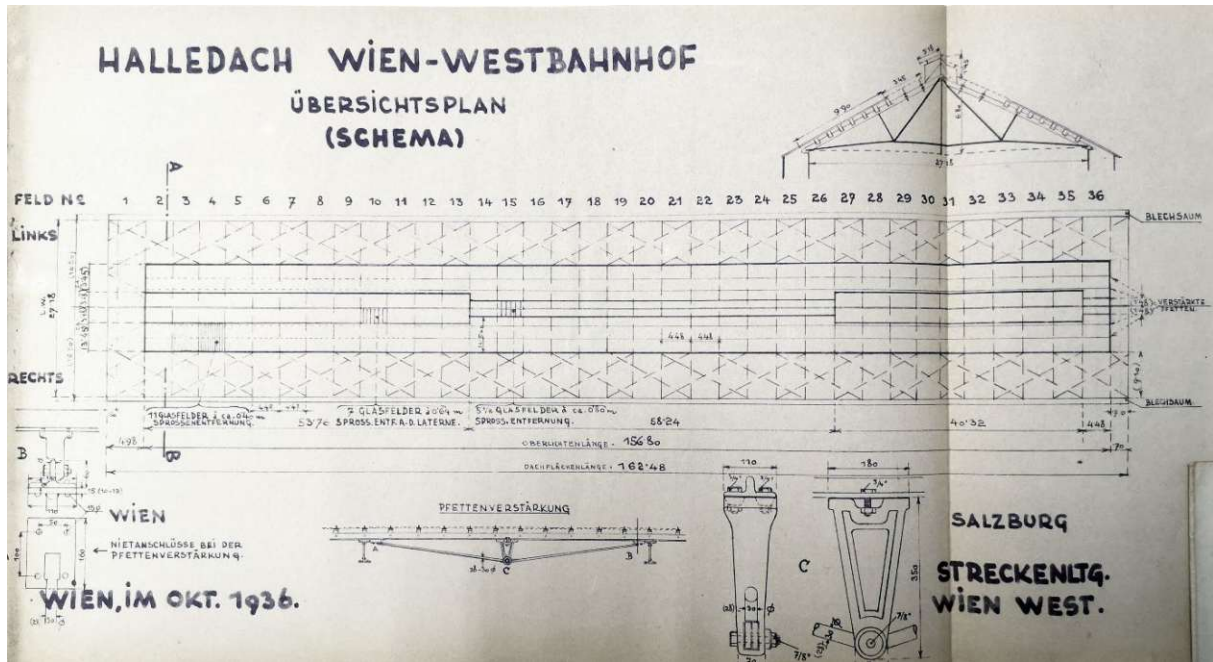


Abb. 25.: Hallendach Wien Westbahnhof, Übersichtsplan (Schema) Dachdeckung, Oktober 1936

In der Personenhalle endete die Westbahnstrecke mit vier Gleisen vor den Toren Wiens. Der U-förmig umlaufende Bahnsteig verband die Halle mit den angrenzenden Räumlichkeiten. Die parallel zu den Gleisen verlaufenden Wände, welche optisch wie ein Arkadengang wirkten, waren in 37 Achsen mit einer Breite zu je 4,425 m unterteilt. Dieses Achsmaß zog sich auch in das im Fachwerkträger-System Polonceau gebaute Dach. Pro Achse gab es eine große, rundbogenförmige Öffnung mit einer 3,96 m hohen Tür und einem darüber liegenden Fenster, welches sich an die Bogenform anpasste. Die Rundbögen wurden von enormen Pfeilern getragen, an welchen Lampen zur Belichtung der Halle befestigt waren. Das Hallendach hatte eine Spannweite von 27,5 m und war ursprünglich vermutlich mit Schiefer gedeckt. Nach einigen Instandhaltungsarbeiten wurde der untere Teil des Daches mit Eternitplatten gedeckt. Im oberen Bereich, Richtung First, war das Dach mit Drahtglasplatten gedeckt. Den Abschluss bildeten ebenfalls mit Drahtglas gedeckte Oberlichter (Siehe „Abb. 25: Hallendach Wien Westbahnhof“).

Abfahrtsvestibül

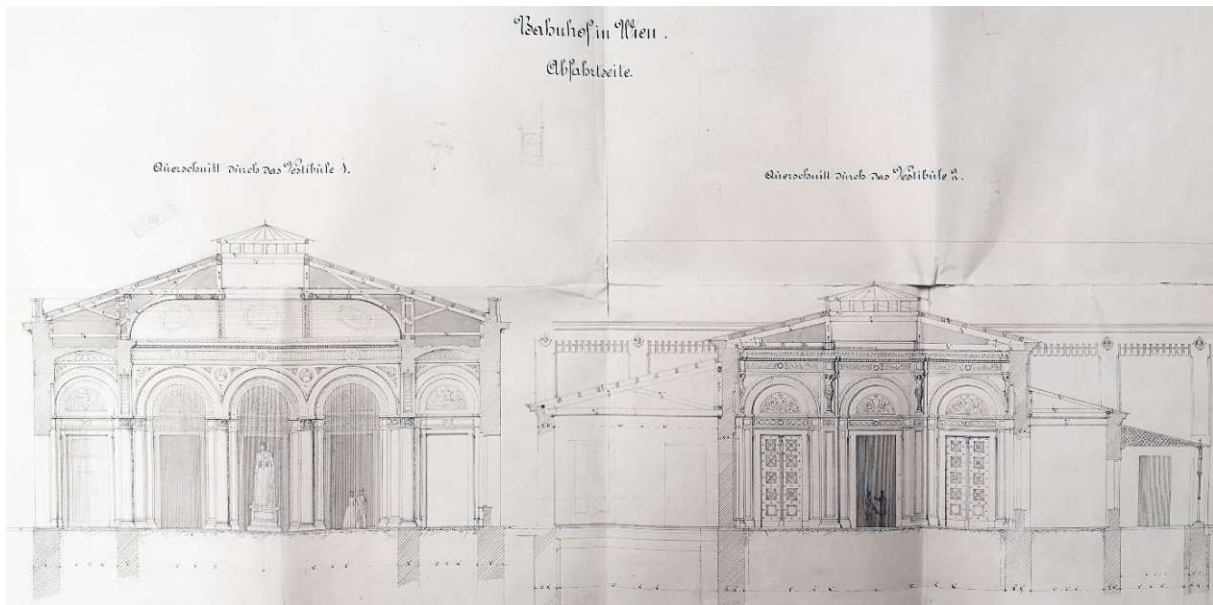


Abb. 26.: Ansicht der Abfahrtsseite des Wiener Westbahnhofes, Bahnhof in Wien, Abfahrtsseite, (li.) Querschnitt durch das Vestibül, (re.) Querschnitt durch das Vestibül, 1858

Das Abfahrtsvestibül war in zwei Großräume unterteilt - in das Vestibül mit der Personen- und Gepäckskassa und in das Vestibül mit dem angrenzenden Gepäckraum und der Schnellzugskassa. Außerdem befand sich im Vestibül die Statue der Namensgeberin des Bahnhofes, Kaiserin Elisabeth. Der zum Eingangsportal gerichtete, erste Raum war auf drei Seiten von Arkadengängen umgeben, und ein quadratisches Oberlicht am Dach spendete dem Raum Licht. Im zweiten Raum des Vestibüls, welcher den Zugang zur Personenhalle bot, befand sich mutmaßlich die Statue von Kaiserin Elisabeth. Der Raum wurde durch Pilaster gegliedert und war mit einem Satteldach, in das ein quadratisches Oberlicht eingelassen war, abgeschlossen.

Ankunftsvestibül

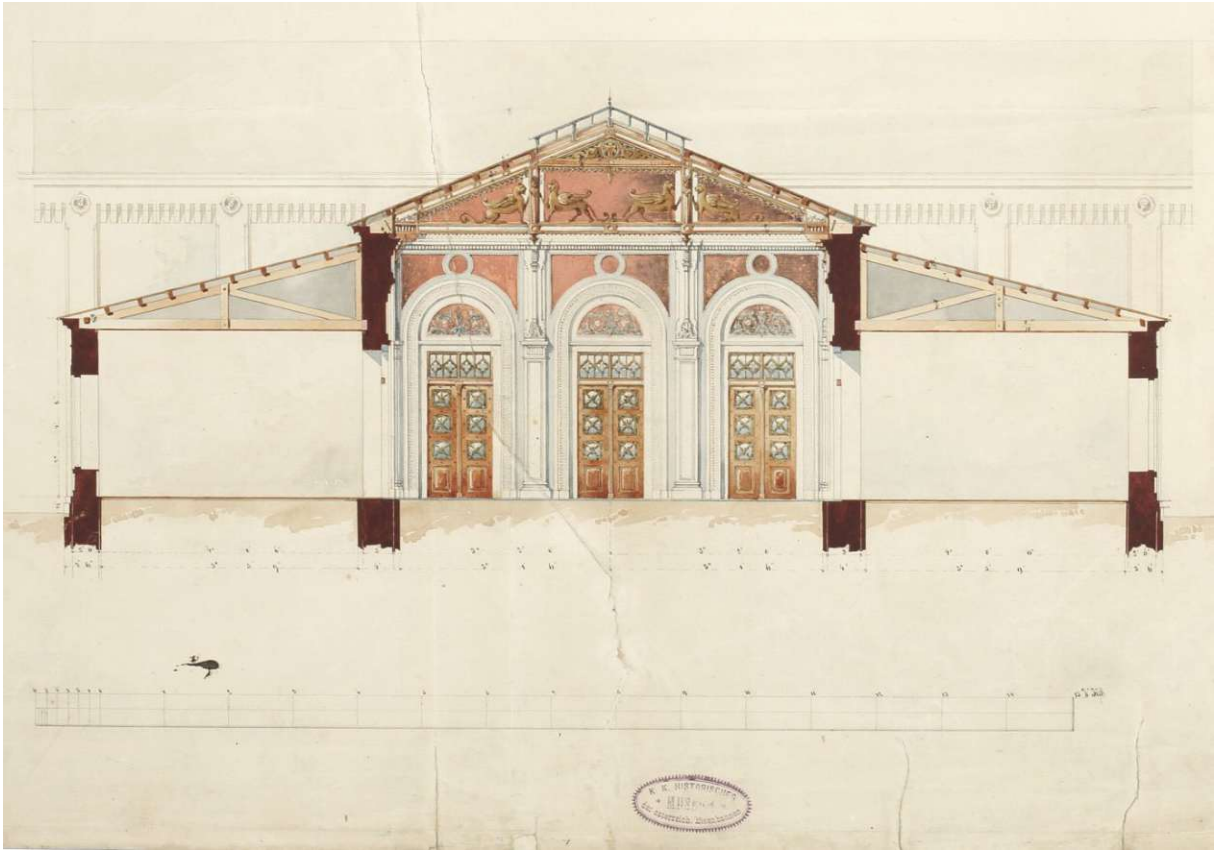


Abb. 27.: Wiener Westbahnhof, Aufnahmsgebäude der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Wien, Ankunftsseite, Querschnitt durch das Vestibül, Kolorierte Tuschzeichnung aus dem Jahr 1856, Blatt 15, von Loehr, Patzelt, Unger, Herrman und anderen.

Das Ankunftsvestibül war ein rechteckiger Raum, an dessen Längsseiten je fünf mit Pilastern verzierte Türen in die angrenzenden Räume der Seitentrakte führten. An der Schmalseite, gegenüber dem Portal führten drei große Türen in die Personenhalle. Die Halle des Vestibüls war 12,64 m breit und 24,33 m lang. Sie war mit einem Blech-Satteldach gedeckt, in dessen Mitte sich ein rechteckiges, im Verlauf des Firstes ausgerichtetes Oberlicht befand.

Vestibül im Kopfgebäude

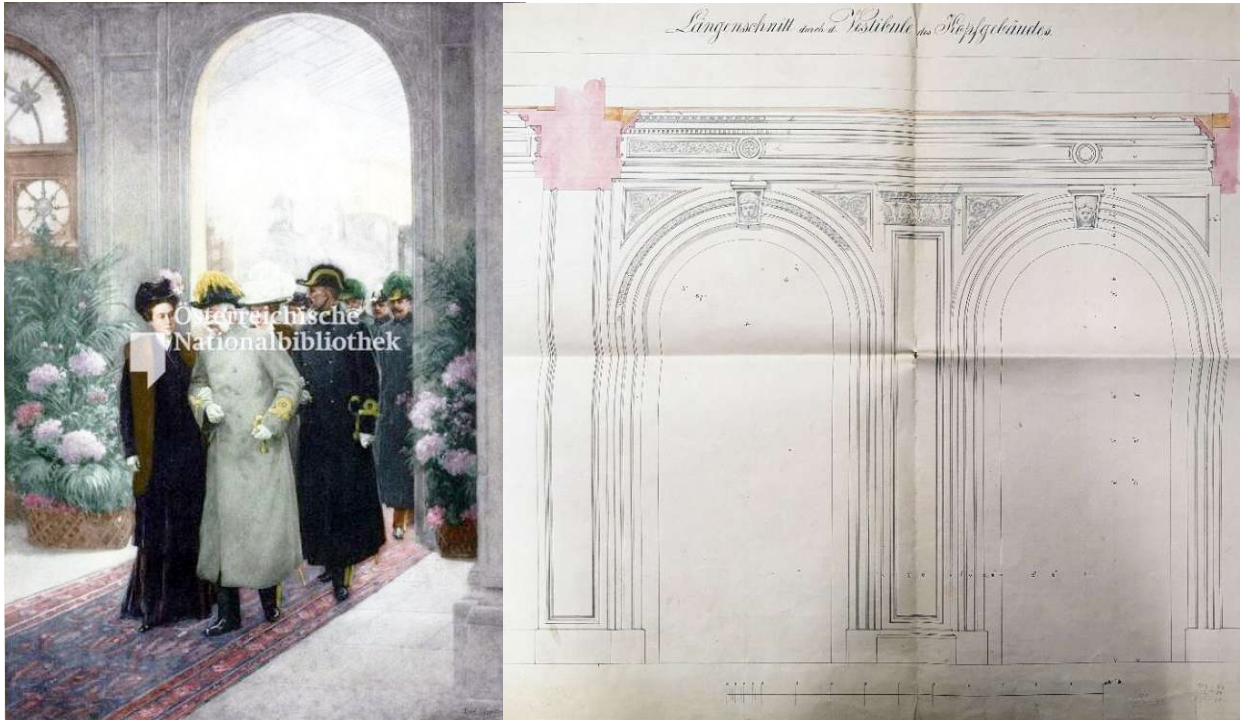


Abb. 28.: links - Empfang des schwedischen Königspaares durch Kaiser Franz Joseph I. in Wien am 05.12.1908, von Josef Schuster, Datierung 01.01.1910

Abb. 29.: rechts - Wien Westbahnhof, Längenschnitt durch das Vestibül des Kopfgebüudes, Datierung nicht bekannt

Das Vestibül des Kopfgebüudes bildet die Verbindung zwischen der Personenhalle und dem zum heutigen Gürtel gerichteten Vorplatz des Bahnhofes. Diese Empfangshalle zu durchschreiten war in der Habsburger Monarchie ausschließlich dem Kaiserpaar, deren Bediensteten und hochrangigen Gästen vorbehalten. Im Zentrum der Halle standen vier Stützen, welche in fortlaufender Richtung der anschließenden Räumlichkeiten einen Arkadengang bilden. Wie auf Abb. 28 und 29 zu sehen ist, waren diese Rundbögen mit floralen Motiven verziert. Der Raum war zur Gänze in Weiß gemalt, und der Fußboden bestand aus einem hellen, quadratischen Steinboden. Die Holztüren mit Rundbogenabschluss waren braun gestrichen.

3.2.5 Konstruktion des Hallendachs

Das Dach der Personenhalle wurde im Fachwerkträger System *Polonceau* ausgeführt (Vgl. Kubinsky 1986: 61). Mit einer Spannweite von 27,5 m wurde kein neuer Rekord gebrochen, denn die 15 Jahre zuvor erbauten Bahnhallen des Gloggnitzer und Raaber Bahnhofes hatten eine Spannweite von 30 m, wenngleich das ausschließlich aus Eisen errichtete Tragwerk wesentlich schlanker erschien. Der Erfinder des Polonceau-Binders war der französische

Eisenbahningenieur *Jean-Barthélemy Camille Polonceau*. Diese Art des Tragsystems besaß den Vorteil, dass die Wände nicht durch seitlichen Schub belastet wurden. Die aus Eisen bestehenden Dachsparren fungierten als „unterspannte Träger“ und waren an den beiden auf den Mauern liegenden Auflagerschuhen mit schmiedeeisernen Zugbändern verbunden. Um dem Druck entgegenzuwirken, dienten gusseiserne Stützen als Verbindungsglied zwischen den Dachsparren und den Zugbändern.

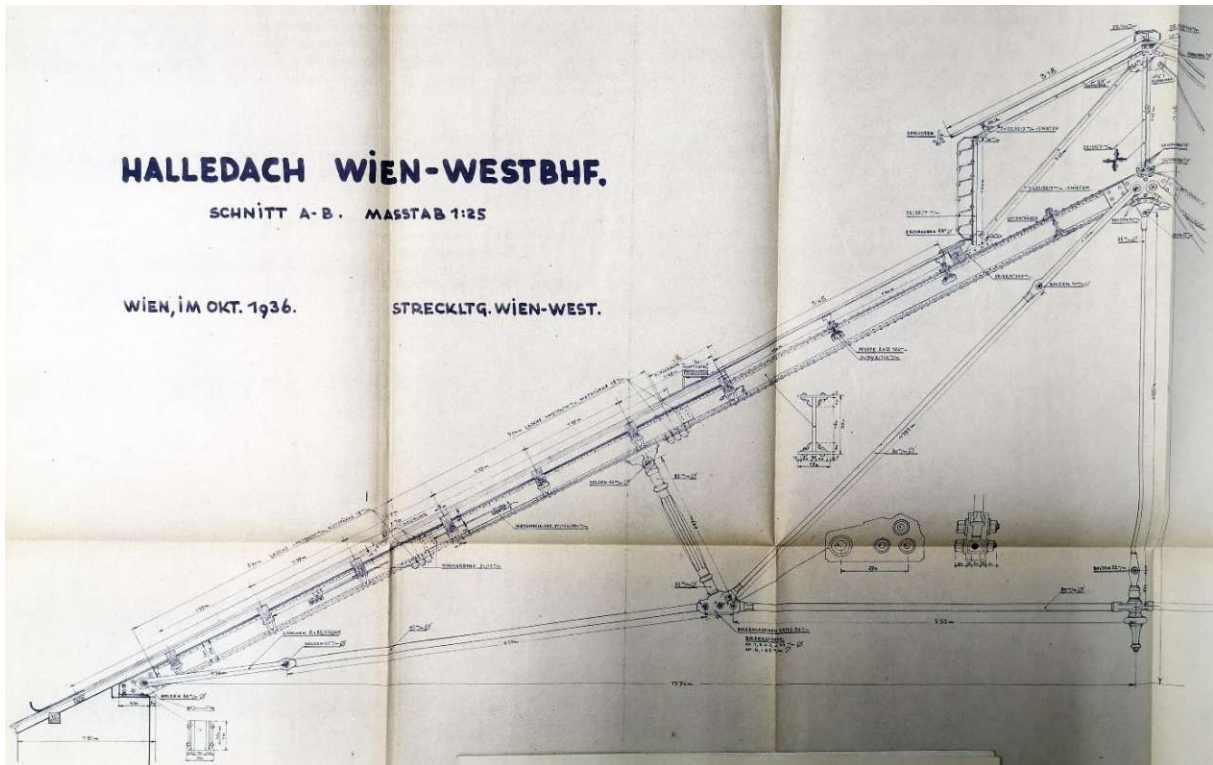


Abb. 30.: Hallendach Wien Westbahnhof, Schnitt A-B, Wien, im Oktober 1936

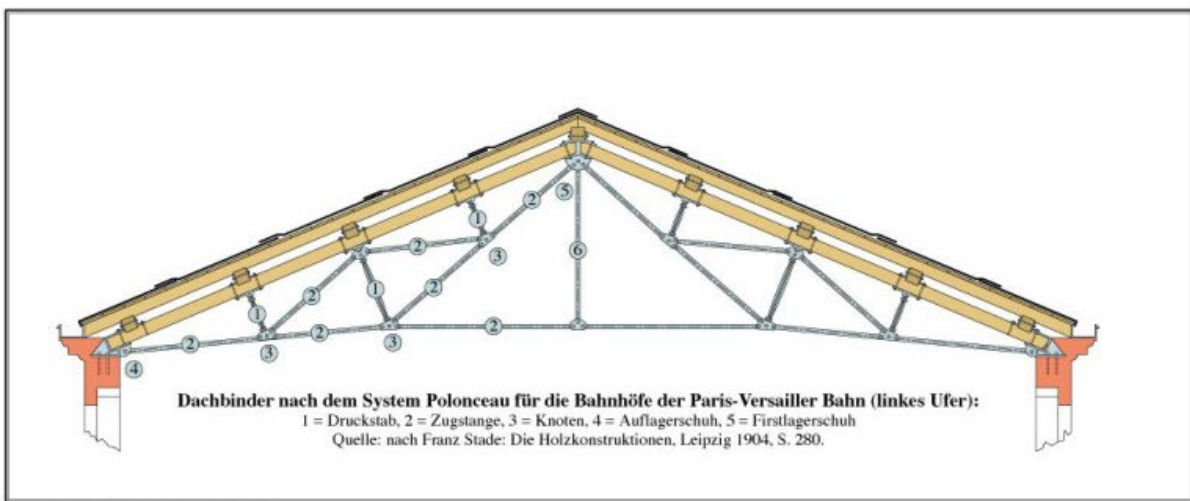


Abb. 31.: Übersichtzeichnung Polonceau Träger

3.2.6 Erweiterungen und Umbaupläne

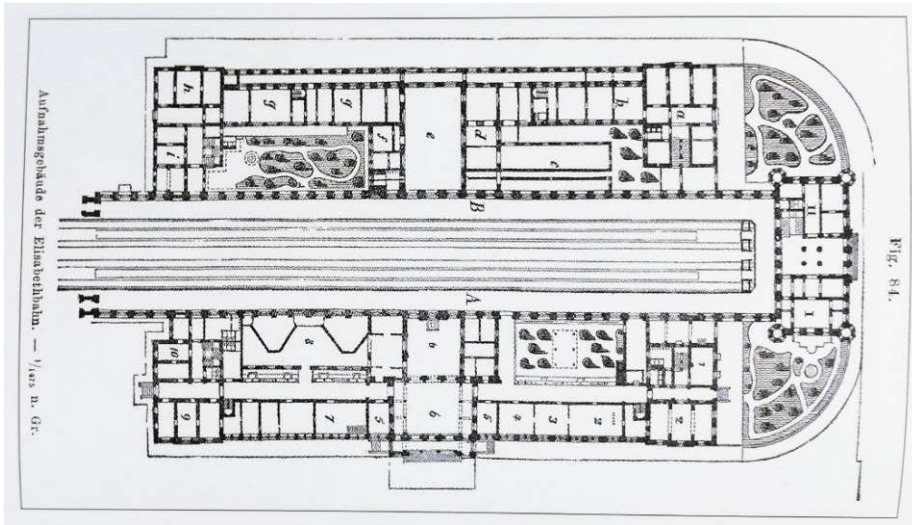


Abb. 32.: Aufnahmsgebäude der Elisabethbahn, Grundriss des Westbahnhofes mit vorgebautem Verwaltungsgebäude, Zeichnung Slg. Lambert Cipek

Zwischen den Seitentrakten und der Personenhalle befanden sich ursprünglich Innenhöfe mit organisch angelegten Gärten. Auf Abb. 32 sind zwei dieser Innenhöfe noch zu sehen. Diese wurden im Laufe der Zeit verbaut, wann genau konnte nicht ermittelt werden. 1882 wurde mittels eines Verbindungsganges von Pavillon B die eingeschossige Postfrachthalle errichtet. Des Weiteren ist auf der Abbildung 32 zu erkennen, dass das Kopfgebäude zu Beginn nur über den Bahnsteig zugänglich war. 1888 wurden auf beiden Seiten, zwischen Pavillon A und Pavillon D, zweigeschossige Zubauten errichtet. Der Westbahnhof gewann im Gegensatz zu den anderen Kopfbahnhöfen der Stadt erst später an Bedeutung. 1890 war das Fahrgastaufkommen derart angestiegen, dass vor der Bahnhofshalle zwei weitere Bahnsteige errichtet werden mussten. Diese Bahnsteige wurden als „Sommerperrons“ bezeichnet und dienten den Zügen des Lokalverkehrs. Der Westbahnhof bot aber längst nicht mehr den Platz, dessen es durch das weiterwachsende Fahrgastaufkommen bedurft hätte. Abhilfe schuf die 1898/99 eröffnete Stadtbahn, welche in der Tunnelhaltestelle „Westbahnhof – Mariahilfer Straße“ vor dem Bahnhof Halt machte. Diese Entlastung währte jedoch nicht lange, und so sollte der Westbahnhof nach Plänen von 1916 einem größeren Bahnhof Platz machen. Geplant war, dass der neue Bahnhof eine dreischiffige Halle mit acht Gleisen erhielt. (Siehe Abb.: 33) Doch die Pläne konnten nicht umgesetzt werden, denn der Erste Weltkrieg riss ein großes Loch in die Kassen der Donaumonarchie. Um den Platzmangel zu beheben, wurden 1921/22 die Türme, welche die Ausfahrt der Personenhalle flankierten, abgetragen. Die Personenhalle bot nun Platz für ein fünftes Gleis. Das Dach der Personenhalle wurde um einige Meter kürzer, und die Giebelfront aus Glas wurde nach unten verlängert, um mehr Schutz vor der Witterung zu bieten. Zusätzlich wurden vor der Personenhalle sechs weitere Bahnsteiggleise errichtet (Vgl.

Kaiser 2011: 54). Wie auf der Abb. 34 von 1925 zu erkennen ist, wurde das Portal der Abfahrtsseite ebenso im Laufe der Zeit erweitert. Der Stiegenlauf wurde wesentlich verbreitert, und mittels eines auskragenden Vordaches wurde Schutz vor widrigen Witterungsbedingungen geboten.

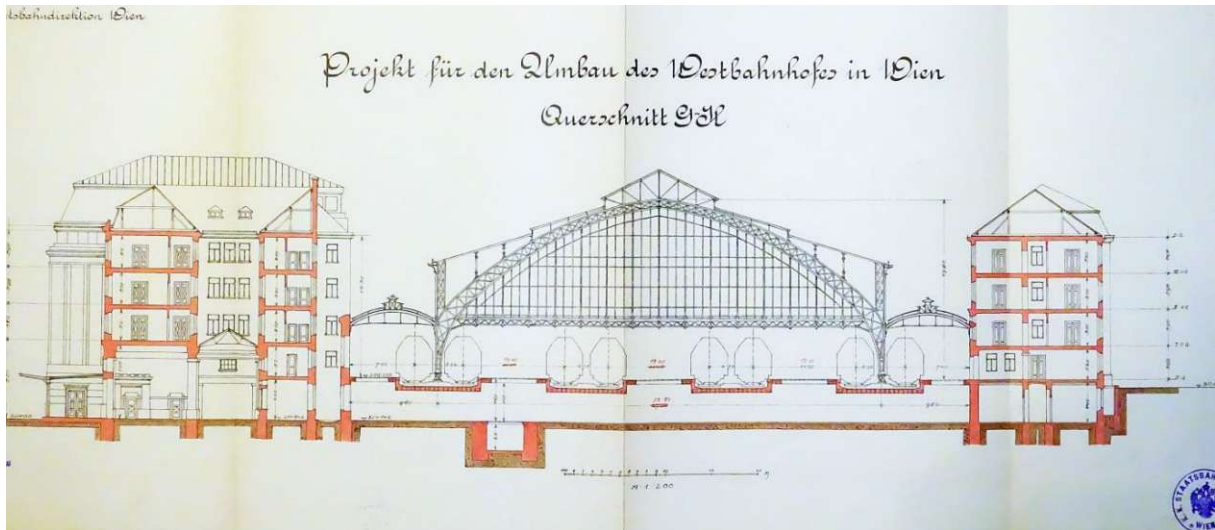


Abb. 33.: Westbahnhof Entwurf, Querschnitt, Projekt für den Umbau des Westbahnhofes in Wien, 1914



Abb. 34.: 15., Europaplatz – Westbahnhof - Abfahrtsseite, Ansichtskarte, um 1925

3.3. Referenzbauten

Im letzten Abschnitt dieses Kapitels soll der Westbahnhof nun mit zwei anderen Bauten verglichen werden. Eines der Bauten ist das Bank- und Börsengebäude von Heinrich Ferstel, welches Moritz von Löhr für den Bau des Westbahnhofes als Vorbild diente. Es befindet sich im Ersten Wiener Gemeindebezirk in der Herrengasse 14. Da das Gebäude für die Nutzung als Bank und Börse bald zu klein wurde, wurde 1877 ein neues Börsengebäude am Schottenring errichtet. Das bis heute bestehende Café Central zog 1876 in die Räumlichkeiten des Erdgeschosses ein.

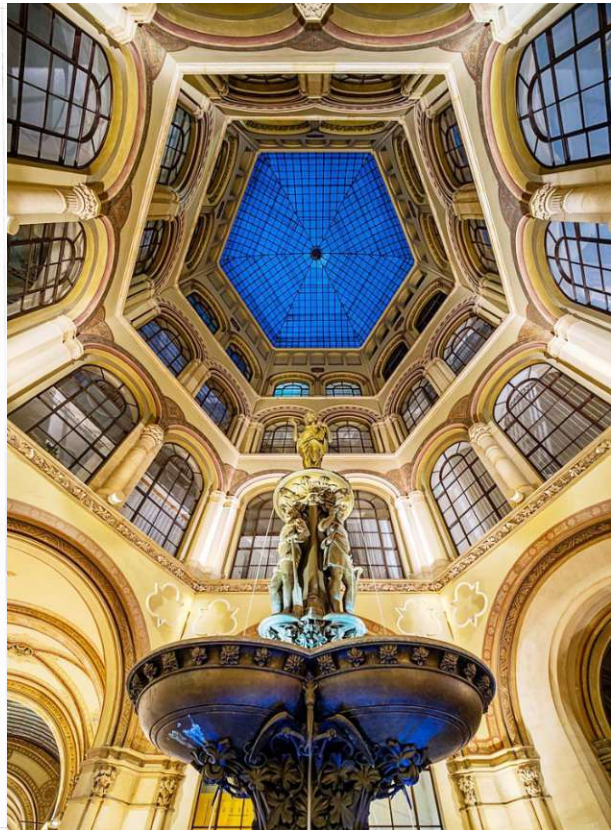


Abb. 35.: links - Das Bank- und Börsengebäude in der Herrengasse (Palais Ferstel), 19. Jahrhundert

Abb. 36.: rechts - Donaunixenbrunnen, Palais Ferstel, Wien, 06.07.2019

Der Stil des Bauwerks ist durchgehend im romantischen Historismus gehalten. Der 1859 fertiggestellte Bau weist bei näherer Betrachtung einige Ähnlichkeiten zum Westbahnhof auf. So fällt zuallererst das im Inneren und Äußeren sich durchziehende Rundbogenmotiv auf. Die Verzierungen der Rundbögen, Fenster und Türen lassen ebenso Ähnlichkeiten zu denen des Westbahnhofes erkennen. Des Weiteren ist zu bemerken, dass die Dreiteilung des Haupteinganges auch bei den Vestibülen des Westbahnhofes wiederzufinden ist. Die drei Geschosse werden hier gleichfalls durch horizontale Gesimse gegliedert, wobei - wie bei Moritz von Löhrs Entwurf - das Dachgesims deutlich hervortritt und ausladend verziert ist. An den Ecken der Hauptfassade taucht ein weiteres vertrautes Motiv auf, auch wenn es hier dezenter

und schmaler ausgeführt wurde, denn hier gibt es gleichfalls zwei achteckige Türme. Die Türme ragen über die Fassade hinaus, und ihre Form wird von der umlaufenden Attika aufgenommen. Schließlich wird an dieser Stelle der Westbahnhof mit dem zweiten Bau des Nordbahnhofes verglichen, da dieser ebenso im Stil des romantischen Historismus errichtet worden war, allerdings mit romanischen, byzantinischen, gotischen und maurisch-arabischen Elementen. Die Begründung für den Neubau des Aufnahmegebäudes lag in der wachsenden Bedeutung des Nordbahnhofes und im zunehmenden Platzmangel. Der Bau wurde nach Plänen von Theodor Hoffmann 1859 begonnen und 1865 abgeschlossen. Wie in Abb. 38 zu sehen ist, bot der Bahnhof Platz für fünf Gleise und wurde durch diese in eine Abfahrts- und Ankunftsseite getrennt. Die Halle hatte eine bescheidene Spannweite von 22 m aufgrund des Platzmangels mussten die Gleise ohne eigene Bahnsteige auskommen. Im Unterschied zum Westbahnhof war der zweite Bau des Nordbahnhofes kein Kopfbahnhof mehr, sondern ein Durchgangsbahnhof, denn die Nordbahn wurde durch die Verbindungsbahn an die Südbahn angeschlossen. Wie beim Westbahnhof wurden die beiden Fassadenseiten durch zwei Pavillons am jeweiligen Ende abgeschlossen. Die zu den Straßen gewandten Ecken der Pavillons wiesen ebenso über die Fassade hinausragende Türme auf. Die Formensprache des Rundbogenmotivs zog sich hier gleichfalls über alle Geschosse hinweg.

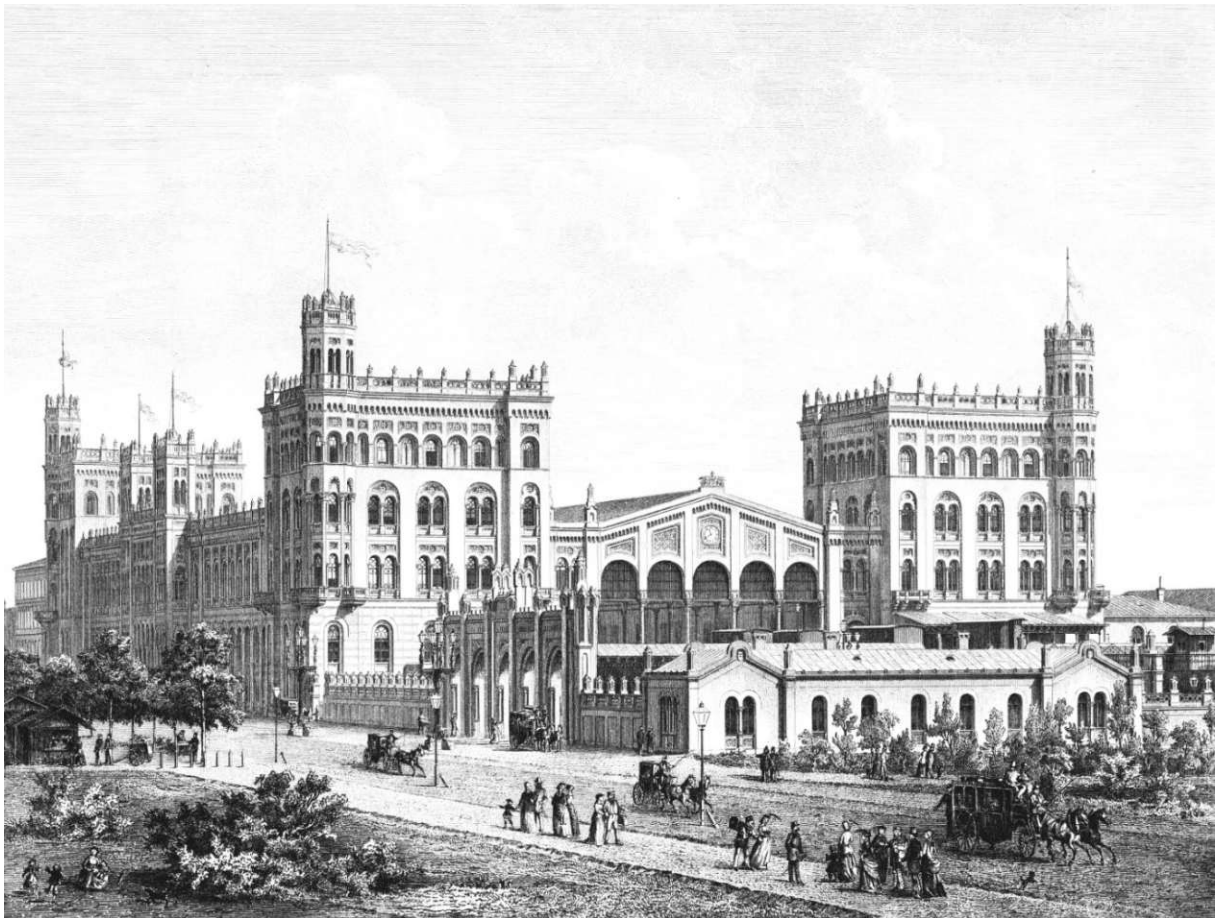


Abb. 37.: Der Nordbahnhof in Wien, Allgemeine Bauzeitung, 1870

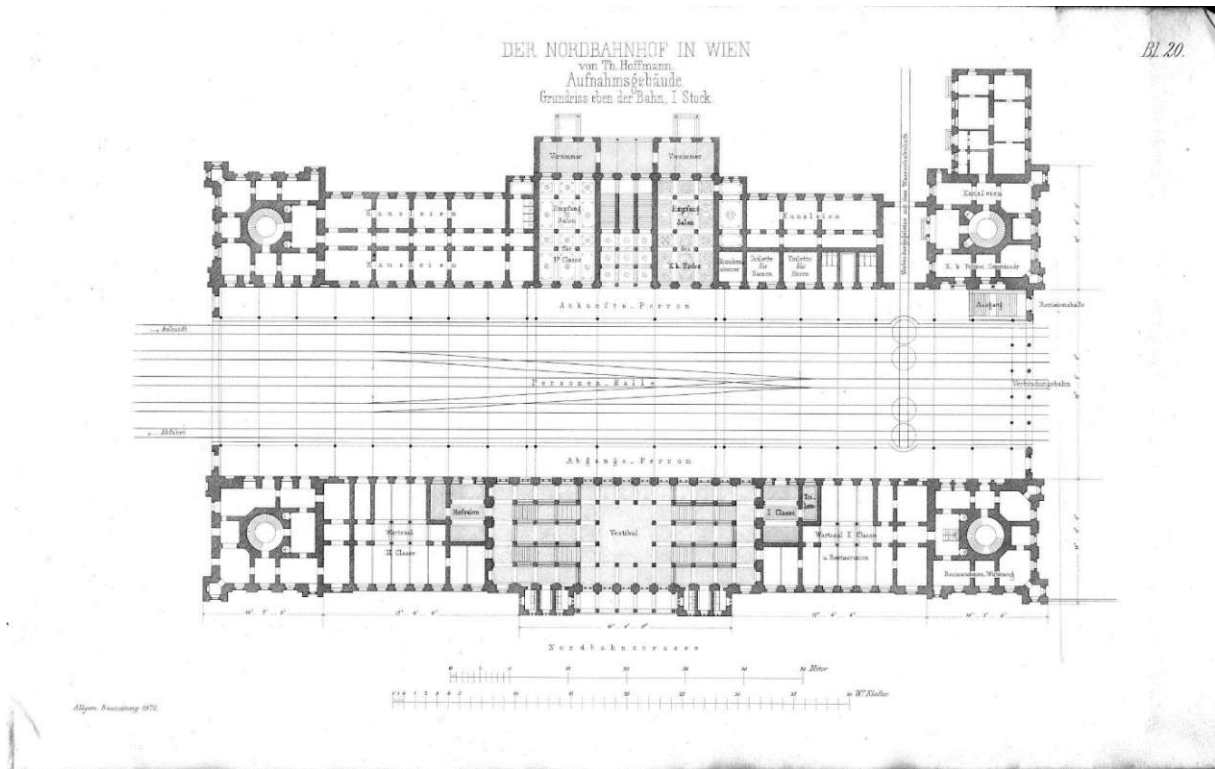


Abb. 38.: Der Nordbahnhof in Wien, von Theodor Hoffmann, Aufnahmsgebäude, Grundriss eben der Bahn, 1. Stock, Allgemeine Bauzeitung, 1870

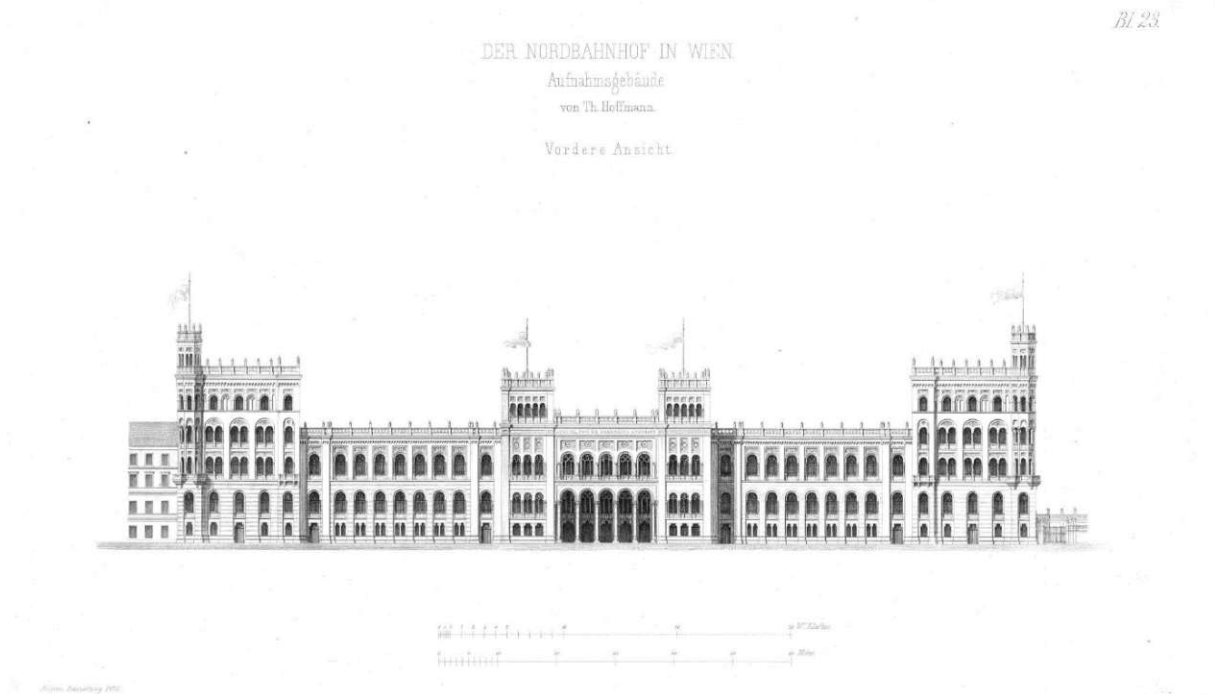


Abb. 39.: Der Nordbahnhof in Wien, Aufnahmsgebäude, von Theodor Hoffmann, Vordere Ansicht, Allgemeine Bauzeitung, 1870

4. Virtuelle Rekonstruktion

Dieses Kapitel behandelt die Erstellung der virtuellen Rekonstruktion in ArchiCAD 25. Dabei wird der Arbeitsprozess, welcher sich über mehrere Monate erstreckte, erläutert, und es werden die vorhandenen oder im Zuge der Arbeit gefundenen Unterlagen behandelt. Den Hauptteil des Kapitels bildet die Dokumentation der Rekonstruktion, gefolgt von Erläuterungen zum Modellaufbau im ArchiCAD.

4.1. Recherche

Bevor mit der virtuellen Rekonstruktion begonnen werden konnte, musste das vorhandene Plan- und Bildmaterial genau studiert werden. Dabei wurden Lücken entdeckt, welche durch weitere Recherchen zum Teil geschlossen werden konnten. Des Weiteren wurden erhebliche Unterschiede zwischen den Entwürfen von Moritz von Löhr und dem tatsächlich realisierten Bauwerk festgestellt. Der Fokus dieses Kapitels liegt jedoch auf der virtuellen Rekonstruktion und der Dokumentation, so wird detailliert auf die Einrichtung und Gliederung des 3D-Modells eingegangen.

Planmaterial

Ein großzügiger Grundstock von Plan- und Bildmaterial wurde von der studentischen Mitarbeiterin, Clara Sell, zusammengetragen. Durch eigenständige Recherchen konnte dieser Grundstock erweitert werden, um eine virtuelle Rekonstruktion des Westbahnhofes zu ermöglichen. Der Großteil des Planmaterials entstammt dem Österreichischen Staatsarchiv in Wien. Das Staatsarchiv verfügt über vier Plan-Indexbänder zu österreichischen Bahnhofsbauten. Weitere Pläne konnten im Wiener Stadt- und Landesarchiv (MA 8) und im Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen (BEV) ausgehoben werden. Bei den Plänen vom BEV handelte es sich um historische Katasterblätter von 1869 bis 1910, welche für die Umgebungsbauten äußerst hilfreich waren.

Der wichtigste Plan für die Erstellung der virtuellen Rekonstruktion war der Erdgeschoss-Grundrissplan von 1914 – (siehe Abb.: 14). Anhand dessen war es möglich, den Bahnhof zur Gänze zu verstehen und in den richtigen Proportionen zu modellieren. Zu den einzelnen Bauteilen wurden eigene Pläne gefunden. Da sämtliche Planunterlagen fotografiert wurden, konnten die Pläne nicht abgepaust werden, weshalb Maßlinien von großer Bedeutung waren. Etliche ältere Pläne wurden in den Einheiten Wiener Zoll, Wiener Fuß und Wiener Klafter gezeichnet. Diese Maße wurden für die virtuelle Rekonstruktion in Meter umgerechnet.

Bildmaterial

Das Bildmaterial entstammt der Österreichischen Nationalbibliothek, dem Wien Museum, dem Technischen Museum Wien und dem Wiener Stadt- und Landesarchiv (MA 8). Zusätzlich konnten noch einige Bilder und Zeichnungen via Online-Recherche gefunden werden. Diese Bilder, Zeichnungen und Postkarten waren für die virtuelle Rekonstruktion enorm hilfreich, denn es konnten, weil an einigen Stellen kein ausreichendes Planmaterial vorhanden war, mit ihrer Hilfe die Lücken gefüllt werden. Für die Visualisierungen waren die Malereien und Zeichnungen von besonderer Bedeutung, wenn es darum ging, den Westbahnhof möglichst originalgetreu in Farbe und Materialität wiedergeben zu können.

4.2. Unterschiede zwischen Entwurf und Realisierung

Die Entwürfe von Moritz von Löhr und Moritz Patzelt weisen erhebliche Unterschiede zu dem tatsächlich realisierten Bahnhofsgebäude auf. So hätte das Kopfgebäude laut einer Ansicht des Technischen Museums in Wien keine Turmanbauten erhalten. Statt den Türmen waren vor den Mittelrisalit vorstehende Seitenrisalite geplant gewesen. Die Gliederung der Fensterachsen wäre eine andere gewesen. Die Fenster selbst wurden jedoch ähnlich diesem Entwurf beibehalten. Die zur Innenstadt gewandten Ansichten der Pavillons zeigen, dass diese deutlich schmaler als die realisierten Bauten ausgefallen wären. Die Dächer der Pavillon-Bauten und des Kopfgebäudes wären deutlich niedriger. In dem Schnitt des Kopfgebäudes fällt auf, dass der Stiegenlauf, welcher die drei Geschosse miteinander verbindet, auf der rechten Seite beginnt. Tatsächlich gebaut wurde dieser Stiegenlauf mit der Antrittsstufe beginnend auf der linken Seite, an der Außenwand zur Personenhalle. Laut diesem Entwurf hätte es an der zur Personenhalle gerichteten Außenwand des Kopfgebäudes einen Balkon gegeben, welcher an den Seitenwänden der Personenhalle weiter verlaufen wäre. Womöglich wurde dieser U-förmige Balkon aus Kostengründen und angesichts der geringen Nutzungswahrscheinlichkeit gestrichen. Auf Abb. 42 ist ein erster Entwurf zum Portal der Abfahrtsseite zu sehen. Die drei Bögen im Renaissance-Stil wurden so ähnlich tatsächlich realisiert, die sich daran anschließenden Türme allerdings, nicht. Die Fenstergliederung der sich anknüpfenden Seitentrakte wurde ebenso nicht in dieser Form realisiert. Hier werden zehn Achsen mit Rundbogenfenstern und Rundbogenornamenten dargestellt. Tatsächlich wurden lediglich neun Achsen je Seite mit zwei Rundbogenfenstern je Achse gebaut. Auf Abb. 43 ist ein Schnitt durch die Personenhalle zu sehen. Bei diesem ersten Entwurf fehlen die später flankierenden Türme und die Ausfahrt wird durch zwei Rundbögen geteilt. In der kleinen dreidimensionalen Zeichnung ist ersichtlich, dass es in der Mitte der Gleisanlage einen weiteren Bahnsteig gegeben hätte. Wahrscheinlich wurde die Ausfahrt nicht so realisiert, um den Gleiskörpern

mehr Platz zu bieten. Auf dem letzten Bild, Abb. 44, sind ebenso die zwei Ausfahrtsbögen an der Fassade zu sehen.

Hier wurde bereits ein erster Entwurf zu den Türmen skizziert. Die Giebelfassade wird hier Treppenförmig erhöht und in der Mitte, zwischen den Ausfahrtsbögen befindet sich ein kreisförmig verziertes Fenster.



Abb. 40.: Wien Westbahnhof, Schnitt durch das Kopfgebäude

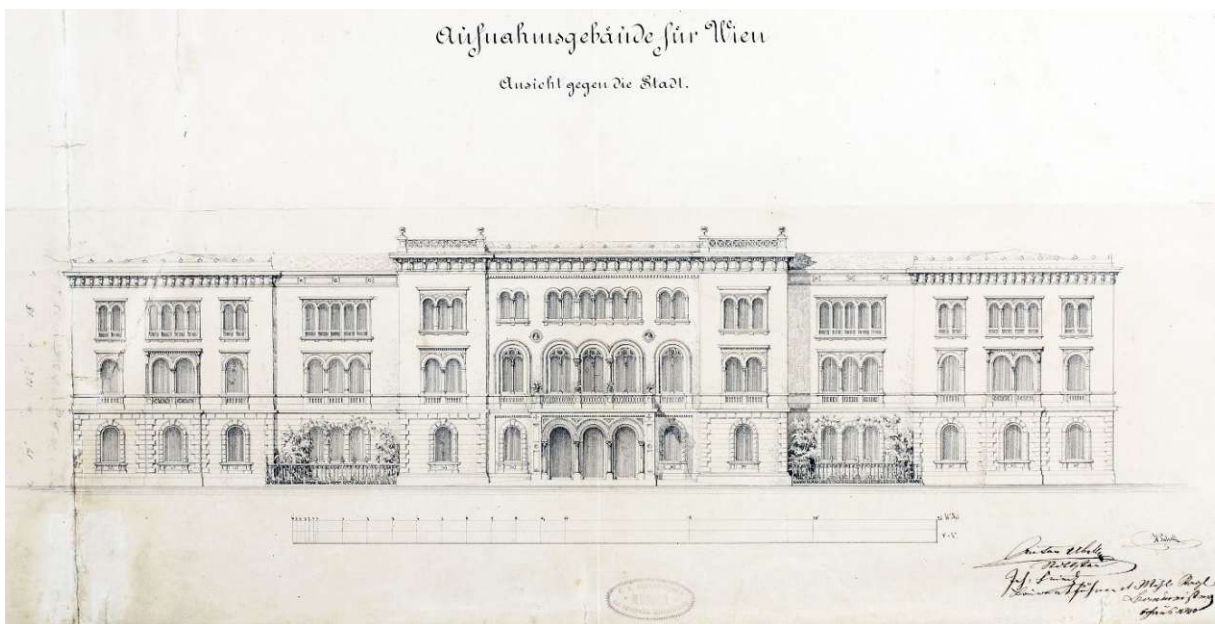


Abb. 41.: Aufnahmsgebäude für Wien, Ansicht gegen die Stadt (Tuschezeichnung aus dem Jahr 1856)

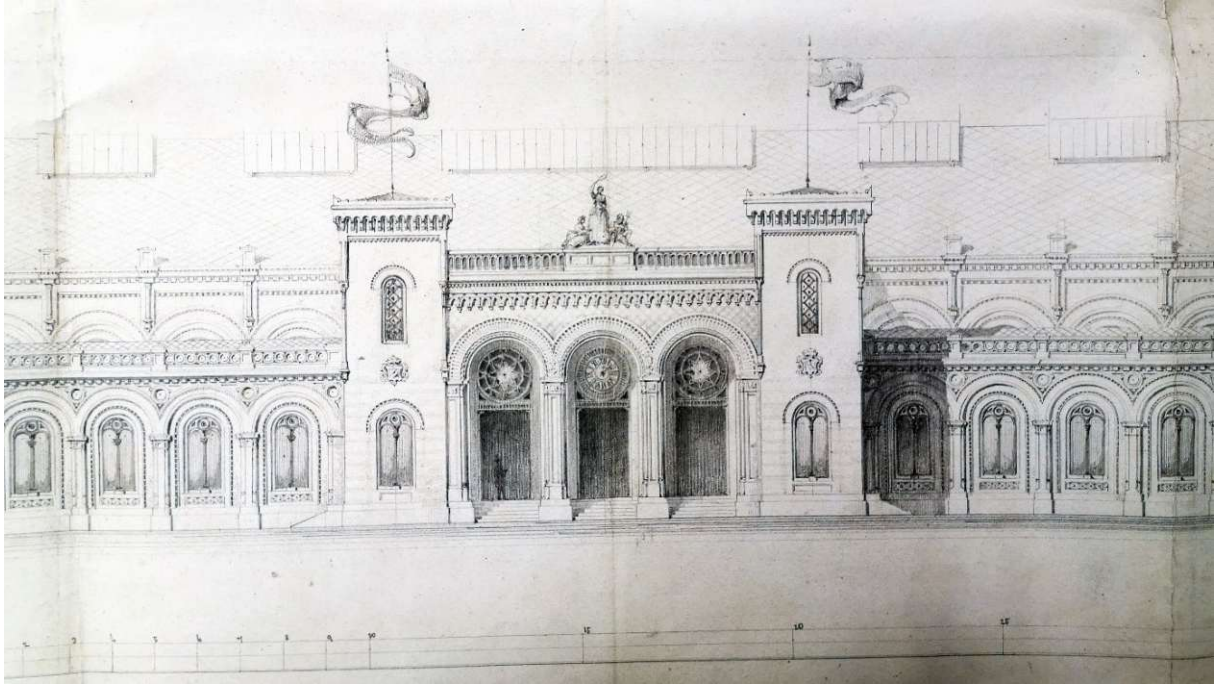


Abb. 42.: Bahnhof zu Wien, Fassade der Abfahrtseite

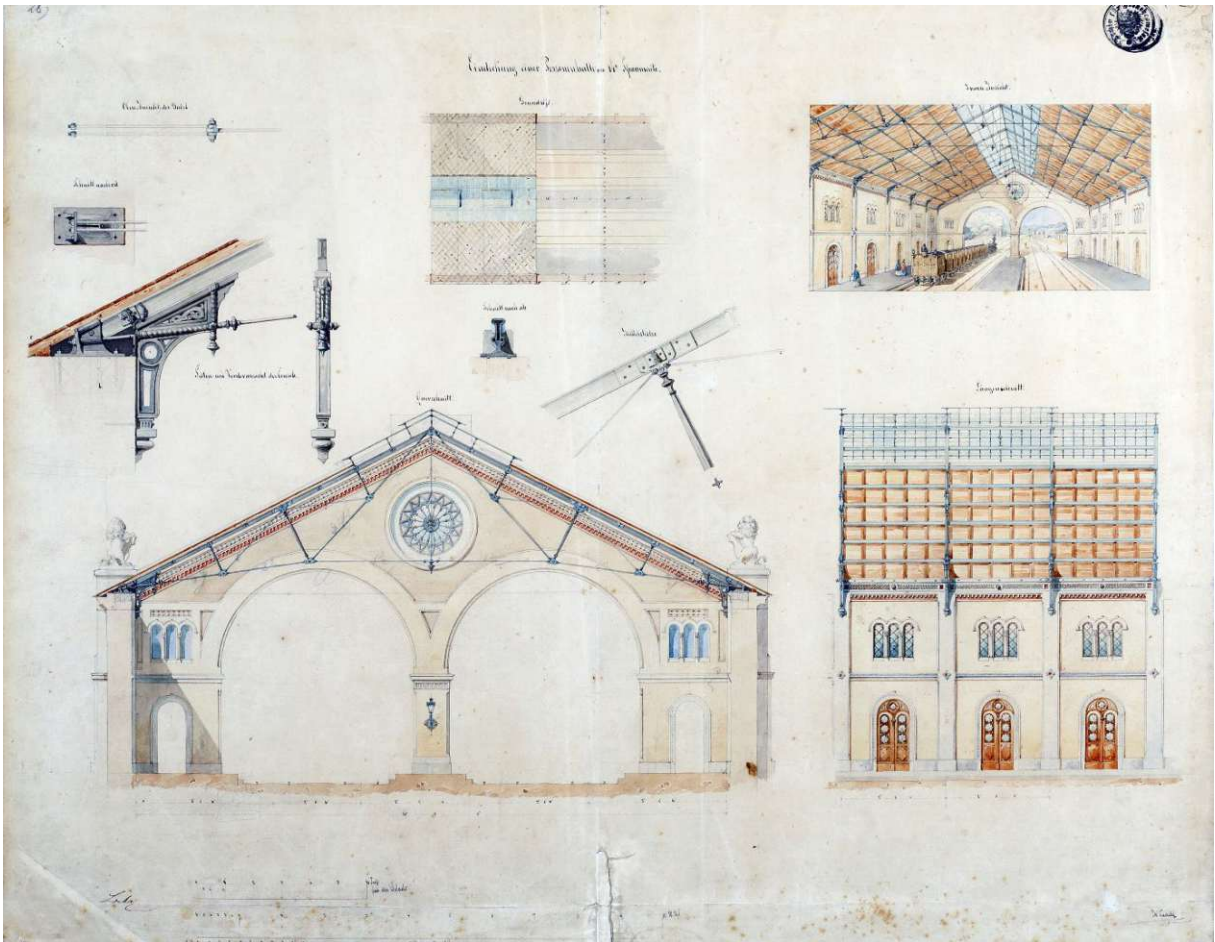


Abb. 43.: Errichtung einer Personenhalle, Schnitt und Details Personenhalle (Tuschezeichnung aus dem Jahr 1856)



Abb. 44.: Bahnseitige Fassade der Personenhalle (Bleistiftzeichnung aus dem Jahr 1856)

4.3. Arbeitsprozess

Die virtuelle Rekonstruktion nahm ihren Anfang mit der Modellierung des Erdgeschoss-Gesamtplanes – (siehe Abb.: 14) Dabei wurden zu Beginn nur die Außen- und Innenwände der Bauteile, den Maßangaben des Planes folgend, gezeichnet. Im Anschluss daran wurden die Geschosshöhen der unterschiedlichen Bauteile verglichen, um die Geschosshöhen des gesamten Bauwerks im ArchiCAD einstellen zu können. Zur Strukturierung der ArchiCAD-Datei wurden alle Bauteile einzeln modelliert und in eigene Ebenenkombinationen gegliedert. Begonnen wurde mit dem Bauteil des Kopfgebäudes, von welchem alle Grundrisse, die Hauptansicht, eine Seitenansicht und ein Schnitt vorhanden waren. Bei jedem Bauteil wurde mit derselben Methodik modelliert. Zuerst wurden die Außenwände mit Profilwänden erstellt, und nachfolgend wurden die Innenwände sowie Decken modelliert. Danach wurden der Dachstuhl und das Dach gebaut. Daraufhin wurden mit dem *Decken-Werkzeug* Fenster und Türen modelliert und für etwaige Adaptierungen in einer zweiten ArchiCAD Datei gesichert. Da die meisten Fenster und Türen mit Rundbögen abgeschlossen waren, wurde mittels der Deckenbezeichnung „wallhole“ ein passgenaues Wandloch definiert. Zu guter Letzt wurden Ornamente und Fassadengestaltungselemente mit dem *Decken-Werkzeug* modelliert und als Objekt abgespeichert. Sämtliche Ornament-Objekte wurden dann an den gewünschten Standorten an der jeweiligen Fassade platziert. Es wurde besonders darauf geachtet sogenannte „Morph-Objekte“ zu vermeiden, da diese in den meisten Visualisierungs-Programmen nicht korrekt dargestellt werden. Nur die Öllampen wurden mit Hilfe von „Morphs“ modelliert.

4.4. Dokumentation der virtuellen Rekonstruktion

Städtebauliche Situation

[sciedoc: Städtebauliche Situation]

Wie bereits unter Punkt 2.3. *Der Bauplatz vor der Mariahilfer Linie* beschrieben wurde, lag der Bahnhof außerhalb der Stadt Wien mit respektablem Abstand zum Linienwall. Das Bahnhofsgelände erstreckte sich von Nordosten in Richtung Südwesten. Zusätzlich zum Aufnahmegebäude des Bahnhofes befanden sich zahlreiche Werkstätten, Magazine, Heizhäuser und Remisen am Gelände. Nördlich der Bahntrasse schloss ein dicht besiedeltes, rasterförmiges Wohngebiet an. Im Süden befand sich das Administrationsgebäude, welches von einer Parkanlage umgeben war und das Gasometer, das eine wichtige Rolle für den Betrieb des Bahnhofes einnahm. Das Gelände wurde mittels Geodatenviewer der Stadtvermessung Wien – Geländedarstellung (Höhenlinien und Höhenpunkte) – erstellt. Die Nachbarbebauung wurde den historischen Katasterblättern des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen entnommen, wobei die Höhen der Gebäude anhand von Bildern geschätzt wurden.

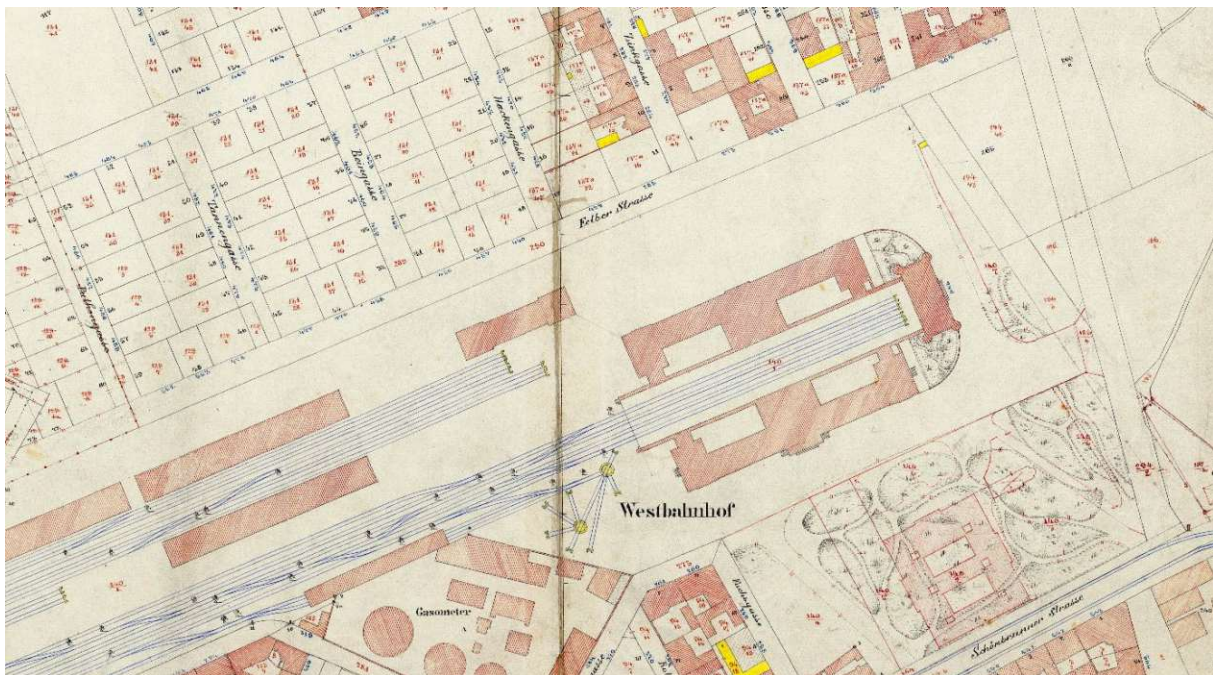


Abb. 45.: Historisches Katastermappen-Blatt von 1869



Abb. 46 - Historisches Katastermappen-Blatt von 1873 bis 1895



Abb. 47 – Städtebauliche Situation, Visualisierung

Nordostfassade – Kopfgebäude und Pavillons

[sciedoc: Außen 01 – Nordostfassade (Kopfgebäude mit Pavillon A (li.) und Pavillon D (re.))]

Die Nordfassade konnte durch Planunterlagen aus dem Österreichischen Staatsarchiv und durch Bildmaterial von der Österreichischen Nationalbibliothek und vom Wien Museum rekonstruiert werden, wobei besonders Abbildungen aus dem Bildarchiv der Österreichischen Nationalbibliothek für die Erstellung der Rekonstruktion von Bedeutung waren. So konnten das Eingangsportal und die Haupteingangstüren zum Kopfgebäude mit Details versehen werden, die mit den Planmaterialien allein nicht möglich gewesen wären. Wie bei jedem weiteren Bauteil wurde auch hier die Rekonstruktion mit Hilfe der Grundriss-Pläne begonnen. Anhand der Ansichten und Bilder wurden dann die Fassaden zuerst zwei- und danach dreidimensional modelliert. Das Zentrum dieser Fassade bildet das dreigeschossige, im Vordergrund stehende Kopfgebäude, in dessen Mitte man über einen mit drei Rundbogentüren versehenen Mittelrisalit ins Vestibül und durch dieses in die Personenhalle gelangte. Das Erdgeschoss des Kopfgebäudes war dem Kaiserpaar und deren Bediensteten vorbehalten. Es gab Schlafräumlichkeiten und einen Salon, in dem auf den nächsten Zug gewartet werden konnte. Über dem Eingang befand sich ein Balkon, welcher gleichzeitig als Witterungsschutz diente. Das Kopfgebäude wurde an allen vier Ecken von achteckigen Türmen begrenzt, welche über die rechteckige Kubatur des Baukörpers hinauswuchsen. In jedem der drei Turmgeschosse waren fünf Rundbogenfenster verbaut, wobei zwei davon als Blindfenster ausgeführt worden waren. Weiter hinten, durch einen viertelkreisförmigen Garten getrennt, waren zu beiden Seiten die Pavillon-Eckbauten verortet. Die Pavillonbauten waren ebenso dreigeschossig und wurden später mittels Verbindungsbauten an die Personenhalle und das Kopfgebäude angeschlossen. An der hier ersichtlichen Längsfassade der Pavillonbauten befand sich im Erdgeschoss der Haupteingang. Sowohl die Fassade des Kopfgebäudes als auch die der Pavillons folgten einer strengen Symmetrie und hatten Rundbogenfenster sowie Rundbogentüren. Das Parterre beider Bauteile wurde durch eine horizontale Bossierung hervorgehoben. Die Stockwerke wurden an der Fassade durch horizontal geschmückte Gesimse gegliedert, wobei besonders das jeweilige Dachgesimse sehr aufwändig und dreidimensional verziert war.



Abb. 48.: Vordere Ansicht des Kopfgebäudes, Datierung nicht bekannt

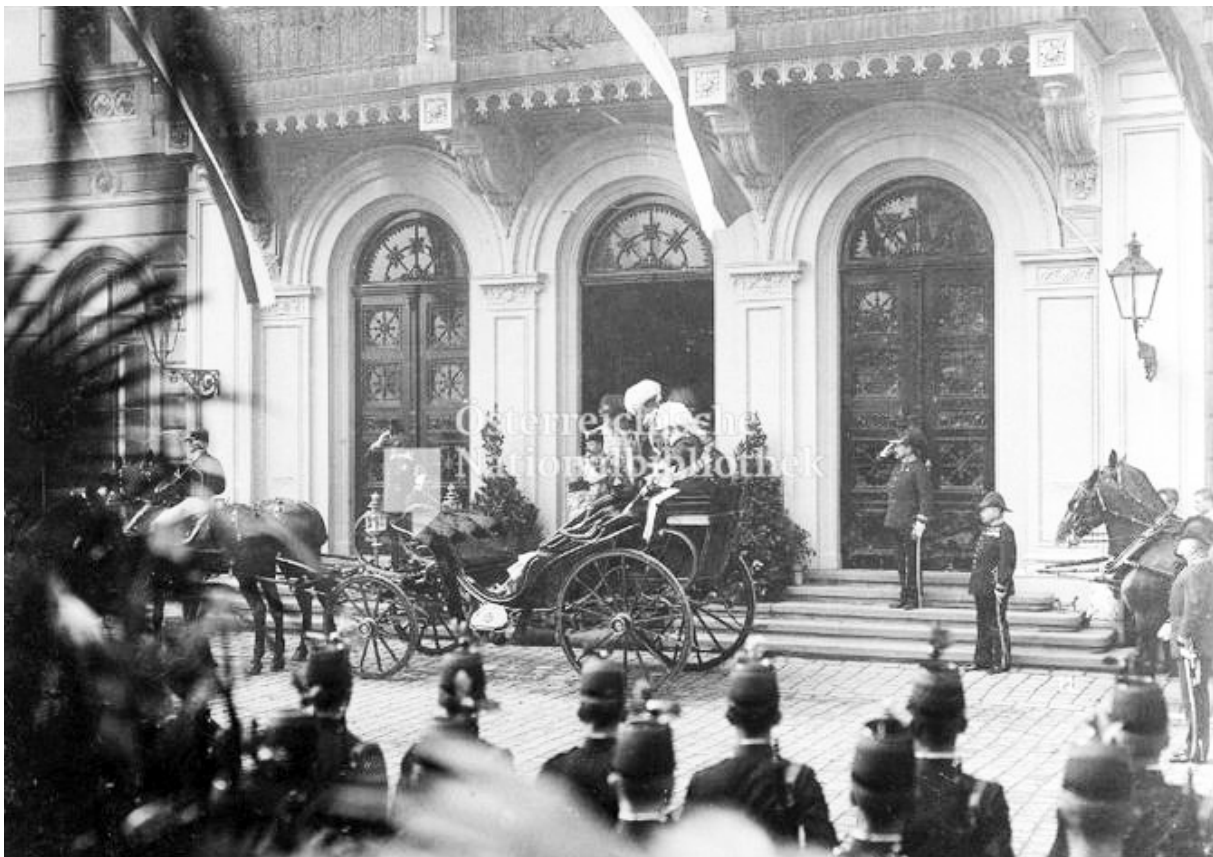


Abb. 49.: Ankunft des Zaren Nikolaus II. von Russland am Westbahnhof, 30.09.1903

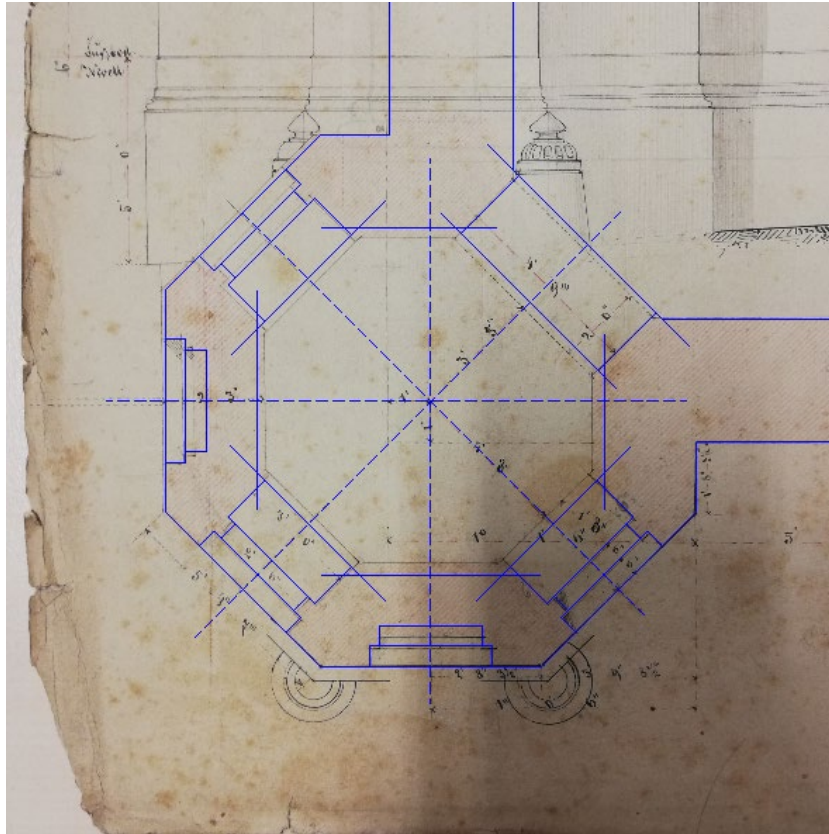


Abb. 50.: Erdgeschoss Kopfgebäude, zweidimensionale Rekonstruktion des Turmanbaues

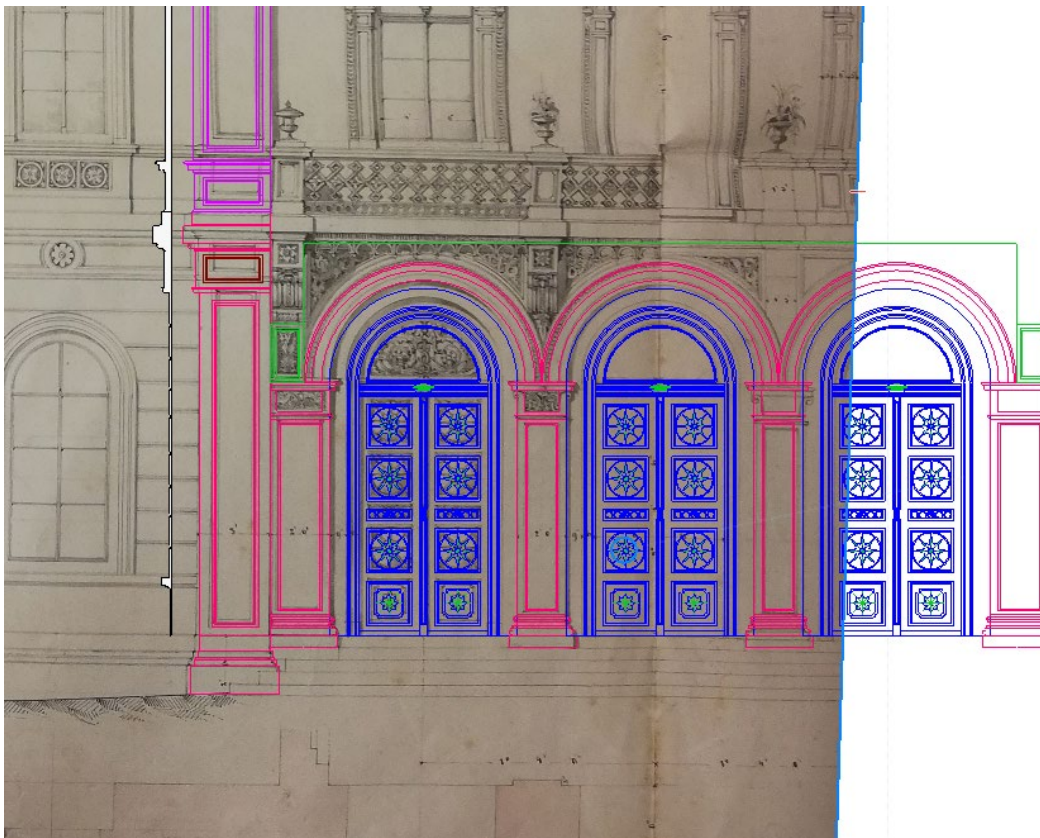


Abb. 51.: Ansicht Kopfgebäude, zweidimensionale Rekonstruktion des Eingangsportals

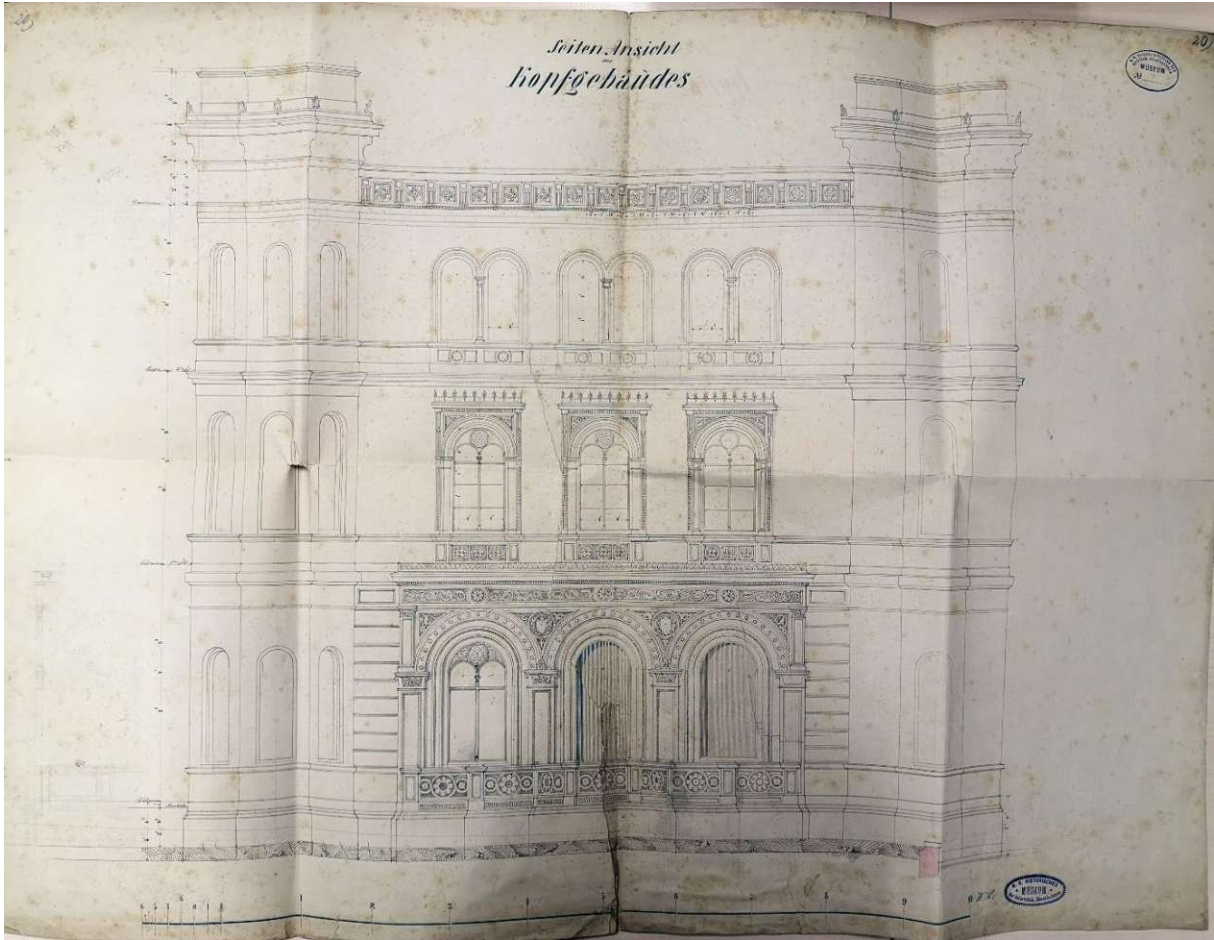


Abb. 52.: Seitenansicht des Kopfgebäudes, Datierung nicht bekannt



Abb. 53.: Ansicht Nordostfassade, Kopfgebäude und Pavillons, Visualisierung



Abb. 54.: links - Bahnhof zu Wien, Abfahrtsseite, Seitenansicht des Pavillons A, Datierung nicht bekannt
Abb. 55.: rechts - Bahnhof zu Wien, Ansicht der Abfahrtsseite, Datierung nicht bekannt



Abb. 56.: Ansicht Nordostfassade, Pavillons und Seitenansicht Kopfgebäude, Visualisierung

Südostfassade – Abfahrtseite

[sciedoc: Außen 02 – Südostfassade (Abfahrtseite)]

Zur Rekonstruktion der Abfahrtseite wurden ebenso Planmaterialien aus dem Österreichischen Staatsarchiv und Bildmaterialien von der Österreichischen Nationalbibliothek und vom Wien Museum herangezogen. Besonders hilfreich für die Rekonstruktion des Vestibüls der Abfahrtseite waren Bilder/Postkarten des Wien Museums, dabei muss darauf aufmerksam gemacht werden, dass sich die Erscheinung des Vestibüls im Laufe der Jahre verändert hat. Für die Rekonstruktion wurde die älteste und somit ursprünglichste Fassade des Vestibüls herangezogen, denn sie ist mit dem vorhandenen Planmaterial nahezu ident. Durch die vorhandenen Planunterlagen und Bilder konnte die Fassade der Abfahrtseite wieder zum virtuellen Leben erweckt werden. Zuerst wurden die Außen- und Innenwände anhand der Grundrisse modelliert. Anschließend wurden die Ansichten zunächst mittels 2D-Linien nachgezeichnet und danach mit selbst erstellten Objekten und weiteren ArchiCAD Werkzeugen modelliert. Zu den an das Vestibül anschließenden Seitentrakten konnten keine Schnitte ausfindig gemacht werden. Die Dächer dieser Bauteile wurden anhand von Bildern rekonstruiert. Die Fassade der Abfahrtseite befand sich im Südosten und wurde von Ost nach West in folgende Gebäudeteile gegliedert: Rechts, in Richtung des heutigen Neubaugürtels befindet sich die Seitenansicht des Kopfgebäudes; davon gefolgt die später errichteten Erweiterungsbauten zwischen dem Kopfgebäude und dem Pavillon A; links an den Pavillon A schließt der Seitentrakt an; mittig der Fassade liegen das Abfahrtsportal und das Vestibül mit der Kassenhalle, welche zur Personenhalle führte; beim links an das Abfahrtsvestibül anschließenden Seitentrakt ist der Pavillon B gelegen; den Abschluss bildet die Personenhalle, welche von zwei Türmen flankiert wird. Im Erdgeschoss der Seitenansicht des Kopfgebäudes befindet sich eine Terrasse, auf der womöglich einst das Kaiserpaar an einem sonnigen Tag Platz genommen hat. Bis auf die Terrasse ist die Seitenfassade des Kopfgebäudes, identisch zur Hauptfassade gestaltet. Der Erweiterungsbau zwischen dem Kopfgebäude und dem Pavillon A übernimmt die Fassadengestaltung des Kopfgebäudes. Die Seitentrakte sind in je neun Achsen gegliedert, wobei je Achse zwei großflächige Rundbogenfenster, mit kastenförmiger Verglasung, den dahinterliegenden Räumlichkeiten Licht boten. Beide Seitentrakte sind unterkellert und mit rechteckigen Kellerfenstern versehen. Das Abfahrtsportal ist durch drei im Renaissance-Stil gegliederte Rundbögen gestaltet, und drei Türen bieten den Zugang zur Kassenhalle. Die Attika des Abfahrtsvestibüls schmücken neun aus Margarethner Sandstein behauene Figuren.

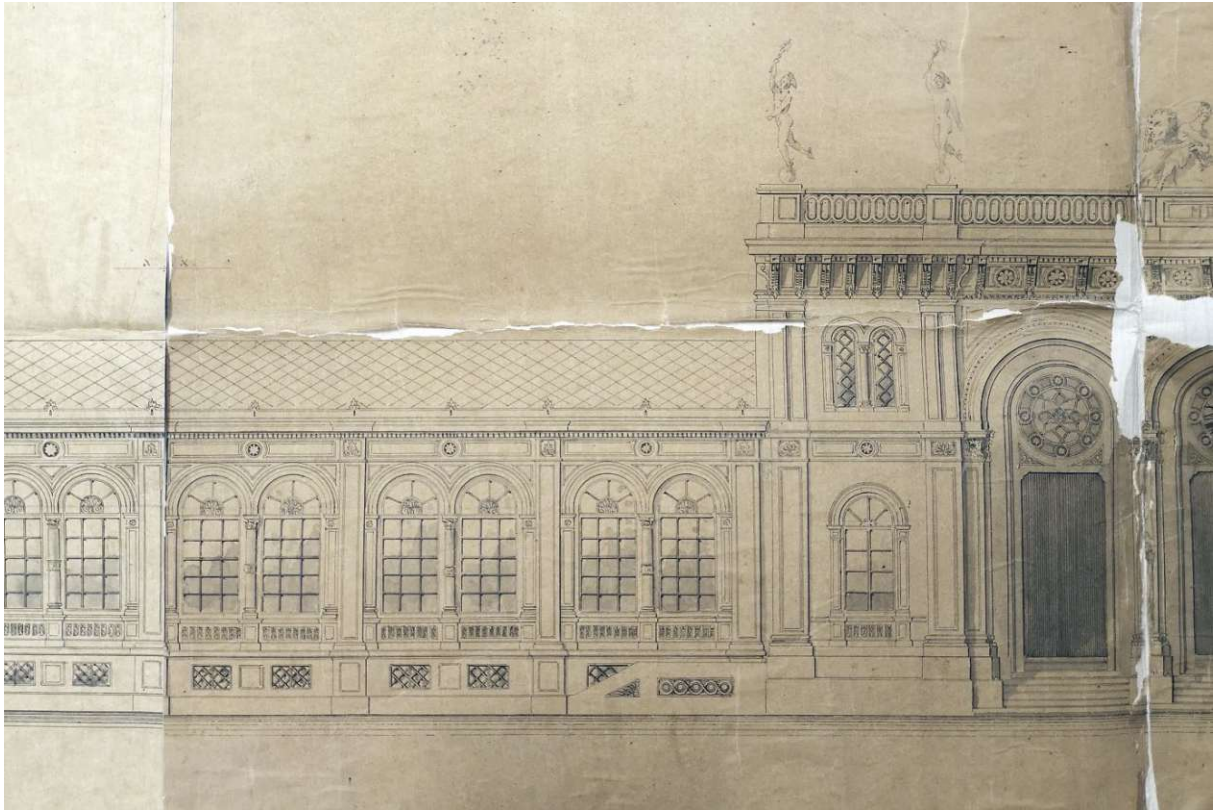


Abb. 57.: Bahnhof zu Wien, Ansicht der Abfahrtseite, Datierung nicht bekannt

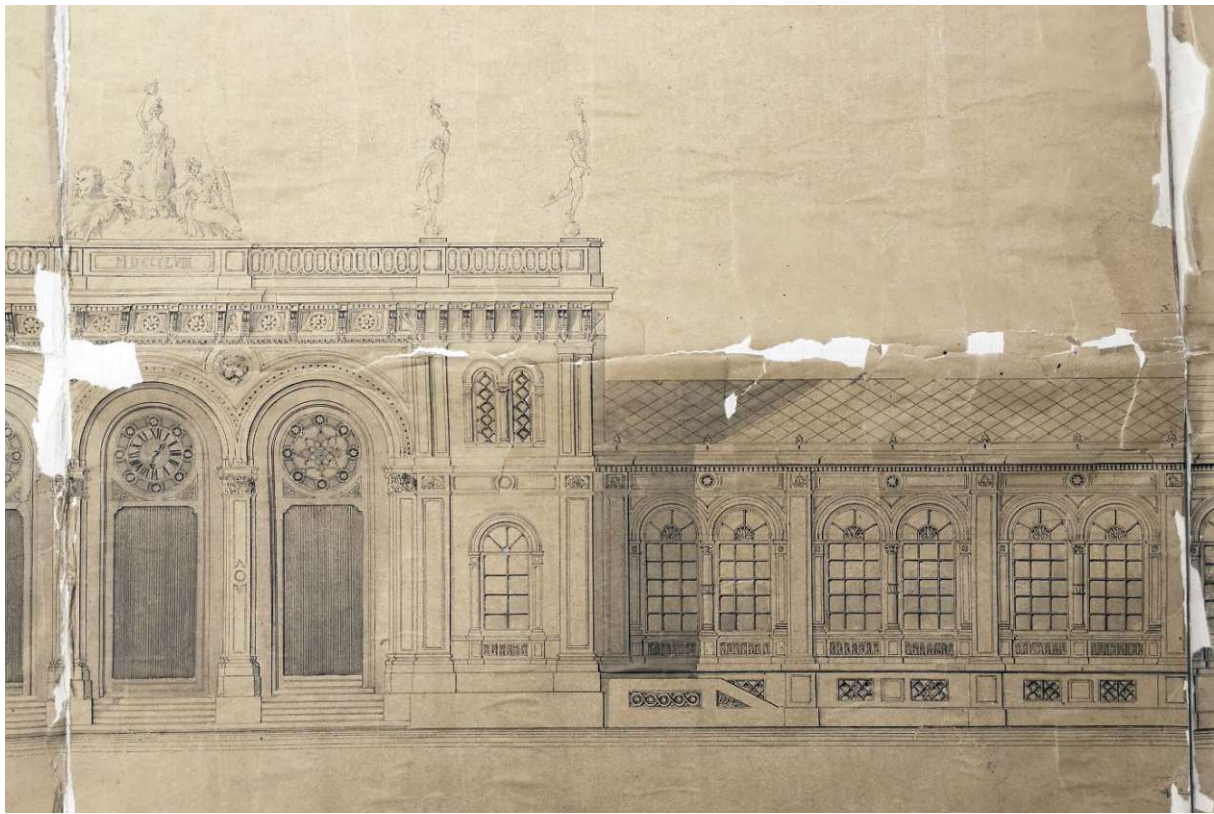


Abb. 58.: Bahnhof zu Wien, Ansicht der Abfahrtseite, Datierung nicht bekannt



Abb. 59.: 15., Europaplatz 1 - Westbahnhof - Eingang Abfahrtseite, Ansichtskarte, von Karl Ledermann, um 1898



Abb. 60.: 15., Europaplatz 1 - Westbahnhof - Eingang Abfahrtseite, Ansichtskarte, 1900 - 1905



Abb. 61.: Ansicht Seitentrakt der Abfahrtseite, zweidimensionale Rekonstruktion

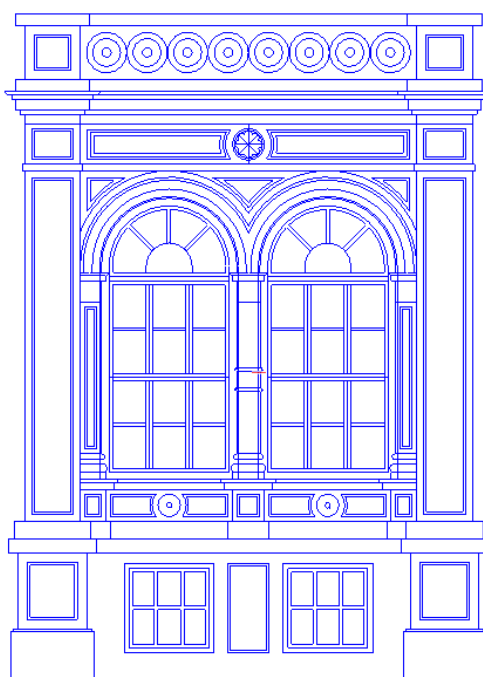


Abb. 62.: Ansicht einer Achse des Seitentraktes der Abfahrtseite, zweidimensionale Rekonstruktion



Abb. 63.: Ansicht Südostfassade, Abfahrtseite, Visualisierung



Abb. 64.: Ansicht Südostfassade, Vestibül Abfahrtseite, Visualisierung

Südwestfassade – Ausfahrtseite

[sciedoc: Außen 03 – Südwestfassade (Ausfahrtseite)]

Die Rekonstruktion der Südwestfassade konnte nur durch eine Ansichtskarte des Wien Museums realisiert werden. Denn eine Ansicht oder ein Schnitt der Ausfahrtseite der Personenhalle war nicht ausfindig zu machen. Mit Hilfe der Planunterlagen der angrenzenden Pavillons (B und C) wurde die Ansichtskarte der Ausfahrtseite so skaliert und platziert, dass die Türme und der Eiserne Giebel der Personenhalle rekonstruiert werden konnten. Dabei wurde die Ansicht zunächst in 2D nachgezeichnet und anschließend mit ArchiCAD Werkzeugen und eigens erstellten ArchiCAD Objekten realisiert. Die beiden Türme, welche die Ausfahrt der Personenhalle flankierten, waren in vier Geschoße unterteilt, deren Höhe mit Hilfe der Ansichtskarte geschätzt werden konnte. Im Erdgeschoss der Türme befanden sich Rundbogenöffnungen und Rundbogentüren, welche eine Verbindung zu den später errichteten und außerhalb der Bahnhofhalle gelegenen Sommerperrons bildeten. Die Fassade des Erdgeschosses hob sich durch eine deutliche, horizontale Bossierung von den darüberliegenden Geschossen ab. Die Gliederung dieser Geschosse erfolgte durch horizontale Gesimse. Das zweite Stockwerk wurde mittels großer Rundbogenfenster mit rautenförmigen Glasscheiben gegliedert. Das dritte Geschoss ist niedriger als die beiden darunterliegenden und wirkt dadurch wie ein Sockel für das darüberliegende, achteckige Turmgeschoss. An den Ecken befanden sich Pilaster, und an drei Seiten gab es eine kreisförmige Fensteröffnung. Das achteckige Turmgeschoss hatte vier hohe, schmale Rundbogenfenster und vier Rundbogennischen in derselben Dimension wie die Fenster. Die Giebelwand, welche den Abschluss der mit einem Satteldach versehenen Personenhalle bot, wurde durch das Motiv von halbkreisförmigen Glasscheiben geschmückt. Dieses Motiv konnte nur mit Hilfe der Ansichtskarte rekonstruiert werden. Die Südwestfassade war mit einem gelben Kalkzementputz beschichtet. Die Ornamente, Gesimse und Pilaster hoben sich durch einen helleren, wahrscheinlich weißen Kalkzementputz von der übrigen glatten Fassade ab.

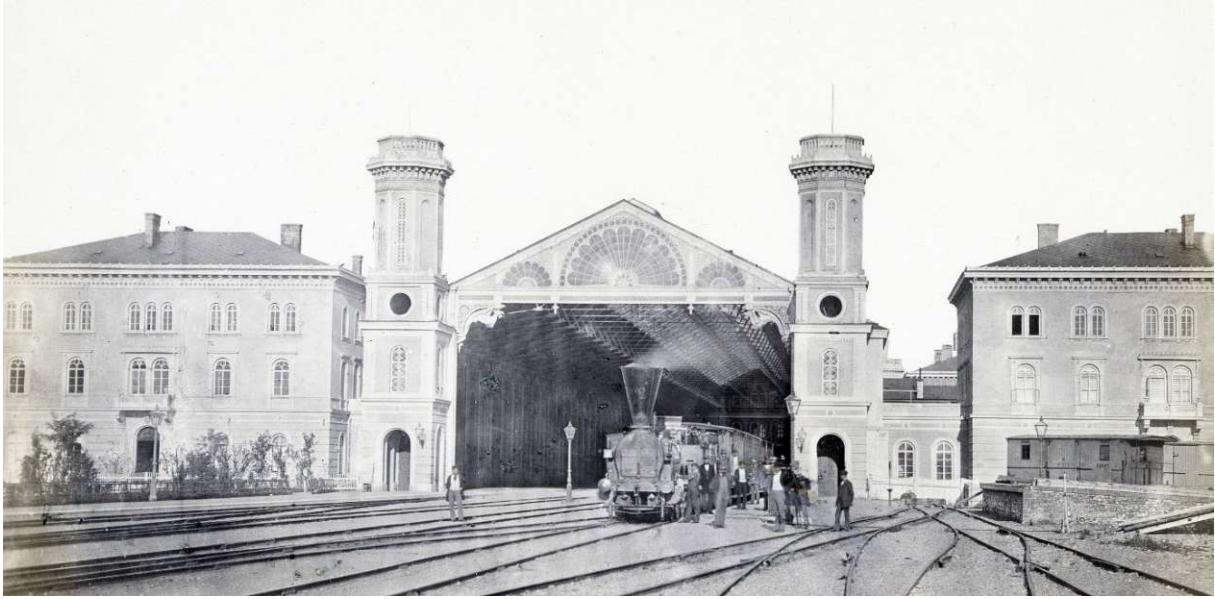


Abb. 65.: 15., Europaplatz – Westbahnhof – Ausfahrtseite, 1859

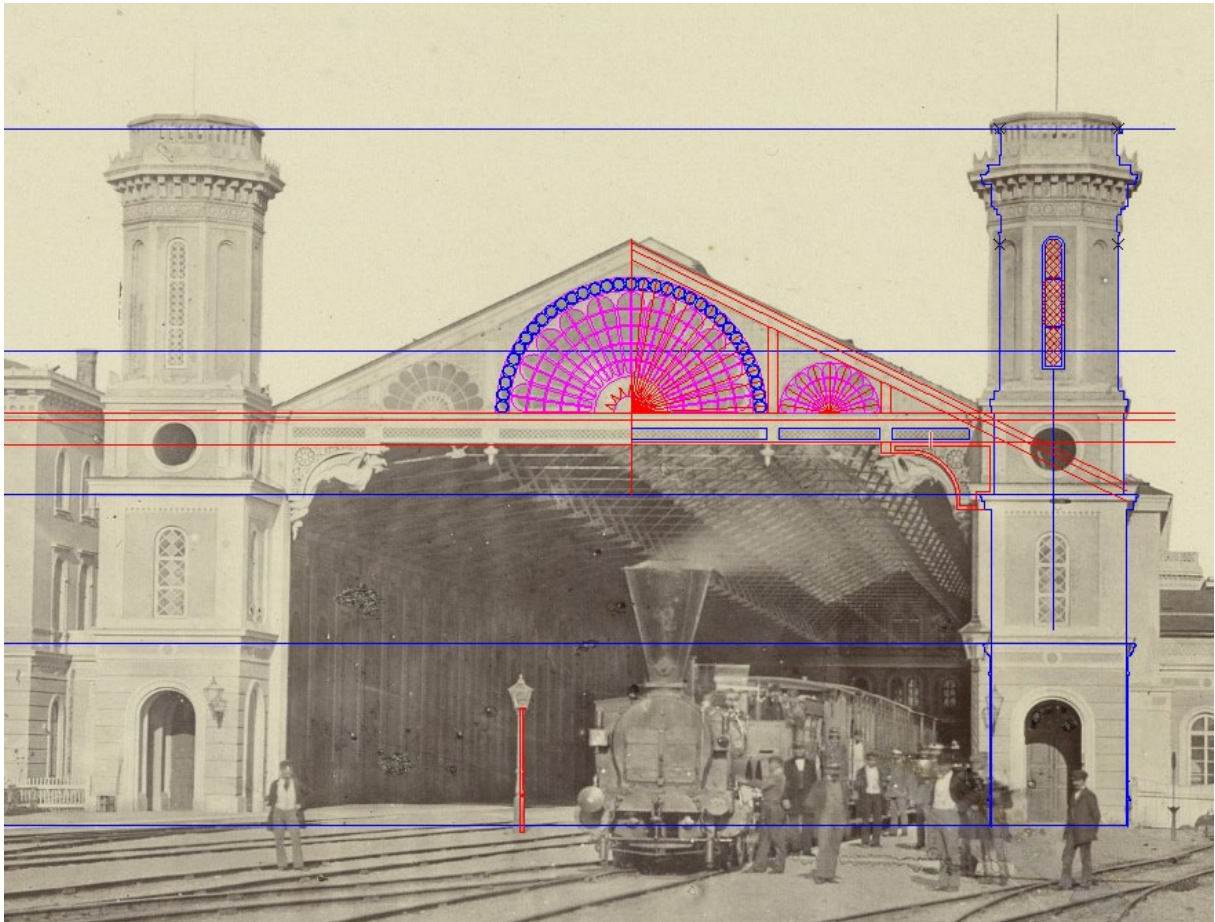


Abb. 66.: Ansicht Ausfahrtseite, zweidimensionale Rekonstruktion, Grundlage: 15., Europaplatz – Westbahnhof – Ausfahrtseite, 1859

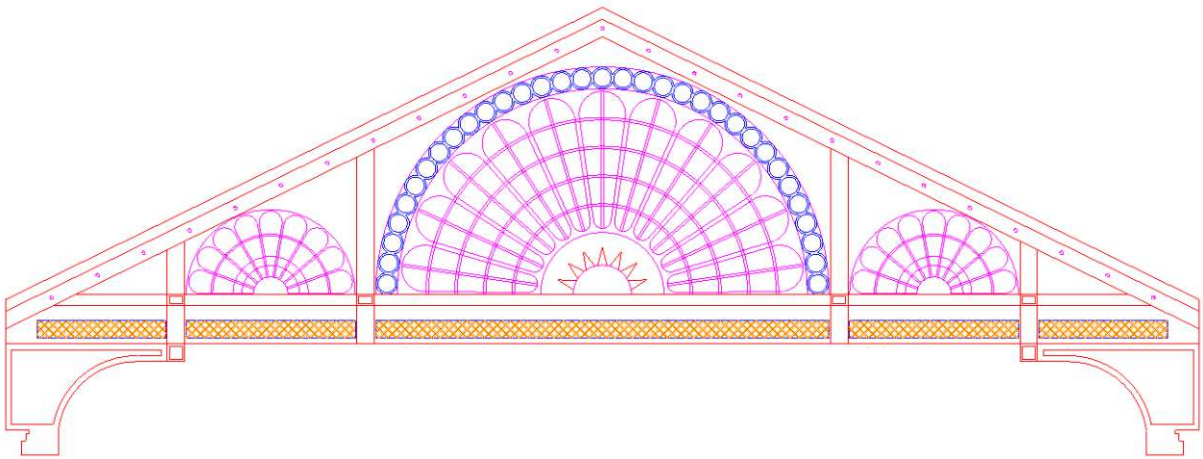


Abb. 67.: Giebel der Ausfahrtseite, zweidimensionale Rekonstruktion

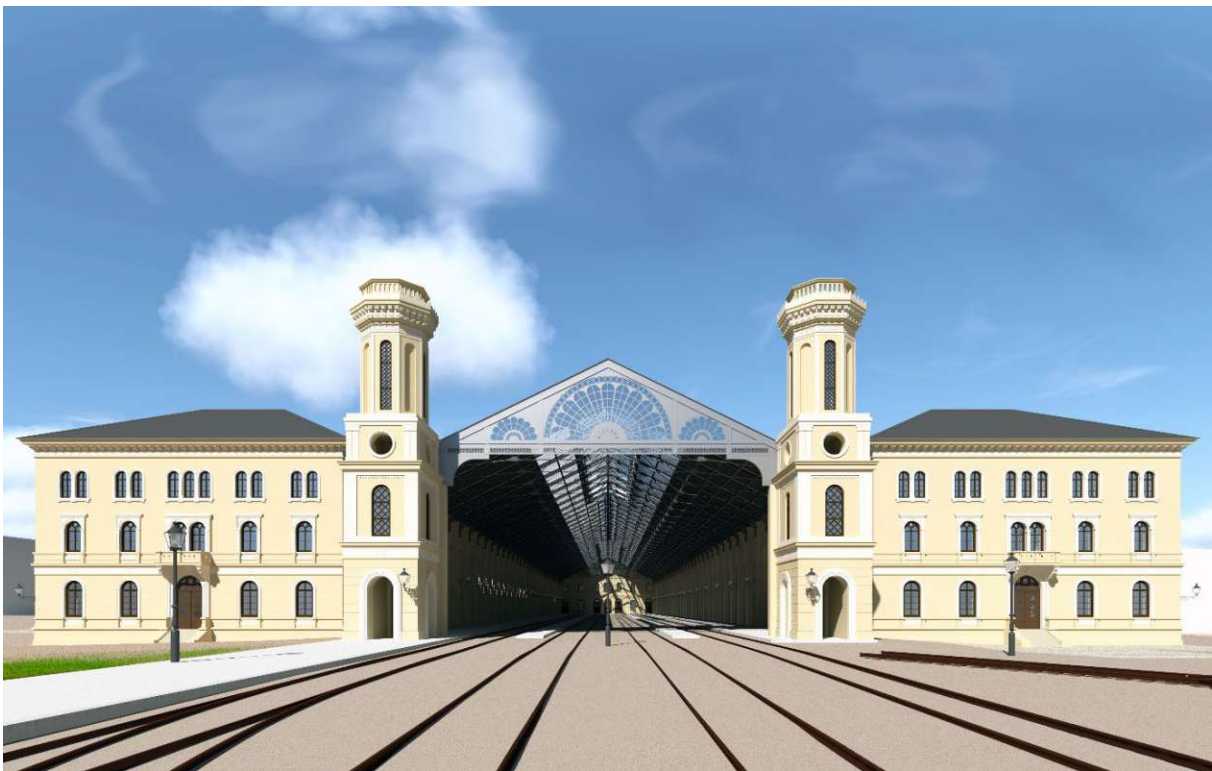


Abb. 68.: Ansicht Südwestfassade, Ausfahrtseite, Visualisierung

Nordwestfassade – Ankunftsseite

[sciedoc: Außen 04 – Nordwestfassade (Ankunftsseite)]

Die Nordwestfassade konnte anhand von Plänen des Österreichischen Staatsarchives und Bildern des Wien Museum sowie der Österreichischen Nationalbibliothek rekonstruiert werden. Von besonderem Wert für die Rekonstruktion dieser Fassade war ein Bild aus dem Wien Museum. Auch diese Fassade wurde zunächst anhand der Grundrisspläne erstellt und anschließend zuerst mit 2D-Linien nachgezeichnet, um sie daraufhin dreidimensional zu rekonstruiert. Denn es gab zwar detaillierte Ansichten von der Fassade, jedoch keinen Schnitt. Mit Hilfe der Postkarte und der Grundrisspläne konnte die Tiefe des Ankunftsvestibüls ermittelt und somit dreidimensional rekonstruiert werden. Für das Portal des Ankunftsvestibüls war es möglich, Ansichtspläne ausfindig zu machen, welche es erlaubten, die Fassade und Portaltüren in diesem reichhaltigen Detailgrad zu rekonstruieren. Des Weiteren konnten jedoch keine Schnitte durch die angrenzenden Seitentrakte ausfindig gemacht werden, wodurch die Dächer dieser ebenso mit Hilfe der Bilder zu rekonstruieren waren. Am nördlichen Rand der Nordwestfassade befand sich das Kopfgebäude, welches durch spätere Zubauten mit dem Pavillon D verbunden wurde. An den Pavillon D angrenzend, in Richtung Westen, erstreckte sich ein Seitentrakt, gefolgt vom Ankunftsvestibül. Das Ankunftsvestibül war äußerlich ähnlich dem des Abfahrtsvestibüls gestaltet. So gelangte man auch hier durch drei im Renaissance-Stil gestaltete Rundbögen, gefolgt von drei großen Rundbogeneingangstüren, in die Halle des Vestibüls. Diese Rundbögen wurden hier an den Außenseiten durch Pfeiler gestützt. An der Fassade des Vestibüls befanden sich zwei Inschriften: Eine war direkt über dem mittleren Rundbogen angebracht und las sich „Ankunft“. Die zweite Inschrift befand sich in der Mitte der Attika, wo „Westbahnhof“ geschrieben stand. An das Vestibül anknüpfend befand sich ein weiterer Seitentrakt, gefolgt von Pavillon C. Die Fassade der Seitentrakte bestand aus Arkadengängen, welche aus auf Säulen ruhenden Rundbögen bestanden. Ganz im Westen und zurückversetzt sind die Türme der Ausfahrtseite der Personenhalle zu sehen. Insgesamt war der glatte Teil der Fassade mit einem gelben Kalkzementputz beschichtet. Die Säulen, Pilaster und Ornamente hoben sich durch einen helleren, weißlichen Kalkzementputz ab.

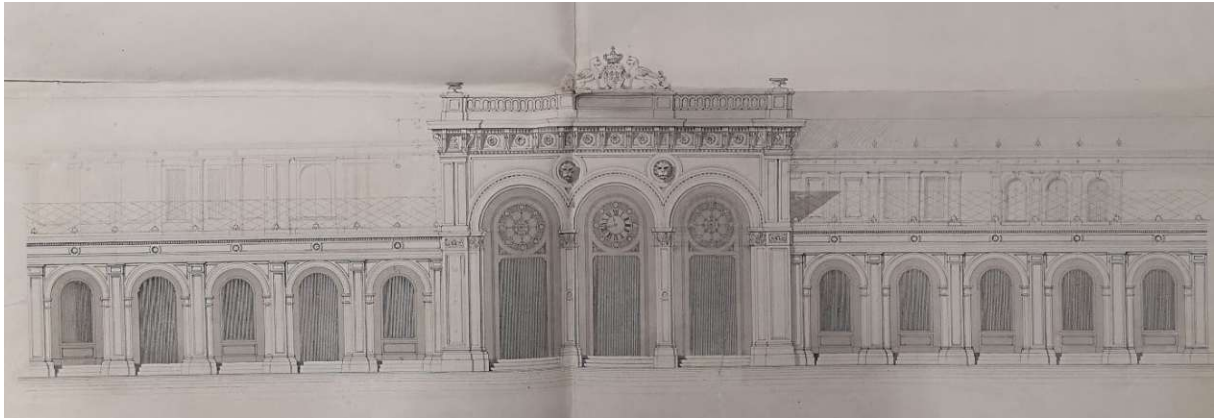


Abb. 69.: Bahnhof zu Wien, Ansicht der Ankunftsseite, Datierung nicht bekannt

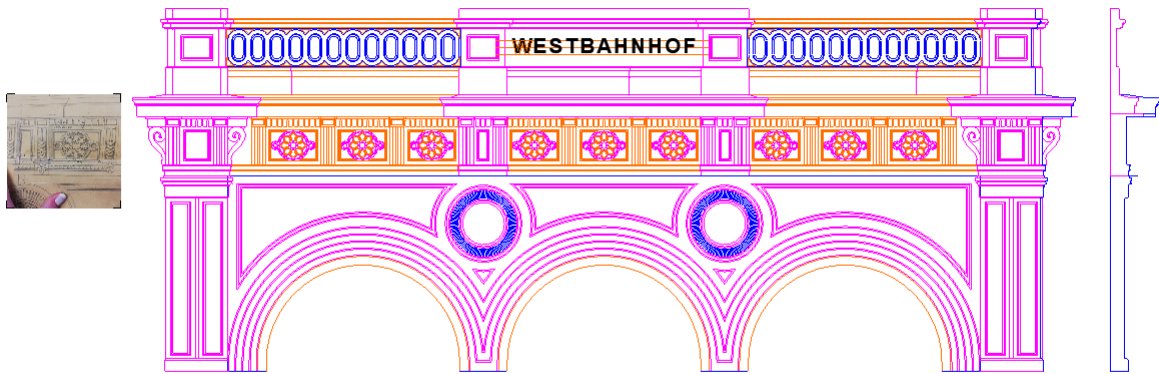


Abb. 70.: Vestibül der Ankunftsseite, zweidimensionale Rekonstruktion des Eingangsportals

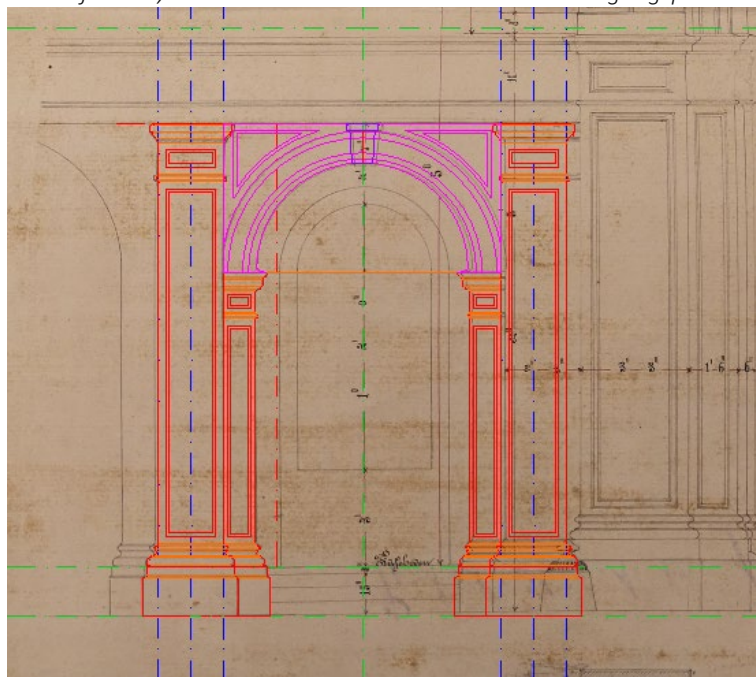


Abb. 71.: Arkadengang der Seitentrakte der Ankunftsseite, zweidimensionale Rekonstruktion

Wien /XV. Westbahnhof. Ankunftsseite.



Abb. 72.: 15., Europaplatz 1 – Westbahnhof – Ankunftsseite, Anischtskarte, Sperlings Postkartenverlag (M. M. S.), nach 1904

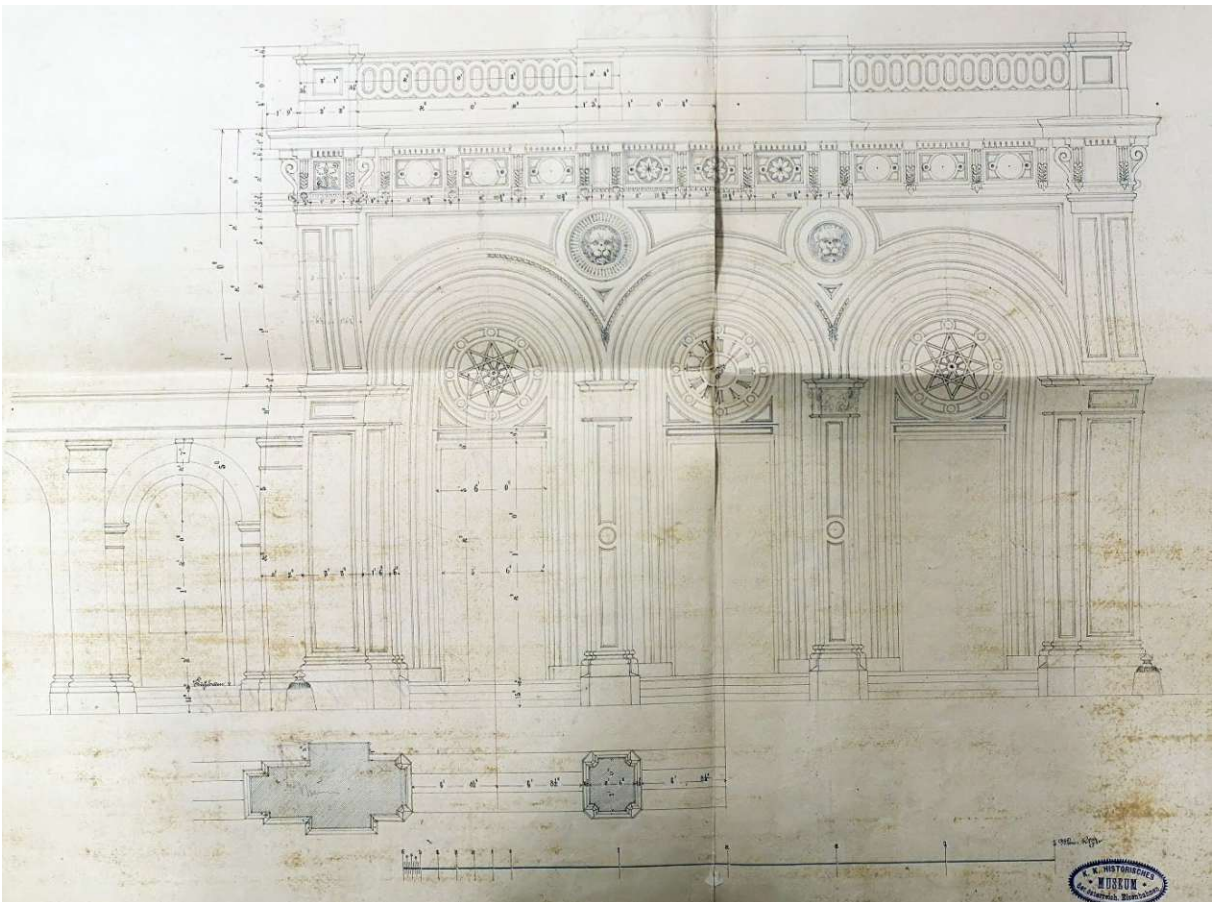


Abb. 73.: Portal der Ankunftsseite, Datierung nicht bekannt

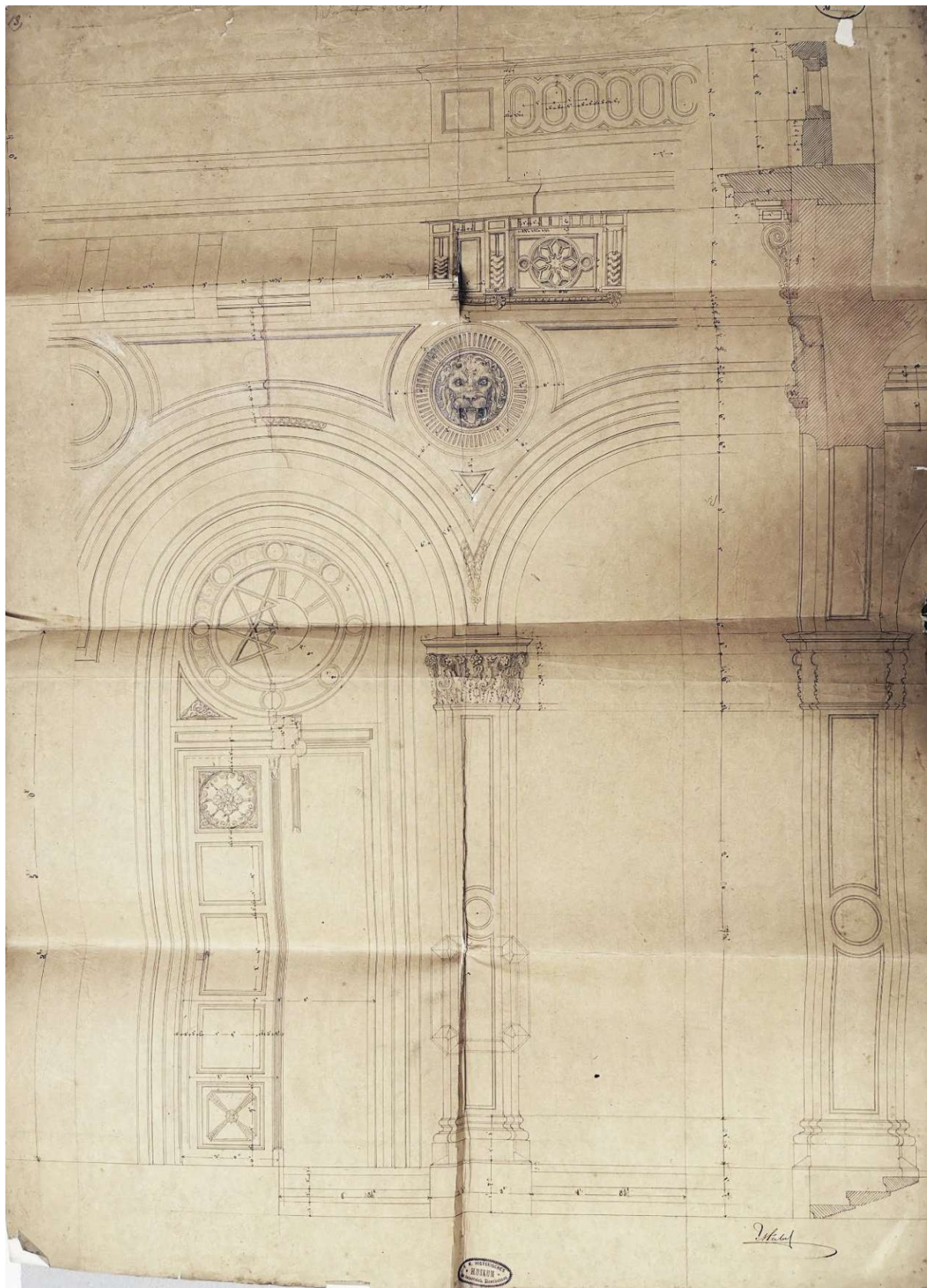


Abb. 74.: Wien Westbahnhof, Portal der Ankunftsseite, Blatt 2, Datierung nicht bekannt



Abb. 75.: Ansicht Nordwestfassade, Ankunftsseite, Visualisierung



Abb. 76.: Ansicht Nordwestfassade, Vestibül Ankunftsseite, Visualisierung

Dach

[sciedoc: Außen 05 – Dach]

Für die Rekonstruktion der Dächer wurden Planunterlagen aus dem Österreichischen Staatsarchiv herangezogen. Das Dach des Kopfgebäudes ist ein Walmdach, welches vermutlich mit Schiefer gedeckt war. Der Dachstuhl konnte durch einen Schnitt rekonstruiert werden. Die Walmdächer der Pavillonbauten waren ebenso mit Hilfe eines Schnittes rekonstruierbar und waren ebenso mit Schiefer gedeckt. Das Satteldach der Personenhalle wurde im System Polonceaus ausgeführt und hatte eine Spannweite von 27,5 m. Der obere Teil des Satteldaches war mit Drahtglas gedeckt, und den Abschluss des Daches bildeten gläserne Oberlichten mit Lüftungsöffnungen. Das Dach war wie die anderen Dächer ursprünglich in Schiefer gedeckt und wurde später, vermutlich ab 1936 mit Eternitplatten gedeckt. Die Dachkonstruktion bestand aus in Eisen gefertigten Dachsparren und schmiedeeisernen Zugbändern. Zwischen den Dachsparren und den Zugbändern gab es gusseiserne Stützen, die den Zweck hatten, dem Druck der Dachkonstruktion entgegenzuwirken. Das Abfahrtsvestibül gliederte sich in zwei Hallen. Die erste Halle, in die man gleich nach dem Durchschreiten der im Renaissance-Stil gehaltenen Bögen gelangte war durch ein Zeltdach gedeckt. Das Dach wurde durch ein angehobenes Zeltdach-Oberlicht abgeschlossen. Die zweite Halle, durch die man in die Personenhalle gelangte, wurde durch ein mit Blech gedecktes Satteldach und ein gläsernes Oberlicht abgeschlossen. Das Dach der Halle des Ankunftsvestibüls war ebenso ein mit Blech gedecktes Satteldach und hatte ein großzügiges, rechteckiges Oberlicht. Anhand von Schnitten war es möglich das Dach samt Dachstuhl zu rekonstruieren. Für die folgenden Dächer konnten keine Planmaterialien ausfindig gemacht werden, jedoch war es möglich, mit Hilfe von bildlichen Darstellungen der Österreichischen Nationalbibliothek und des Wien Museums die Dachform abzulesen und zu modellieren. Die Dächer der Seitentrakte konnten durch bildliche Darstellungen als mit Schiefer gedeckte Satteldächer identifiziert werden, deren Dachstühle mangels fehlender Schnitte nicht rekonstruierbar waren. Die hinter den Seitentrakten gelegenen Dachstühle der früheren Innenhöfe konnten ebenso aufgrund fehlenden Planmaterials nicht rekonstruiert werden. Durch Bilder gelang es jedoch, die Dachformen ausfindig zu machen, und so konnte zumindest die Dachhaut modelliert werden. Die Dächer waren mehrheitlich Satteldächer und mit Schiefer oder Blech gedeckt.

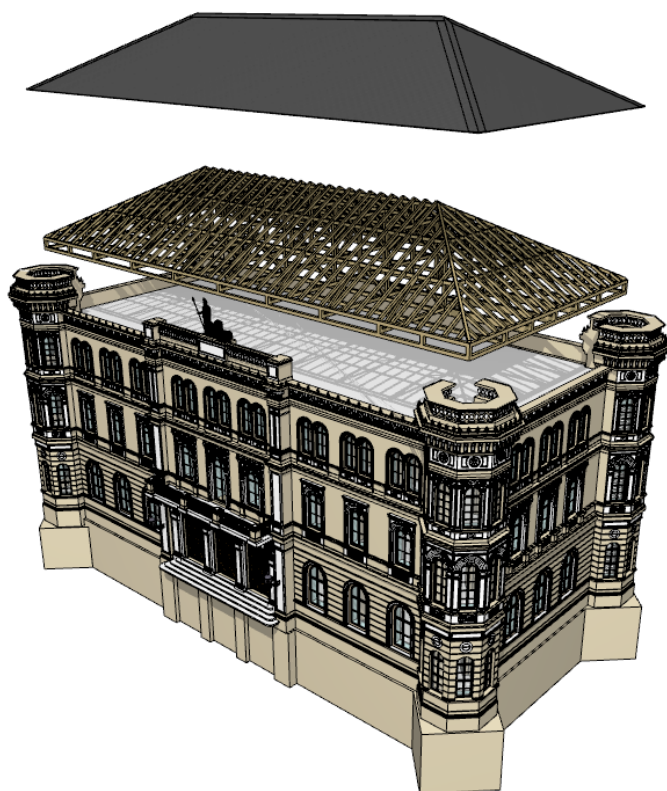


Abb. 77.: 3D-Explosions-Ansicht, Dach des Kopfgebäudes

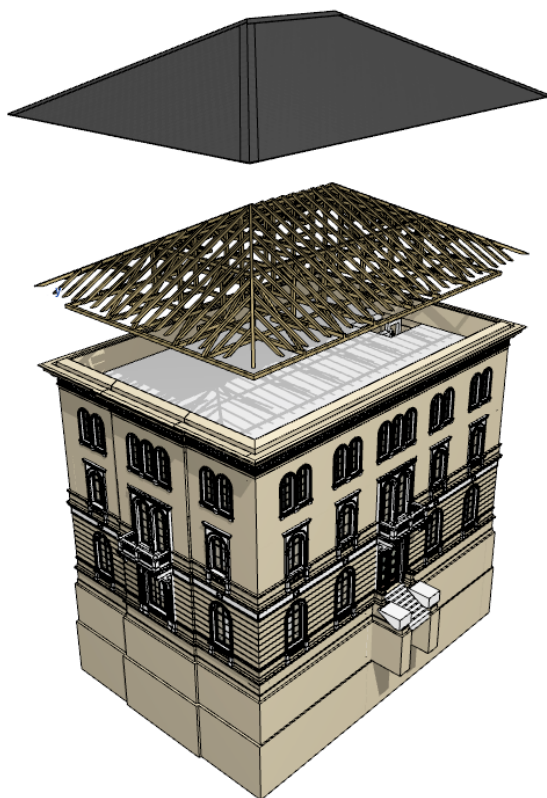


Abb. 78.: 3D-Explosions-Ansicht, Dach der Pavillonbauten

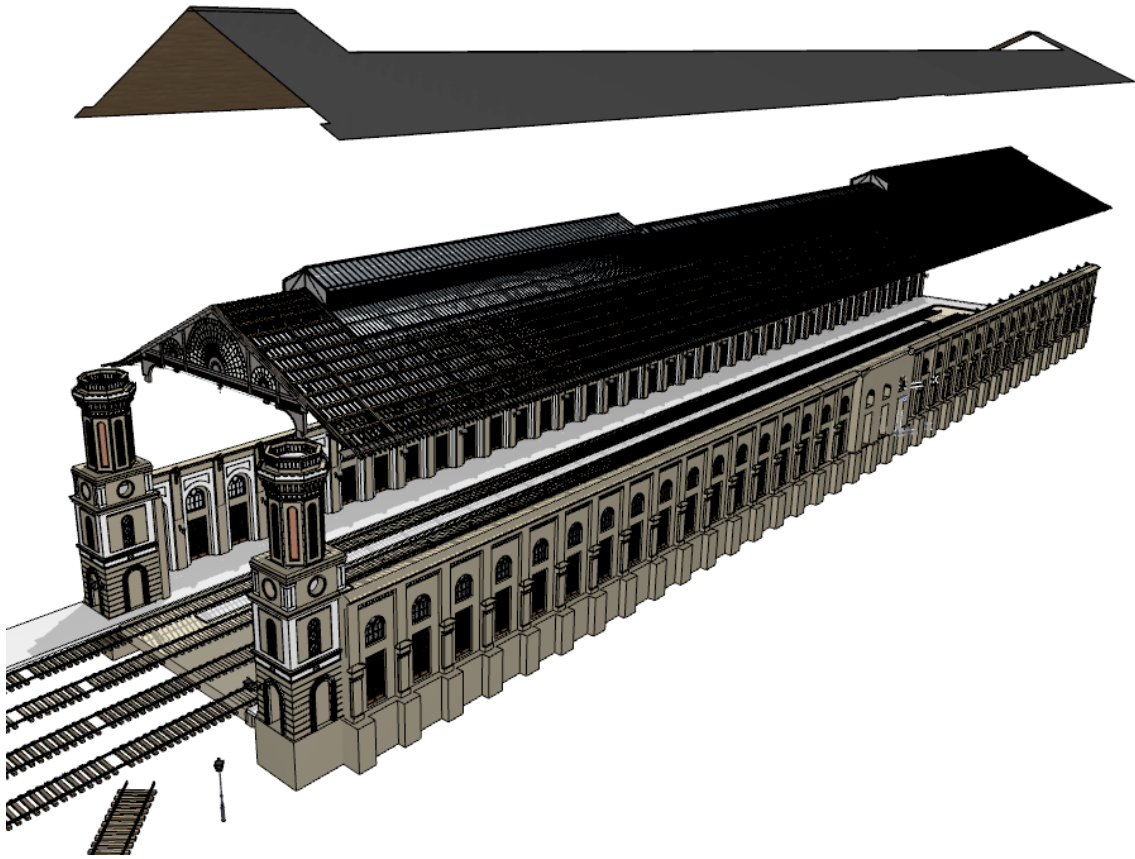


Abb. 79.: 3D-Explosions-Ansicht, Dach der Personenhalle

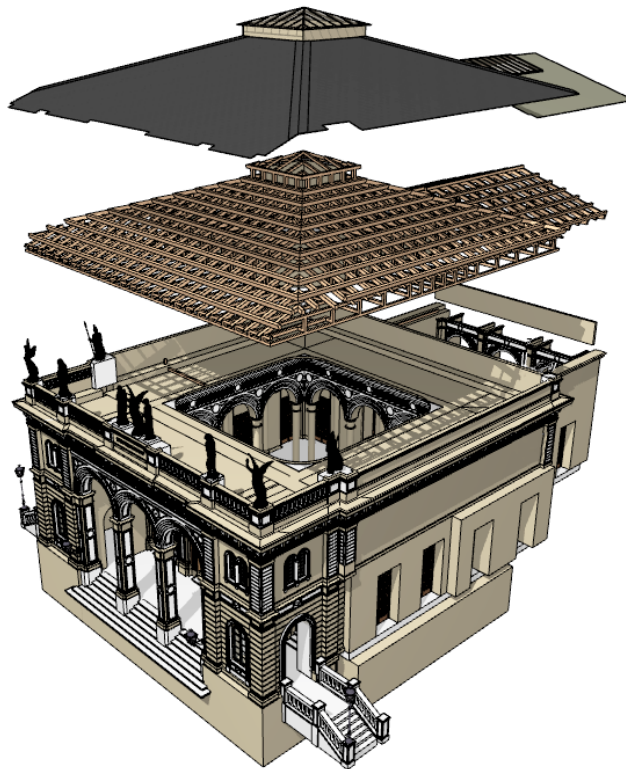


Abb. 80.: 3D-Explosions-Ansicht, Dach des Vestibüls der Abfahrtseite

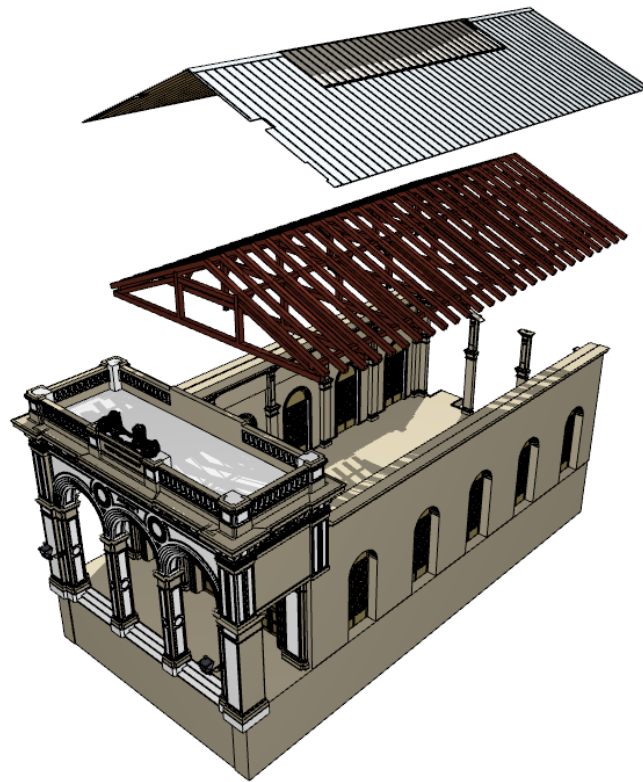


Abb. 81.: 3D-Explosions-Anischt, Dach des Vestibüls der Ankunftsseite



Abb. 82.: 15., Europaplatz 1 – Westbahnhof – Ankunftsseite, Anischtskarte, Sperlings Postkartenverlag (M. M. S.), nach 1904

Einfriedung

[sciedoc: Außen 06 – Einfriedung]

Der Bahnhof lag zur Zeit seiner Errichtung außerhalb des Wiener Stadtgebietes, vor dem Linienwall. Zu Beginn war das Bahnhofsareal durch einen Holzzaun eingefasst und wurde von im Dienst der Bahngesellschaft stehenden Wachen bewacht. Dieser Holzzaun wurde später jedoch entfernt. Die Einfriedung der vierteilkreisförmigen Gärten, welche zwischen dem Kopfgebäude und den Pavillonbauten A und D lagen, blieb jedoch bestehen. Es handelte sich dabei um einen schmiedeeisernen Zaun mit Lilien-Spitzen. Da die vorhandenen Bildnisse dieses Zaunes nur in einer sehr schlechten Qualität verfügbar waren, konnte dieser nur mittels einer Online-Recherche von ähnlichen Zäunen rekonstruiert werden.



Abb. 83.: Europaplatz 1 – Westbahnhof – Ansichtskarte, um 1898

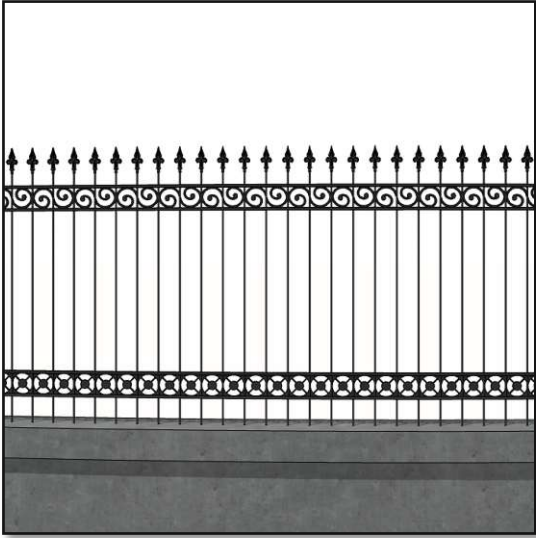


Abb. 84.: links - Einfriedung und Schmiedeeiserner Zaun der Gärten des Kopfgebüdes
Abb. 85.: rechts - Schmiedeeiserner Zaun mit Lilien-Spitz



Abb. 86.: Einfriedung und Schmiedeeiserner Zaun der Gärten des Kopfgebüdes, Visualisierung

Ornamente

[sciedoc: Außen 07 – Ornamente]

Die Fassaden, Fenster und Türen des Bahnhofes waren reichlich mit Ornamenten verziert. Diese Ornamente konnten durch Plan- und Bildunterlagen rekonstruiert werden. Sie wurden zuerst mit 2D-Linien erstellt und nachfolgend mit dem ArchiCAD *Decken-Werkzeug* modelliert sowie als Objekte abgespeichert. Anschließend wurden die Objekte gedreht und an der gewünschten Position im Modell platziert. Nachfolgend sind einige Abbildungen der erstellten Ornamente angeführt.

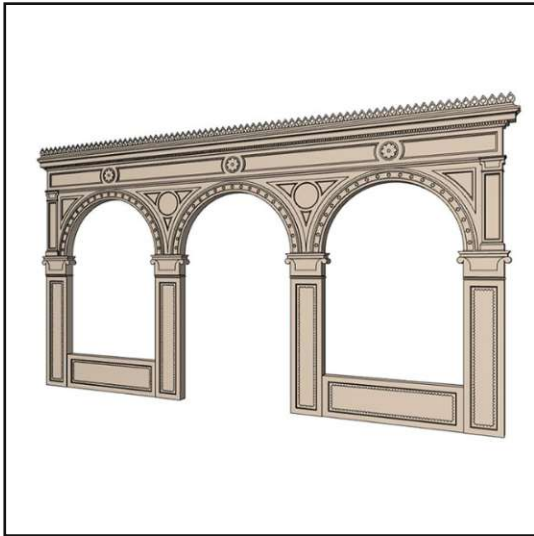


Abb. 87.: Ornamente der Südfassade Kopfgebäude, EG, Modelldarstellung



Abb. 88.: Ornamente der Dachgesimse Kopfgebäude, Modelldarstellung

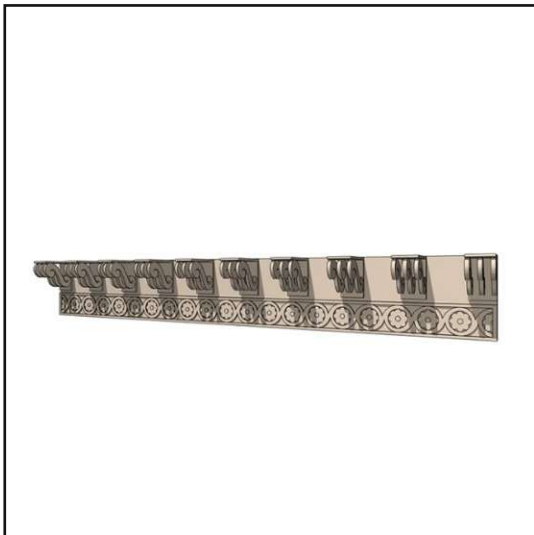


Abb. 89.: Ornamente der Dachgesimse Pavillons, Modelldarstellung



Abb. 90.: Ornamente des Vestibüls der Abfahrtsseite, Modelldarstellung

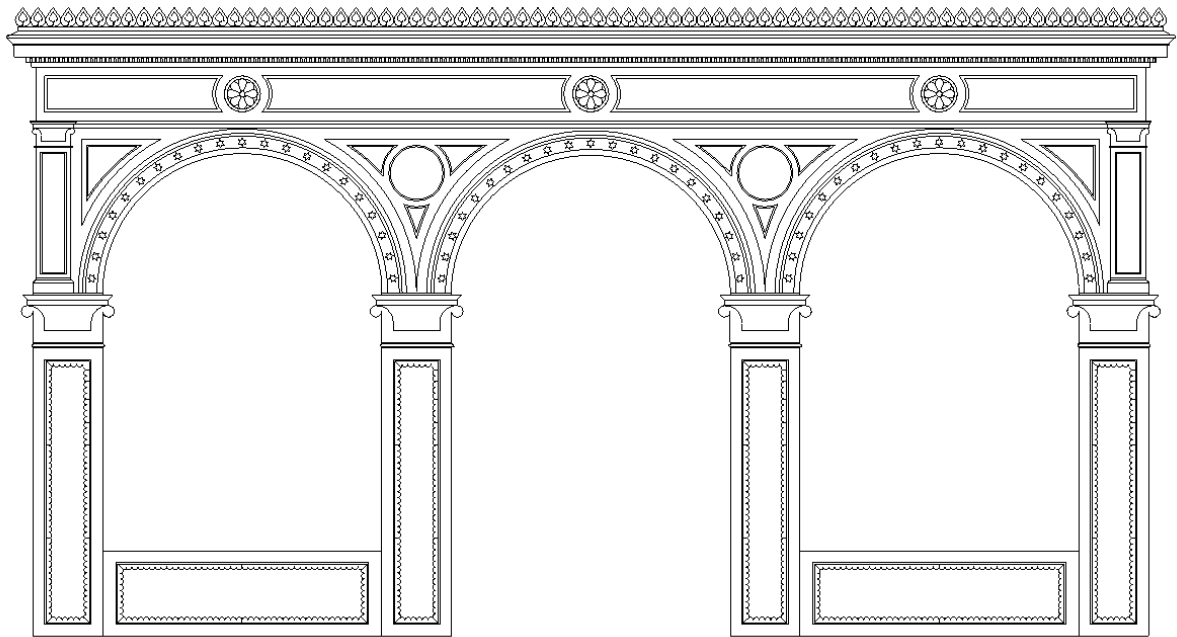
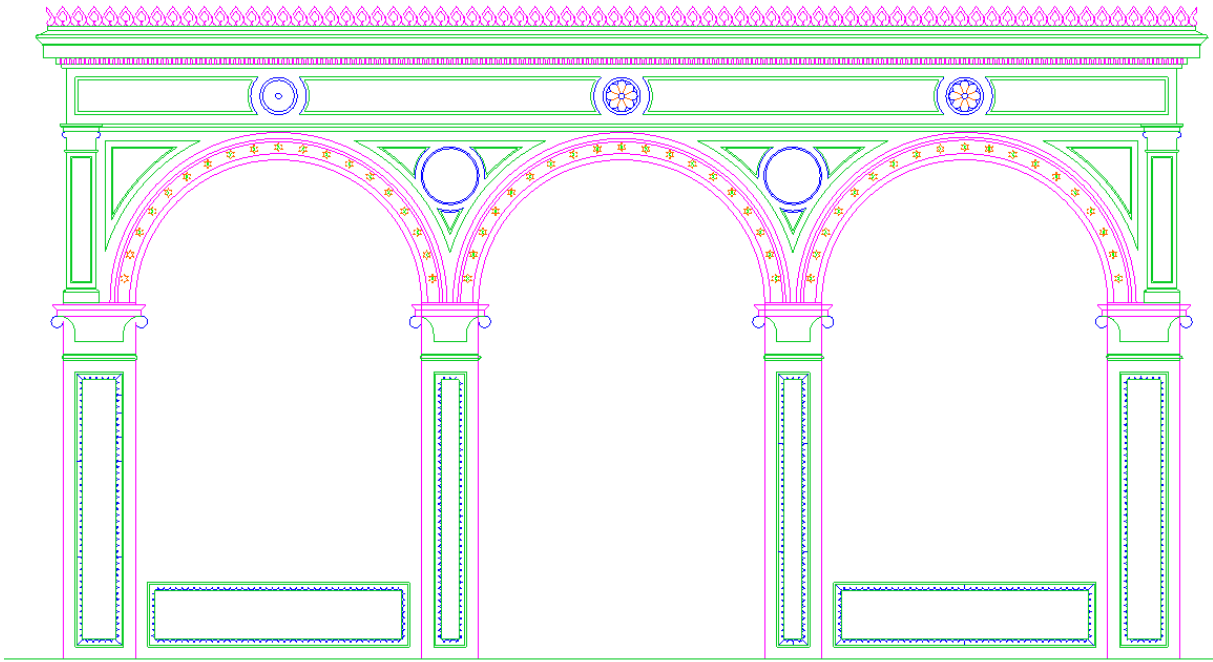


Abb. 91.: Fassadengestaltung Seitenansicht Kopfgebäude, zweidimensionale Rekonstruktion und dreidimensionale Modellierung mit dem ArchiCAD Decken-Werkzeug, Modelldarstellung

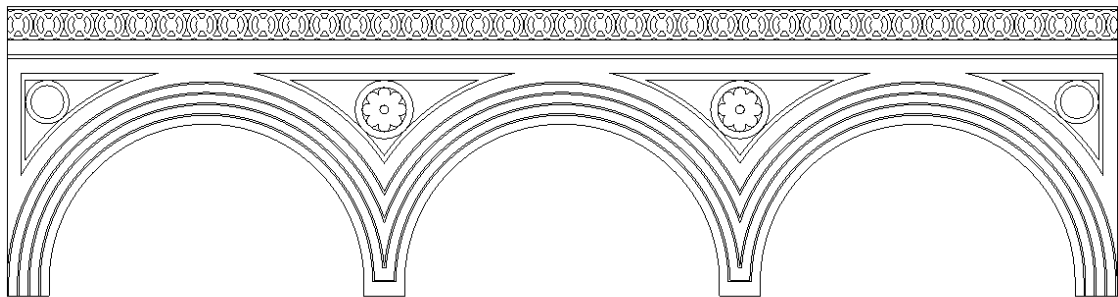


Abb. 92.: Portal der Abfahrtseite, zweidimensionale Rekonstruktion und dreidimensionale Modellierung mit dem ArchiCAD Decken-Werkzeug, Modelldarstellung

Türen und Fenster

[sciedoc: Außen 08 – Fenster und Türen]

Die Fenster und Türen wurden mit Hilfe der Pläne aus dem Österreichischen Staatsarchiv und den Bildern der Österreichischen Nationalbibliothek sowie des Wien Museums erstellt. Für die Modellierung im ArchiCAD 25 wurden die Elemente zunächst mit dem 2D-Linien-Werkzeug nachgezeichnet. Im Anschluss daran wurden sie mit dem *Decken-Werkzeug* modelliert und als Fenster- oder Tür-Objekt gespeichert. Durch bildliche Darstellungen konnten die Materialien identifiziert werden.

Die drei aus Holz gefertigten Haupteingangstüren zum Vestibül des Kopfgebäudes sind reichlich mit floralen Motiven verziert. Die Türen bestehen aus zwei Flügeln mit je zwei kreisförmigen, mit Holz verzierten Glasfenstern. Den Abschluss der Türen bildet ein Rundbogen mit Oberlichtfenster, welcher ebenso mit floralen Motiven aus Holz verziert ist.

Die Haupteingangstür zu den Pavillonbauten besteht gleichfalls aus Holz und ist als zweiflügelige Tür mit Rundbogenabschluss ausgeführt. Je Flügel gibt es drei blumenartige, kreisförmige Fixverglasungen. Der Rundbogen bietet mit fünf Fixverglasungen im floralen Stil ein großzügiges Oberlicht (siehe Abb.: 75).

Die zweiflügeligen Türen zur Personenhalle waren ca. 4 m hoch, und je Flügel gab es vier kreisförmige Fixverglasungen mit sternenförmiger Holzverzierung. Dieser Stil zog sich bis zum Oberlicht durch, wo es ebenso zwei dieser Fixverglasungen gab (siehe Abb.: 76).

Zu den prächtigsten und repräsentativsten Türen des gesamten Bahnhofes zählen die der Vestibüle der Abfahrtsseite und der Ankunftsseite. Je Vestibül gab es drei hölzerne, zweiflügelige Türen, durch welche man in die Vestibüle gelangte. Diese Holztüren waren im Vergleich zu den anderen eher schlicht gehalten und mit Stuckleisten in quadratischen Formen verziert. Über dem Türsturz befand sich in der mittleren der drei Türen eine Uhr, und an den beiden äußeren Türen ein achteckiges, großzügig verziertes Sternenmotiv.



Abb. 93.: Haupteingangstür des Kopfgebäude, EG, Modelldarstellung



Abb. 94.: Haupteingangstür der Pavillons, EG, Modelldarstellung

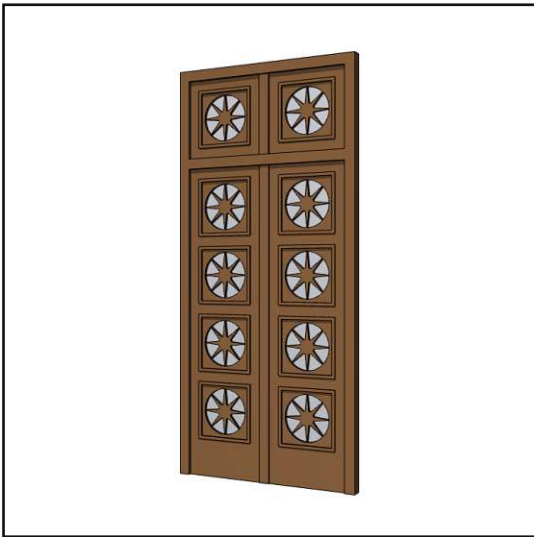


Abb. 95.: Zugangstür zur Personenhalle, EG, Modelldarstellung



Abb. 96.: Haupteingangstüren Vestibül der Abfahrtsseite und der Ankunftsseite, EG, Modelldarstellung



Abb. 97.: links - zweidimensionale und dreidimensionale Rekonstruktion der Haupteingangstür des Kopfgebäudes, EG, Modelldarstellung

Abb. 98.: rechts - zweidimensionale und dreidimensionale Rekonstruktion der Haupteingangstür der Pavillonbauten, EG, Modelldarstellung



Abb. 99.: links - zweidimensionale und dreidimensionale Rekonstruktion der Haupteingangstür des Vestibüls der Abfahrtseite und der Ankunftsseite, EG, Modelldarstellung

Abb. 100.: rechts - zweidimensionale und dreidimensionale Rekonstruktion der Zugangstür zur Personenhalle, EG, Modelldarstellung

Für jeden Bauteil gab es unterschiedliche Fenster, wobei alle im Rundbogenmotiv gehalten waren. Beim Kopfgebäude wurden je Stockwerk unterschiedliche Holzfenster-Typen verbaut. Die Fenster der achteckigen Türme unterschieden sich dabei ebenso von den Fenstern der Hauptfassaden. Die aus Holz gefertigten Fenster und Fenstertüren der Pavillonbauten waren wie beim Kopfgebäude je Geschoss unterschiedlich. Für die Personenhalle selbst gab es nur einen Fenstertyp aus Holz, wobei die Fenster direkt über dem Sturz der Holztüren lagen. Für die Türme gab es eigene, hohe Rundbogenfenster mit rautenförmigen Glasscheiben. Die Doppelfenster der Seitentrakte der Abfahrtseite waren wahrscheinlich aus Eisen gefertigt, wie aus einem kolorierten Bild abzuleiten ist. Die Verglasung der Fenster besteht aus einem kastenförmigen Raster und wird in dieser Art in die Rundbogenform übergeleitet.



Abb. 101.: Fenster Kopfgebäude, EG,
Modelldarstellung



Abb. 102.: Fenster Kopfgebäude, 2.OG,
Modelldarstellung



Abb. 103.: Fenster Kopfgebäude, EG,
Modelldarstellung



Abb. 104.: Fenster Kopfgebäude,
1.OG Turmanbau, Modelldarstellung



Abb. 105.: Fenster Kopfgebäude, 2.OG,
Modelldarstellung



Abb. 106.: Fenster Kopfgebäude, EG,
Modelldarstellung



Abb. 107.: Fenster Pavillons, 2.OG,
Modelldarstellung



Abb. 108.: Fenster Pavillons, 1.OG,
Modelldarstellung



Abb. 109.: Fenster Pavillons, EG,
Modelldarstellung



Abb. 110.: Fenster Personenhalle, EG,
Modelldarstellung



Abb. 111.: Fenster Personenhalle, 1.OG und 3.OG
Turmanbau, Modelldarstellung



Abb. 112.: Fenster Seitentrakt Abfahrtsseite,
Modelldarstellung

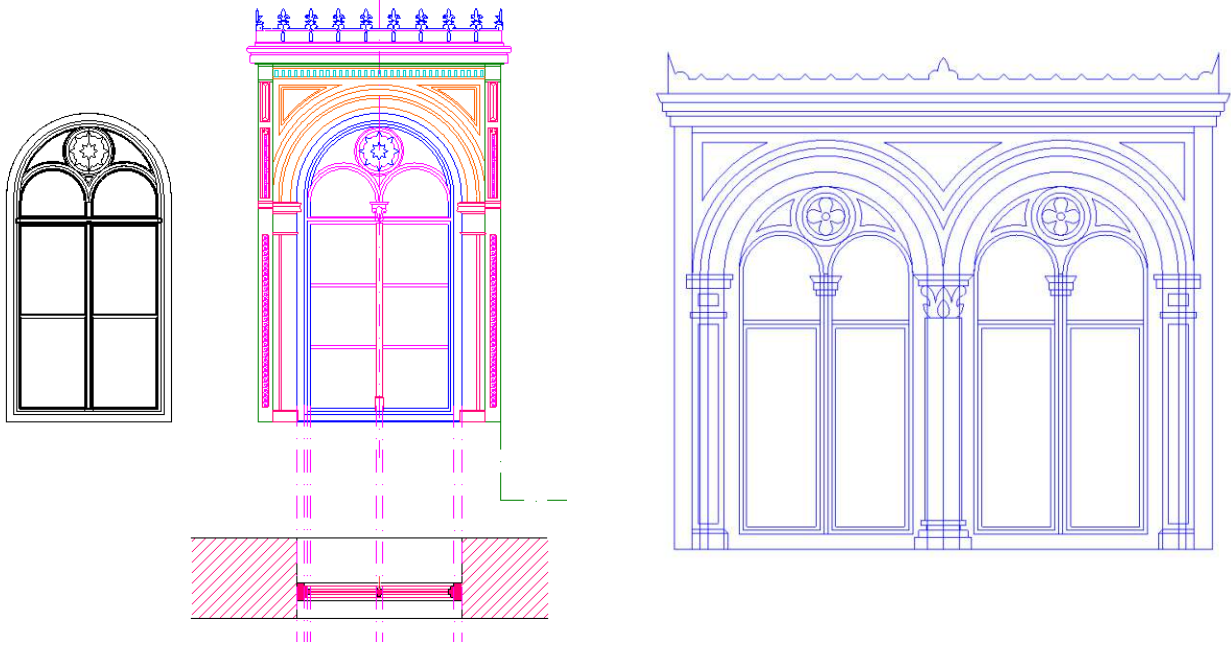


Abb. 113.: links - zweidimensionale und dreidimensionale Rekonstruktion der Fenster im Kopfgebäude, EG, Modelldarstellung

Abb. 114.: rechts - zweidimensionale Rekonstruktion der Fenster in den Pavillons, 1.OG, Modelldarstellung

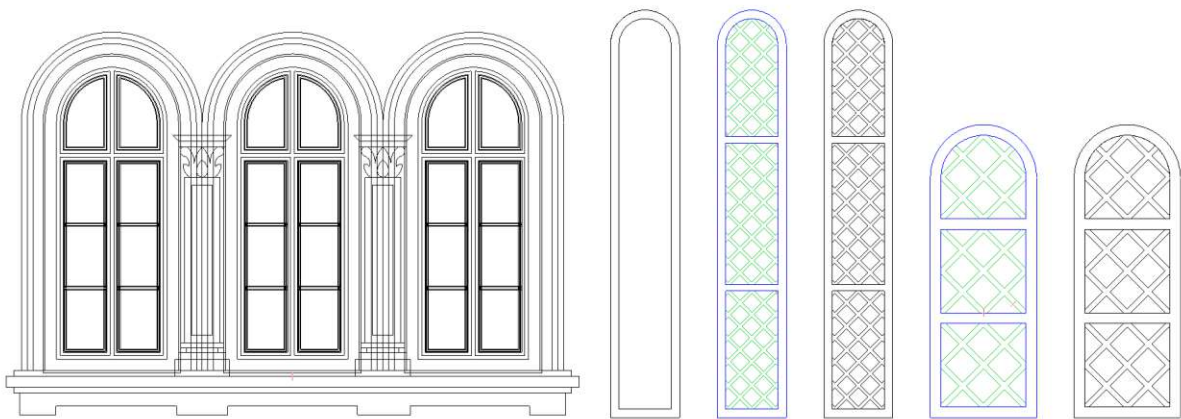


Abb. 115.: links - dreidimensionale Rekonstruktion Fenster in den Pavillons, 2.OG, Modelldarstellung

Abb. 116.: rechts - zweidimensionale und dreidimensionale Rekonstruktion Fenster in der Personenhalle, 1.OG und 3.OG, Modelldarstellung

Leuchten

[sciedoc: Außen 09 – Leuchten]

Die Rekonstruktion der Beleuchtungskörper des Bahnhofes konnte mittels Archivbildern und Zeichnungen des Technischen Museums in Wien, der Österreichischen Nationalbibliothek und des Wien Museums realisiert werden. Da auf den Bildern unterschiedliche Beleuchtungskörper abgebildet sind, wurden jeweils die ältesten und somit ursprünglichsten herangezogen. Die Leuchten wurden den Bildern und Zeichnungen entsprechend platziert.



Abb. 117.: Straßenlaterne außen, Modelldarstellung



Abb. 118.: Straßenlaterne Vestibül Abfahrtsseite, Modelldarstellung



Abb. 119.: Wandleuchte des Bahnhofes, Modelldarstellung



Abb. 120.: Wandleuchte innen, Personenhalle, Modelldarstellung

Personenhalle

[sciedoc: Innen 01 – Personenhalle]

Die Personenhalle konnte mit Hilfe von Plänen aus dem Österreichischen Staatsarchiv und Bildern des Technischen Museums in Wien rekonstruiert werden. Für die Rekonstruktion der Personenhalle besonders von Bedeutung waren Schnitte und Grundrisspläne aus dem Jahre 1936. Mit Hilfe dieser Planunterlagen war es möglich, die Halle originalgetreu nachzubauen. Durch die Lithographie von A. Kaiser aus dem Archiv des Technischen Museums in Wien waren die Farbgestaltung und die Materialität nachvollziehbar. Die Personenhalle konnte durch das Vestibül des Kopfgebäudes und durch die Vestibüle der Abfahrts- und Ankunftsseite erreicht werden. Die Halle hatte einen rechteckigen Grundriss im Ausmaß von 27,5 m x 164 m und wurde von einem U-förmigen Bahnsteig umschlossen. Der Bahnsteig dürfte den Fotos entsprechend asphaltiert gewesen sein. Die vier hier endenden Bahngleise lagen in einem Kiesbett und waren nicht mit dem umlaufenden Bahnsteig verbunden. Sogenannte Zungenbahnsteige, wie sie beim heutigen Wiener Westbahnhof realisiert wurden, gab es noch nicht. Die Wände parallel zur Gleisanlage wirkten wie ein Arkadengang, welcher in 37 Achsen unterteilt war. Je Achse gab es einen hohen Rundbogen, der durch massive Pfeiler getragen wurde. Je Rundbogen war eine große rechteckige Tür mit darüberliegendem Rundbogenfenster eingelassen. Die Wände der Personenhalle waren laut Zeichnungen wie die Fassade des Bahnhofes gelb gestrichen. An jedem zweiten Pfeiler befand sich eine Öllampe, um die Personenhalle mit genügend Licht zu versorgen. Durch das im Polonceau System konzipierte Dach kam die Halle ohne Stützen aus. Am Ende der Halle befindet sich die weite Öffnung der Ausfahrt, welche von den zwei markanten Türmen flankiert war.

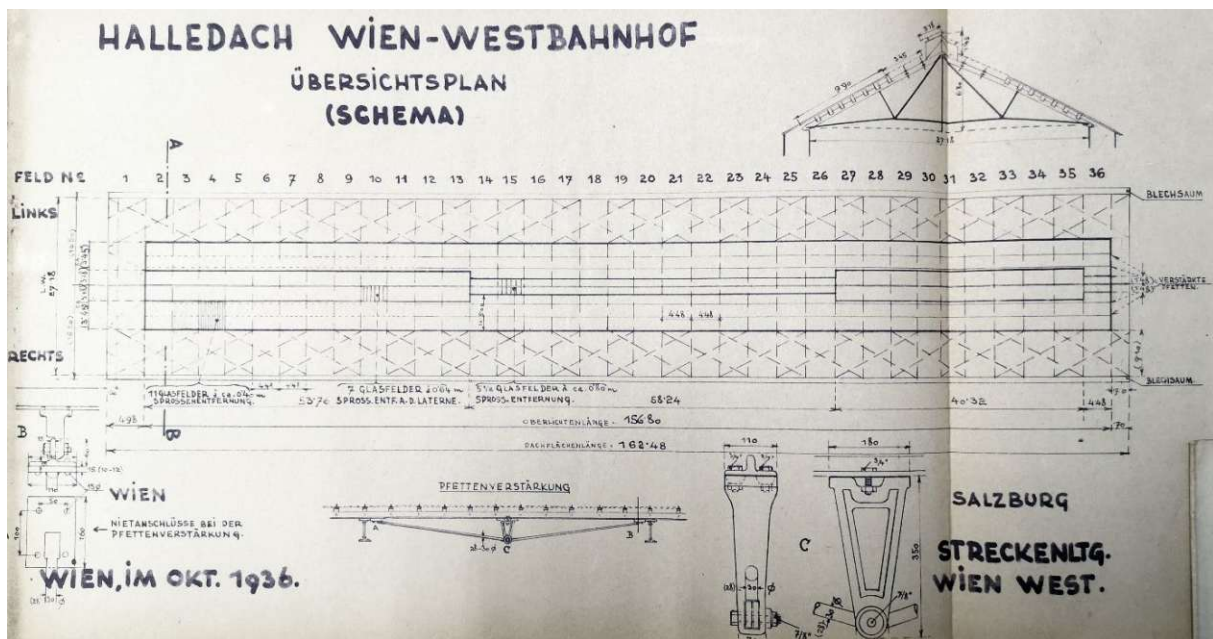


Abb. 121.: Hallendach Wien Westbahnhof, Übersichtsplan (Schema) Dachdeckung, Oktober 1936

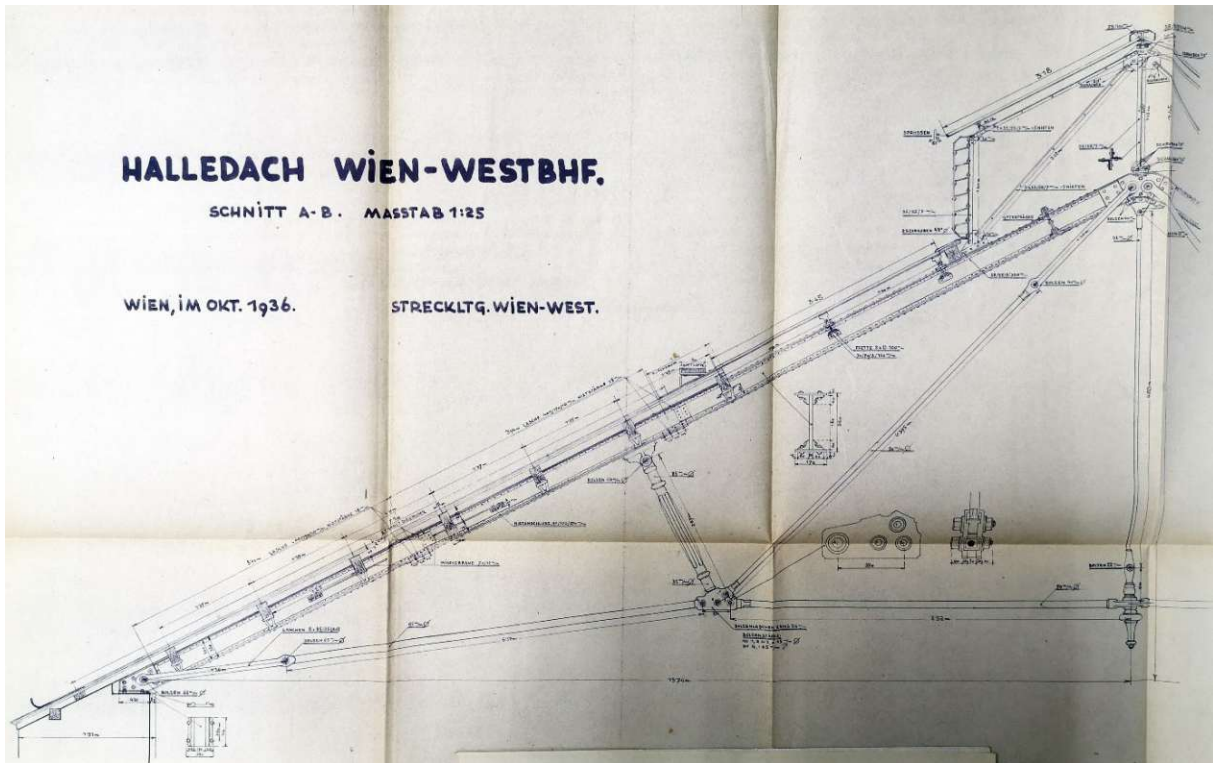


Abb. 122.: Hallendach Wien Westbahnhof, Schnitt A-B, Wien, im Oktober 1936

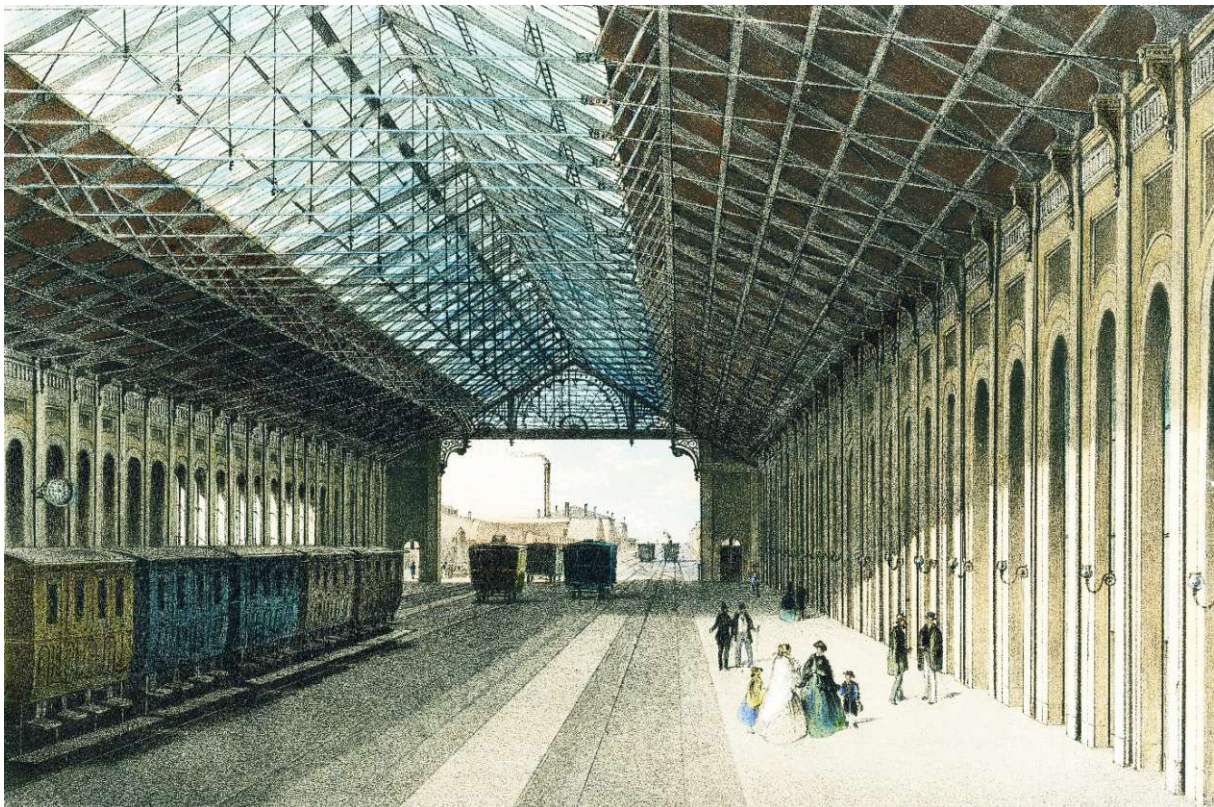


Abb. 123.: Personenhalle des Wiener Bahnhofes der Kaiserin-Elisabeth-Bahn (Westbahnhof),
Lithographie von A. Kaiser, Wien ca. 1860

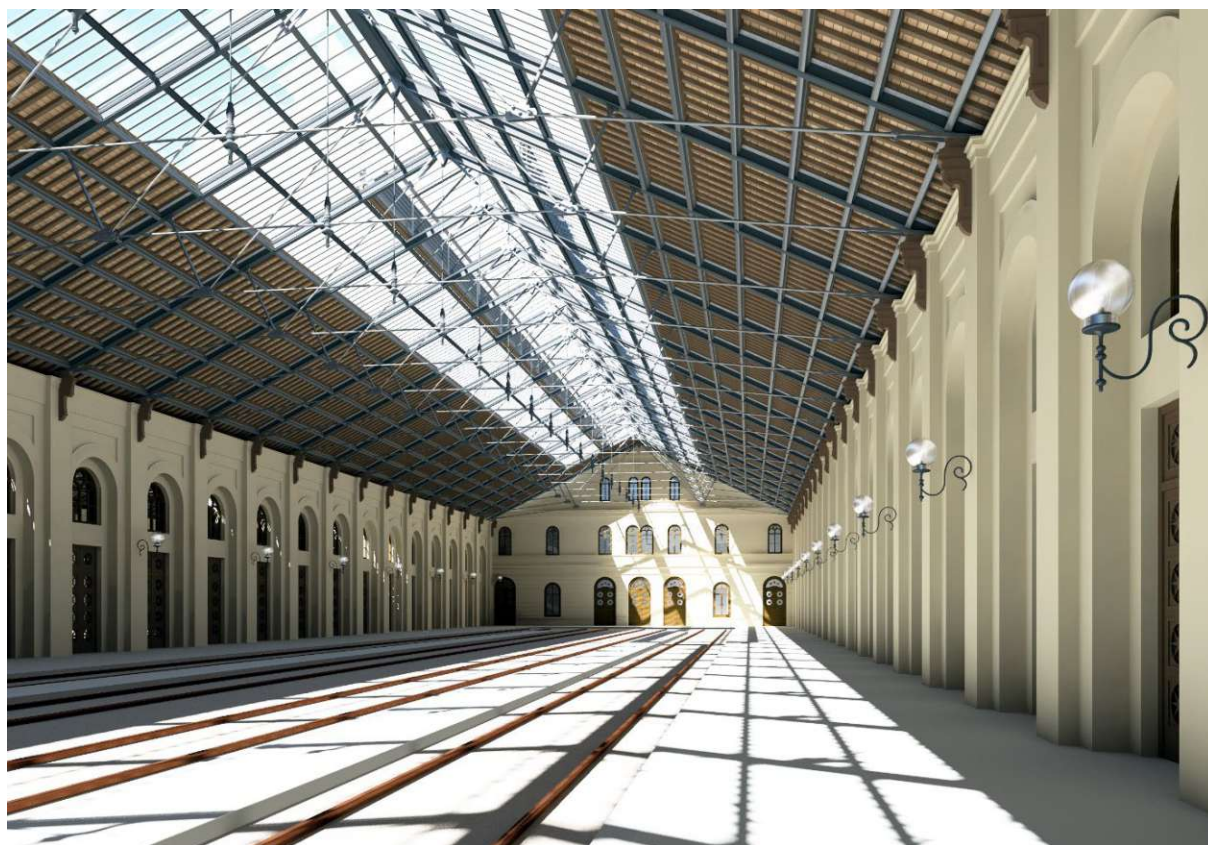


Abb. 124.: Ansicht der Personenhalle, Visualisierung

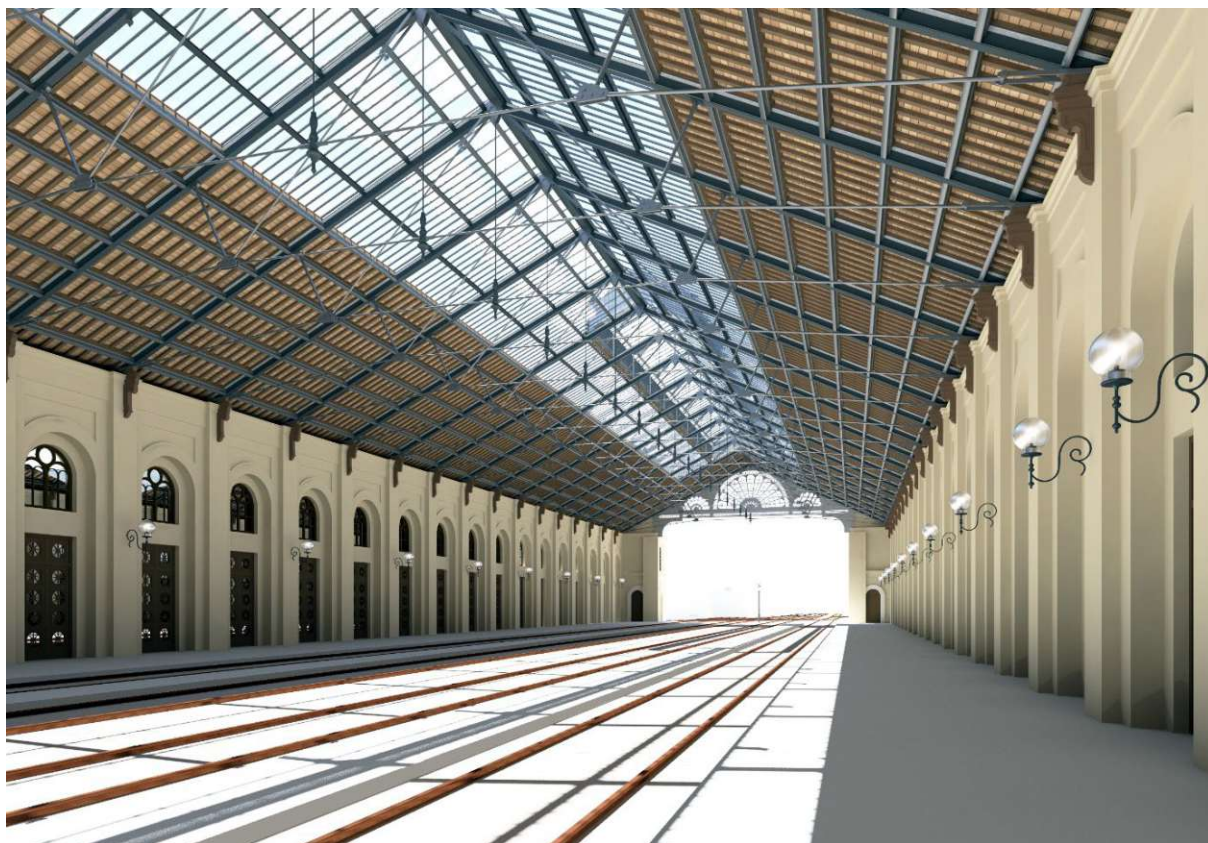


Abb. 125.: Personenhalle, Visualisierung

Vestibül des Kopfgebäudes

[sciedoc: Innen 02 – Vestibül Kopfgebäude]

Für die virtuelle Rekonstruktion des Vestibüls des Kopfgebäudes besonders hilfreich war ein Detailplan aus dem Österreichischen Staatsarchiv und eine Zeichnung der Österreichischen Nationalbibliothek. Anhand des Plans konnten die Stützen und Rundbögen des Vestibüls detailliert nachgebaut werden. Die Zeichnung verhalf zur Identifizierung der verwendeten Materialien und zur Farbgestaltung. Durch die drei Eingangstüren, welche von im Renaissance-Stil geschmückten Bögen flankiert wurden, gelangte man in das Vestibül. In der Mitte des Raumes befanden sich vier Stützen, welche sich durch Rundbögen mit verzierten Unterzügen verbanden. Vom Vestibül aus gelangte man entweder in die Personenhalle oder in die Räumlichkeiten des allerhöchsten Hofes und in die Wohnungen der Bediensteten. Die Türen zum Vestibül waren braun gestrichen. Der Boden bestand aus einem weißen, quadratischen Steinboden. Die Wände und Säulen waren ebenfalls in Weiß gehalten und vermutlich mit Kalkzementputz beschichtet.

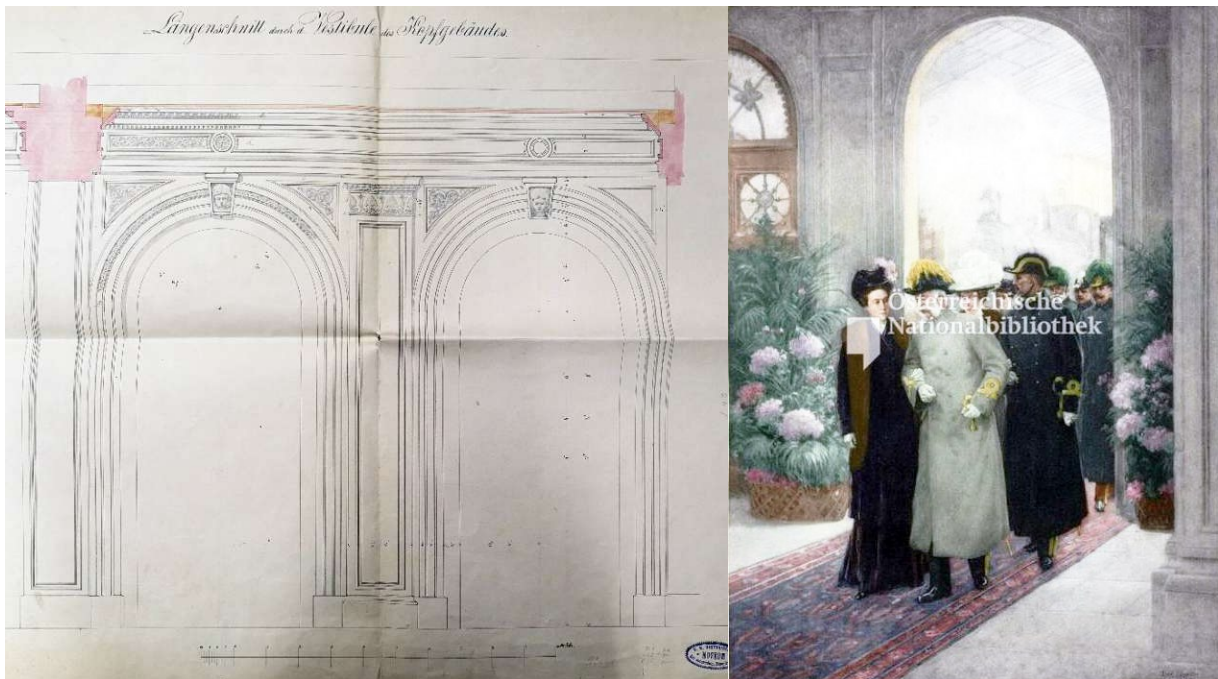


Abb. 126.: links - Wien Westbahnhof, Längenschnitt durch das Vestibül des Kopfgebäudes, Datierung nicht bekannt

Abb. 127.: rechts - Empfang des schwedischen Königspaares durch Kaiser Franz Joseph I. in Wien am 05.12.1908, von Josef Schuster, Datierung 01.01.1910



Abb. 128.: Innenraum des Vestibüls im Kopfgebäude, Visualisierung



Abb. 129.: Innenraum des Vestibüls im Kopfgebäude, Visualisierung

Vestibül Abfahrtseite

[sciedoc: Innen 03 – Vestibül Abfahrtseite]

Das Vestibül der Abfahrtseite konnte mit Hilfe von Schnitten des Österreichischen Staatsarchives rekonstruiert werden. Da keine Bilder oder Zeichnungen ausfindig gemacht werden konnten, war es leider nicht möglich, die Farbgestaltung des Innenraumes wiederzugeben. Dadurch werden die Visualisierungen der Innenräume des Vestibüls in Weiß gehalten, um keine Spekulationen darzustellen. Das Vestibül besteht aus zwei großen Hallen: der Halle mit der Personen- und Gepäckskassa und der Halle mit dem angrenzenden Gepäckraum und der Schnellzugkassa. In den Hallen des Vestibüls stand einst die Stau der Namensgeberin des Bahnhofes, Kaiserin Elisabeth. Die Halle gleich nach dem Eingangsportal wurde auf drei Seiten von Arkadengängen umrandet. Im Dach dieser Halle befand sich ein quadratisches Oberlicht, welches zusätzliches Licht spendete. Die Säulen der Halle waren schlichte Rundsäulen, und die Wände waren mit kreisförmigen Motiven verziert. Die zweite Halle, welche die Verbindung zur Personenhalle bildete, war mit Pilastern verziert, und auch hier war im Satteldach ein Oberlicht eingelassen. Der Dachstuhl dürfte den Schnitten des Österreichischen Staatsarchives zufolge offen und von der Halle aus sichtbar gewesen sein.

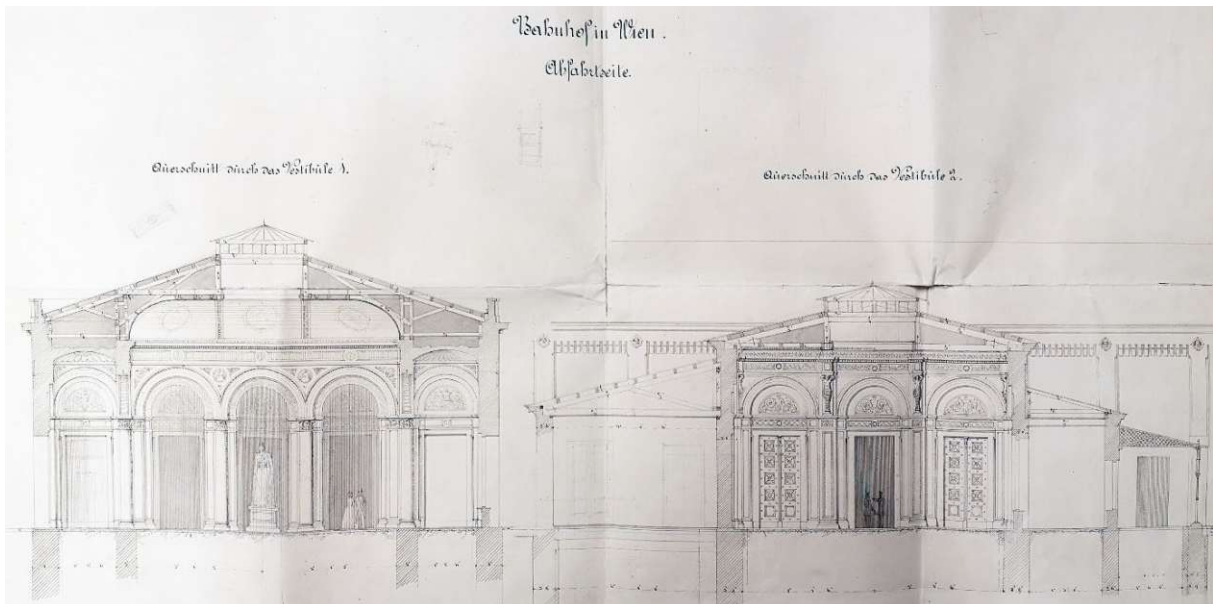


Abb. 130.: Ansicht der Abfahrtseite des Wiener Westbahnhofes, Bahnhof in Wien, Abfahrtseite, (li.) Querschnitt durch das Vestibül, (re.) Querschnitt durch das Vestibül, 1858



Abb. 131.: Innenraum des Vestibüls der Abfahrtseite, Visualisierung



Abb. 132.: Innenraum des Vestibüls der Abfahrtseite, Visualisierung

Vestibül der Ankunftsseite

[sciedoc: Innen 04 – Vestibül Ankunftsseite]

Zur Rekonstruktion dieses Raumes konnte ein farbiger Schnitt des Technischen Museums in Wien herangezogen werden, wobei erwähnt werden muss, dass die farbliche Gestaltung auch anders ausgeführt gewesen sein könnte. Mangels anderer Unterlagen wird jedoch diese Gestaltung für die Visualisierungen herangezogen. Das Vestibül bestand aus einem rechteckigen Grundriss und wurde an jeder Längsseite von fünf Türen flankiert. Die Türen waren mit Pilastern geschmückt und führten in die angrenzenden Räume. An der Schmalseite des Raumes war durch drei Rundbogentüren die Personenhalle zu erreichen. Die Halle war durch ein Blech-Satteldach gedeckt, und ein großes, rechteckiges Oberlicht sorgte für ausreichende Belichtung. Die Holztüren, welche zur Personenhalle führten, waren der Zeichnung zufolge in einem hellen Braunton gestrichen. Die Pilaster und Bogenverzierungen an den Wänden waren mit weißem Kalkzementputz beschichtet. Die übrige, glatte Wand war mit einem lachsfarbenen oder mit leicht rosarotem Putz beschichtet.



Abb. 133.: Wiener Westbahnhof, Aufnahmsgebäude der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Wien, Ankunftsseite, Querschnitt durch das Vestibül, Kolorierte Tuschzeichnung aus dem Jahr 1856, Blatt 15, von Loehr, Patzelt, Unger, Herrman und anderen.



Abb. 134.: Innenraum des Vestibüls der Ankunftsseite, Visualisierung



Abb. 135.: Innenraum des Vestibüls der Ankunftsseite, Visualisierung

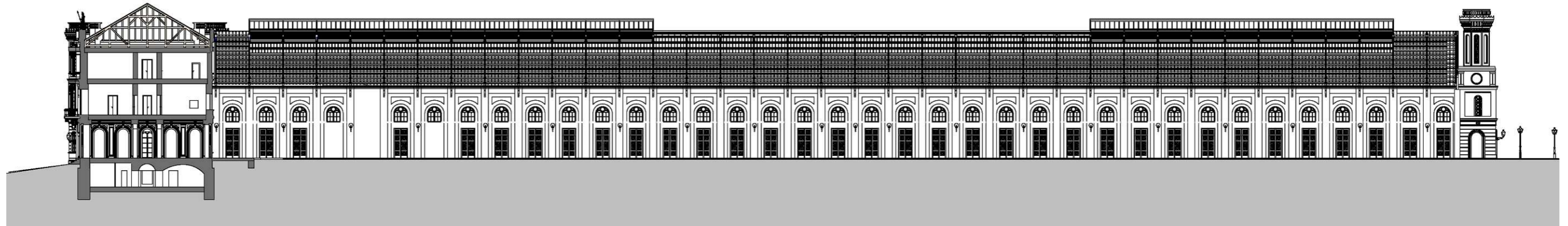


Abb. 136.: Längsschnitt

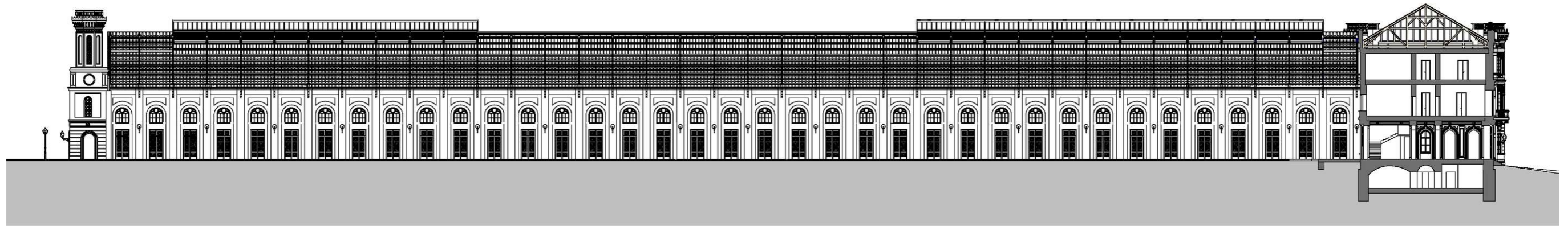


Abb. 137.: Längsschnitt



Abb. 138.: Querschnitt

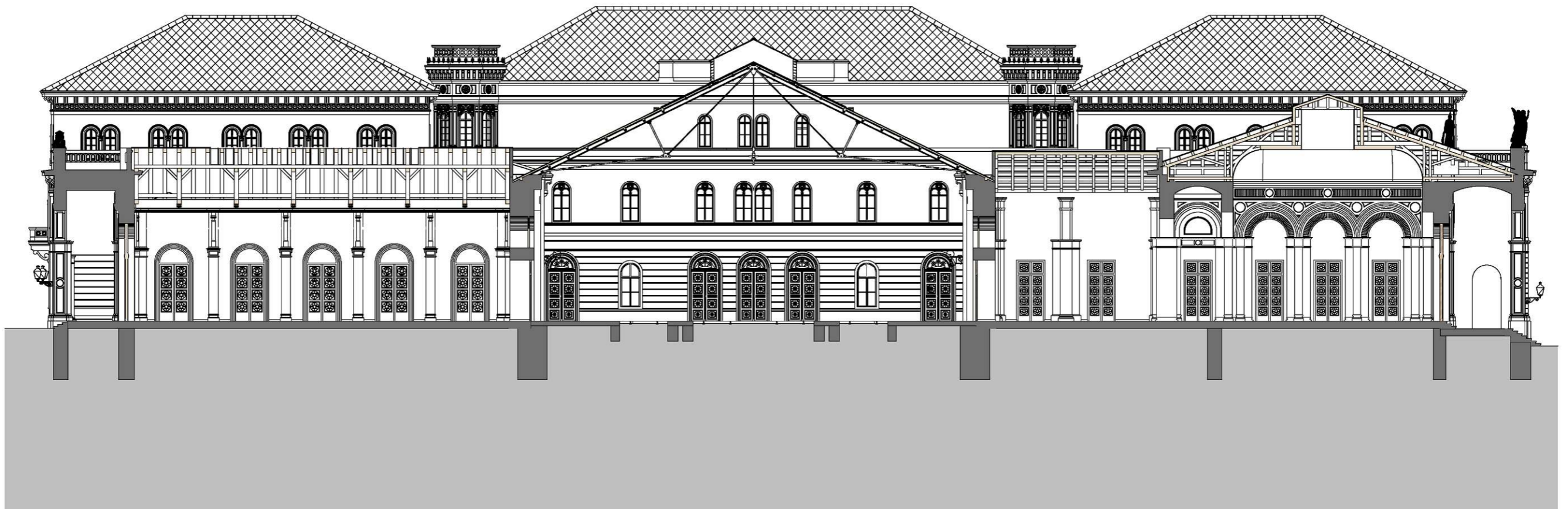


Abb. 139.: Querschnitt

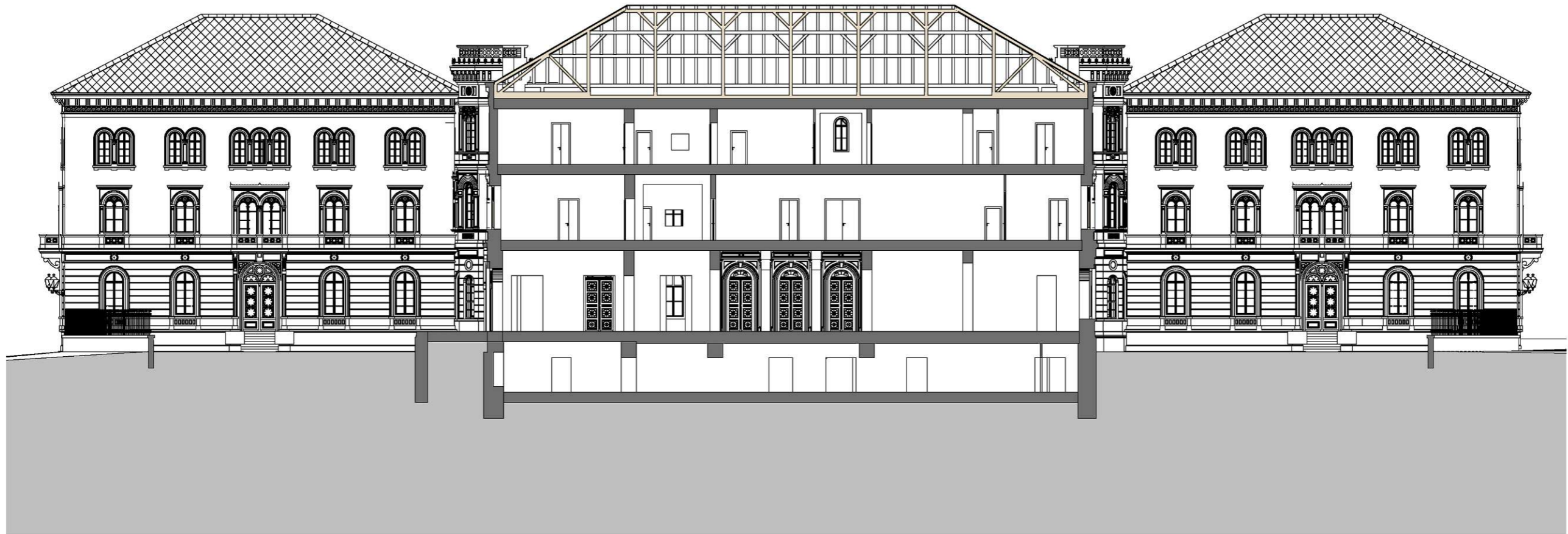


Abb. 140.: Querschnittansicht

4.5. Einrichtung und Gliederung des 3D-Modells

Die Unterteilung in Bauteile wurde auch bei der Modellierung des 3D-Modells des Westbahnhofes übernommen, da sich der Umgang mit der großen Datei auf diese Weise einfacher gestaltet. Nachfolgend wird daher dem Aufbau der Ebenenkombinationen des ArchiCAD Modells folgend, die Ebenenstruktur je Bauteil aufgelistet. In den Abb. 141 bis 143 sind die verwendeten Ebenenkombinationen und die Ebenen angeführt.

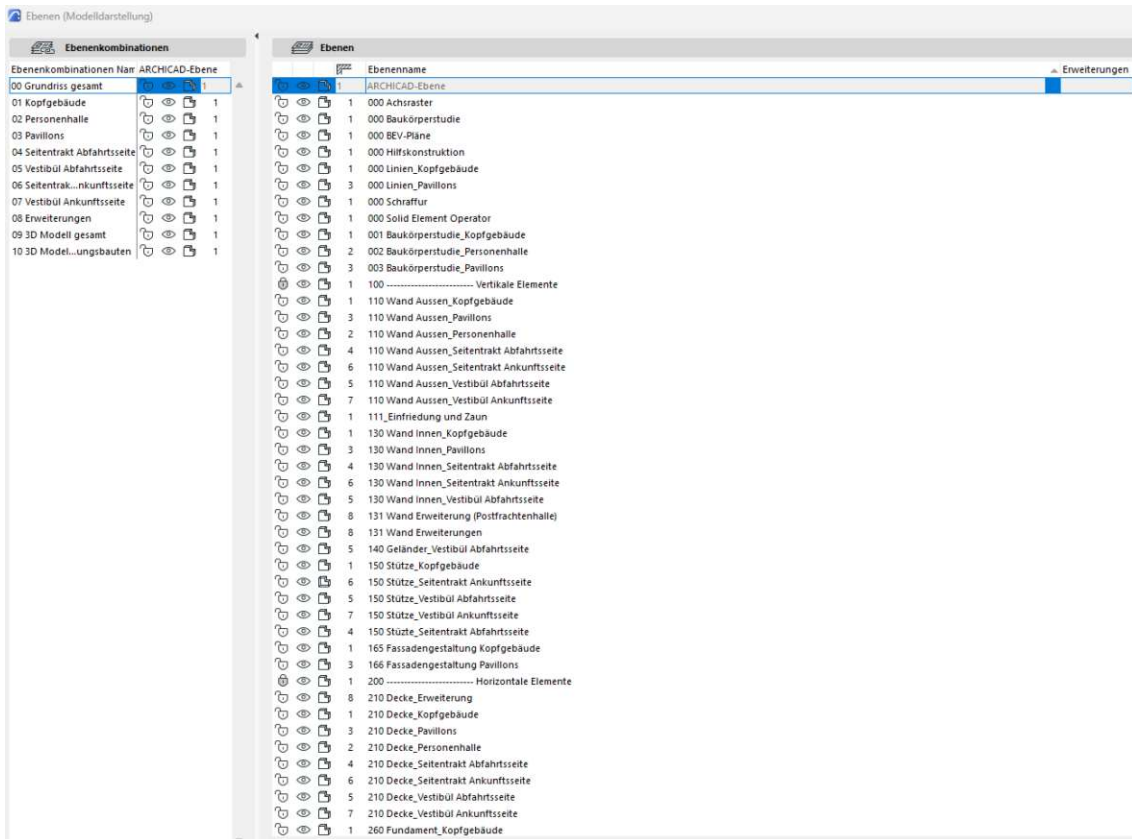


Abb. 141.: Ebenenkombination, Ebenenliste

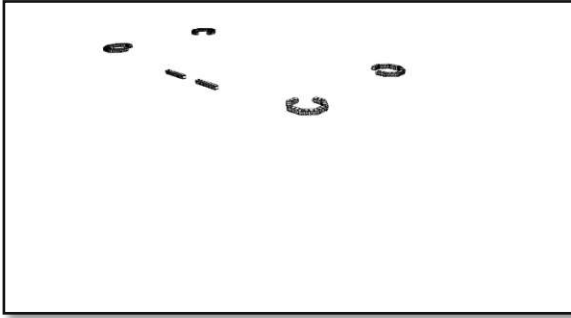
Ebenen (Modelldarstellung)		Ebenen	
Ebenenkombinationen		Ebenen	
Ebenenkombinationen	ARCHICAD-Ebene	Ebenenname	Erweiterungen
00 Grundriss gesamt	1	5 210 Decke_Vestibül Abfahrtsseite	
01 Kopfgebäude	1	7 210 Decke_Vestibül Ankunftsseite	
02 Personenhalle	1	1 260 Fundament_Kopfgebäude	
03 Pavillons	1	1 260 Fundament_Personenhalle	
04 Seitentrakt Abfahrtsseite	1	1 260 Fundament_Seitentrakt Abfahrtsseite	
05 Vestibül Abfahrtsseite	1	1 300 ----- Dachelemente	
06 Seitentrak...nkunftsseite	1	1 310 Dachkonstruktion_Personenhalle	
07 Vestibül Ankunftsseite	1	1 320 Dachstuhl_Kopfgebäude	
08 Erweiterungen	1	3 320 Dachstuhl_Pavillons	
09 3D Modell gesamt	1	7 320 Dachstuhl_Vestibül Ankunftsseite	
10 3D Modell...ungsbauten	1	5 320_Dachstuhl_Vestibül Abfahrtsseite	
		8 330 Dachaufbau_Erweiterung	
		8 330 Dachaufbau_Erweiterung (Postfrachtenhalle)	
		1 330 Dachaufbau_Kopfgebäude	
		3 330 Dachaufbau_Pavillons	
		2 330 Dachaufbau_Personenhalle_Eternitdeckung	
		4 330 Dachaufbau_Seitentrakt Abfahrtsseite	
		6 330 Dachaufbau_Seitentrakt Ankunftsseite	
		5 330 Dachaufbau_Vestibül Abfahrtsseite	
		7 330 Dachaufbau_Vestibül Ankunftsseite	
		1 400 ----- Erschließung	
		1 410 Treppe_Kopfgebäude	
		3 410 Treppe_Pavillons	
		6 410 Treppe_Seitentrakt Ankunftsseite	
		5 410 Treppe_Vestibül Abfahrtsseite	
		7 410 Treppe_Vestibül Ankunftsseite	
		1 500 ----- Einrichtung	
		5 510 Fries_Vestibül Abfahrtsseite	
		7 510 Fries_Vestibül Ankunftsseite	
		1 510 Fries_Vestibül Kopfgebäude	
		8 510 Ornamente_Erweiterung	
		1 510 Ornamente_Kopfgebäude	
		3 510 Ornamente_Pavillons	
		2 510 Ornamente_Personenhalle	
		4 510 Ornamente_Seitentrakt Abfahrtsseite	
		6 510 Ornamente_Seitentrakt Ankunftsseite	
		5 510 Ornamente_Vestibül Abfahrtsseite	
		7 510 Ornamente_Vestibül Ankunftsseite	
		8 515 Gewölbe_Erweiterungen	
		1 515 Gewölbe_Kopfgebäude	
		3 515 Gewölbe_Pavillons	
		4 515 Gewölbe_Seitentrakt Abfahrtsseite	
		5 515 Gewölbe_Vestibül Abfahrtsseite	
		1 600 ----- Außen	
		1 610 Gelände	
		1 610 Gelände (Umgebung)	

Abb. 142.: Ebenenkombination, Ebenenliste

Ebenen (Modelldarstellung)		Ebenen	
Ebenenkombinationen		Ebenen	
Ebenenkombinationen	ARCHICAD-Ebene	Ebenenname	Erweiterungen
00 Grundriss gesamt	1	5 330 Dachaufbau_Vestibül Abfahrtsseite	
01 Kopfgebäude	1	7 330 Dachaufbau_Vestibül Ankunftsseite	
02 Personenhalle	1	1 400 ----- Erschließung	
03 Pavillons	1	1 410 Treppe_Kopfgebäude	
04 Seitentrakt Abfahrtsseite	1	3 410 Treppe_Pavillons	
05 Vestibül Abfahrtsseite	1	6 410 Treppe_Seitentrakt Ankunftsseite	
06 Seitentrak...nkunftsseite	1	5 410 Treppe_Vestibül Abfahrtsseite	
07 Vestibül Ankunftsseite	1	7 410 Treppe_Vestibül Ankunftsseite	
08 Erweiterungen	1	1 500 ----- Einrichtung	
09 3D Modell gesamt	1	5 510 Fries_Vestibül Abfahrtsseite	
10 3D Modell...ungsbauten	1	7 510 Fries_Vestibül Ankunftsseite	
		1 510 Fries_Vestibül Kopfgebäude	
		8 510 Ornamente_Erweiterung	
		1 510 Ornamente_Kopfgebäude	
		3 510 Ornamente_Pavillons	
		2 510 Ornamente_Personenhalle	
		4 510 Ornamente_Seitentrakt Abfahrtsseite	
		6 510 Ornamente_Seitentrakt Ankunftsseite	
		5 510 Ornamente_Vestibül Abfahrtsseite	
		7 510 Ornamente_Vestibül Ankunftsseite	
		8 515 Gewölbe_Erweiterungen	
		1 515 Gewölbe_Kopfgebäude	
		3 515 Gewölbe_Pavillons	
		4 515 Gewölbe_Seitentrakt Abfahrtsseite	
		5 515 Gewölbe_Vestibül Abfahrtsseite	
		1 600 ----- Außen	
		1 610 Gelände	
		1 610 Gelände (Umgebung)	
		2 610 Gelände_Personenhalle	
		1 620 Straße	
		1 625 Gleise	
		1 630_Nachbarbebauung_1869	
		1 632_Nachbarbebauung_1871-76	
		1 634_Nachbarbebauung_1895-1906	
		1 635_Nachbarbebauung_1906-1942	
		1 660 Öllampen_Kopfgebäude	
		3 660 Öllampen_Pavillons	
		2 660 Öllampen_Personenhalle	
		6 660 Öllampen_Seitentrakt Ankunftsseite	
		5 660 Öllampen_Vestibül Abfahrtsseite	
		7 660 Öllampen_Vestibül Ankunftsseite	
		1 660 Statuen_Kopfgebäude	
		5 660 Statuen_Vestibül Abfahrtsseite	
		7 660 Statuen_Vestibül Ankunftsseite	
		1 700 ----- HKLSE	

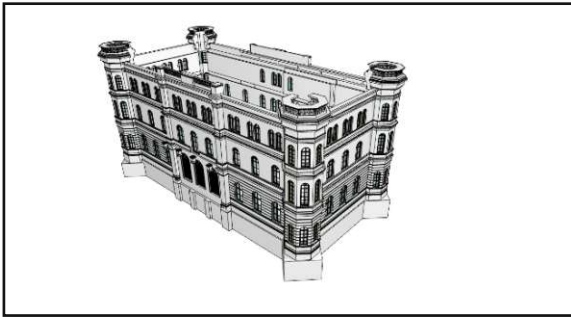
Abb. 143.: Ebenenkombination, Ebenenliste

01 Kopfgebäude

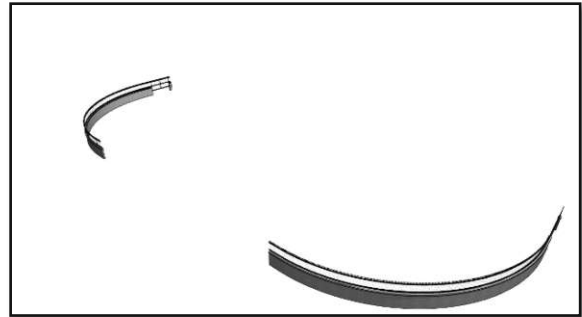


001 – Baukörperstudie_Kopfgebäude

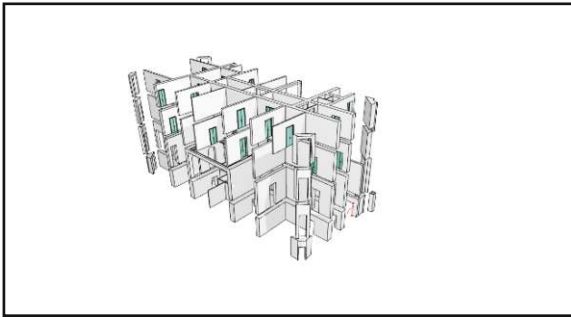
100 Vertikale Elemente



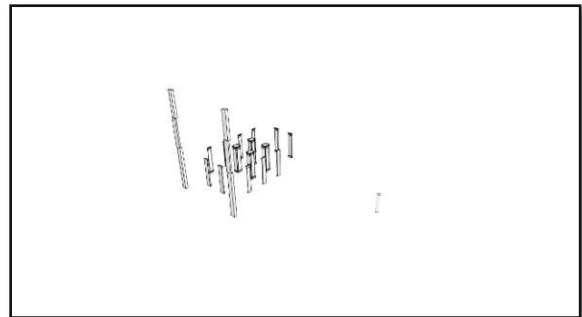
110 – Wand außen_Kopfgebäude



111 – Einfriedung und Zaun

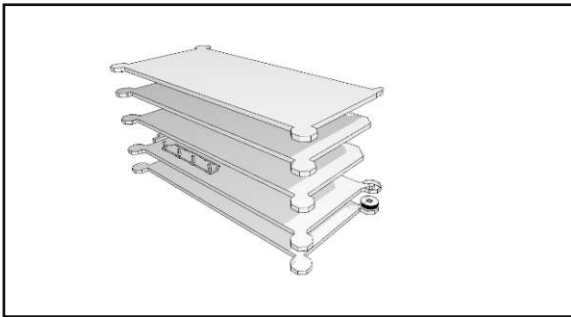


130 – Wand innen_Kopfgebäude

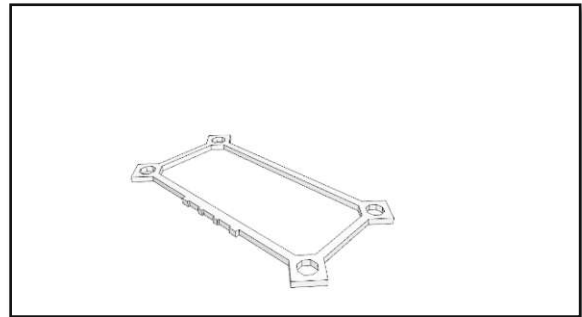


150 – Stützen_Kopfgebäude

200 Horizontale Elemente



210 – Decken_Kopfgebäude

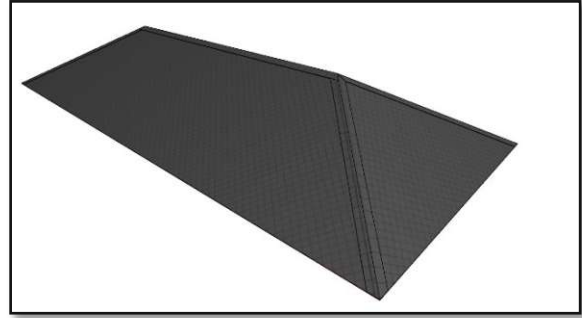


260 – Fundament_Kopfgebäude

300 Dachelemente

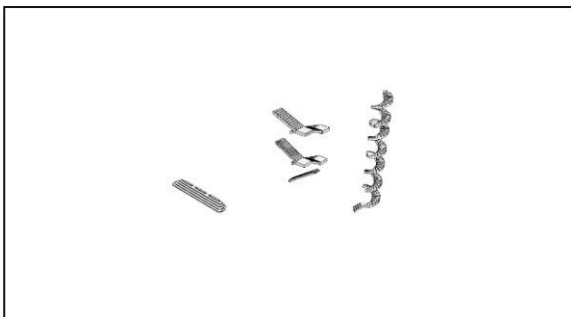


320 – Dachstuhl_Kopfgebäude



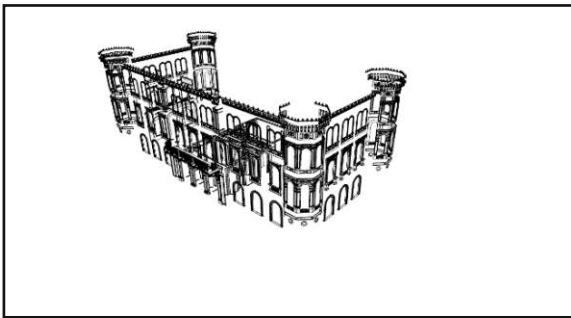
330 – Dachaufbau_Kopfgebäude

400 Erschließung

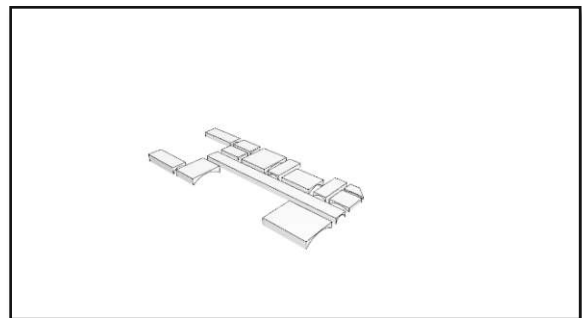


410 – Treppen_Kopfgebäude

500 Einrichtung

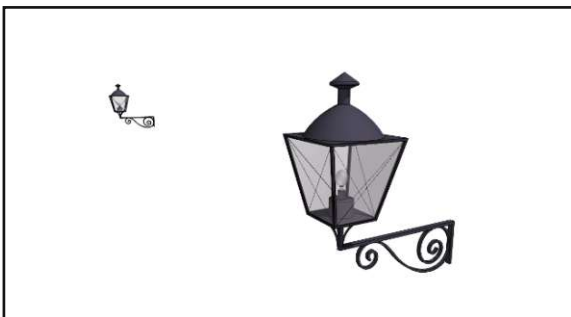


510 – Ornamente_Kopfgebäude

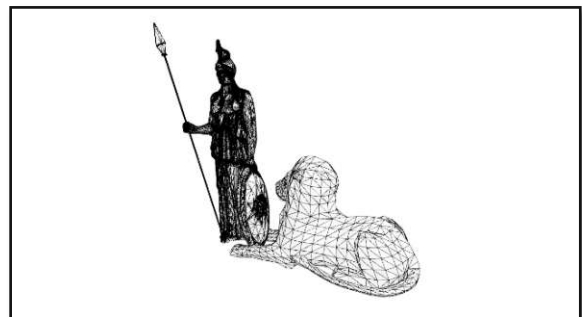


515 – Gewölbe_Kopfgebäude

600 Außen

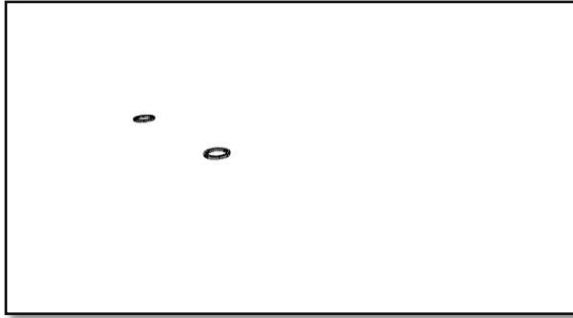


660 – Öllampen_Kopfgebäude



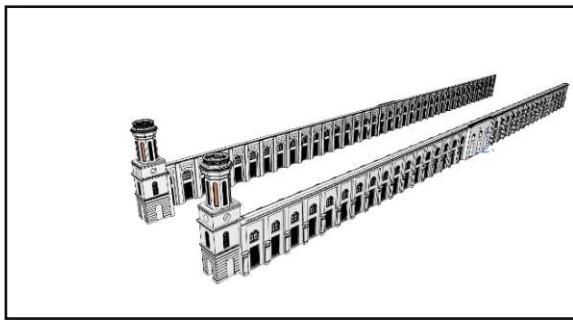
660 – Statuen_Kopfgebäude

02 Personenhalle



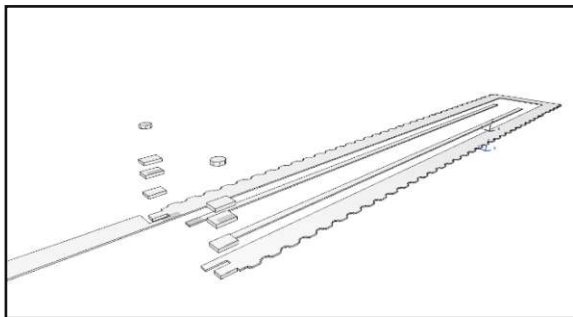
001 – Baukörperstudie_Personenhalle

100 Vertikale Elemente

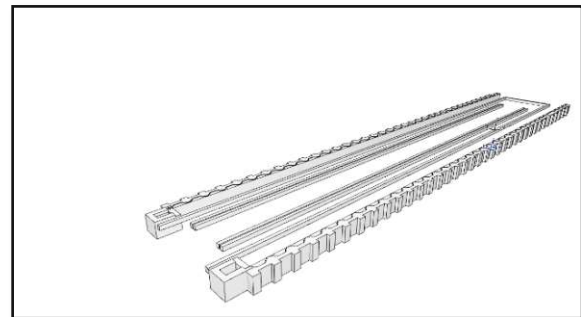


110 – Wand außen_Personenhalle

200 Horizontale Elemente



210 – Decken_Personenhalle

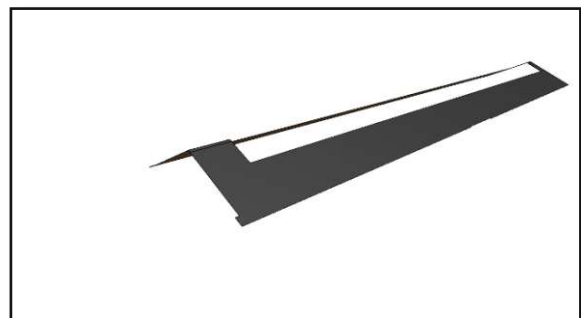


260 – Fundament_Personenhalle

300 Dachelemente

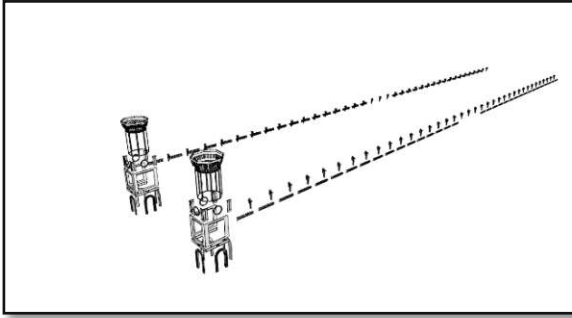


310 – Dachkonstruktion_Personenhalle



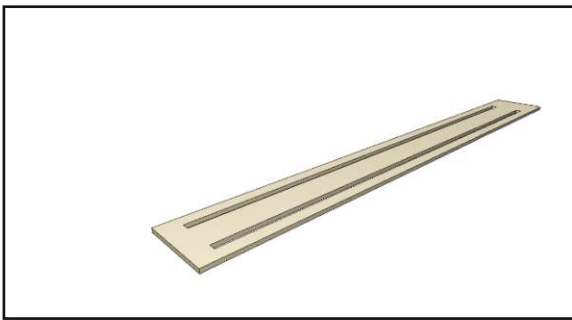
330 – Dachaufbau_Personenhalle

500 Einrichtung

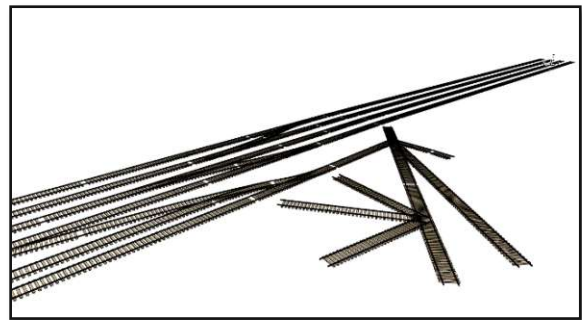


510 – Ornamente_Personenhalle

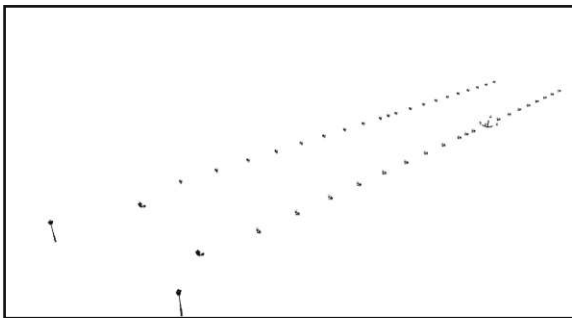
600 Außen



610 – Gelände_Personenhalle



625 – Gleise



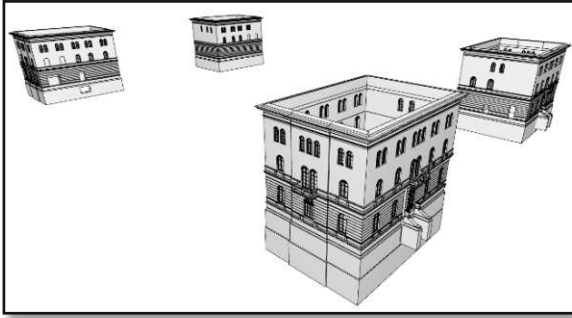
660 – Öllampen_Personenhalle

03 Pavillons

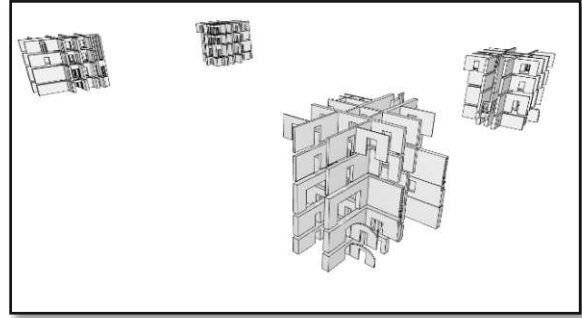


001 – Baukörperstudie_Pavillons

100 Vertikale Elemente

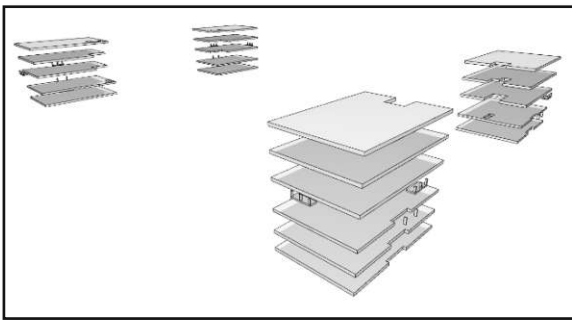


110 – Wand außen_Pavillons



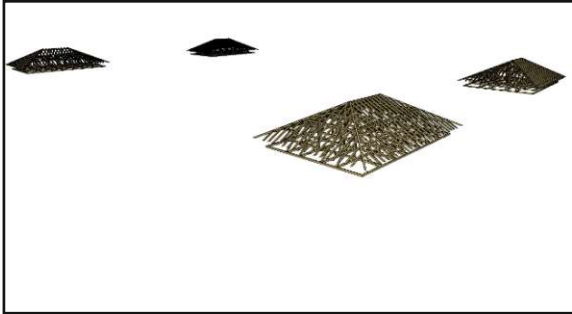
130 – Wand innen_Pavillons

200 Horizontale Elemente

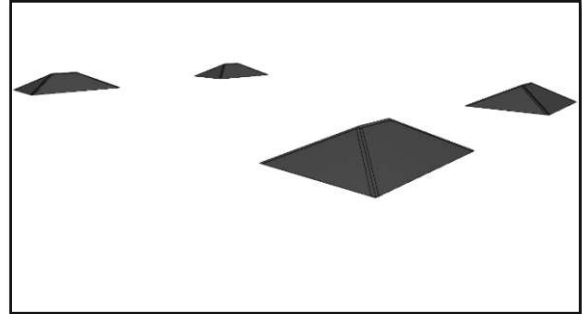


210 – Decken_Pavillons

300 Dachelemente

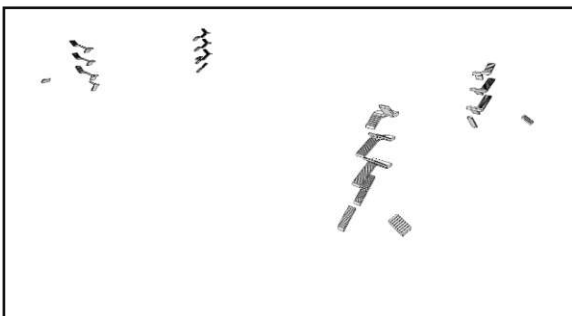


320 – Dachstuhl_Pavillons



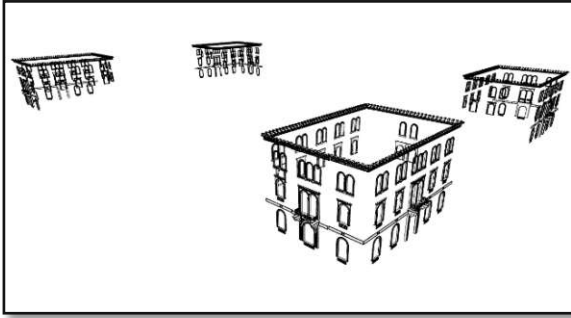
330 – Dachaufbau_Pavillons

400 Erschließung

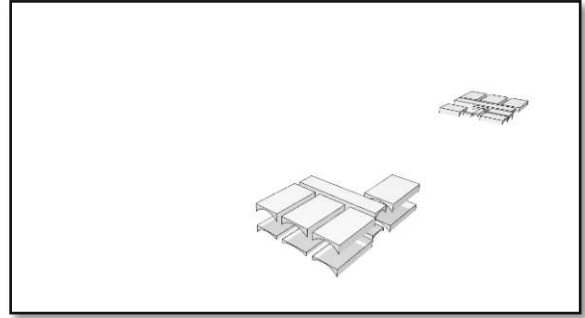


410 – Treppen_Pavillons

500 Einrichtung

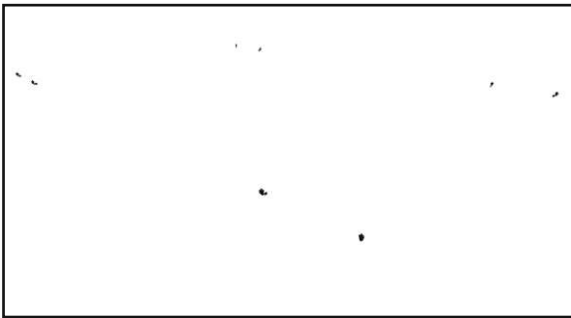


510 – Ornamente Pavillons



515 – Gewölbe Pavillons

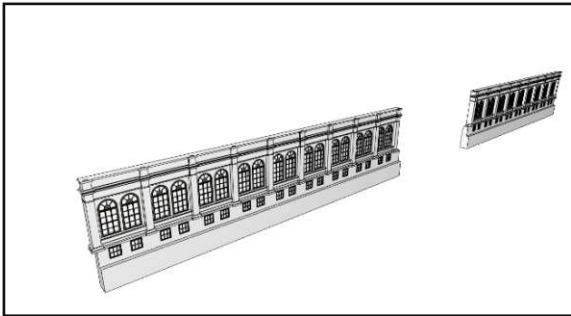
600 Außen



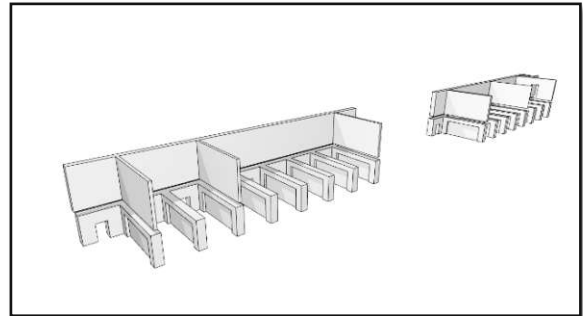
660 – Öllampen_Pavillons

04 Seitentrakte Abfahrtseite

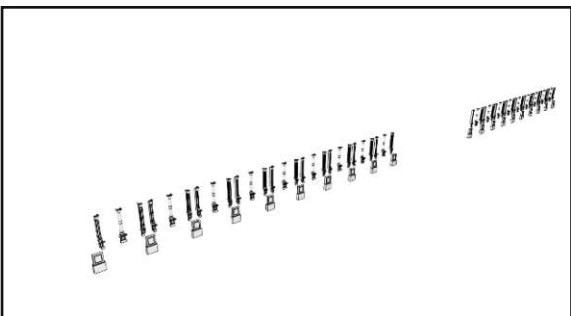
100 Vertikale Elemente



110 – Wand außen_Seitentrakte Abfahrtseite

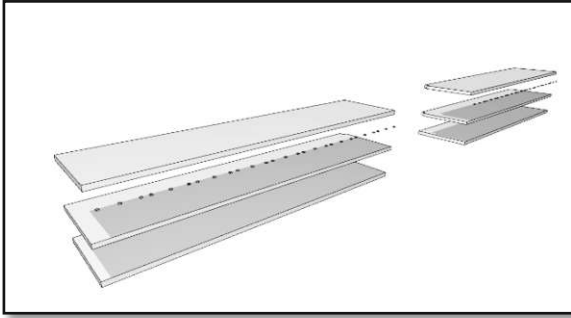


130 – Wand innen_Seitentrakte Abfahrtseite



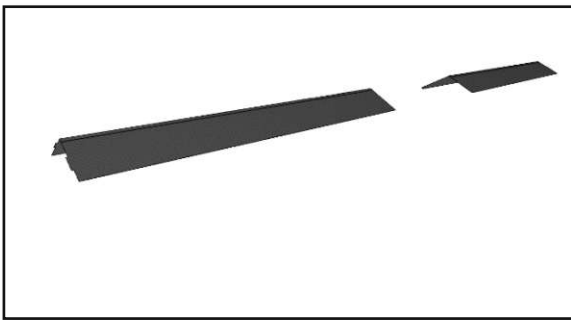
150 – Stützen_Seitentrakte Abfahrtseite

200 Horizontale Elemente



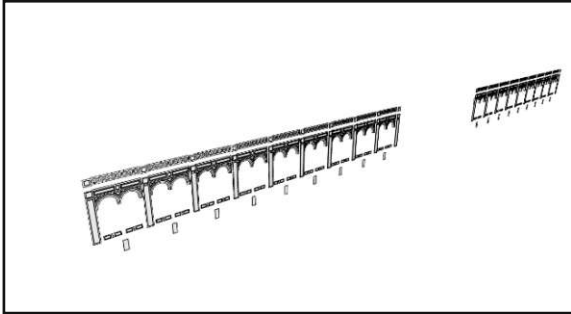
210 – Decken_Seitentrakte Abfahrtseite

300 Dachelemente



330 – Dachaufbau_Seitentrakte Abfahrtseite

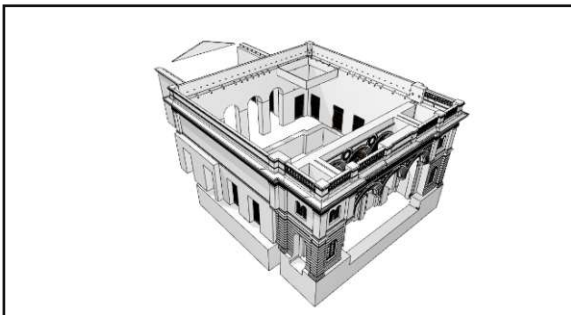
500 Einrichtung



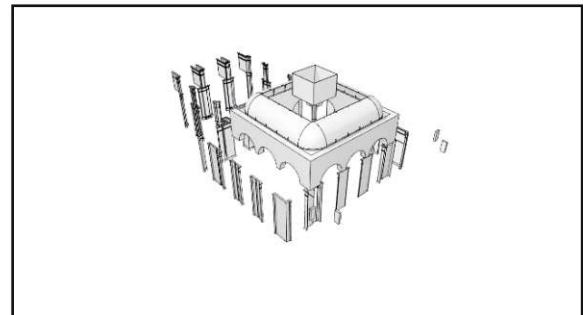
510 – Ornamente_Seitentrakte Abfahrtseite

05 Vestibül Abfahrtseite

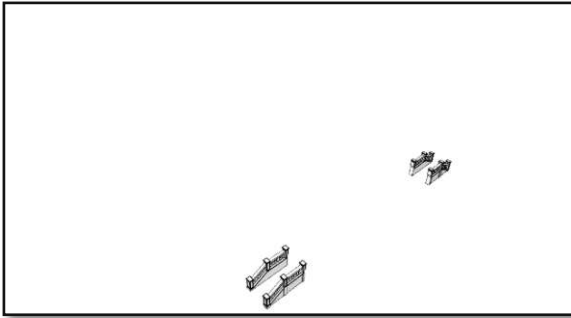
100 Vertikale Elemente



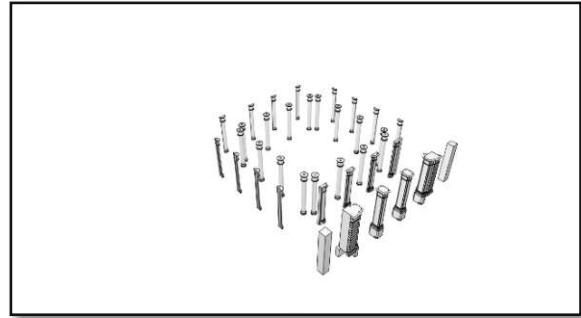
110 – Wand außen_Vestibül Abfahrtseite



130 – Wand innen_Seitentrakte Abfahrtseite

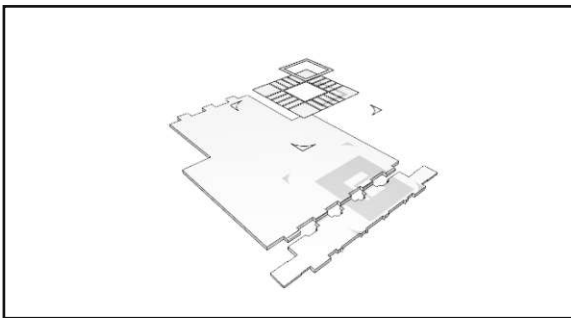


140 – Geländer_Vestibül Abfahrtseite



150 – Stützen_Vestibül Abfahrtseite

200 Horizontale Elemente



210 – Decken_Vestibül Abfahrtseite

300 Dachelemente

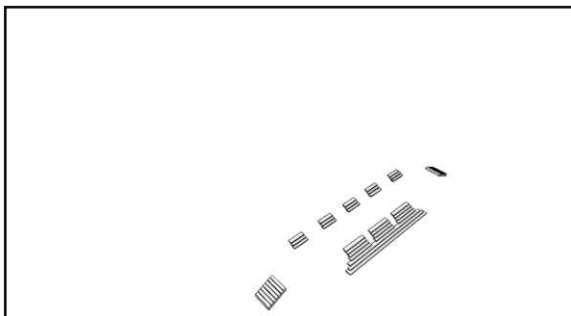


320 – Dachstuhl_Vestibül Abfahrtseite



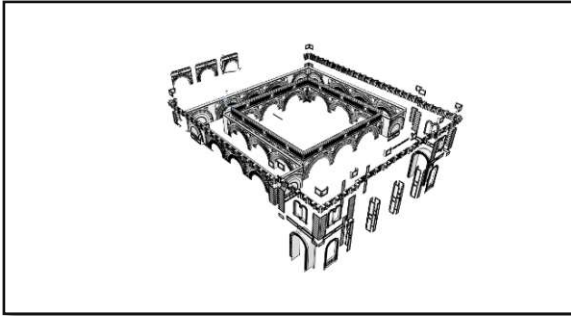
330 – Dachaufbau_Vestibül Abfahrtseite

400 Erschließung

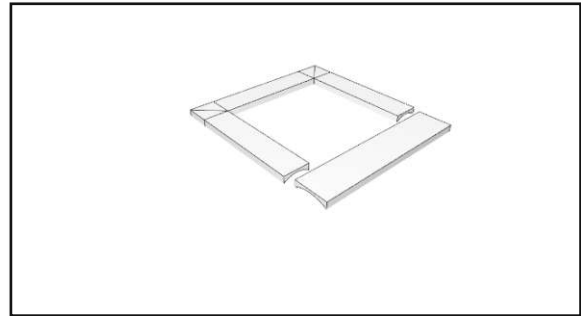


410 – Treppen_Vestibül Abfahrtseite

500 Einrichtung

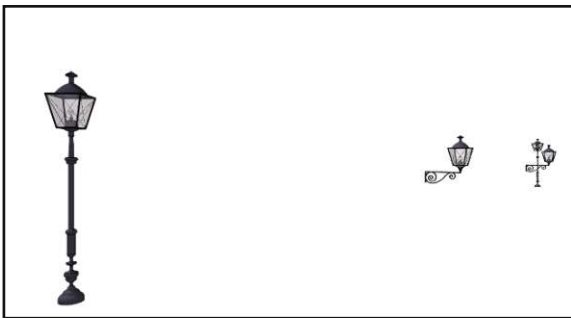


510 – Ornamente_Vestibül Abfahrtseite

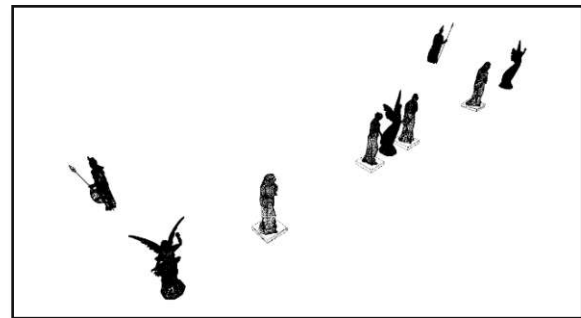


515 – Gewölbe_Vestibül Abfahrtseite

600 Außen



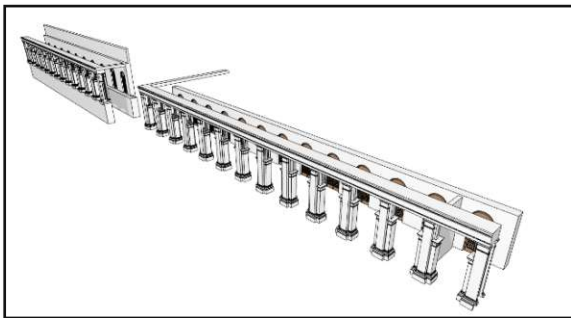
660 – Öllampen_Vestibül Abfahrtseite



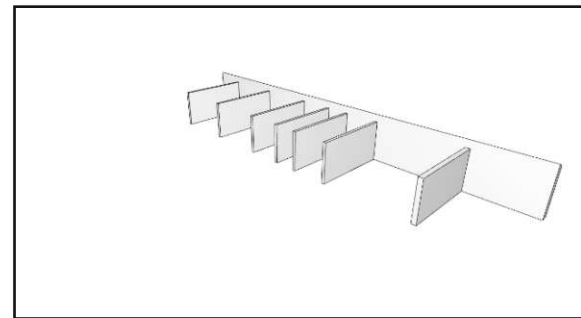
660 – Statuen_Vestibül Abfahrtseite

06 Seitentrakte Ankunftsseite

100 Vertikale Elemente



110 – Wand außen_Seitentrakte Ankunftsseite

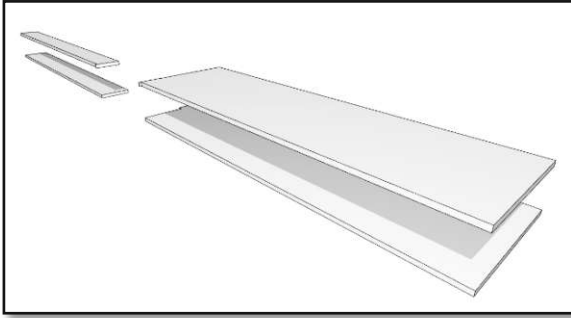


130 – Wand innen_Seitentrakte Ankunftsseite



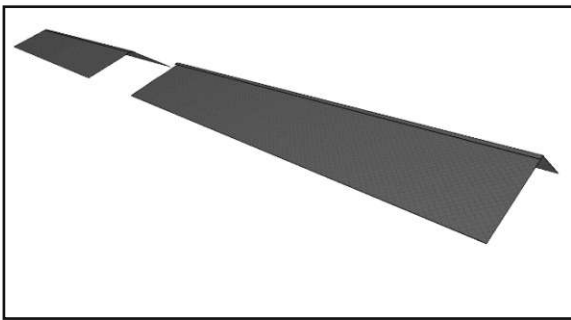
150 – Stützen_Seitentrakte Ankunftsseite

200 Horizontale Elemente



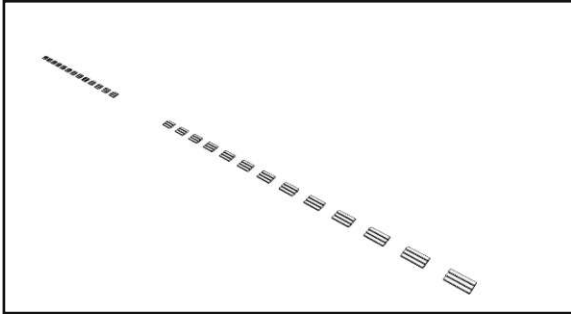
210 – Decken_Seitentrakte Ankunftsseite

300 Dachelemente



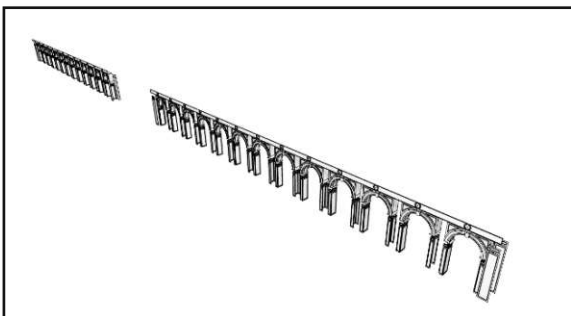
330 – Dachaufbau_Seitentrakte Ankunftsseite

400 Erschließung



410 – Treppen_Seitentrakte Ankunftsseite

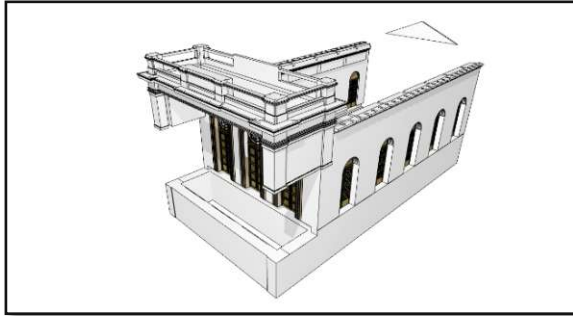
500 Einrichtung



510 – Ornamente_Seitentrakte Ankunftsseite

07 Vestibül Ankunftsseite

100 Vertikale Elemente

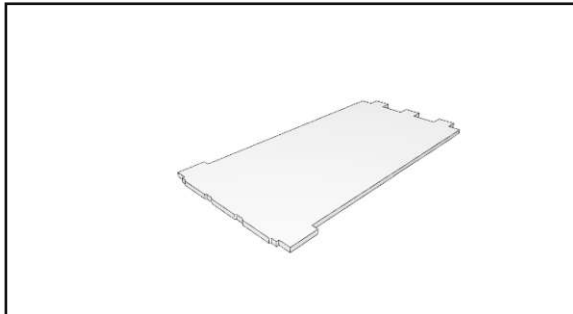


110 – Wand außen_Vestibül Ankunftsseite



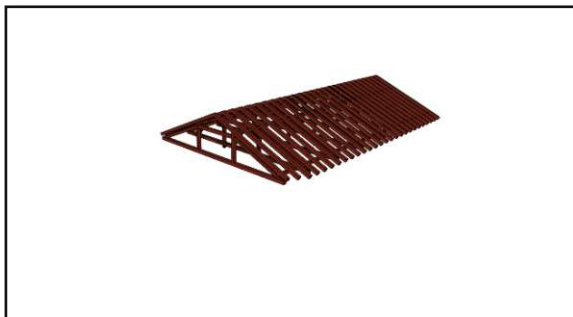
150 – Stützen_Vestibül Ankunftsseite

200 Horizontale Elemente

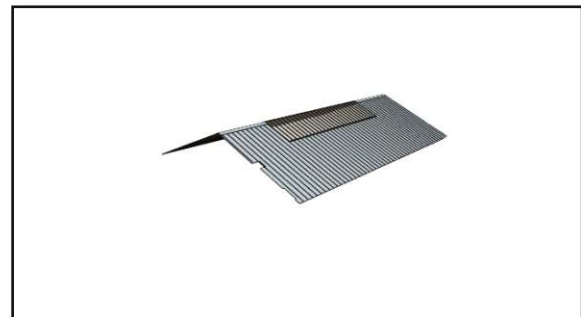


210 – Decken_Vestibül Ankunftsseite

300 Dachelemente

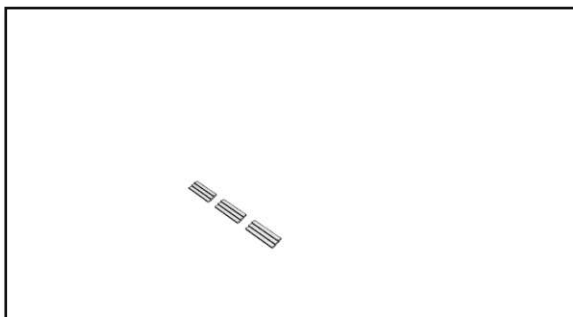


320 – Dachstuhl_Vestibül Ankunftsseite



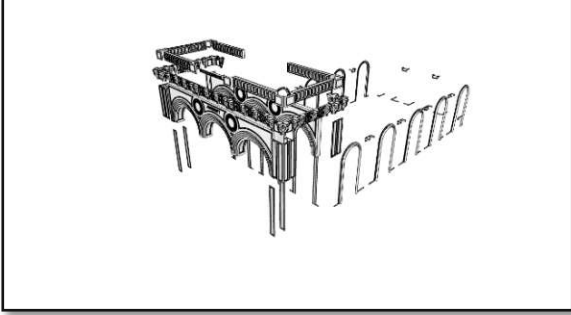
330 – Dachaufbau_Vestibül Ankunftsseite

400 Erschließung



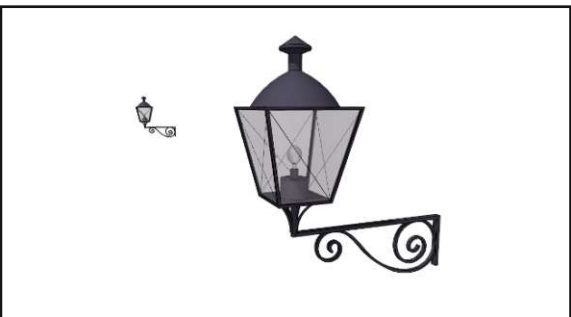
410 – Treppen_Vestibül Ankunftsseite

500 Einrichtung

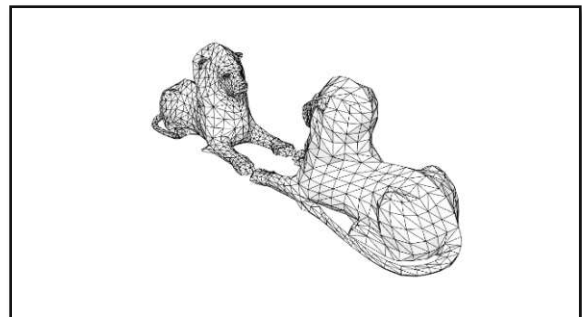


510 – Ornamente_Vestibül Ankunftsseite

600 Außen



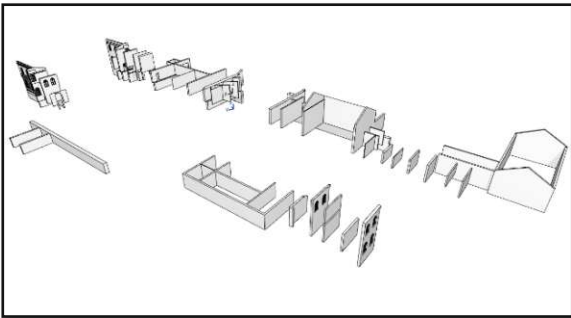
660 – Öllampen_Vestibül Ankunftsseite



660 – Statuen_Vestibül Ankunftsseite

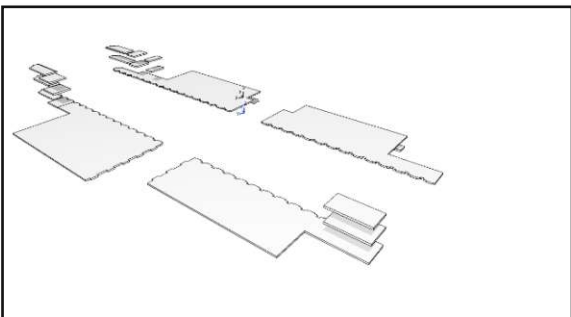
08 Erweiterungen

100 Vertikale Elemente



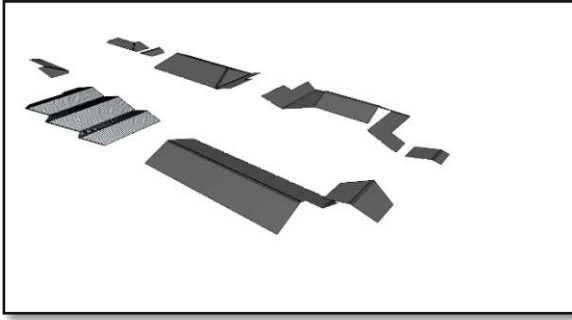
131 – Wand_Erweiterungen

200 Horizontale Elemente



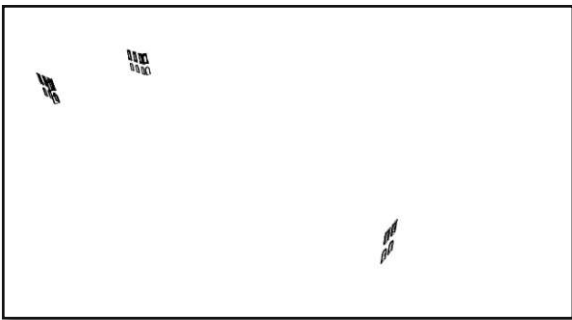
210 – Decken_Erweiterungen

300 Dachelemente



330 – Dachaufbau_Erweiterungen

500 Einrichtung



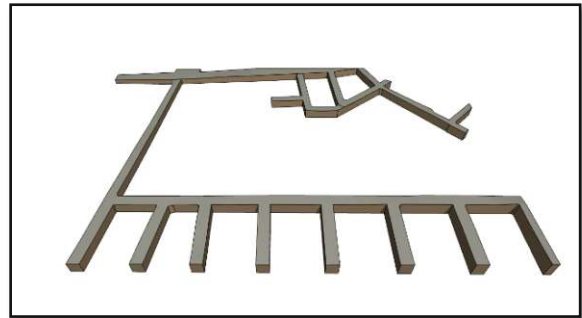
510 – Ornamente_Erweiterungen

Umgebung

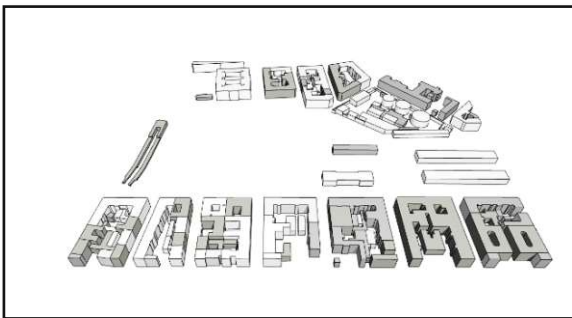
600 Außen



610 – Gelände



620 – Straßen



630 – Nachbarbebauung

5. Visualisierung

Abschließend wird in diesem Kapitel das Ergebnis der Arbeit von unterschiedlichen Blickpunkten und Positionen aus dargestellt.

Die Visualisierungen des ersten Wiener Westbahnhofes wurden durch die Studentenversion von Artlantis 2021 erzeugt. Dabei wurde bereits im Vorfeld bei der virtuellen Rekonstruktion in ArchiCAD 25 durch die Vergabe unterschiedlichster Oberflächen auf die nachfolgende Materialisierung im Artlantis geachtet. Dadurch konnte das Modell im Artlantis problemlos mit Shadern versehen werden. Die Blickpunkte für die Visualisierungen wurden bereits im ArchiCAD definiert und beim Export in Artlantis übernommen. Im Artlantis folgten weitere für die Belichtung wesentliche Einstellungen. So wurde der genaue Standort des Westbahnhofes mittels Koordinaten angegeben. Für jedes Bild wurden ein Datum und eine Uhrzeit vergeben, um für eine passende Lichtstimmung und Beleuchtung der Innenräume zu sorgen. Zu jeder materialisierten, farbigen Darstellung wurde auch ein Weißrendering erstellt, um einen interpretationsfreien Blick auf das Gebäude zu ermöglichen. Die Visualisierungen wurden in Adobe Photoshop zugeschnitten und nachbearbeitet.



Abb. 144.: Ansicht der Nordostfassade, des Kopfgebäudes und der Pavillons, Visualisierung



Abb. 145.: Ansicht der Nordostfassade, des Kopfgebäudes und der Pavillons, Visualisierung (Weißrendering)



Abb. 146.: Ansicht der Nordostfassade, der Pavillons und der Seitenansicht des Kopfgebäudes, Visualisierung



Abb. 147.: Ansicht der Nordostfassade, des Pavillons und der Seitenansicht des Kopfgebäudes, Visualisierung (Weißrendering)



Abb. 148.: Innenraum des Vestibüls des Kopfgebäudes, Visualisierung



Abb. 149.: Innenraum des Vestibüls des Kopfgebäudes, Visualisierung (Weißrendering)



Abb. 150.: Innenraum des Vestibüls des Kopfgebäudes, Visualisierung



Abb. 151.: Innenraum des Vestibüls des Kopfgebäudes, Visualisierung (Weißrendering)

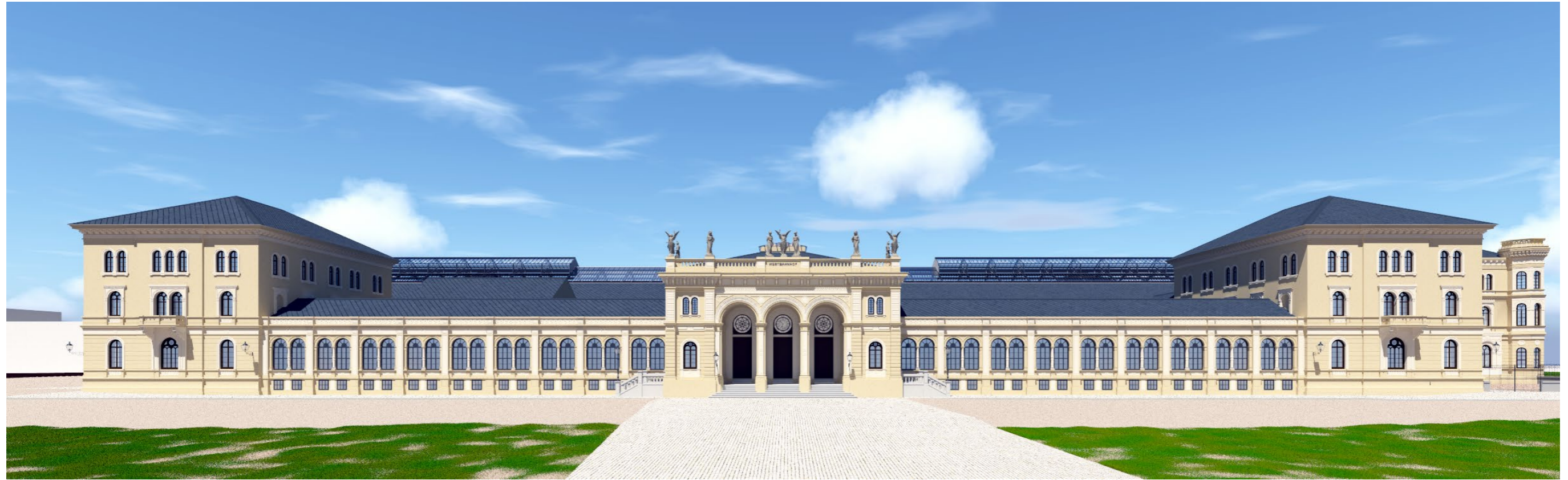


Abb. 152.: Ansicht der Südostfassade, der Abfahrtseite, Visualisierung

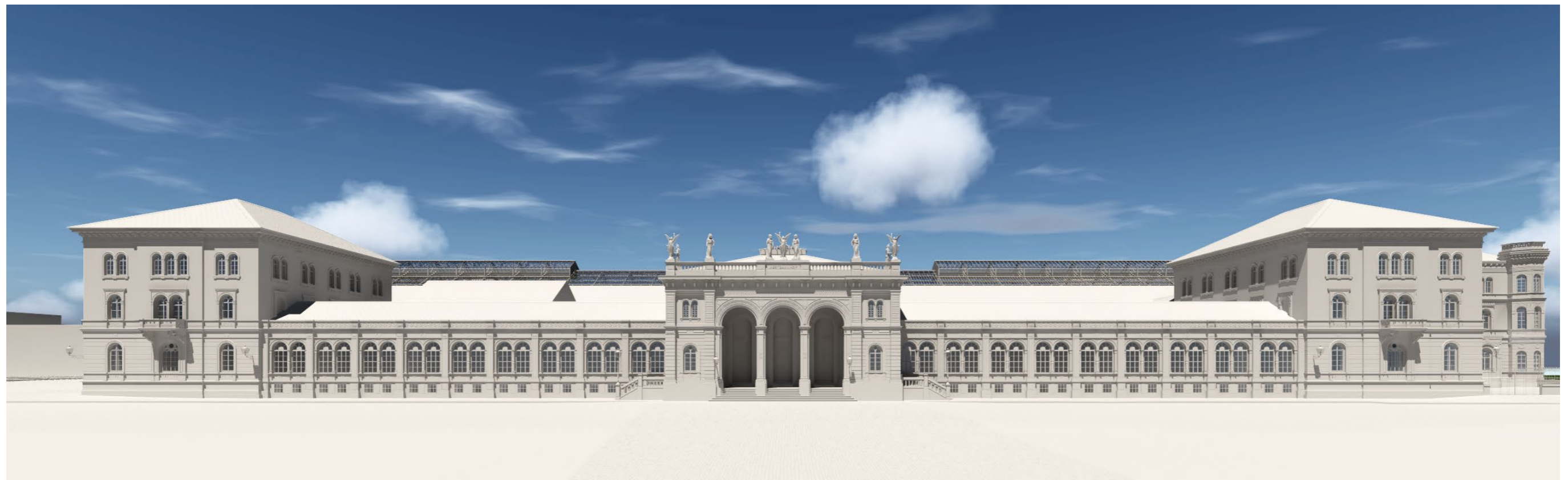


Abb. 153.: Ansicht der Südostfassade, der Abfahrtseite, Visualisierung (Weißrendering)



Abb. 154.: Ansicht der Südostfassade, des Vestibüls der Abfahrtseite, Visualisierung

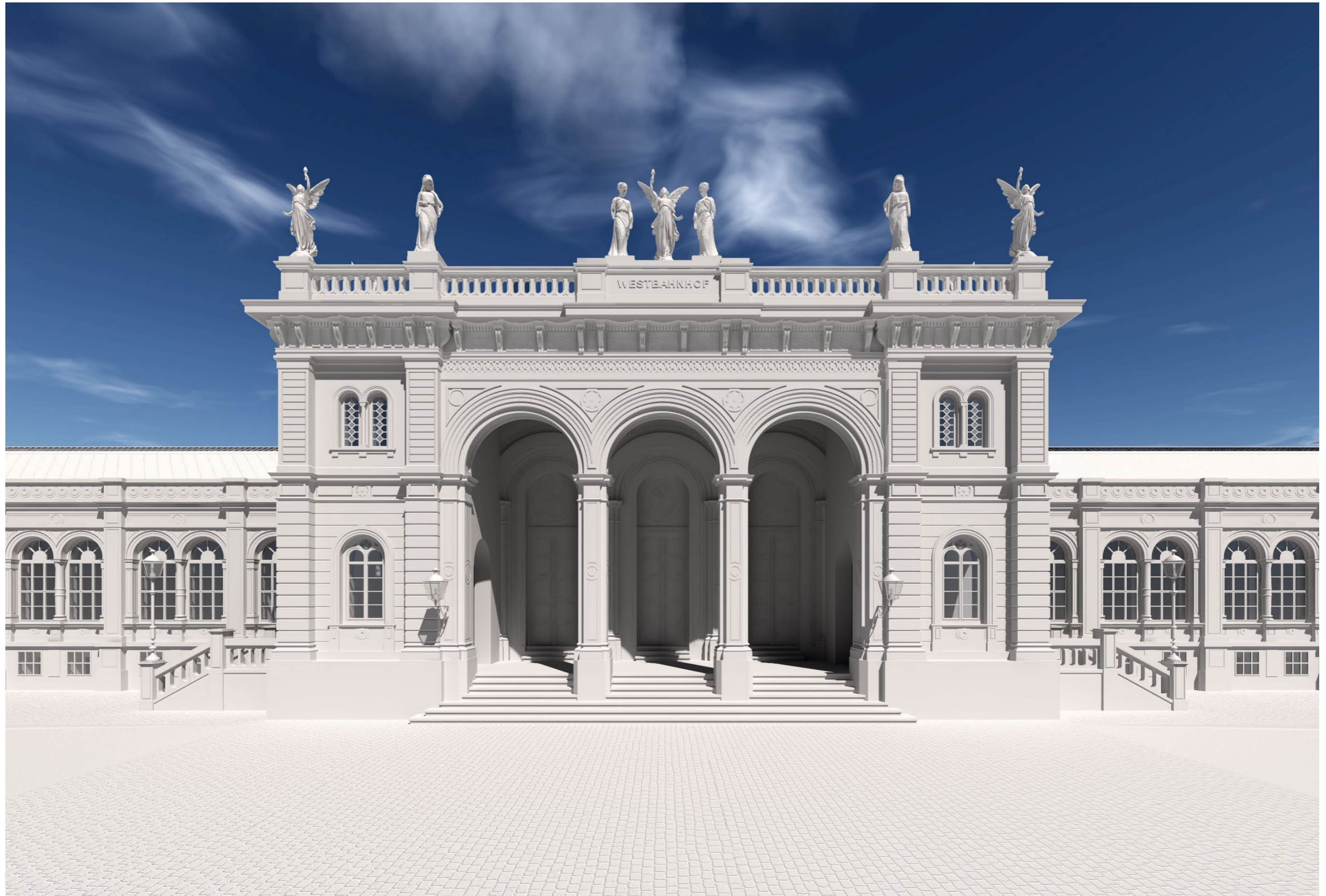


Abb. 155.: Ansicht der Südostfassade, des Vestibüls der Abfahrtseite, Visualisierung (Weißrendering)



Abb. 156.: Ansicht der Südostfassade, des Vestibüls und der Seitentrakte Abfahrtseite, Visualisierung



Abb. 157.: Ansicht der Südostfassade, des Vestibüls und der Seitentrakte der Abfahrtseite, Visualisierung (Weißrendering)



Abb. 158.: Innenraum des Vestibüls der Abfahrtseite, Visualisierung



Abb. 160.: Innenraum des Vestibüls der Abfahrtseite, Visualisierung



Abb. 159.: Innenraum des Vestibüls der Abfahrtseite, Visualisierung (Weißrendering)

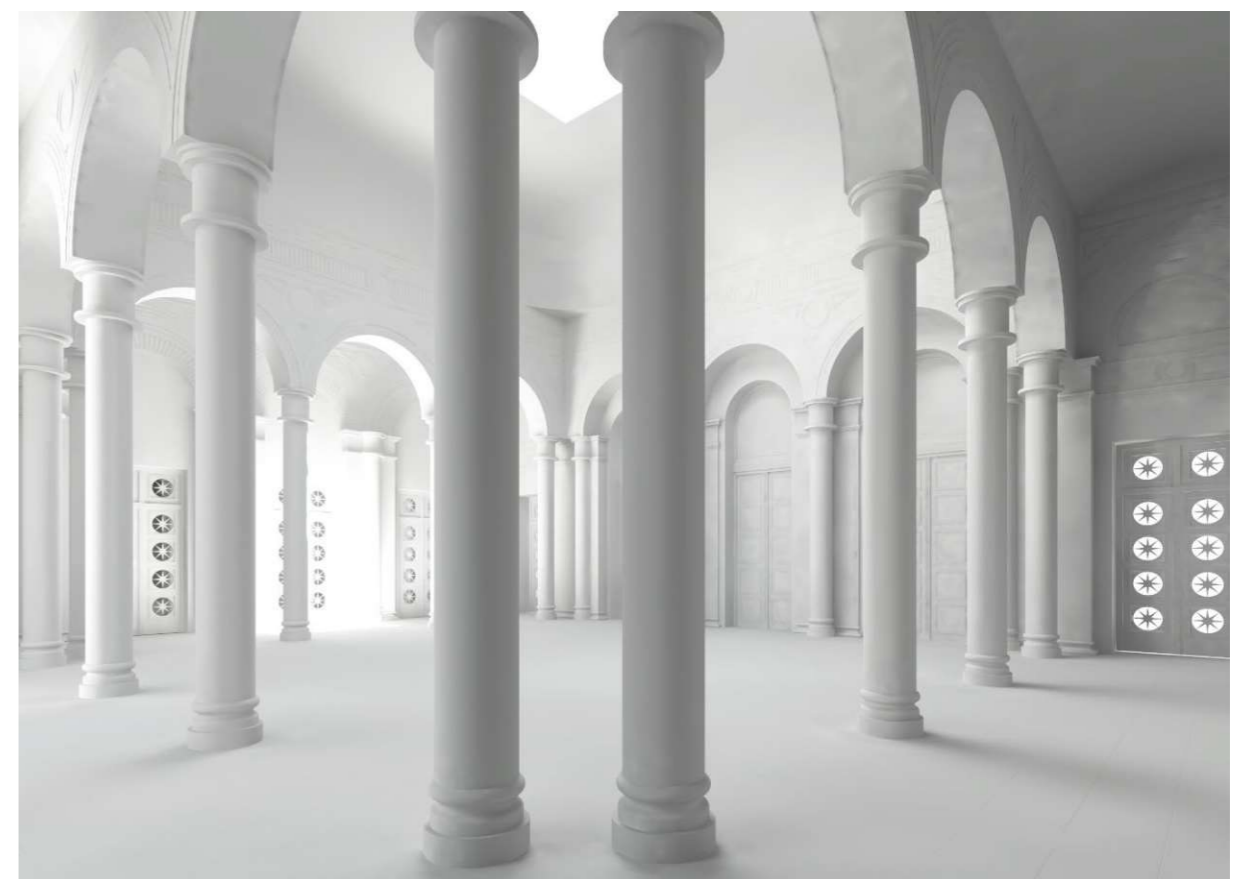


Abb. 161.: Innenraum des Vestibüls der Abfahrtseite, Visualisierung (Weißrendering)

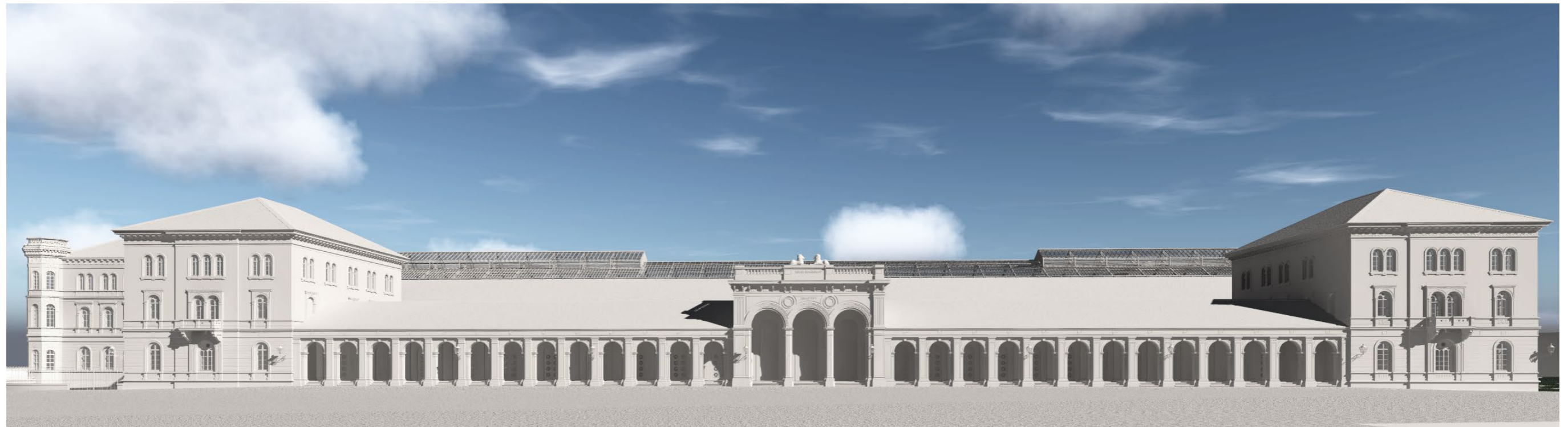
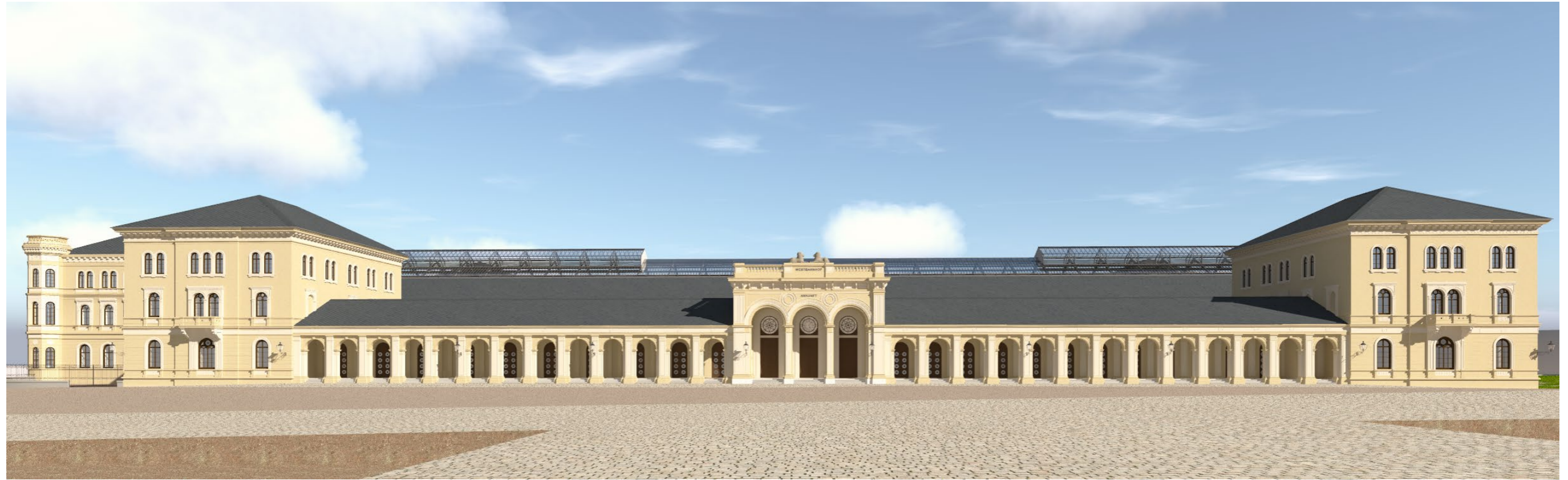


Abb. 162.: Ansicht der Nordwestfassade, Ankunftsseite, Visualisierung

Abb. 163.: Ansicht der Nordwestfassade, Ankunftsseite, Visualisierung (Weißrendering)



Abb. 164.: Ansicht der Nordwestfassade, des Vestibüls der Ankunftsseite, Visualisierung



Abb. 165.: Ansicht der Nordwestfassade, des Vestibüls der Ankunftsseite, Visualisierung (Weißrendering)

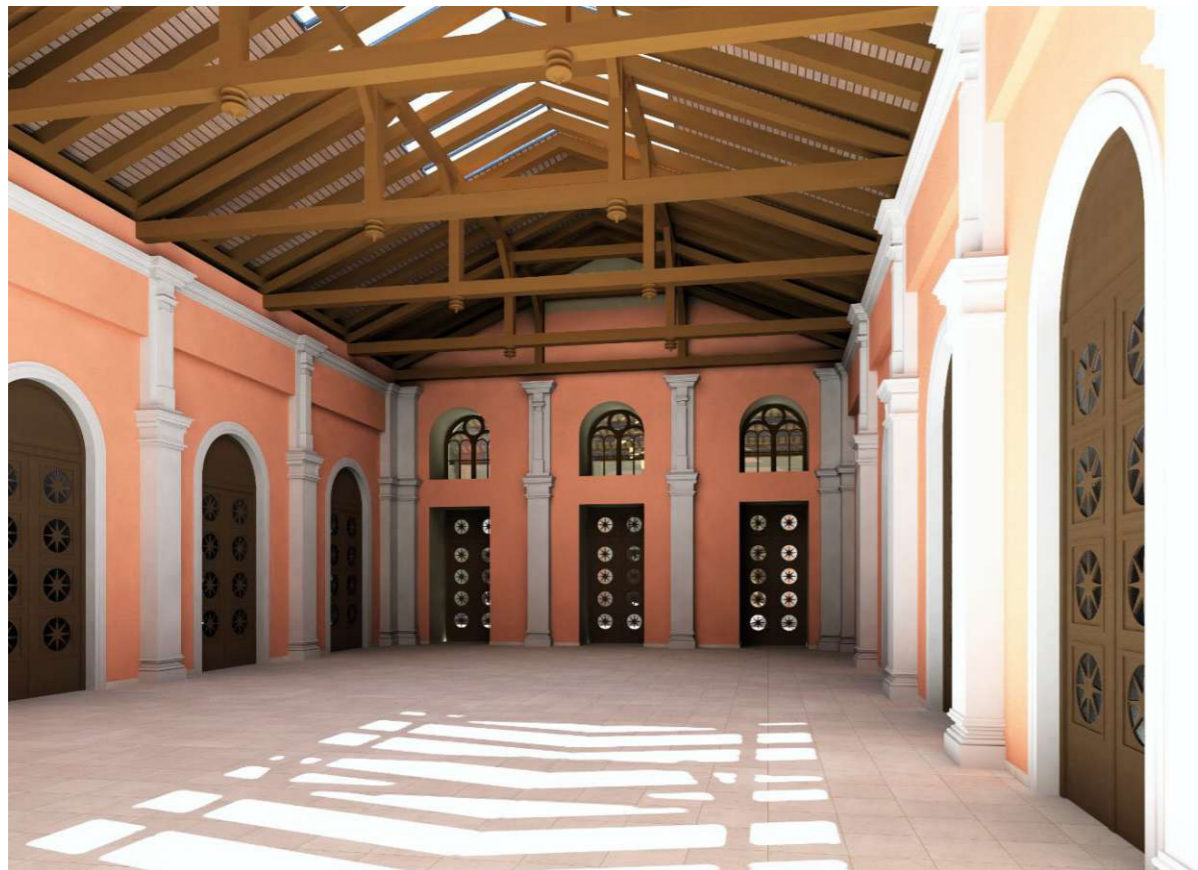


Abb. 166.: Innenraum des Vestibüls der Ankunftsseite, Visualisierung



Abb. 168.: Innenraum des Vestibüls der Ankunftsseite, Visualisierung



Abb. 167.: Innenraum des Vestibüls der Ankunftsseite, Visualisierung (Weißrendering)



Abb. 169.: Innenraum des Vestibüls der Ankunftsseite, Visualisierung (Weißrendering)

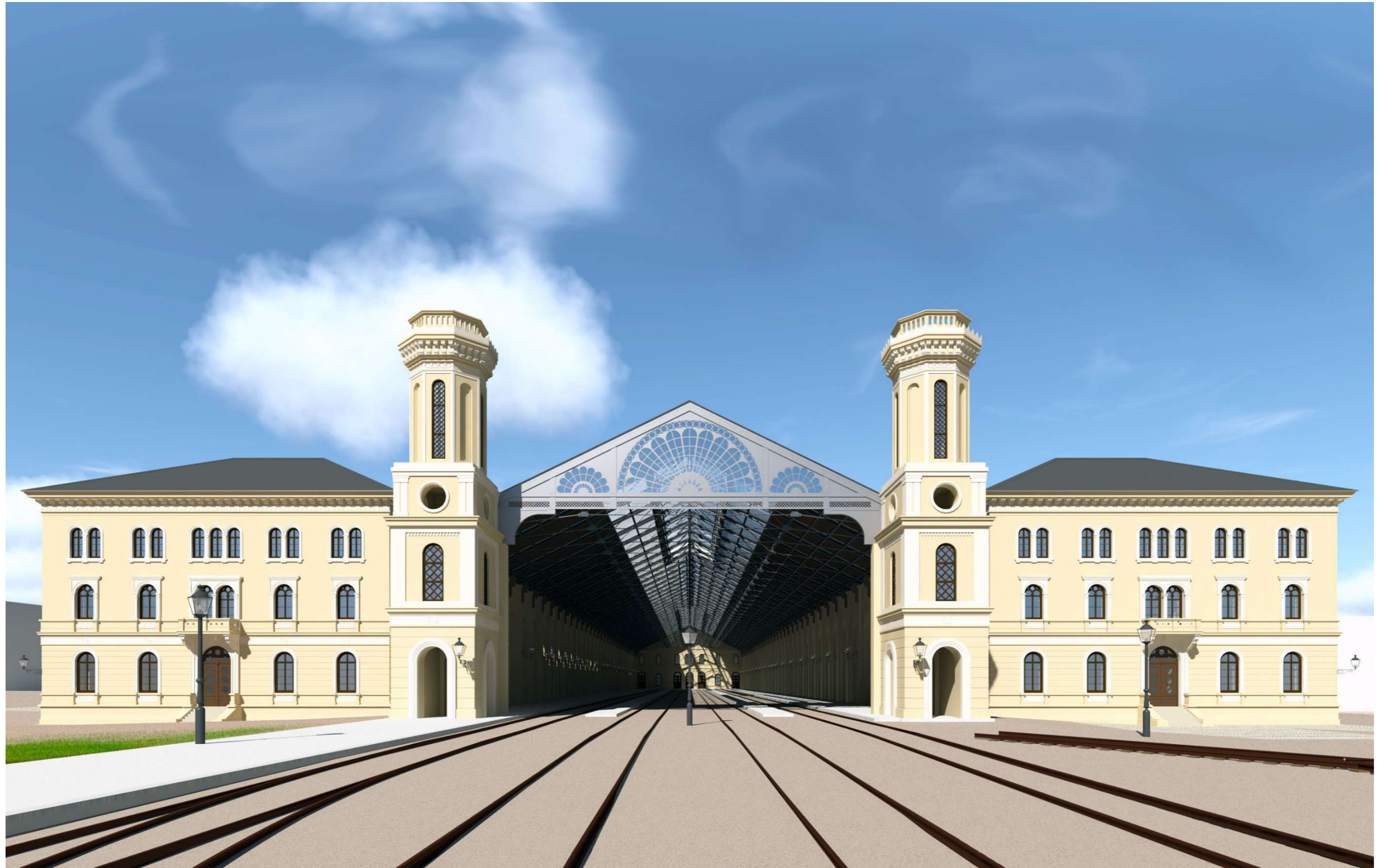


Abb. 170.: Ansicht der Südwestfassade, der Ausfahrtseite, Visualisierung

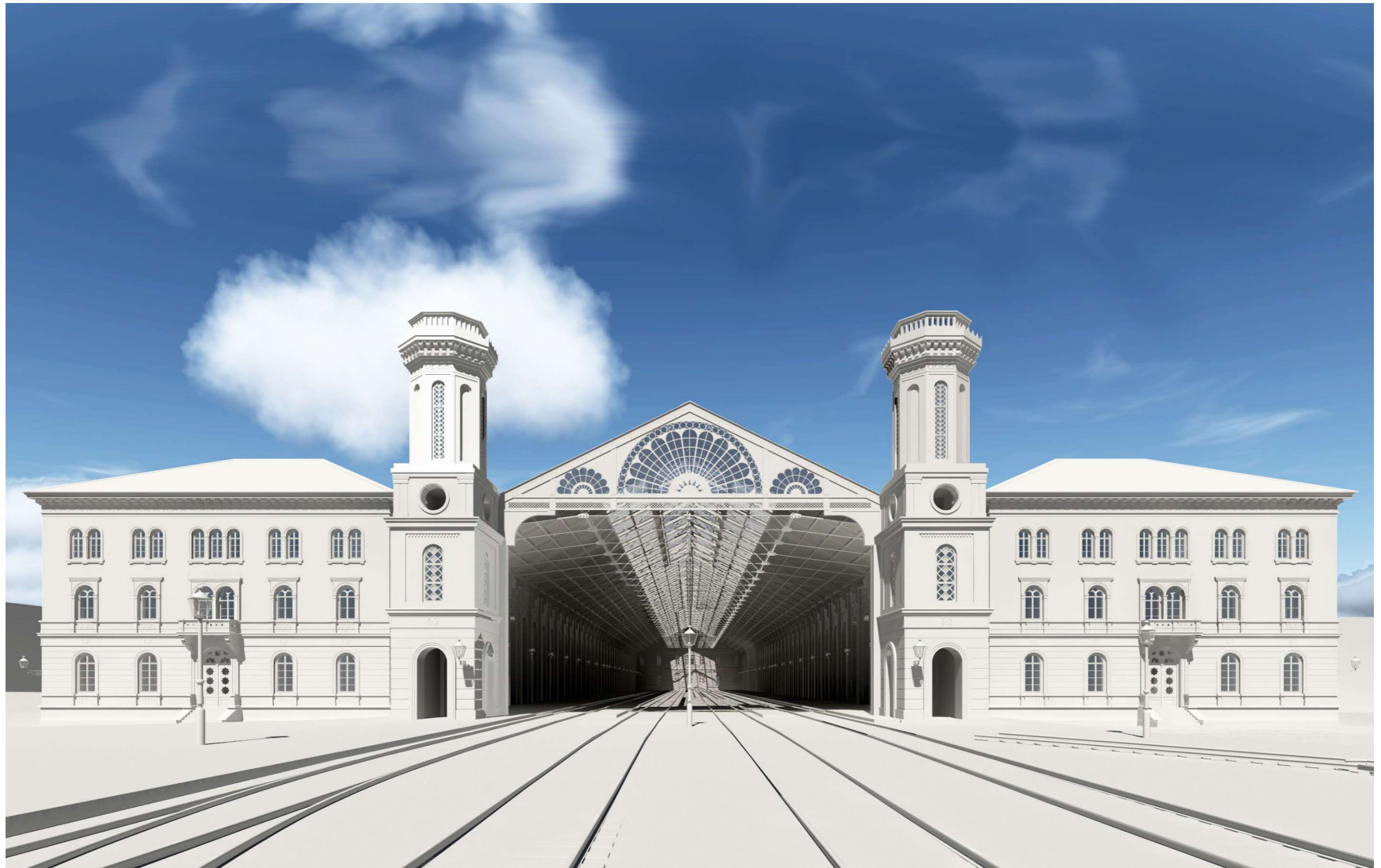


Abb. 171.: Ansicht der Südwestfassade, der Ausfahrtseite, Visualisierung (Weißrendering)

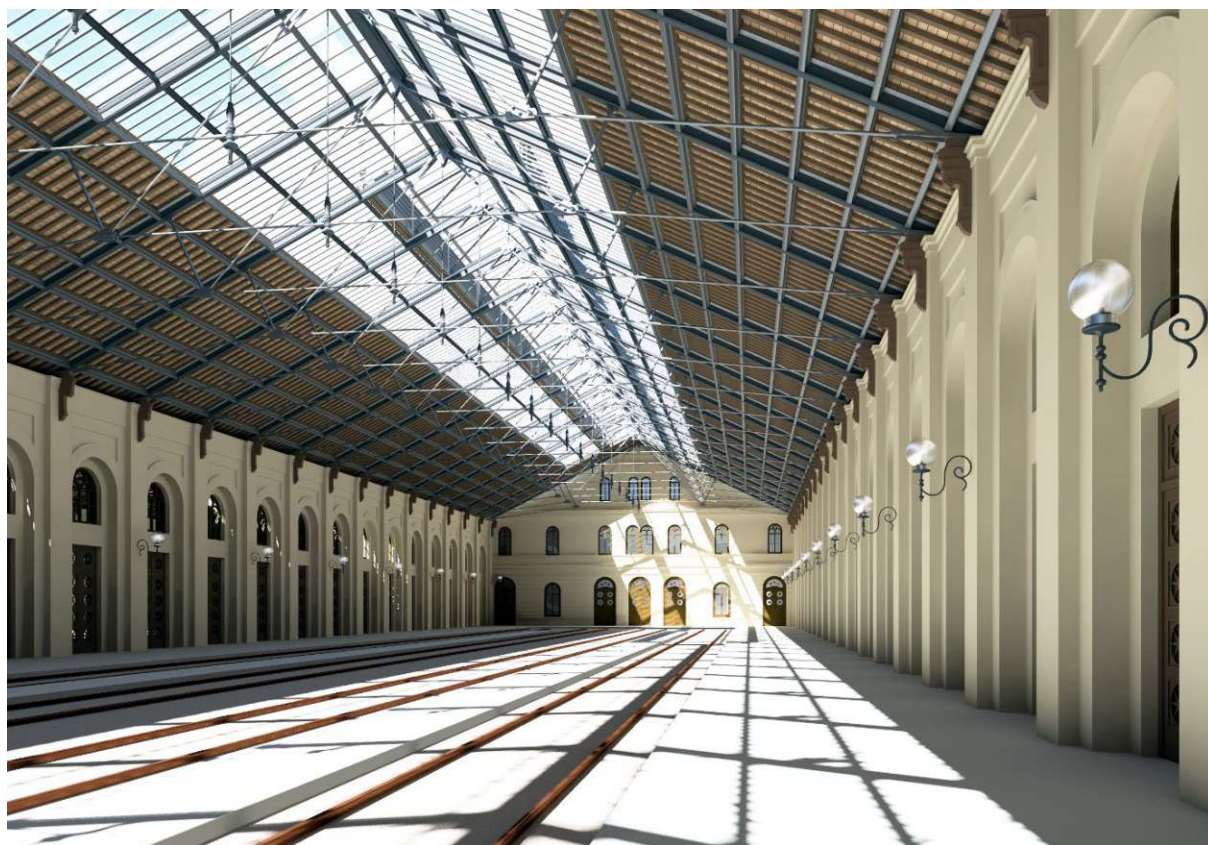


Abb. 172.: Personenhalle, Visualisierung

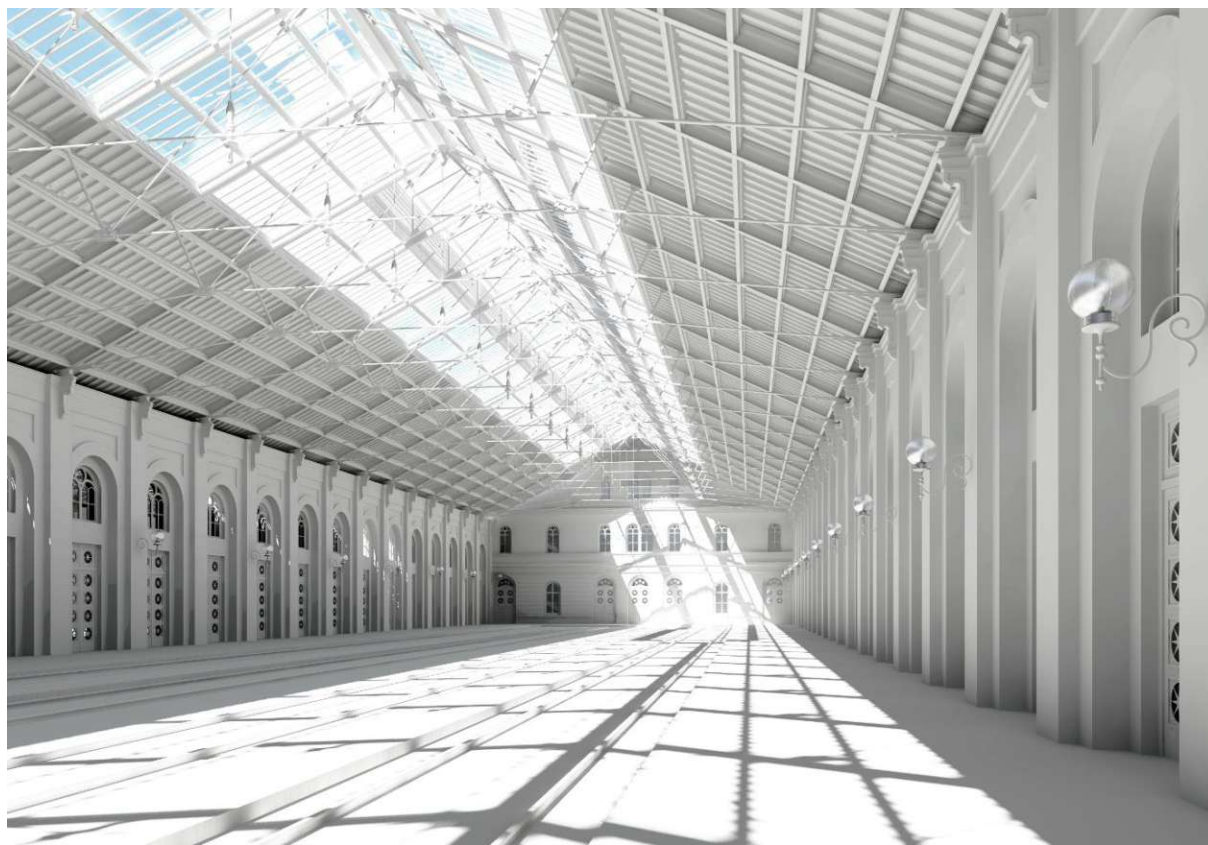


Abb. 173.: Personenhalle, Visualisierung (Weißrendering)

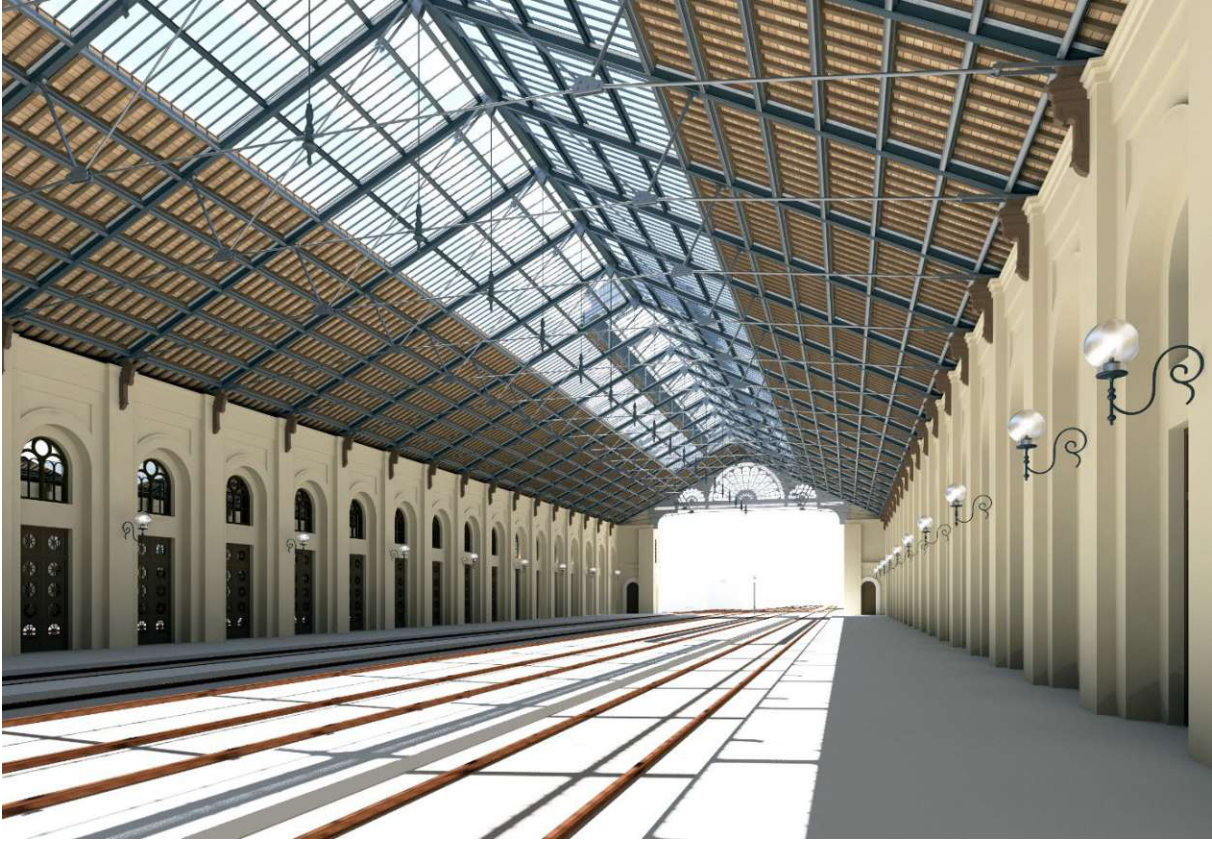


Abb. 174.: Personenhalle, Visualisierung



Abb. 175.: Personenhalle, Visualisierung (Weißrendering)

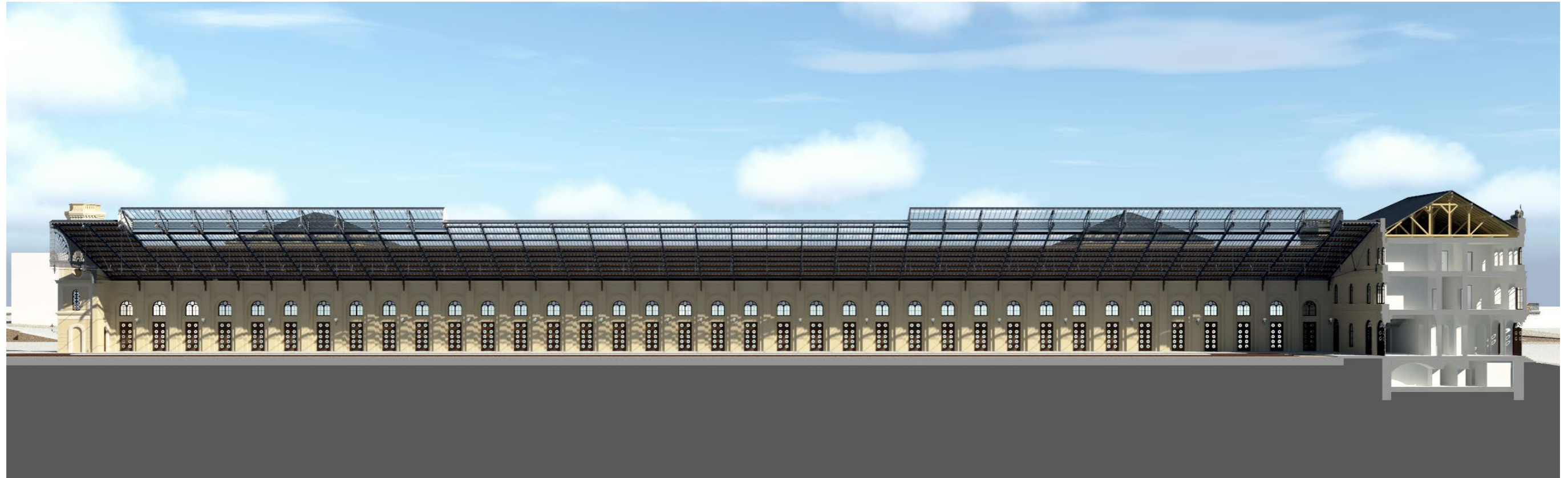


Abb. 176.: 3D-Längsschnitt, Visualisierung

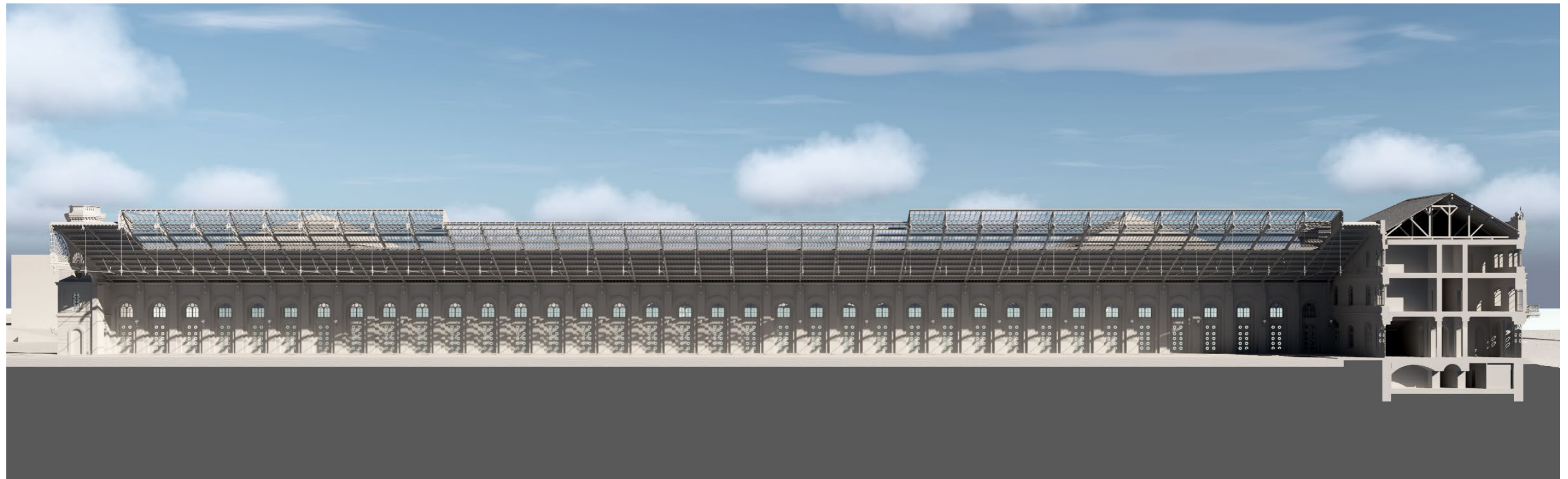


Abb. 177.: 3D-Längsschnitt, Visualisierung (Weißrendering)



Abb. 178.: 3D-Querschnitt, Visualisierung

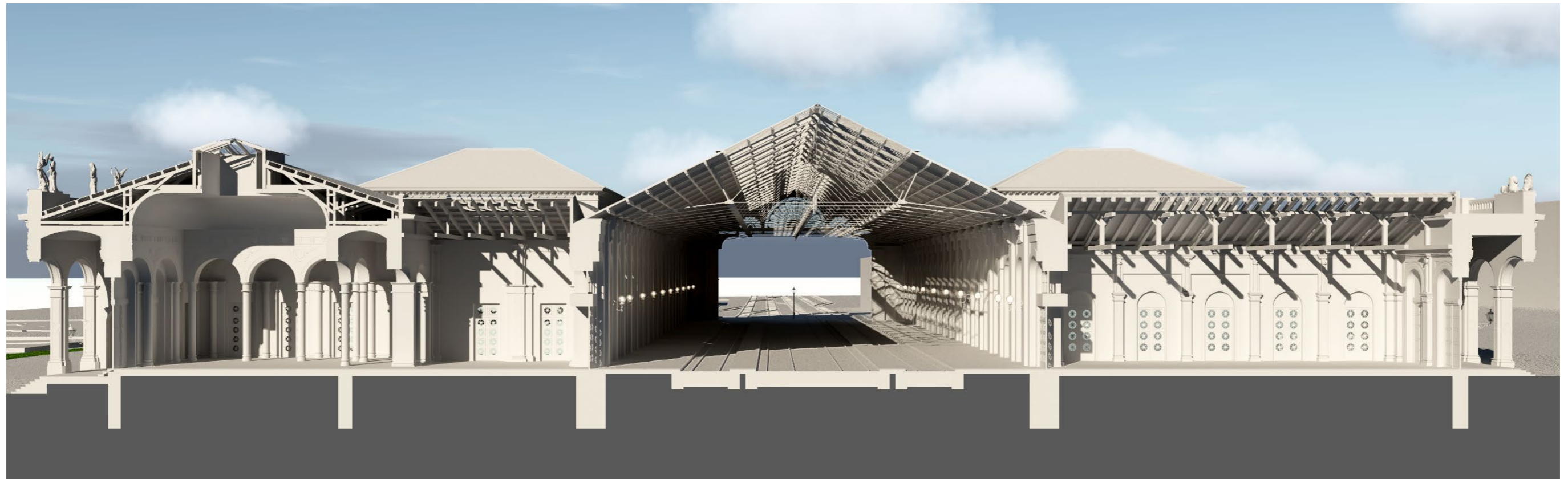


Abb. 179.: 3D-Querschnitt, Visualisierung (Weißrendering)

6. Fazit

An dieser Stelle wurden einige abschließende Worte zur gegenständlichen Arbeit ergänzt. Das vorrangige Ziel dieser Diplomarbeit lag in der dreidimensionalen, virtuellen Wiedererweckung des durch die Kriegshandlungen des Zweiten Weltkriegs zerstörten ersten Wiener Westbahnhofes. Der gesamte Baukörper und die repräsentativsten Innenräume konnten durch akribisch recherchierte Planunterlagen und historische Bilder rekonstruiert werden. Nichtsdestotrotz war es nicht möglich, in dieser Arbeit alle Lücken restlos zu schließen. Von manchen Bereichen, besonders von Innenräumen, konnten keine Plan- oder Bildunterlagen ausfindig gemacht werden, weshalb sie nicht rekonstruierbar waren. Jedoch war es möglich den historischen Hintergrund und die Beweggründe zum Bau des ersten Wiener Westbahnhofes durch literarische Werke zu erläutern.

Die Methodik der virtuellen Rekonstruktion eines verloren gegangenen Bauwerks erwies sich auch bei dieser Arbeit als hilfreich. Durch die Wahl des Softwareprogramms ArchiCAD 25 ist es jederzeit möglich, an dem digitalen 3D-Modell weiterzuarbeiten, sollten weitere Planunterlagen ausfindig gemacht werden. Eine weitere Forschungsmöglichkeit wäre es, mehr über den zweiten Architekten Moritz Patzelt herauszufinden.

Literaturverzeichnis

Kaiser, Wolfgang (2011): Die Wiener Bahnhöfe: Geschichte, Gegenwart und Zukunft, München: GeraMond Verlag.

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

Kubinszky, Mihály (1986): Bahnhöfe in Österreich: Architektur und Geschichte, Wien: Verlag Josef Otto Slezak.

Kubinszky, Mihály (1969): Bahnhöfe Europas: ihre Geschichte, Kunst und Technik; für Eisenbahnfreunde, Architekten und kulturgeschichtlich Interessierte, Stuttgart: Franckh Verlag.

Hrsg.: ÖBB-Immobilienmanagement GmbH (2012): Der Westbahnhof: Geschichte – Wandel – Aufbruch, Wien – Graz - Klagenfurt: Pichler-Verlag, in der Verlags-Gruppe Styria.

Vorrath, Erich (2010): Wien auf Schiene: Bahnhöfe 1837 – 2015, Wien: Gerold Verlag.

Internetquellen

<https://www.architektenlexikon.at/de/1172.htm> [letzter Zugriff am 14.09.2023]

<http://www.wladimir-aichelburg.at/kuenstlerhaus/mitglieder/verzeichnisse/mitglieder-gesamtverzeichnis/> [letzter Zugriff am 14.09.2023]

https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Moritz_von_L%C3%B6hr
[letzter Zugriff am 14.09.2023]

https://de.wikipedia.org/wiki/Otto_Thienemann [letzter Zugriff am 14.09.2023]

<https://www.architektenlexikon.at/de/1307.htm> [letzter Zugriff am 14.09.2023]

<https://www.architektenlexikon.at/de/1012.htm> [letzter Zugriff am 14.09.2023]

[https://de.wikipedia.org/wiki/Rudolf_Bayer_\(Architekt\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Rudolf_Bayer_(Architekt)) [letzter Zugriff am 14.09.2023]

http://www.laenderbahn-forum.de/journal/der_polonceau_traeger/der_polonceau_traeger.html [letzter Zugriff am 14.09.2023]

https://de.wikipedia.org/wiki/Camille_Polonceau [letzter Zugriff am 14.09.2023]

<https://bm15blog.wordpress.com/2021/06/10/wie-lange-gab-es-den-linienwall/>
[letzter Zugriff am 14.09.2023]

https://de.wikipedia.org/wiki/Palais_Ferstel [letzter Zugriff am 14.09.2023]

https://de.wikipedia.org/wiki/Caf%C3%A9_Central [letzter Zugriff am 14.09.2023]

<http://tramway.at/wien/nordbahnhof.html#1> [letzter Zugriff am 14.09.2023]

<https://www.historische-baustoffe-ostalb.de/baustoffe/schmiedeeisen/zaeune/zaunteile-artnr-2815/> [letzter Zugriff am 14.09.2023]

Abbildungsverzeichnis

Alle nicht angeführten Abbildungen stammen von der Verfasserin selbst.

Abb. 1.: Orientierungskarte – Das Wiener Eisenbahnnetz im Jahre 1901

Quelle: Kaiser, Wolfgang (2011): Die Wiener Bahnhöfe: Geschichte, Gegenwart und Zukunft, München: GeraMond Verlag.

Abb. 2.: Kaiser Ferdinand Nordbahn, Kolorierte Lithografie, 1839

Quelle: <https://austria-forum.org/af/AEIOU/Nordbahn>

Abb. 3.: Festlich geschmückter Westbahnhof – Innenansicht der anlässlich des Einzuges der Braut des Kronprinzen Rudolf, Stephanie von Belgien, am 6. Mai 1881 festlich dekorierten Halle des Westbahnhofes. Aquarell von Georg Rank, dem damaligen Oberingenieur der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Quelle: Technisches Museum Wien, Archiv; <https://www.technischesmuseum.at/museum/online-sammlung#sammlung/ui/%7B%22search%22%3A%22westbahnhof%22%7D/archivedetail/110002141>

Abb. 4.: Historisches Katastermappen-Blatt von 1863

Quelle: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen

Abb. 5.: Historisches Katastermappen-Blatt von 1869

Quelle: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen

Abb. 6.: Zerstörter Westbahnhof, Mauerteile, Schutthaufen, einige Personen betrachten die Ruine, 01.01.1949

Quelle: Österreichische Nationalbibliothek, <https://onb.wg.picturemaxx.com/id/00355052>

Abb. 7.: Zerstörter Westbahnhof, Fotografie von Albert Hilscher, 01.01.1945

Quelle: Österreichische Nationalbibliothek, <https://onb.wg.picturemaxx.com/id/00037874>

Abb. 8.: Wien 15, Westbahnhof - Modell des Neubaus im Technischen Museum, 01.01.1951

Quelle: Österreichische Nationalbibliothek, <https://onb.wg.picturemaxx.com/id/00114461>

Abb. 9.: Bau des Wiener Westbahnhofes, Im Vordergrund das neue Bahnhofsgebäude, im Hintergrund das alte Gebäude der Abfahrtseite, Fotografie von Albert Hilscher, 12.02.1951

Quelle: Österreichische Nationalbibliothek, <https://onb.wg.picturemaxx.com/id/00046558>

Abb. 10.: Moritz von Loehr, um 1865, Urheber Alois von Anreiter, Österreichische Nationalbibliothek

Quelle:

https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/index.php?title=Datei:Moritz_von_Loehr.jpg&filetimestamp=20211207093448&

Abb. 11.: Otto Thienemann, um 1900

Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Otto_Thienemann#/media/Datei:Otto_Thienemann.jpg

Abb. 12.: Historisches Katastermappen-Blatt von 1869

Quelle: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen

Abb. 13.: Grundformen der Bahnhöfe – Kopfbahnhof

Quelle: Kubinszky, Mihály (1986): Bahnhöfe in Österreich: Architektur und Geschichte, Wien: Verlag Josef Otto Slezak

Abb. 14.: Westbahnhof in Wien, Aufnahmsgebäude, Erdgeschoss, 1914

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 15.: Vordere Ansicht des Kopfgebäudes, Datierung nicht bekannt

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 16.: Seiten Ansicht des Kopfgebäudes, Datierung nicht bekannt

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 17.: Bahnhof zu Wien, Abfahrtseite, Seitenansicht des Pavillons A, Datierung nicht bekannt

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 18.: Bahnhof zu Wien, Ansicht der Abfahrtseite, Datierung nicht bekannt

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 19.: Bahnhof zu Wien, Ansicht der Abfahrtseite, Datierung nicht bekannt

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 20.: Bahnhof zu Wien, Ansicht der Ankunftsseite, Datierung nicht bekannt

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 21.: Portal der Ankunftsseite, Datierung nicht bekannt

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 22.: 15., Europaplatz – Westbahnhof – Ausfahrtsseite, 1859

Quelle: Wien Museum Online Sammlung, <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/163951-15-europaplatz-westbahnhof-ausfahrtsseite/>

Abb. 23.: Dampflokomotiven kommen am Wiener Westbahnhof an, ca. 1905

Quelle: <https://www.alamy.com/steam-trains-arriving-at-wien-westbahnhof-railway-station-austria-circa-1905-image257280537.html?imageid=7D339205-40BC-4234-AD40-776DC1932508&p=168247&pn=1&searchId=2d37c33fa870a6072021a19051646735&searchtype=0>

Abb. 24.: Wien 15, Westbahnhof, Innenansicht der Halle, 01.01.1860

Quelle: Österreichische Nationalbibliothek, <https://onb.wg.picturemaxx.com/id/00116702>

Abb. 25.: Hallendach Wien Westbahnhof, Übersichtsplan (Schema) Dachdeckung, Oktober 1936

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 26.: Ansicht der Abfahrtseite des Wiener Westbahnhofes, Bahnhof in Wien, Abfahrtseite, (li.) Querschnitt durch das Vestibül, (re.) Querschnitt durch das Vestibül, 1858

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 27.: Wiener Westbahnhof, Aufnahmsgebäude der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Wien, Ankunftsseite, Querschnitt durch das Vestibül, Kolorierte Tuschzeichnung aus dem Jahr 1856, Blatt 15, von Loehr, Patzelt, Unger, Herrman und anderen.

Quelle: Technisches Museum Wien, <https://www.technischesmuseum.at/museum/online-sammlung#sammlung/ui/%7B%22search%22%3A%22westbahnhof%22%7D/archivedetail/110002311>

Abb. 28.: links - Empfang des schwedischen Königspaars durch Kaiser Franz Joseph I. in Wien am 05.12.1908, von Josef Schuster, Datierung 01.01.1910

Quelle: Österreichische Nationalbibliothek, <https://onb.wg.picturemaxx.com/id/00346083>

Abb. 29.: rechts - Wien Westbahnhof, Längenschnitt durch das Vestibül des Kopfgebäudes, Datierung nicht bekannt

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 30.: Hallendach Wien Westbahnhof, Schnitt A-B, Wien, im Oktober 1936

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 31.: Übersichtszeichnung Polonceau Träger

Quelle: http://www.laenderbahn-forum.de/journal/der_polonceau_traeger/der_polonceau_traeger.html

Abb. 32.: Aufnahmsgebäude der Elisabethbahn, Grundriss des Westbahnhofes mit vorgebautem Verwaltungsgebäude, Zeichnung Slg. Lambert Cipek

Quelle: Kaiser, Wolfgang (2011): Die Wiener Bahnhöfe: Geschichte, Gegenwart und Zukunft, München: GeraMond Verl.

Abb. 33.: Westbahnhof Entwurf, Querschnitt, Projekt für den Umbau des Westbahnhofes in Wien, 1914

Quelle: <https://www.tramway.at/h/Westbahnhof-1/1914~xx~xx%20Westbahnhof%20Entwurf%20Querschnitt.html>

Abb. 34.: 15., Europaplatz, Westbahnhof, Abfahrtsseite, Ansichtskarte, um 1925

Quelle: <https://sammlung.wienmuseum.at/en/object/427907-15-europaplatz-westbahnhof-abfahrtsseite-ansichtskarte/>

Abb. 35.: links - Das Bank- und Börsengebäude in der Herrengasse (Palais Ferstel), 19. Jahrhundert

Quelle: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rudolf_von_Alt_Palais_Ferstel.jpg

Abb. 36.: rechts - Donaunixenbrunnen, Palais Ferstel, Wien, 06.07.2019

Quelle: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:2019_-_Donaunixenbrunnen.jpg

Abb. 37.: Der Nordbahnhof in Wien, Allgemeine Bauzeitung, 1870

Quelle: <https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?aid=abz&datum=1870&page=432&size=45>

Abb. 38.: Der Nordbahnhof in Wien, von Theodor Hoffmann, Aufnahmsgebäude, Grundriss eben der Bahn, 1. Stock, Allgemeine Bauzeitung, 1870

Quelle: <https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?aid=abz&datum=1870&page=427&size=45>

Abb. 39.: Der Nordbahnhof in Wien, Aufnahmsgebäude, von Theodor Hoffmann, Vordere Ansicht, Allgemeine Bauzeitung, 1870

Quelle: <https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?aid=abz&datum=1870&page=430&size=45>

Abb. 40.: Wien Westbahnhof, Schnitt durch das Kopfgebäude

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 41.: Aufnahmsgebäude für Wien, Ansicht gegen die Stadt, Tuschezeichnung aus dem Jahr 1856

Quelle: Technisches Museum Wien, Archiv; <https://www.technischesmuseum.at/museum/online-sammlung#sammlung/ui/%7B%22search%22%3A%22Kaiserin%20Elisabeth%20Westbahnhof%22%7D/archivedetail/110002309>

Abb. 42.: Bahnhof zu Wien, Fassade der Abfahrtseite

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 43.: Errichtung einer Personenhalle, Schnitt und Details Personenhalle, Tuschezeichnung aus dem Jahr 1856

Quelle: Technisches Museum Wien, Archiv; <https://www.technischesmuseum.at/museum/online-sammlung#sammlung/ui/%7B%22search%22%3A%22Kaiserin%20Elisabeth%20Westbahnhof%22%7D/archivedetail/110002314>

Abb. 44.: Bahnseitige Fassade der Personenhalle, Bleistiftzeichnung aus dem Jahr 1856

Quelle: Technisches Museum Wien, Archiv; <https://www.technischesmuseum.at/museum/online-sammlung#sammlung/ui/%7B%22search%22%3A%22Kaiserin%20Elisabeth%20Westbahnhof%22%7D/archivedetail/110002647>

Abb. 45.: Historisches Katastermappen-Blatt von 1869

Quelle: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen

Abb. 46.: Historisches Katastermappen-Blatt von 1873 bis 1895

Quelle: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen

Abb. 48.: Vordere Ansicht des Kopfgebäudes, Datierung nicht bekannt

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 49.: Ankunft des Zaren Nikolaus II. von Russland am Westbahnhof, 30.09.1903

Quelle: Österreichische Nationalbibliothek, <https://onb.wg.picturemaxx.com/id/00120030>

Abb. 52.: Seiten Ansicht des Kopfgebäudes, Datierung nicht bekannt

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 54.: Links: Bahnhof zu Wien, Abfahrtseite, Seitenansicht des Pavillons A, Datierung nicht bekannt

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 55.: Rechts: Bahnhof zu Wien, Ansicht der Abfahrtseite, Datierung nicht bekannt

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 57.: Bahnhof zu Wien, Ansicht der Abfahrtseite, Datierung nicht bekannt

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 58.: Bahnhof zu Wien, Ansicht der Abfahrtseite, Datierung nicht bekannt

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 59.: 15., Europaplatz 1 - Westbahnhof - Eingang Abfahrtseite, Ansichtskarte, von Karl Ledermann, um 1898

Quelle: Wien Museum Online Sammlung, <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/787535-15-europaplatz-1-westbahnhof-eingang-abfahrtsseite-ansichtskarte/>

Abb. 60.: 15., Europaplatz 1 - Westbahnhof - Eingang Abfahrtseite, Ansichtskarte, 1900 – 1905

Quelle: Wien Museum Online Sammlung, <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/1041048-15-europaplatz-1-westbahnhof-eingang-abfahrtsseite-ansichtskarte/>

Abb. 65.: 15., Europaplatz – Westbahnhof – Ausfahrtseite, 1859

Quelle: Wien Museum Online Sammlung, <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/163951-15-europaplatz-westbahnhof-ausfahrtsseite/>

Abb. 66.: Ansicht Ausfahrtseite, zweidimensionale Rekonstruktion, Grundlage: 15., Europaplatz - Westbahnhof - Ausfahrtseite, 1859

Quelle: Wien Museum Online Sammlung, <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/163951-15-europaplatz-westbahnhof-ausfahrtsseite/>

Abb. 69.: Bahnhof zu Wien, Ansicht der Ankunftsseite, Datierung nicht bekannt

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 72.: 15., Europaplatz 1 – Westbahnhof – Ankunftsseite, Ansichtskarte, Sperlings Postkartenverlag (M. M. S.), nach 1904

Quelle: Wien Museum Online Sammlung, <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/130265-15-europaplatz-1-westbahnhof-ankunftsseite-ansichtskarte/>

Abb. 73.: Portal der Ankunftsseite, Datierung nicht bekannt

Quelle: österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 74.: Wien Westbahnhof, Portal der Ankunftsseite, Blatt 2, Datierung nicht bekannt

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 83.: Europaplatz 1 – Westbahnhof – Ansichtskarte, um 1898

Quelle: Wien Museum Online Sammlung, <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/787534-15-europaplatz-1-westbahnhof-ansichtskarte/>

Abb. 85.: schmiedeeiserner Zaun mit Lilien-Spitzen

Quelle: <https://www.historische-baustoffe-ostalb.de/baustoffe/schmiedeeisen/zaeune/zaunteile-artnr-2815/>

Abb. 121.: Hallendach Wien Westbahnhof, Übersichtsplan (Schema) Dachdeckung, Oktober 1936

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 122.: Hallendach Wien Westbahnhof, Schnitt A-B, Wien, im Oktober 1936

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 123.: Personenhalle des Wiener Bahnhofes der Kaiserin-Elisabeth-Bahn (Westbahnhof), Lithographie von A. Kaiser, Wien ca. 1860

Quelle: Technisches Museum Wien, Archiv; <https://www.technischesmuseum.at/museum/online-sammlung#sammlung/ui/%7B%22search%22%3A%22Kaiserin%20Elisabeth%20Westbahnhof%22%7D/archivedetail/110002140>

Abb. 126.: links - Wien Westbahnhof, Längenschnitt durch das Vestibül des Kopfgebäudes, Datierung nicht bekannt

Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 127.: rechts - Empfang des schwedischen Königspaares durch Kaiser Franz Joseph I. in Wien am 05.12.1908, von Josef Schuster, Datierung 01.01.1910

Quelle: Österreichische Nationalbibliothek, <https://onb.wg.picturemaxx.com/id/00346083>

Abb. 130.: Ansicht der Abfahrtseite des Wiener Westbahnhofes, Bahnhof in Wien, Abfahrtseite, (li.) Querschnitt durch das Vestibül, (re.) Querschnitt durch das Vestibül, 1858

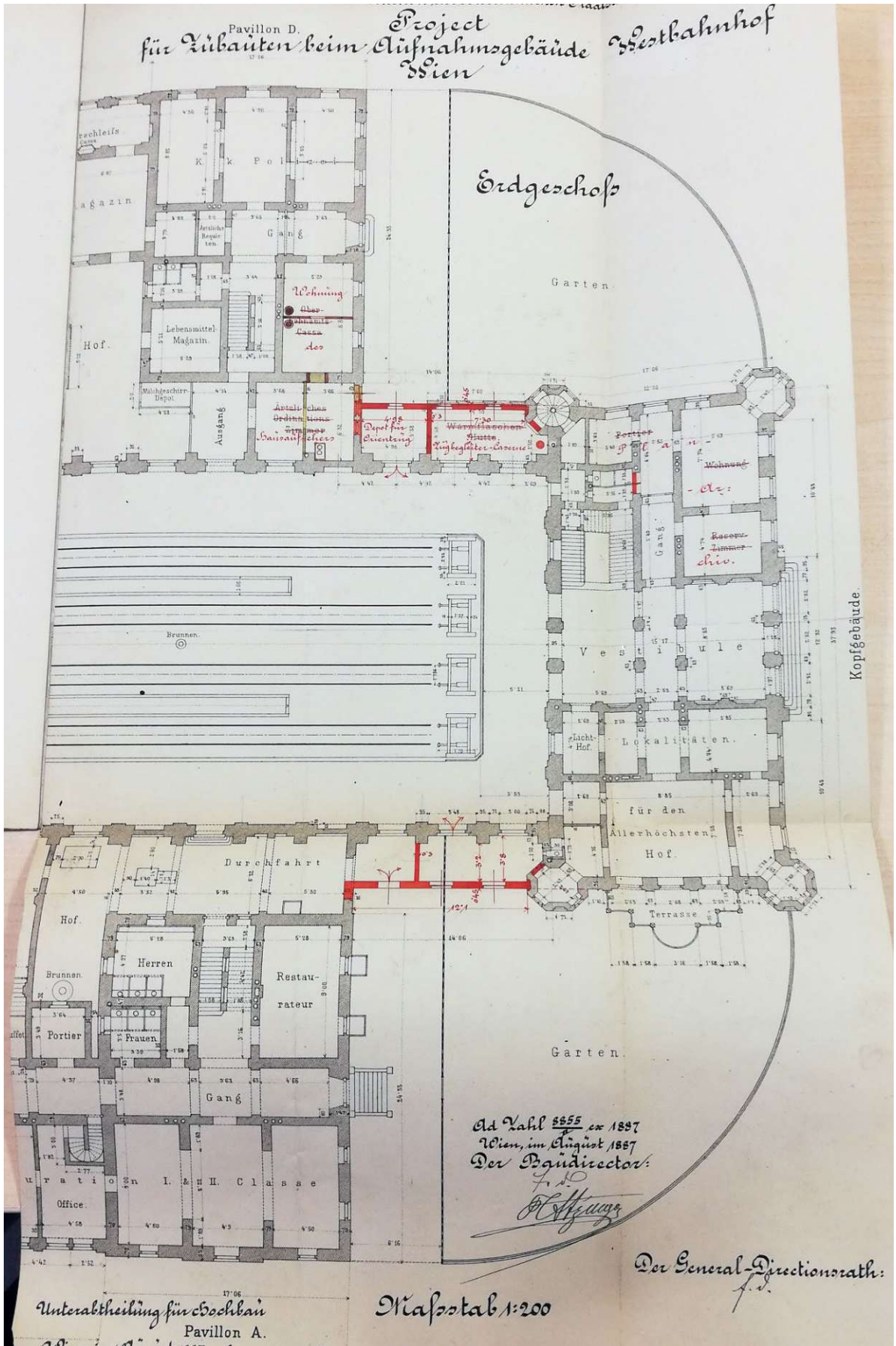
Quelle: Österreichisches Staatsarchiv, Verkehrsarchiv, Nottendorfer Gasse 2, 1030 Wien

Abb. 133.: Wiener Westbahnhof, Aufnahmegebäude der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Wien, Ankunftsseite, Querschnitt durch das Vestibül, Kolorierte Tuschzeichnung aus dem Jahr 1856, Blatt 15, von Loehr, Patzelt, Unger, Herrman und anderen.

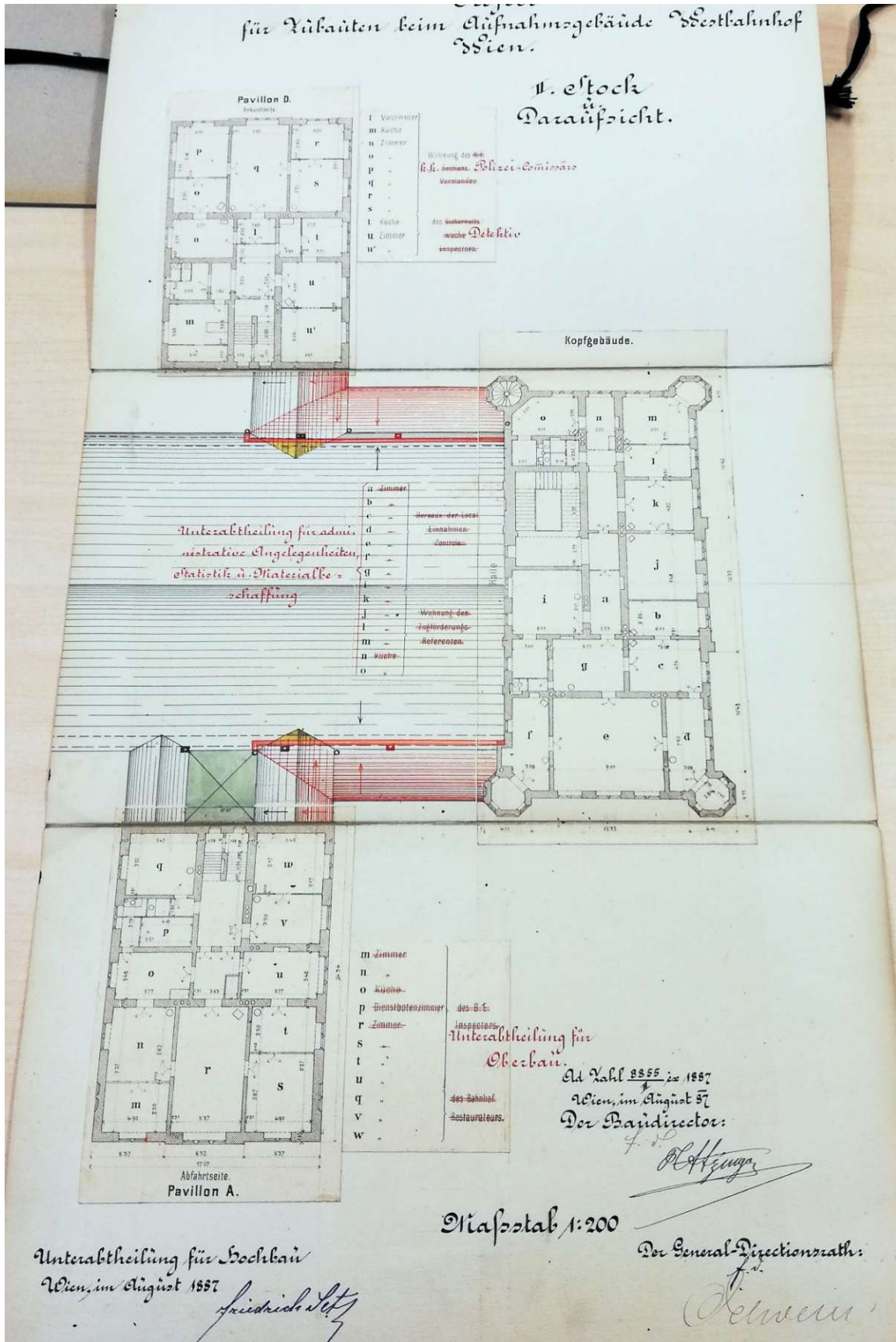
Quelle: Technisches Museum Wien, <https://www.technischesmuseum.at/museum/online-sammlung#sammlung/ui/%7B%22search%22%3A%22westbahnhof%22%7D/archivedetail/110002311>

Anhang

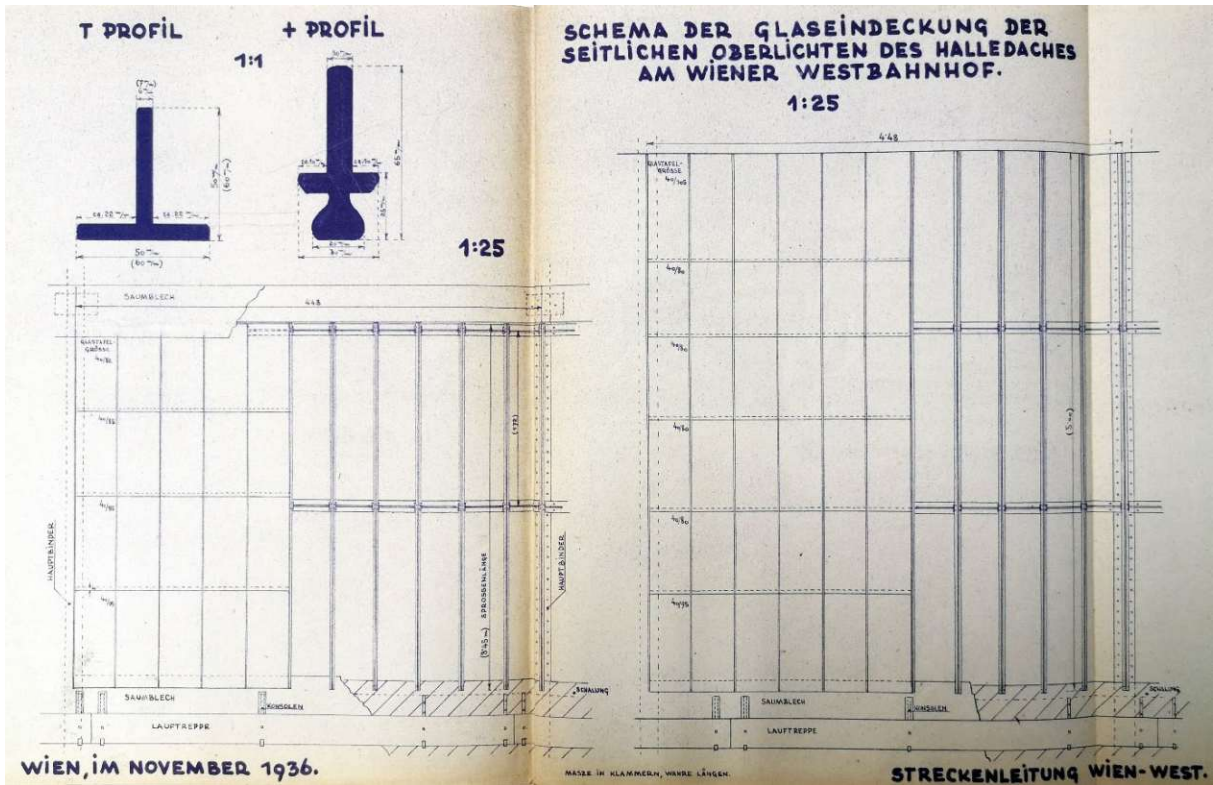
Im folgenden Anhang befinden sich weitere zur Erstellung der virtuellen Rekonstruktion benötigte Pläne. Diese Planunterlagen stammen aus dem Österreichischen Staatsarchiv.



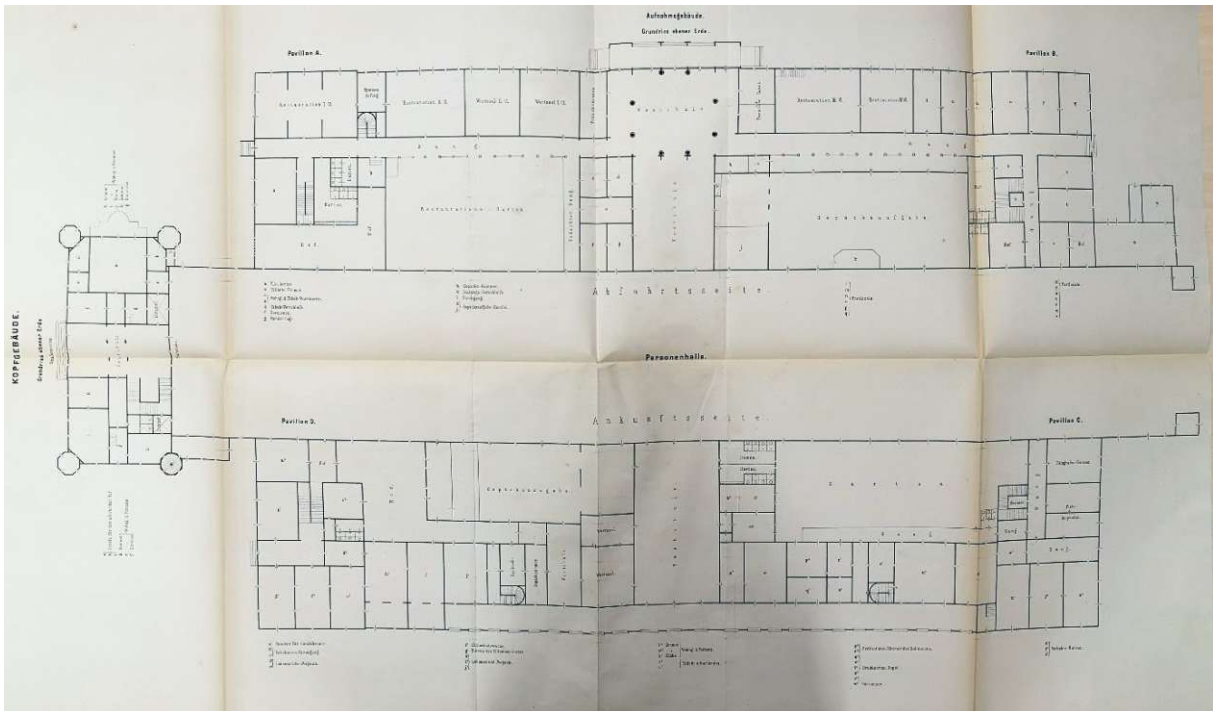
Anhang 2 – Project Zubauten beim Aufnahmsgebäude Westbahnhof Wien, Erdgeschoss, im August 1887



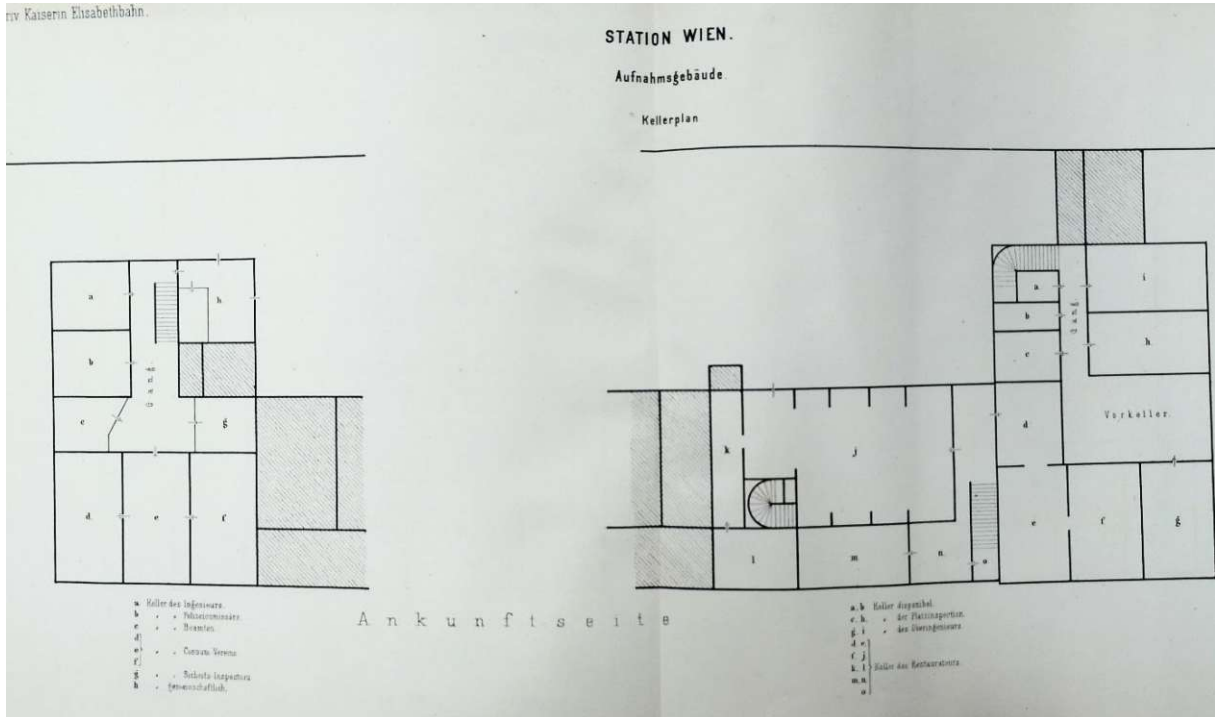
Anhang 4 – Project Zubauten beim Aufnahmsgebäude Westbahnhof Wien, 2.Stock und Dachaufsicht, im August 1887



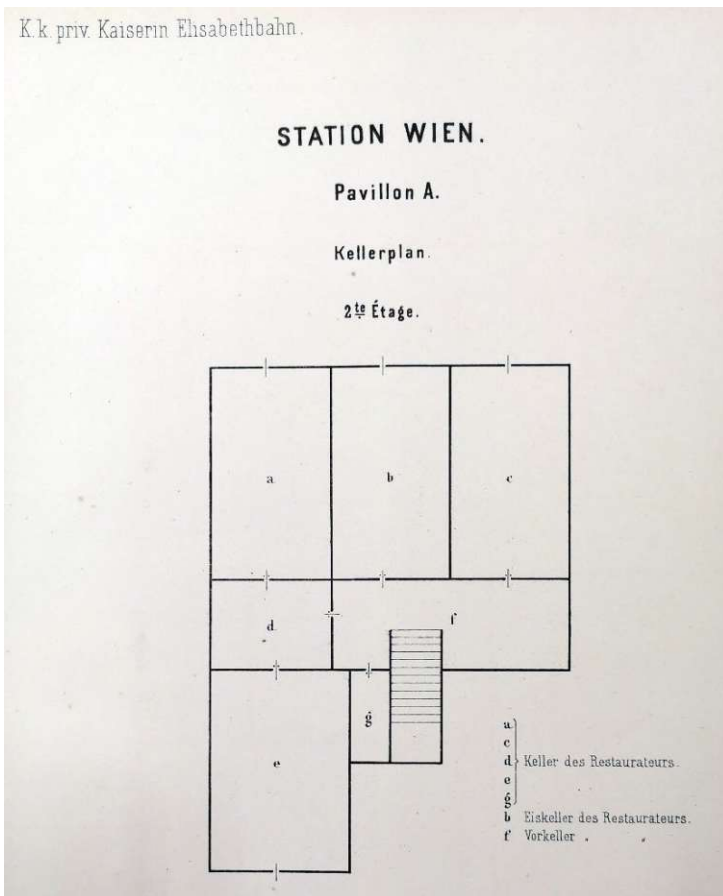
Anhang 5 – Hallendach des Wiener Westbahnhofes, Schema der Glaseindeckung der seitlichen Oberlichter des Hallendaches am Wiener Westbahnhof, Wien, im November 1936



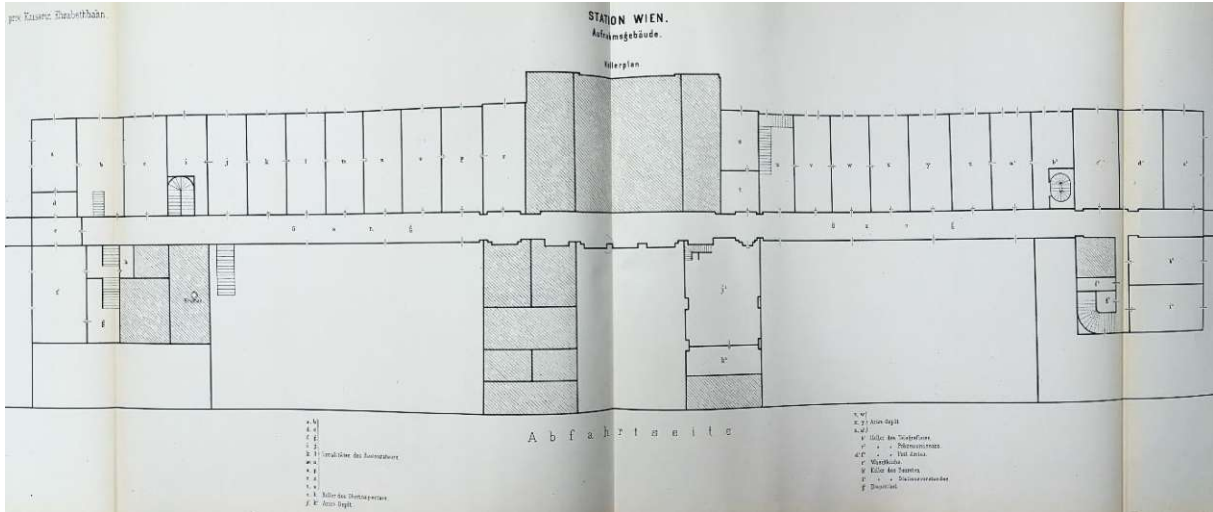
Anhang 6 – KEB-GD, K.K. priv. Kaiserin Elisabeth Bahn, Fasz. 14/Stk. d, Gebäude Grundrisse der Linie Wien-Salzburg, Station Wien, Aufnahmehalle, Grundriss ebener Erde



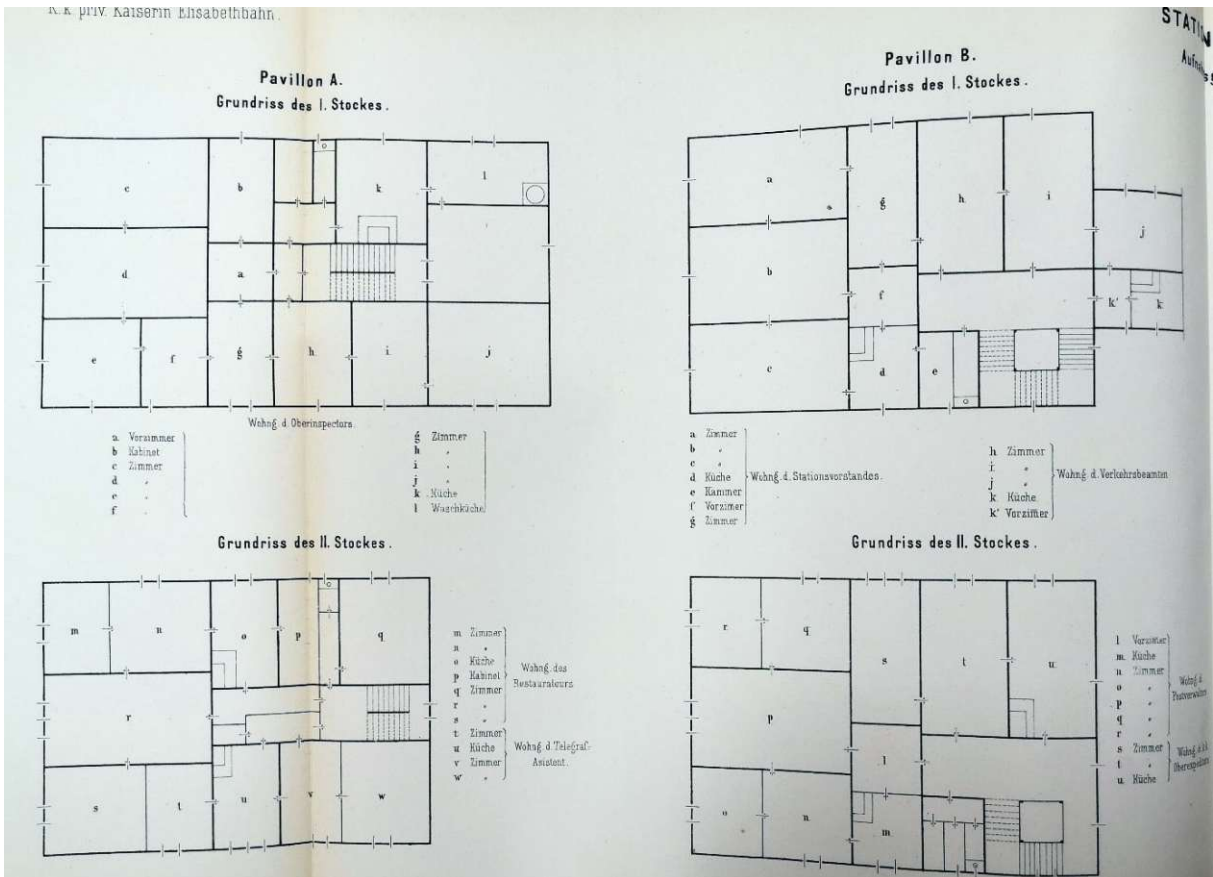
Anhang 7 – KEB-GD, K.K. priv. Kaiserin Elisabeth Bahn, Fasz. 14/Stk. d, Gebäude Grundrisse der Linie Wien-Salzburg, Station Wien, Aufnahmsgebäude, Kellerplan



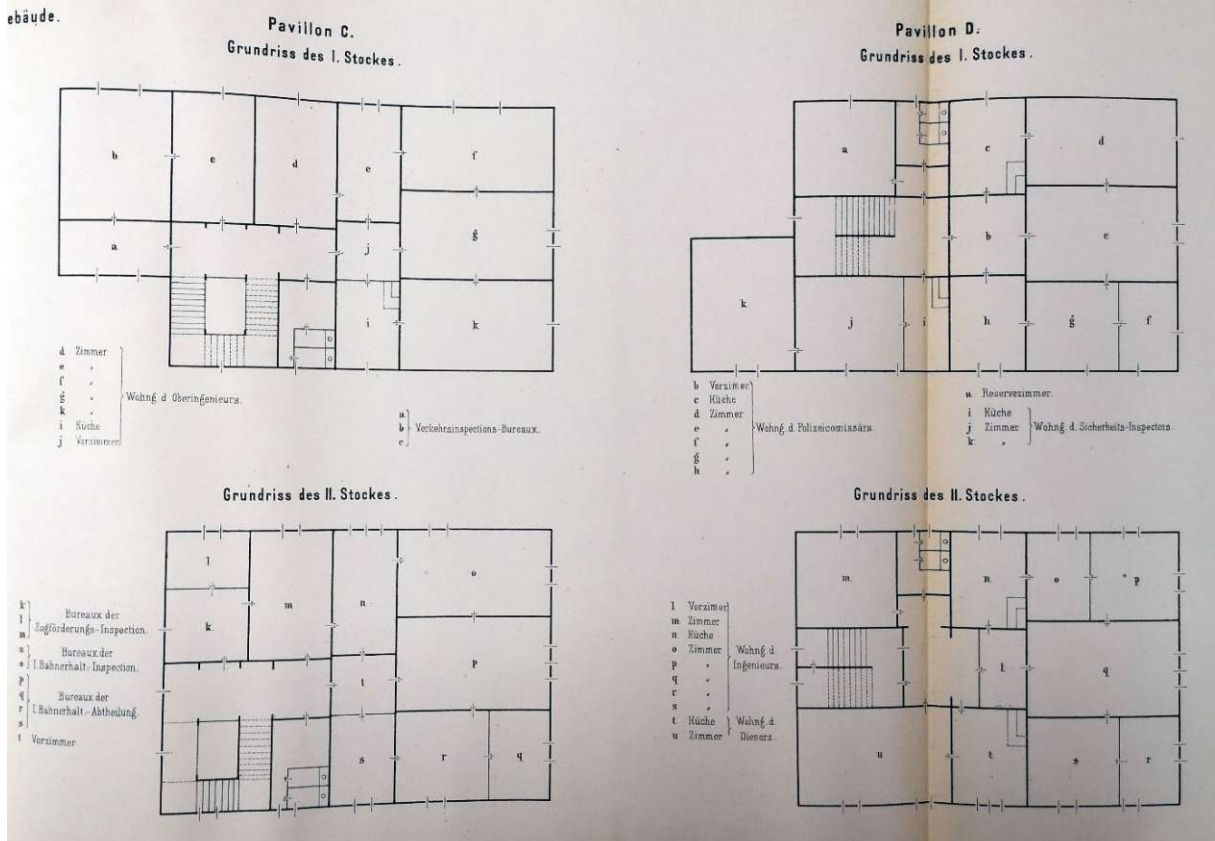
Anhang 8 – KEB-GD, K.K. priv. Kaiserin Elisabeth Bahn, Fasz. 14/Stk. d, Gebäude Grundrisse der Linie Wien-Salzburg, Station Wien, Pavillon A, Kellerplan, zweite Etage



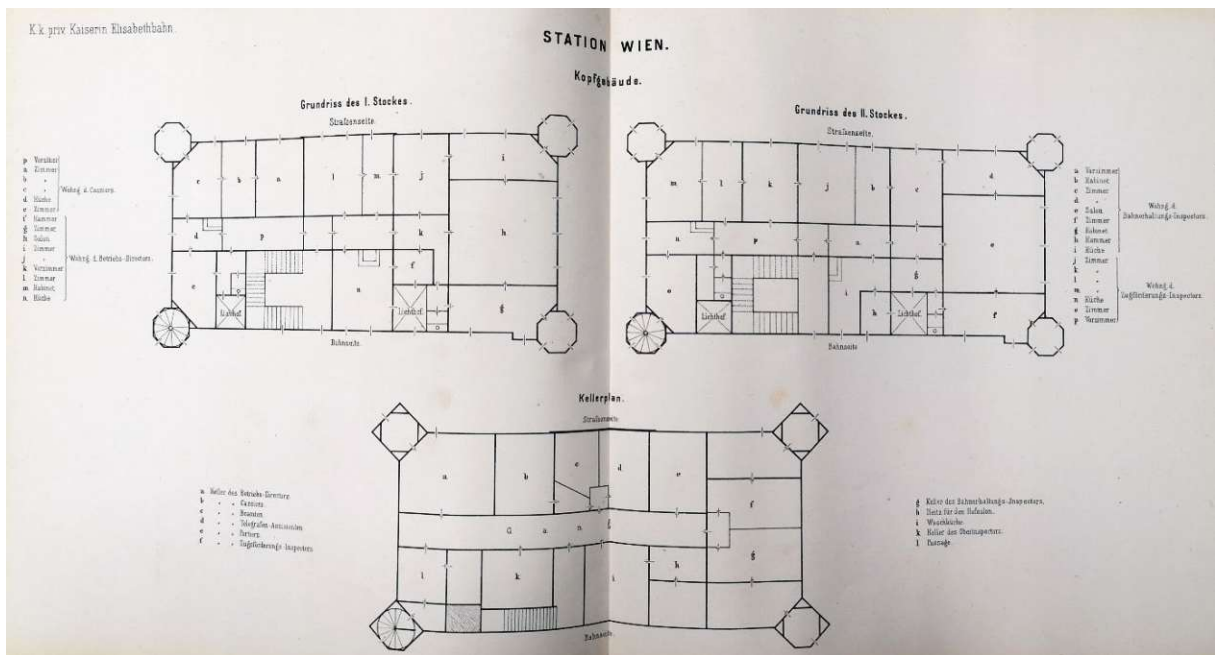
Anhang 9 – KEB-GD, K.K. priv. Kaiserin Elisabeth Bahn, Fasz. 14/Stk. d, Gebäude Grundrisse der Linie Wien-Salzburg, Station Wien, Aufnahmsgebäude, Kellerplan



Anhang 10 – KEB-GD, K.K. priv. Kaiserin Elisabeth Bahn, Fasz. 14/Stk. d, Gebäude Grundrisse der Linie Wien-Salzburg, Station Wien, Aufnahmsgebäude, Grundrisse des 1. Und 2. Stockes der Pavillon-Bauten

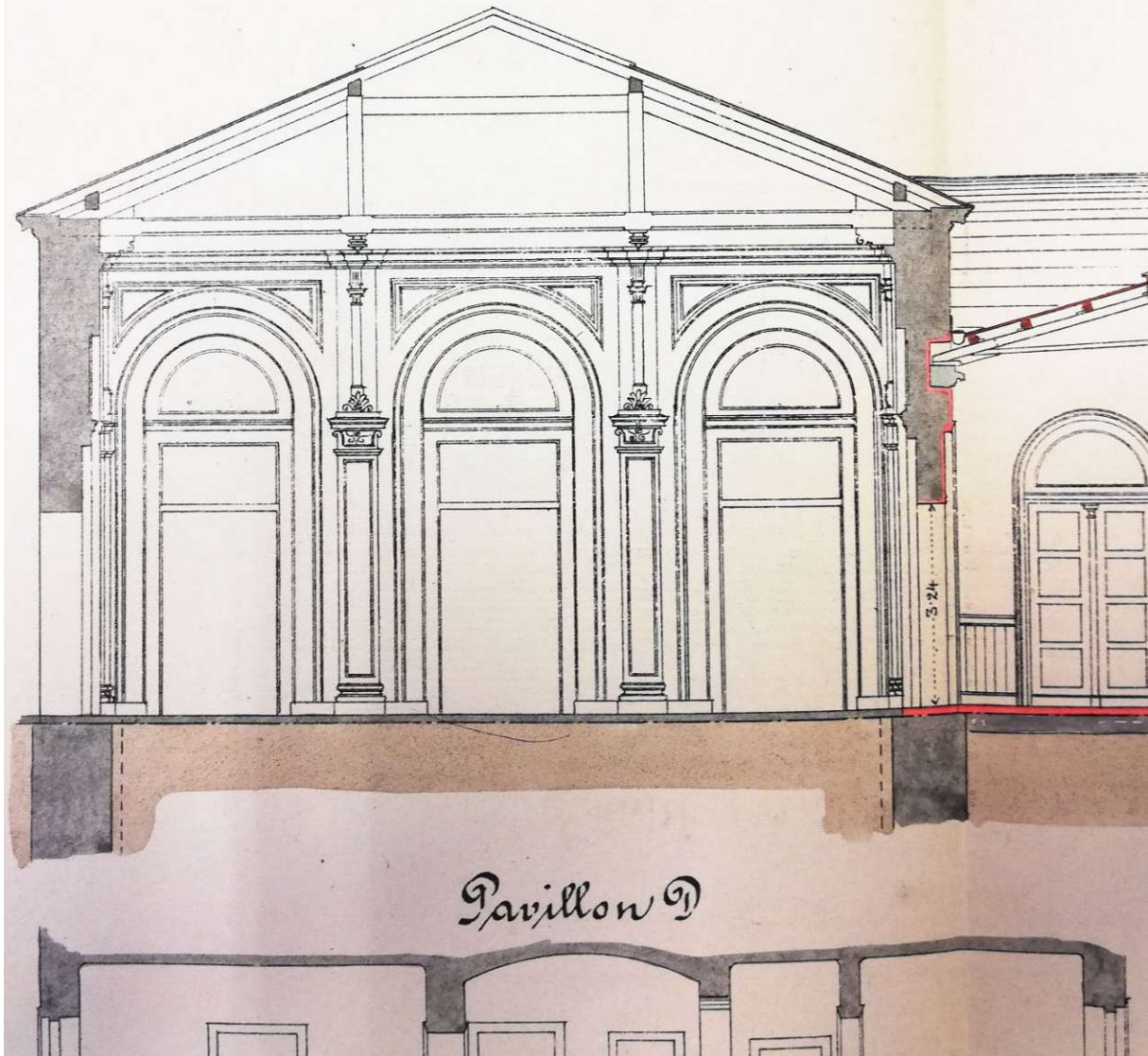


Anhang 11 – KEB-GD, K.K. priv. Kaiserin Elisabeth Bahn, Fasz. 14/Stk. d, Gebäude Grundrisse der Linie Wien-Salzburg, Station Wien, Station Wien, Aufnahmegebäude, Grundrisse des 1. und 2. Stockes der Pavillon-Bauten

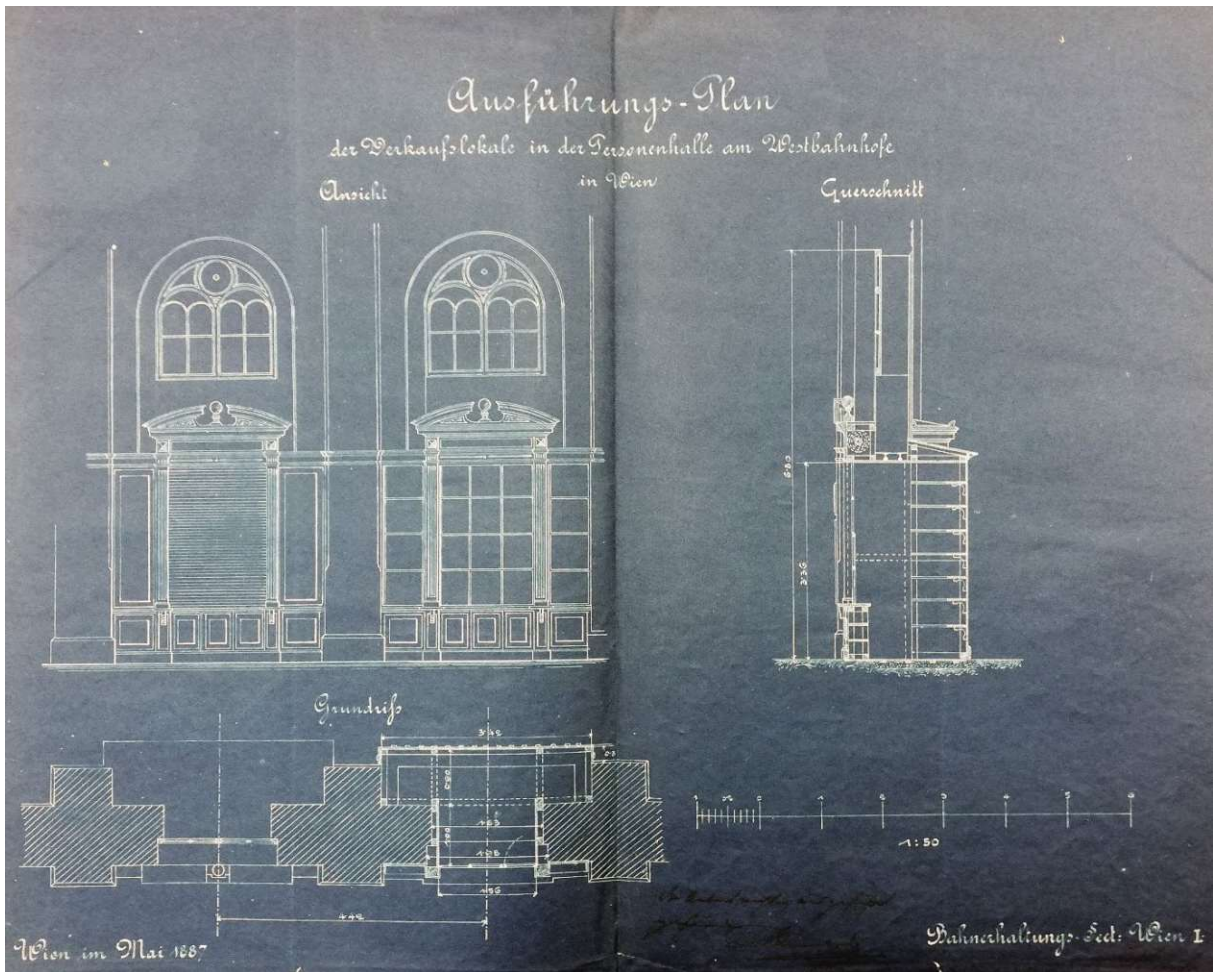


Anhang 12 – KEB-GD, K.K. priv. Kaiserin Elisabeth Bahn, Fasz. 14/Stk. d, Gebäude Grundrisse der Linie Wien-Salzburg, Station Wien, Grundrisse des Kopfgebäudes

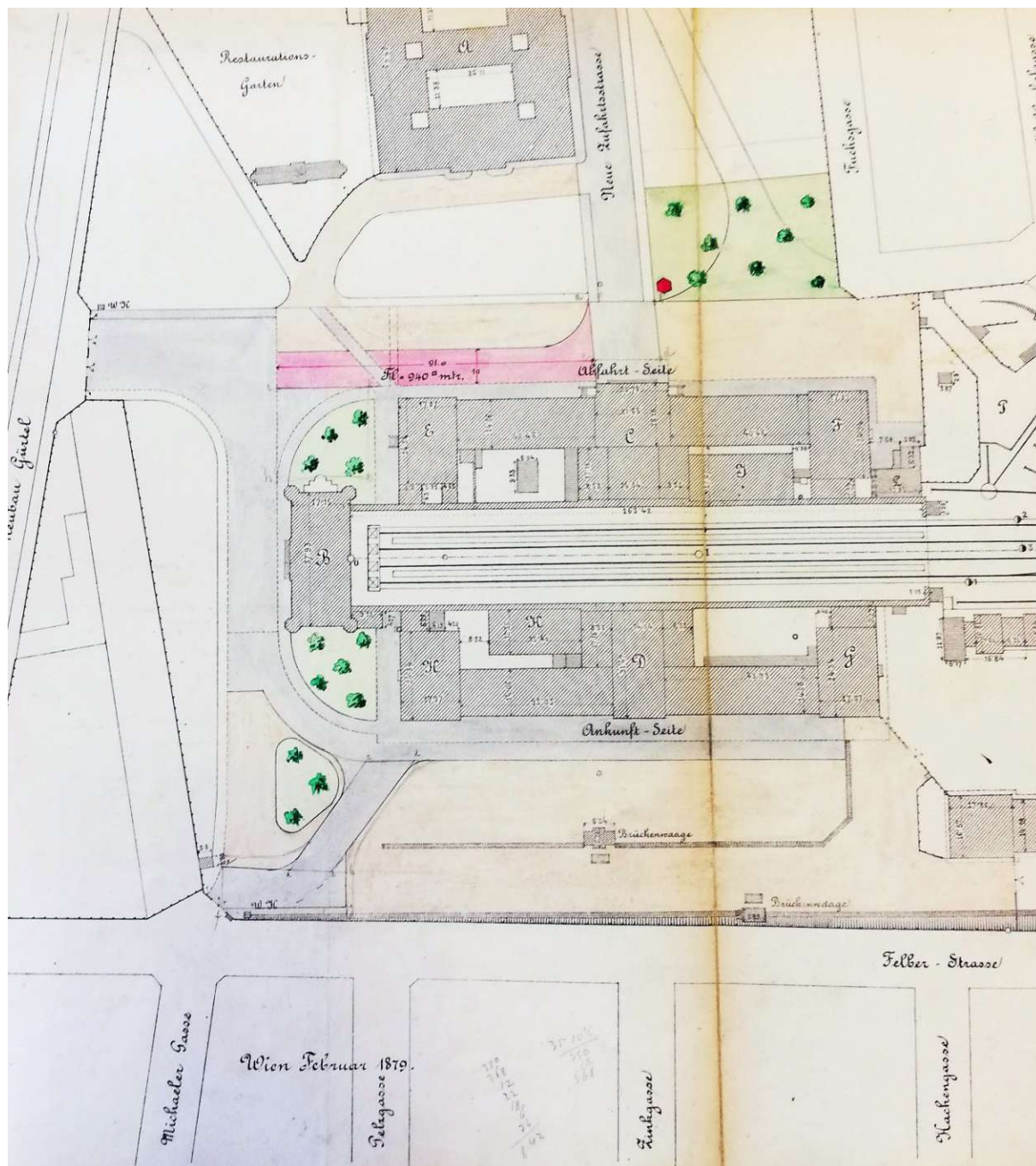
Ankunfts-Vestibule.



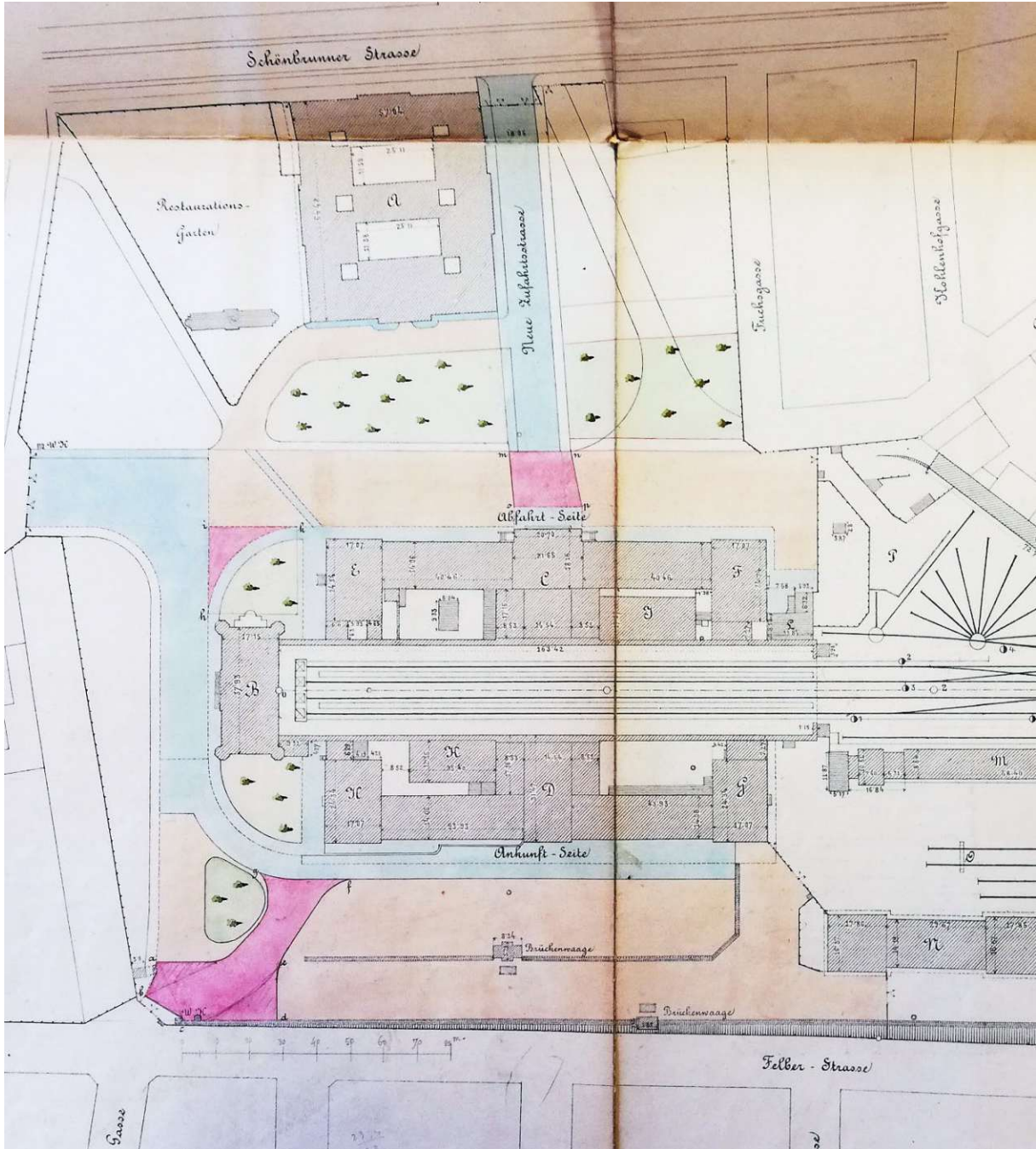
Anhang 13 – Project für Umstaltungsarbeiten am Westbahnhof in Wien, behüfs Gewinnung einer Halle für die Gepäcksabgabe, Wien im Februar 1891



Anhang 14 – Ausführungsplan der Verkaufs-Tavernen am Bahnhofe Wien, im Mai 1887



Anhang 16 – Pflasterungsarbeiten, Station Wien, Februar 1879



Anhang 17 – Pflasterungsarbeiten, Station Wien, Datierung nicht bekannt