

Die Strecke der Oberen Wientallinie läuft wie hier nahe Braunschweigasse parallel zum Wienfluss. Die Stadtbahn wurde unterhalb des Straßenniveaus trassiert, um eine spätere Überbauung mit einem seit 1873 geplanten Wientalboulevard zu ermöglichen. (Sammlung Josef Hlavač)



Das Amtshaus von Hietzing wurde im Jahr 1945 infolge eines Bombenangriffs fast vollkommen zerstört. Zwischen 1949 und 1952 wurde es wieder aufgebaut, wobei der Festsaal neu gestaltet wurde. Es ist auch zum Aufnahmezeitpunkt am 10. April 2018 eines der markantesten Gebäude entlang der U4. (Melanie Völkl)



1. Juli 1973: Gut sieben Jahre vor der Inbetriebnahme der U4 hält hier noch die Stadtbahnlinie DG mit dem führenden Triebwagen 2967. Bald danach wurde der Gleisabstand verkleinert, der Bahnsteig breiter und der Bahnsteigbereich mit dem Paneel-System modernisiert – nur das Aufnahmsgebäude blieb erhalten. (Alfred Luft)



Die heutige Sicht des Ausgangs Richtung Wehrgasse fällt durch das mit dem Ornament „Sonnenblume“ bestückte Metallgeländer in Richtung Karlsplatz. Durch den Glasverbau ist das ostseitig erhalten gebliebene Wagner-Gebäude erkennbar. (Anna Eineder)

Wien, IX.

Stadtbahnstation Brigittabrücke, Brigittenauerlände.



Die Haltestelle Brigittabrücke wurde nach der an ihren Eingangsbereich anschließenden Donaukanalquerung benannt. Heute befindet sich hier die nach dem Friedensvertrag von St. Germain benannte Friedensbrücke. Das Gebäude wurde trotz Mittelbahnsteigs nur wenig breiter, da die Gleise erst direkt darunter ausschwenkten und die Plattform zwischen den Gleisen auf Mauern gelagert werden konnte. (Sammlung Josef Hlavač)



Am 25. Februar 1955 erreicht der Triebwagen 2786 als Zug 22 der GD-Linie die Haltestelle Friedensbrücke. Hinter dem Bahnsteigende Richtung Heiligenstadt teilten sich die Strecken nach Heiligenstadt (heutiger Verlauf der U4) und über den Verbindungsbogen zur Nußdorfer Straße. (Alfred Luft)



Fast schon wie Lampions dekorieren die Hängeleuchten die Bahnsteigvordächer der Währinger Straße. Dieses Bild entstand, als zwischen Michelbeuern und Heiligenstadt ein Probetrieb mit elektrischen Triebwagen absolviert wurde – zu sehen ist das Ausfahrtsignal Richtung Michelbeuern. (Sammlung Josef Hlavač)

1964 begann der Bau des Neuen Allgemeinen Krankenhauses (AKH) am Alsergrund. Im Jahr 1968 folgte am Gürtel der zweite Bauabschnitt mit den Universitätskliniken für Psychiatrie, Kinderheilkunde, Tiefenpsychologie, Physiotherapie, Neuropsychiatrie des Kindes- und Jugendalters und eines Kindertagesheimes. Mit dem Haupthaus wurde 1974 begonnen. Zum Aufnahmezeitpunkt 1977 war der Bau bereits weit fortgeschritten. (Alfred Luft)



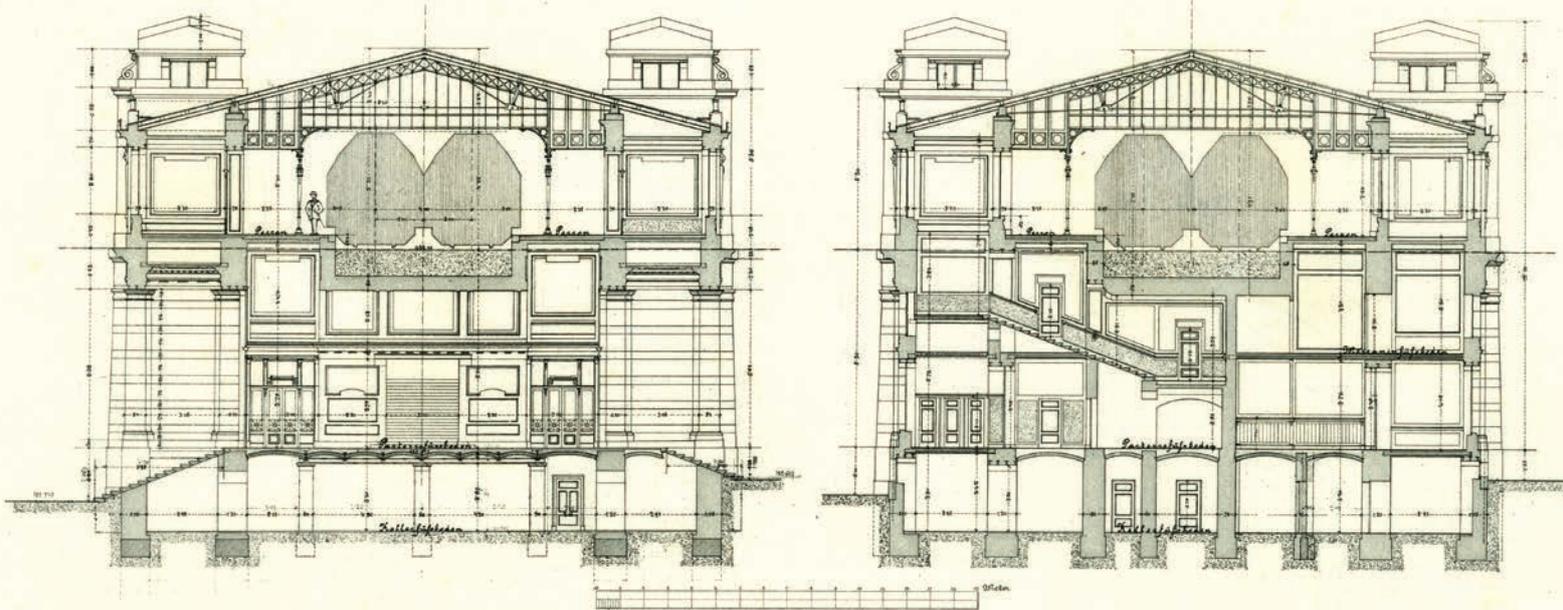
Auf dem Vergleichsbild vom 10. April 2018 erkennt man nun auch den zweiten Hauptturm des AKHs, der 1994 offiziell eröffnet wurde. Auch beim Betrieb der Gürtellinie hat sich einiges verändert: Zwischen den Gleisen versperren Kabelschächte den freien Blick auf die nun im Rechtsverkehr fahrenden U-Bahn-Züge der Linie U6. (Anna-Sophie Wiesi)



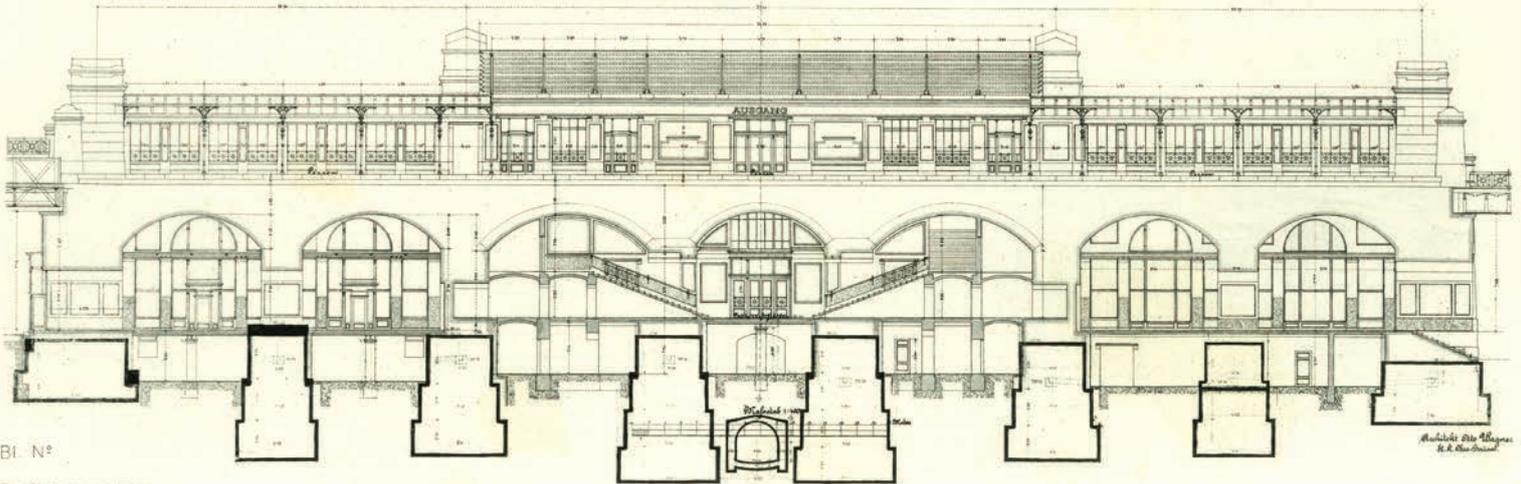
Haltestelle Währingerstrasse
der Gürtellinie.

Schnitt A-B

Schnitt C-D



Schnitt D-K



Bl. N°

Terrainfüllung verbleiben.

Architekt Otto Wagner
K.K. Oberbaudirektion

Reliogramme d. K. u. K. n. g. Stat.



Überdeckte Zentralhalle:

Interessant ist der ursprüngliche Plan für die Stadtbahnhaltestelle Währingerstraße. Der Mittelteil ist in dieser frühen Version Otto Wagners eine überspannende Eisen-Konstruktion mit einem flachen Satteldach auf Gitterträgern, die mit den als Pylonen ausgeführten Eckprofilen endet. Derartige Bahnhofsgestaltungen waren für Hochbahnstationen durchaus üblich. Im Sinne des geplanten Dampfbetriebs verzichtete die Baudirektion auf eine komplette Überdachung und zog die auf Säulen und Längsträger gestützten Pult- oder Flugdächer als Schutz vor Wind und Wetter im Bahnsteigbereich vor. (Sammlung Technisches Museum Wien)

Diese Monatskarte aus dem Jahr 1911 gilt für die Gürtellinie von der Währingerstraße ausgehend über die Alserstraße und im weiteren Verlauf via Wientallinie zur Haltestelle Ferdinandsbrücke (heute Schwedenplatz) an der Donaukanallinie. (Archiv Sammlung Grafenberg)



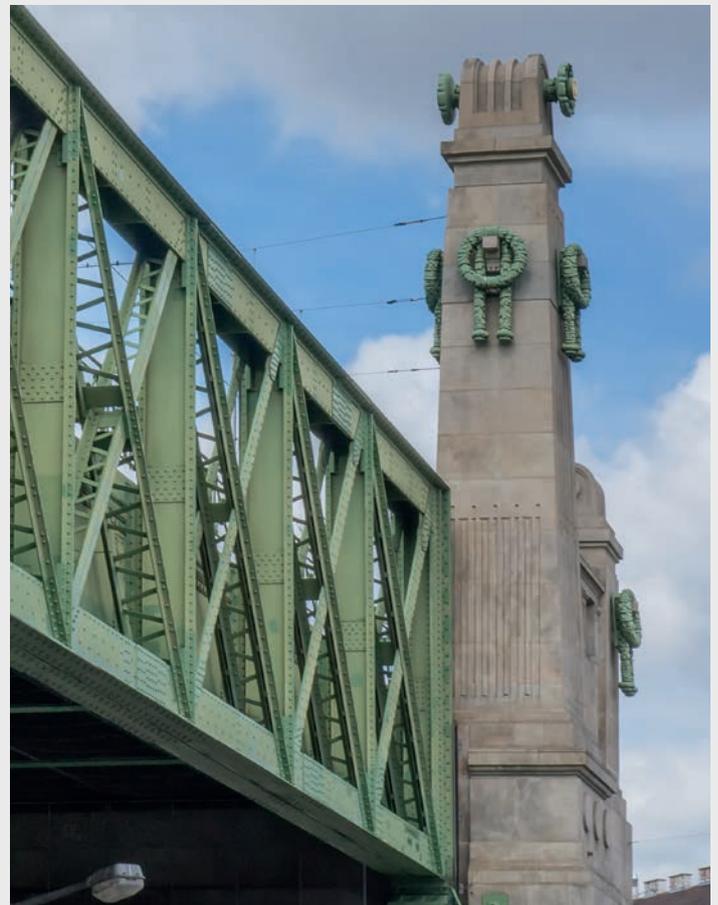
Wegen des unterschiedlichen Geländeneiveaus war es schwierig, eine einheitliche Gebäudegestaltung zu erzielen. Aufgrund der sich wiederholenden Details an der Fassade und das Grundmotiv mit einem Zentralbau und den angrenzenden Flanken auf Bahnsteiglänge gelang Wagner der Wiederholungseffekt. (Slg. Josef Hlavač)



Vor Erreichen der denkmalgeschützten Station Gumpendorferstraße mit Anschluss an die Straßenbahnlinien 6 und 18 hat die heutige U6 zur Durchquerung des Höhenrückens „Schmelz“ einen knapp zwei Kilometer langen gedeckten Einschnitt seit der Ausfahrt aus der Haltestelle Thaliastraße durchfahren. (Alina Ernst)



Den gestalterischen Höhepunkt der Brückenkonstruktion stellt das 112 Meter lange Mittelstück mit vier Pylonen als optische Lagerpunkte dar. Sie erheben sich knapp 14 Meter über die Lagerhöhe der Brücke. Die schräg angeordnete niedrige Mittelstütze trennt Wienfluss und Wientallinie. (Sammlung Josef Hlavač)



Die Eisenkonstruktion ist mit Parallelträgern und gekreuzten Fachwerkverbindungen ausgeführt. Die im Gefälle verlaufende Trasse wurde auch hier mit Blechverkleidungen verdeckt. Die Ornamentik des Gesamtkunstwerks unterstreicht dessen Bedeutung. Symbole der Monarchie wurden längst entfernt. (Anna-Sophie Wiesi)



Nach der Ausfahrt aus dem Kleinen Türkenschanztunnel überquert die Vorortelinie die Gentzgasse. Zwischen 1924 und 1980 hielt hier die Straßenbahnlinie E2 im Verlauf Herbeckstraße – Praterstern. Heute verbinden die Linien 40 und 41 die Haltestelle Gersthof mit der U6-Station Währinger Straße. (Bezirksmuseum Ottakring)



Im Zuge der Adaptierungsarbeiten für den Betrieb der S45 wurde die alte Bogenbrücke über die Gentzgasse durch einen Neubau ersetzt, der im Sinne des Gesamtkunstwerks Otto Wagners das Gelände mit dem Sonnenblumenmotiv trägt. Am 5. März 2013 erreicht der 4024 135 nach Hütteldorf die Station Gersthof. (Werner Prokop)