

deutende Steigungen blieben eben so sorgfältig vermieden, als Krümmungen von kürzerem Halbmesser. Dieser, der Sicherheit sehr förderlichen, dem Publicum volles Vertrauen einflößenden und darum löblichen Vorzicht wurden namhafte Opfer gebracht. Es konnten, wäre sie nicht in Anwendung gekommen, bedeutende Summen erspart werden, und man wird in Europa wenige Eisenbahnen finden, bei denen die Vermeidung von Gefahr so gewissenhaft als hier im Auge gehalten wurde.

Was die Steigung betrifft, so machte es der 736 Fuß betragende Unterschied der Meereshöhe der Endpuncte Wien und Gloggnitz, und der Umstand, daß für die Strecke Neunkirchen-Gloggnitz die stärkste Höhendifferenz entfällt, unerlässlich, theilweise von jenem Systeme abzugehen. Der Nachtheil wurde jedoch durch die, die Wirksamkeit der Dampfkraft ungemein erhöhende, Führung der Bahn in fast schnurgerader Linie ausgeglichen; auch ergibt sich nirgends eine größere Steigung als die jetzt kaum beachtete von 1:130, und zwar nur in der Gesamtlänge von 5000 Klaftern. Der kleinste zwischen Wien und Gloggnitz vorkommende Krümmungsradius hat 850 Klafter und es läßt sich für die gesammten Curven durchschnittlich ein Radius von 1800 Klaftern annehmen.

Mit der Sorgfalt für zweckmäßige Anlage hielt jene für solide Ausführung des Unterbaues gleichen Schritt. Bei aller Rücksicht für Defonomie wurde stets das vorzüglichste Material gewählt, jede Arbeit auf das Strengste überwacht; was sich anderwärts als brauchbar bewährt hatte, kam hier in Anwendung, und der Bahnunternehmung, insbesondere ihrem ebenso kenntnißreichen als rastlos thätigen Bauleiter Schönnerer verbankt das Inland nicht allein eine, um Vieles erhöhte Brauchbarkeit seiner Arbeiter, denen Gelegenheit geboten wurde, sich mit der Lösung ihnen bis dahin unbekannt gebliebener Aufgaben vertraut zu machen, sondern auch eine Reihe vollständig gelungener Proben neuer Constructionsarten wie die Aufzählung der wichtigeren Bahnobjecte erweisen wird.

Die sicherste Bürgschaft für die Solidität des Unterbaues sind die überaus selten vorkommenden Reparaturen, und selbst die Holzbrücken, obschon dem Anschein nach nicht von übermäßig starker Structur, sind von dem in der Regel nach einiger Zeit sich einstellenden Schwanken und Senken verschont geblieben; die ersten Holzanswechslungen fanden erst nach 14 Jahren Statt, während Holzbrücken selten 6 bis 8 Jahre überdauern.

Dagegen kann der Oberbau, wenigstens auf der Strecke von Neustadt bis Gloggnitz nicht als den dormaligen Anforderungen entsprechend bezeichnet werden. Die Schienensfabrication hatte damals im Inlande erst begonnen, selbst in England waren große Schienenprofile noch eine Seltenheit, und bei dem geringen Maschinengewichte und der mäßigen Fahrgeschwindigkeit für Oesterreich wenigstens nicht nothwendig; beide nahmen erst mit den Jahren zu, und wären die schwachen 16 Fuß langen und nur 15 Pfund für den Current-Fuß schweren Schienen nicht auf Langpolster gelegt worden, so hätte die jetzt im Zuge befindliche Auswechslung