

lung des Oberbaues auch zwischen Wien und Neustadt vor schon mehren Jahren eintreten müssen, wie sie zwischen Neustadt und Gloggnitz im Jahre 1853 nöthig geworden ist. Daß aber der ursprünglich schwache Oberbau dennoch Unglaubliches geleistet habe, erweist die Differenz im Verkehr der ersten und der letzteren Zeit. Der Betrieb begann im Jahre 1841 mit 11 Maschinen kleinerer Art, wie sie jetzt für den Hauptverkehr gar nicht mehr benützt werden können, und nur 52 Personenvagen, während zu Ende des Jahres 1852 54 Locomotive, darunter Kolosse der stärksten bis dahin üblichen Gattung, im Gebrauch standen, und der Frachttransport, wie schon erwähnt, den Culminationspunct von mehr als 5 Millionen Centner erreicht hatte.

An Ausweichbahnen und Seitengeleisen zur Aufstellung von Reserve-Wagons, zum Auf- und Abladen der Güter an den zahlreichen Stationen, in welchen die Bahn durchgängig eine wagrechte Lage hat, wurde nicht gespart, und es sind außer ihnen noch 42 Verbindungen zwischen den Doppelgleisen der Strecke Wien-Neustadt angebracht, die den Verkehr der Züge in einer und derselben, wie in entgegengesetzter Richtung ungemein erleichtern.

Ein anderes charakteristisches Merkmal dieser Bahn ist die geschmackvolle — man könnte sagen elegante — Form aller Gebäude, vom Bahnhofe erster Classe herab bis zur Wächterwohnung. Sie sind keineswegs nach einem Normalplane, sondern der Bedeutung der Station oder ihrem Standpuncte entsprechend, durchgängig in gefälligem, aber abwechselndem Style ausgeführt. — Wo immer es der Raum gestattete, wurden Gartenanlagen, Baumgruppen oder doch nette Rasenplätze angebracht, so daß die Aufnahmegebäude der kleineren Stationen, meist ebenerdig, freundlichen Landstügen gleichen, während die größern Constructions, wie die Bahnhöfe zu Wien, Mödling, Baden, Neustadt und Gloggnitz sich als beachtenswerthe Leistungen der Baukunst darstellen. Die 42 ebenfalls recht niedlichen Wächterhäuser enthalten Raum für je eine Familie und einen unverehelichten Bahndiener.

Den ersten Rang nimmt natürlich der Bahnhof nächst der Haupt- und Residenzstadt ein. Er besteht aus drei Hauptgebäuden, die ungeachtet ihrer Einfachheit auf dem erhöhten Standpuncte durch Dimensionen und symmetrische Anordnung imponiren. Es wurde im Entwurfe sowohl auf die Wien-Neustadt-Gloggnitzer, als auf die Wien-Bruck-Preßburger Bahn Rücksicht genommen. Daher sie zwei, im stumpfen Winkel gegeneinander geneigte, Tracte bilden. Die Grundfläche des Bahnhofes, mit Einschluß jener der Maschinen-Fabrik, im Ganzen etwa 20 Joch, ist ein Dreieck, das rückwärts ein, beide Bahnen verbindender, mit Geleisen versehener Damm einschließt; mit ihm parallel liegt nach Vorne das Directions-Gebäude auf einer mit Bäumen umpflanzten Terrasse, mit Restaurations- und Caffeehallen im Erdgeschoße. Das lange Seitengebäude ihm zur Linken ist das Aufnahme-localle der Wien-Gloggnitzer, jenes zur Rechten das der Brucker Bahn. Im