

leinsdorfer Linie; sie sind, da die geringe Höhe von 17 Fuß die Einwölbung nicht gestattete, mit Lärchenholz überbrückt. Die erstere wird von 6 steinernen Pfeilern getragen und hat sieben Oeffnungen, die letztere davon 5 bei 4 Mittelpfeilern; an beide Brücken schließen sich Viaducte mit elliptischer Wölbung an, 30 an der Himberger-, 7 an der Triester Straße. Diese Räume werden als Magazine und Verkaufsgewölbe sehr vortheilhaft benützt, und gewähren eine namhafte Ersparung an Material für die Aufdämmungen.

Schiefe Brücken, gewölbt, mitunter in sehr flachem Bogen, zuerst in England eingeführt, und bis zum Bane der Gloggniger Bahn in Oesterreich nicht üblich, sind in größerer Zahl vorhanden und haben sich vollkommen bewährt. So bei Meidling im Winkel von 45 Graden mit 4 Bogen über die in einem Einschnitte von 22 Fuß laufende Bahn für die Hiezing-Hezendorfer Straße, für den Hasenweg beim Gichfogl, ferner über die Bahn bei Liesing und Zellrdorf. Die imposanteste aller schiefen Brücken ist die über den Aubach nächst Baden führende, mit einem massiven Quaderpfeiler und 2 Bogen von 36 Fuß Weite bei 24 Fuß Höhe; sie verbindet sich mit dem Badner Viaducte, dem größten Objecte dieser Art von Wien bis Gloggnitz, der, nur von der Aufdämmung für den Bahnhof unterbrochen, 230 Klafter mißt, und aus 47 Bogen von 24 Fuß Spannung besteht.

Auch Holzbrücken nach amerikanischem System, eine für Eisenbahnen unschätzbare Erfindung, die bei voller Sicherheit gegen das Schwanken den Vortheil einer durch Wölbungen nicht zu erreichenden Spannweite bei viel geringeren Kosten gewähren, und von denen die südbliche Staatsbahn in der Draubrücke bei Marburg ein wahres Prachtexemplar besitzt, sind auf der Wien-Gloggniger Bahn früher als irgendwo im Kaiserstaate in Anwendung gekommen. Eine solche übersezt den Schienenweg bei dem 25 Fuß tiefen Einschnitte am Gichfogl in der ansehnlichen Breite von 120 Fuß von Auslags- zu Auslagspunct.

Zu erwähnen ist noch die Brücke über die Badner Straße bei Pfaffstätten, von dreifach zusammengeschraubtem Buchengebälke mit der Oeffnung von 47 Fuß ohne Mittelpfeiler im Winkel von 37 Graden.

Nur einen Tunnel hat die Bahn aufzuweisen, jenen durch den Kagbüchel bei Gumpoldskirchen; er hätte sich vielleicht ohne große Schwierigkeit vermeiden lassen, doch ist man der Unternehmung zu Dank verpflichtet, daß sie den Aufwand von fast 100,000 fl. nicht scheute, ein Werk herzustellen, das allen Bauten ähnlicher Art füglich als Muster dienen kann. Seine Länge beträgt 87, die Höhe 6 Klafter, die Breite 28 Fuß; er ist aus behauenen Sandsteine, gleich dem Tunnel unter der Themse, in elliptischer Form, auch unter der Bahn ausgewölbt, bildet somit einen Cylinder von ciruudem Durchschnitte. Es wurde für ihn eine Anzahl der erprobtesten Arbeiter der Leipzig-Dresdener Bahn herbeigezogen, und auf die Zurichtung des Steinmaterials, auf Bindemittel und sonstige Erforder-