

Die Fortsetzung der Bahnanlage von St. Peter, oder eigentlich namentlich von Koschana bis Gorice, unterscheidet sich wesentlich von der Strecke zwischen Loitsch und Koschana. Die Bauschwierigkeiten in dieser $1\frac{1}{4}$ Meile langen Strecke waren riesig und dürften in ähnlicher Weise sich selten bei irgend einer andern Eisenbahnstrecke so zusammengedrängt darstellen wie hier. Für's Erste mußten durch die in das Rekkathal auslaufenden Bergrücken nicht weniger als sechs Tunnel geschlagen werden, und zwar sehr bedeutende; diese sechs Tunnel messen in der Gesamtlänge nahe an 1200 Klafter, die drei längsten in einzelnen der eine 285, der zweite 280, der dritte 225 Klafter. Bei der Ausführung dieser Tunnel waren namhafte Schwierigkeiten zu überwinden, welche vorzugsweise aus der Lagerung der Formationschichten des Gebirges entstanden. Man mußte nämlich bei fünf dieser Tunnel beim Durchschlagen des Profils die Trennungs- oder Lagerungsschichten der Karst- oder Kalkformation, als das hängende, und der Sandsteinformation als das liegende Gebirge durchbrechen, wodurch man ungewöhnlichen Druck zu überwinden hatte, und bei der Ausführung auf mehrere große Bauschwierigkeiten unvermeidlich stoßen mußte.

Auf dieser Strecke, welche wir die Tunnelstrecke nennen wollen, mußten durchaus mehrere Thalschluchten übersezt werden, was hier, ausnahmsweise gegen andere Bahnanlagen, nicht mittelst Viaducten, sondern mittelst Dammkörper-Anschüttungen, mit langen Durchlässen für den Abzug der Gewässer bewerkstelligt ward. Es sind sechs solche Dammkörper aufgeschüttet worden, und zwar in der Höhe von 20—24 Klafter (144 Fuß). Dammkörper in so enormer Höhe sind bisher bei den Eisenbahnen eigentlich noch gar nie vorgekommen. Man ist auch weit entfernt, sie zur Nachahmung zu empfehlen, sondern wir erwähnen sie ausdrücklich nur darum, weil sie hier durch die Localverhältnisse geboten erschienen, und statt der schon beantragten Viaducte nur ausnahmsweise angewendet wurden, da die leichte Gewinnung des nöthigen Materials auch aus ökonomischen Rücksichten in Erwägung zu ziehen kam.

In der Mitte der Tunnelstrecke, zwischen dem vierten und fünften Tunnel, war zu Ober-Leseče eine Wasserstation erbaut, welche, vorzugsweise für den Bahnverkehr unerlässlich, zugleich aber auch dem Personenverkehr dienen kann. Noch ist bei der Tunnelstrecke der wichtige Umstand zu bemerken, daß die unmittelbar an die Station Ober-Leseče stoßende Thalschlucht eine ziemlich reichhaltige Wasserquelle (für das Karstgebirge überall ein Schatz) enthält, welche aufgefangen und abgebaut ward, um die folgenden Stationen: Divazza, Nabresina und Prosecco mit dem nöthigen Wasser auf nahe 20,000 Klafter Länge für den Bahnbetrieb zu dotiren.

Wie man die Tunnelstrecken verlassen hat, ist die weitere Bahnanlage von Brittof über Gorice, Divazzo, Povier, Sessana, Orleig, Opchina (Prisghiana nächst Prosecco), Gabrovizza bis Nabresina, nämlich über den