

Unmittelbar nach dem Austritte aus dem Tunnel bildet nemlich abermals ein Einschnitt von 170 Kl. Länge (und anfänglich 10 Klafter Höhe) gleichsam den Uebergang aus dem Dunkel ans helle Tageslicht. Aber die Ueberwindung des Berges war nicht die einzige Aufgabe, welche der Bahnbau hier fand; das Terrain bot ihm noch eine zweite, es galt nemlich, das Mohelkathal — dessen Thalsole gegen 16 Klafter unter dem Geleisniveau der Bahn liegt — zu übersetzen und hiezu ward der *Sichrower Viadukt* nothwendig, der eine der schönsten und malerischsten Kunstbauten der ganzen Bahn ist. Auf felsigem Grunde ruhend, spannt er sich — aus Kalk- und Sandstein erbaut — auf zwei Stockwerken von Pfeilern und Bogen in einer Gesamtlänge von 372 Fuss über das Thal. Jedes Stockwerk hat acht Bogen mit einer Spannung von je 5 Klafter, die unteren Bogen sind 5, die oberen  $10\frac{1}{2}$  Klafter hoch. Der Viaduct erforderte einen Aufwand von 538970 fl. Leider hat der Bahnreisende, wenn er mit dem Zuge über diesen Viadukt eilt, keine Gelegenheit, das schöne Bauwerk überschauen zu können, denn kaum an die jenseitige Lehne des Thales gelangt, entzieht schon wieder ein Tunnel diesen Theil des Thales seinen Blicken. Ehe wir aber so rasch von dannen eilen, müssen wir unsere Aufmerksamkeit einem andern herrlichen Bauwerk zuwenden.

Zwischen dem Tunnel und dem Viadukt liegt die Anhaltstation

### Sichrow

und von hier führt uns ein Fusspfad bergan zu dem