

dieser Konstruktion bei deutschen Eisenbahnen. Der Tunnel durch den Ragbübel nächst Gumpoldskirchen, 87 Klafter lang, im Lichten 24 Fuß hoch, 28 Fuß breit, durchaus eiförmig gewölbt. Das ganze Gewölbe ist von Sandsteinquadern. Da dieser Tunnel die erste Anlage seiner Art in Oesterreich gewesen, so hat man zur Ausführung erfahrene Werkleute vom Tunnelbau der Leipzig=Dresdner=Bahn berufen, unter deren Mitwirkung auch der Bau ohne alle Unglücksfälle von Statten ging; die 28 Fuß tiefe, 252 Klafter lange Abgrabung bei Pfaffstetten, die Brücke über die Badener Chaussee, der Viadukt von der Guppmanns=Mühle bis an den Bahnhof von Baden mit 16 Bogen, dann die Fortsetzung dieses Viaduktes an der andern Seite des Bahnhofes gegen Böslau mit 22 elliptisch gewölbten 24 Fuß weiten Bogen, wodurch zwei Fahrwege übersezt werden, und die Gewässer des Aubaches ihren Abfluß finden, so daß hier ein nur durch den Bahnhof unterbrochener Viadukt von 47 Bogen, 20 Fuß Höhe und 230 Klafter Länge sich zeigt; ferner die 780 Klafter langen, 12—22 Fuß tiefen Abgrabungen bei Böslau und Kottlingbrunn. Die Brücken über das Mühlwasser bei Dornau mit Stein=Widerlagen und Oberbau von Lerchenholz, deren doppelte Sprengwerke eine Weite von 39 Fuß überspannen. Die Uebersezung der Triesting. Der 17 Fuß hohe, 1121 Klafter lange Damm zwischen Dornau und dem Rabenwalde. Die Abgrabung im Rabenwalde von 13 Fuß Tiefe und 391 Klafter Länge, mit ihrer 176 Klafter langen Stützmauer, die 2000 Klafter lange Anschüttung von Theresienfeld bis Neustadt; die, bei 26 Fuß Dammhöhe, halbkreisförmig gewölbte, auf Pfahlrost gefezte Brücke über die Fische; der Bahnhof von Neustadt, dessen Bauten, des sumpfigen Terrains wegen, auf 1972 Klafter Schwellenröste und 730 Piloten gestellt, die ganze Area aber ein Klafter hoch angeschottert werden mußte. — Die Strecke von Neustadt bis Gloggnitz bietet minder großartige Bau=Objekte. Ich erwähne hier nur der 300 Klafter langen, 12 Fuß tiefen Felsensprengung zwischen Rohrbach und Ternitz, welche für 1136 Kubik-