

von 4,6^m Durchmesser mit gusseisernen Fundamentkasten und wendbaren, rechtwinkligen Geleiskreuzungen aus Hartguss; III die Locomotivdreh scheiben von 12^m Durchmesser mit neuer Einstellungs vorrichtung, IV die Schiebebühne ohne versenktes Geleis; V die Brückenwaage mit gusseisernem Fundamentkasten und optischem Signal und 20 Tonnen Tragkraft, VI einen freistehenden Drehkrah n ohne Fundamente mit 6 Tonnen Tragkraft (von Dietrich in Reichshoffen), VII einen Laufkrah n mit 10 Tonnen Tragkraft (von Benkiser in Pforzheim), VIII Magazinskrahne mit 2,5 Tonnen Tragkraft (von Benkiser) und Magazinslaufkrahne nach Neptven's System mit 3 Tonnen Tragkraft. Die Locomotivremise mit 16 Ständen ist 4geleisig und mit sägeförmigen Dache; eine zweite Locomotivremise für 6 Stände ist segmentförmig und mit Polonceau-Dach versehen; die Drehscheibe ist für beide Heizhäuser gemeinsam; die Wagenremise hat 48 Stände. Die Wasserstation IX hat eine 12pferdige Dampfmaschine, 4 Reservoirs für zusammen 320 Cubik-Meter und eine doppelte Druckpumpe mit 348 Cubik-Meter stündlicher Leistung. Der Bahnhof hat ein electromagnetisches Stationsdeckungs-Signal nach Hohenegger's System. Die Werkstätten befinden sich bei Jedlersee. (Bahnhofsanlage beschrieben in der Zeitschrift des österr. Ing.- und Arch.-Ver., Jahrg. 1873; Weichen desgl. Jahrg. 1872; Stationsdeckungssignal desgl. Jahrg. 1870.)

Bahnobjecte. Das Material zur Anschüttung des Dammes zwischen dem Bahnhofe und dem Uebergange über die Donau wurde von den Bergen bei Nussdorf gewonnen und auf einer, die Franz Josef-Bahn im Niveau kreuzenden Materialbahn transportirt; letztere bestand grösstentheils aus einem Holzviaducte mit verdübelten Balken und aus der über den Donau-canal führenden provisorischen Holzbrücke, bei welcher die Träger ebenfalls aus vier übereinander liegenden verdübelten Balken bestanden; man sah sich indess nachträglich genöthigt, die Träger durch Anordnung von Sprengwerken zu verstärken. Die definitive Bahnstrecke besitzt eine Reihe von eisernen Wegüberführungen über die Strassen der neuen Donaustadt. Besondere Erwähnung verdient die

Brücke über die Donau bei Nussdorf. Dieselbe wurde nach dem unter Baudirector Hellwag und Oberinspector Gerlich entworfenen Plane in den Jahren 1870 bis 1872 ausgeführt und zwar die pneumatische Gründung von der Unternehmung Klein, Schmoll und Gärtner nach dem dieser patentirten Methode (Ausbaggerung mittels eines Baggerwerkes in dem mit comprimierter Luft gefüllten Schacht und automatische Entleerung der Baggerschaufeln in den einen der