

rectangulaire de 3^m,30 dans le sens longitudinal et de 5^m,25 dans le sens transversal, et ayant 27^m,40 de hauteur entre leur socle en maçonnerie et le dessous des poutres. Le niveau des rails dépasse ce même socle de 33 mètres, et l'élévation du viaduc au-dessus des basses eaux de l'Iglawa est de 42^m,72.

Ce viaduc est construit dans le même système que ceux exécutés antérieurement par la Compagnie de Fives-Lille, en France, dans le réseau de la Compagnie d'Orléans, d'après les projets de M. Nordling. Ses dispositions rappellent notamment celles du viaduc de la Bouble, dont il est rendu compte dans l'exposition du Ministère des travaux publics.

De même qu'à ce dernier viaduc, chaque pile métallique est composée seulement de quatre colonnes en fonte de 50 centimètres de diamètre contreventées par des traverses et des croix de Saint-André. Mais, tandis que M. Nordling faisait porter chaque poutre sur un seul axe central, entre les colonnes correspondantes, on a employé ici des rouleaux de friction placés au-dessus de ces colonnes. Cette disposition a assurément quelques avantages; mais elle n'assure pas aussi bien l'égalité répartition des charges entre les colonnes, ce qui était d'une grande importance au viaduc de la Bouble, où les piles métalliques ont jusqu'à 55^m,80 de hauteur, c'est-à-dire plus que le double des piles du viaduc de l'Iglawa.

Les dispositions de ce beau viaduc sont très-bien entendues. Elles peuvent toutefois soulever une objection, en ce que les travées attenantes aux culées ont la même portée que les travées intermédiaires, alors que les meilleures conditions d'équilibre conduisent à donner aux premières des parties notablement inférieures.

Outre les ponts que nous venons de décrire, la Compagnie de Fives-Lille a exécuté la structure métallique du pont de Borgo-di-Forte, sur le Pô, dont nous parlerons en traitant de la section italienne.

Entreprise de la régularisation du Danube devant Vienne.—Après les grands ponts exposés par les Sociétés de construction françaises, nous devons citer l'exposition faite par MM. Castor, Hersent et Couvreur, des dessins photographiques et descriptions de l'outillage qu'ils ont appliqué aux entreprises considérables dont ils ont été chargés.

Ils exécutent en ce moment les travaux de la régularisation du Danube devant Vienne, sur lesquels nous reviendrons en rendant compte de la section autrichienne.

Cette entreprise, pour laquelle ils ont présenté une soumission de beaucoup plus avantageuse que les autres concurrents, consiste à ouvrir au fleuve, sur 13 kilomètres de longueur, un nouveau lit capable d'écou-