

in liegender I Form gebildeten Zugstäben. Bei der Berechnung wurde dieselbe zufällige Belastung zu Grunde gelegt, wie bei der Brigittabrücke. Die aus Granit bestehenden vier Portalpfeiler tragen folgende Figuren: die Malerei, die Industrie, die Poesie und die Astronomie. Kosten für den Unterbau 72500 fl., für den Oberbau 180800 fl. (in Silber).

Karlsbrücke in der Verlängerung der kleinen Apkergasse (F, 4). Bis vor Kurzem bestand hier ein Kettensteg, der Karlskettensteg, welcher im Jahre 1828 durch Mitis erbaut wurde; die Kettenglieder bestanden aus Puddelstahl, die erste Anwendung des Stahles zum Brückenbaue; die Spannweite betrug 95,1^m, die Breite 3,5^m. Die Schwankungen waren so bedeutend, dass der Steg bei stärkeren Stürmen gesperrt werden musste; man fürchtete sogar den Bestand des Steges und liess ihn daher im Jahre 1870 abtragen. Der Verkehr wird gegenwärtig durch eine provisorische Holzbrücke ermöglicht; das Tragwerk besteht aus Sprengwerken, die indess mit eisernen Hängewerken combinirt sind. (Der Karlskettensteg ist beschrieben in Förster's Bauzeitung Jahrg. 1836.)

Ferdinandsbrücke in der Verlängerung der Taborstrasse (G, 4). Sie wurde im Jahre 1819 auf Kosten der Regierung nach dem Entwurfe des Ingenieurs A. Nikolaus ausgeführt. Sie hat zwei Oeffnungen von je 30^m Spannweite und eine Breite von 17^m. Das Tragwerk besteht aus je 25 hölzernen Bogenträgern nach dem Wiebeking'schen Systeme; jeder Träger aus 3 übereinanderliegenden Hölzern. Die Brücke hatte ursprünglich ein Steinpflaster; in Folge der bedeutenden Senkung hat man dasselbe bald durch ein Holzpflaster ersetzt. Im Jahre 1863 fand eine Reconstruction statt.

Aspernbrücke zur Ueberführung der Praterstrasse durch die Asperngasse nach der Ringstrasse (G, 4). Sie wurde in den Jahren 1863 und 1864 nach dem Schnirch'schen Kettenbrückensysteme nach dem Projecte von Schnirch und Fillunger unter Leitung des Professors Dr. G. Rebhann, auf Kosten des Wiener Stadterweiterungsfondes ausgeführt. Die Eisenconstruction lieferte die Gewerkschaft Wittkowitz in Mähren. Sie hat 62,5^m Spannweite, 10,1^m Fahrbahnweite; jeder der ausserhalb der Ketten liegenden Fusswege hat 3,2^m Breite. Die Ketten haben $\frac{1}{24}$ der Spannweite als Pfeilhöhe. Sie wurde auf eine zufällige Belastung von 545 Kilogramm pro Meter und eine Inanspruchnahme von 1410 Kilogramm pro ^{cm} berechnet. Die vier Kettenpfeiler bestehen aus festem Kalksteine von Oszlip am Neusiedler See. Auf den eisernen Querträgern ruht ein doppelter Bohlenbeleg und auf diesen