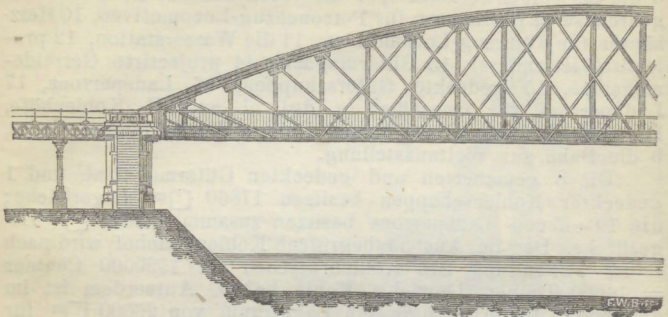


Eisenconstruktion die Werke in Witkowitz, Tetschen und Züptau; mit der Montirung wurde im October 1872 begonnen.

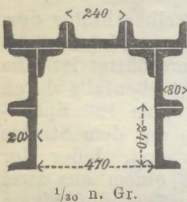
Fig. 18.



Donaubrücke der Nordbahn. -- $\frac{1}{650}$ n. Gr.

Die Eisenconstruktion intressirt namentlich durch die eigenthümliche Bildung des Obergurtes aus sogen. E- oder U-Eisen (Fig. 18 a). Auf Kosten der Commune Wiens erhält die Brücke zwei auf Consolen ruhende Fusswege von je 1,9^m Breite, zu denen zwei mit den Landpfeilern verbundene Stein-treppen führen. In der Fluthbrücke entstand eine Complication dadurch, dass dieselbe zum Theil in einer Curve von 816^m Radius liegt. Gesamtkosten ungefähr 5 Millionen Gulden, die sich zu nahe gleichen Theilen auf die Pfeiler und Eisenconstruktion vertheilen.

Fig. 18 a.



$\frac{1}{30}$ n. Gr.

An die Brücke schliesst sich jenseits des Ueberschwemmungsdammes wieder ein Viaduct an. Noch vor der hölzernen Donaubrücke vereinigt sich die neue Linie mit der alten.

Staats-Eisenbahn.

Im Jahre 1855 trat die Regierung die Staatsbahnen Bodenbach-Brünn-Olmütz, Marchegg-Szolnok-Szegedin, Szegedin-Temesvar, Temesvar bis zur Donau, Lissawa-Orawitza-Basiasch an ein Consortium ab; dieses trat die Concession an eine unter dem Namen k. k. priv. österr. Staatsbahn-Gesellschaft gebildete Actien-Gesellschaft ab. Die Gesellschaft erwarb zugleich die Wien-Raaber Bahn. Die Verbindung der nördlichen Linien Brünn-Bodenbach und südöstlichen Linie