

wasser zu kommen, und gestattete zugleich, das Innere der Fachwerke für die Aufnahme einer Strassenfahrbahn einzurichten, wodurch einem längst und dringend gefühlten Bedürfnisse der Stadt Aussig nach einer Verbindung mit dem rechten Elbeufer abgeholfen und auch die Communication der Stadt mit dem Bahnhofe hergestellt wurde.

Die Aussiger Verbindungsbahn enthält ausserdem noch die Brücke über dem Bieffluss mit einer Spannweite von 50 Metern.

Durch die schwierigen Terrainverhältnisse und die bereits fixirte Lage des Bahnhofes der Aussig-Teplitzer Eisenbahn war man genöthigt, diese Brücke in eine sehr schräge Richtung gegen die Achse des Flusses zu legen.

Für die Linie nach Prag boten sich zwei Tracen dar. Das Plateau, welches zwischen der Moldau und der Elbe liegt, kann von der Elbeseite aus in zwei Richtungen erstiegen werden.

Die eine derselben, welche in der Station Altbunzlau von der Elbenthalbahn hätte abzweigen und die Elbe bei Brandeis hätte übersetzen müssen, wurde jedoch aufgegeben, weil sie wegen des kürzeren Abstandes der Wasserscheide von der Elbe die starke Steigung von 0.015 erforderte; wogegen in der anderen, von Lisa abzweigenden Trace über Čelakowitz nach Chwala die Anwendung von 0.010 Steigung, ohne besondere Entwicklung und mit weit geringeren Arbeiten, in fast directer Richtung möglich war.

Ueberdiess sprach für die letztere Trace auch noch der sehr gewichtige Umstand, dass der Weg zwischen Nimburg (beziehungsweise Wien und dem Ausbruchspuncte der westlichen Linie bei Mittelwalde) und Prag um $1\frac{1}{4}$ Meilen verkürzt wurde, und dass mehrere bedeutende Ortschaften, wie Čelakowitz, Mštetitz, Počernitz und Chwala, bei welchen für Stationen vorgesehen wurde, einbezogen werden konnten.

Auch war bei der Wahl dieser Trace die Uebersetzungsstelle der Elbe bei Jiřin, an welcher dieser sonst fast durchwegs in mehrere Arme getheilte Fluss concentrirt und mit regelmässigem Profile vorgefunden wurde, mit entscheidend.

Nach Ueberschreitung der Wasserscheide ergab sich nur eine Fortsetzung nach Prag, für welche die Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn, die sich bereits im Bau befand und an deren Trace man sich in dieser Parthie anschliessen musste, in der Strecke Chwala-Vysočan und die Lage des Bahnhofes Prag massgebend war.

Als ein höchst geeigneter Platz für die Anlage des Bahnhofes in Prag stellte sich zuvörderst der Exercierplatz nächst dem Invalidenhaus bei Karolinenthal heraus; da aber dieses Terrain nicht erwerblich, sonst aber ein geeigneter Platz in nächster Nähe von Prag nicht zu finden war, so fiel die Wahl auf das bis dahin nicht ausgebeutete Inselterrain unterhalb der neuen Franz Josefs-Brücke.

Von den Inseln hatte die sogenannte Rohan'sche Insel vor den anderen die günstige, nur durch einen Mühlarm, welcher zugleich als Landungscanal benützt wird, von dem Lande getrennte Lage voraus und wurde deshalb erworben. Ueberdies ermöglichte diese Wahl die Anlage des Personenbahnhofes in unmittelbarer Nähe der Stadt und in einer den übrigen Bahnhöfen der concurrirenden Bahnen qualitativ gleichen Lage.

Ein Versuch, welcher auf Anordnung der hohen Regierung gemacht wurde, den Bahnhof der Oesterr. Nordwestbahn neben die schon bestehenden Bahnhöfe der Kaiser Franz Josefs-Bahn und der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn zu legen, scheiterte an den ganz abnormen Kosten einer solchen Anlage, welche das werthvolle, zur Erweiterung der Stadt bestimmte und mit höchst kostspieligen Gebäuden schon verbaute Terrain in Anspruch genommen hätte; die angestrebte Verbindung mit den anderen nach Prag einmündenden Eisenbahnen wurde durch die Anlage eines mit der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn, die mit diesen Bahnen durch die von der Regierung subventionirte Verbindungsbahn schon in Communication steht, gemeinsamen Bahnhofes in Vysočan erzielt.

Ebenso scheiterte der Plan, den Personenbahnhof bis an die Elisabeth-Strasse vorzuschieben, — wobei die von der Rohan'schen Insel stromaufwärts gelegenen kleineren Inseln noch mit in das Bahnhofterrain einbezogen worden wären — an den unverhältnissmässig grossen Kosten dieses Projectes obwohl hiedurch dem Personenverkehre die grösste Bequemlichkeit erwachsen wäre. Die von der Höhe