

Städte — sowohl wegen ihrer Lage in dem reizenden, von mannigfaltig gruppierten Bergen eingeschlossenen Moldauthale, als auch durch die bezaubernde städtische Pracht, welche ihre ganze äussere Erscheinung und ihre vielen Kirchen, Paläste und Monumente aller Art entfalten, die in verschiedenartigen, eigenthümlichen, von bedeutungsvollen Kunstepochen zengenden Bauformen ausgeführt sind, so wie das freundliche Aeusserere der neuern Bauwerke und die Anlage und Sauberkeit der Plätze und Strassen darbieten — ist Prag auch in geschichtlicher, industrieller und commercieller Beziehung von ausserordentlicher Bedeutung.

Durch die neuen zur Eisenbahnanlage gehörigen und die vielen andern dadurch hervorgerufenen Bauwerke, hauptsächlich aber durch den schnellen Verkehr, dessen gegenwärtig die böhmische Hauptstadt mit der Residenz des österreichischen Herrschers und den wichtigsten Gebieten der österreichischen Monarchie theilhaftig geworden ist, tritt für sie eine neue bedeutungsvolle Aera ein. Die weitere Entwicklung des österreichischen Eisenbahnnetzes wird die geistigen und materiellen Interessen dieser Hauptstadt und des ganzen Landes sicher immer mehr heben und berechtigt zur Erwartung der segensreichsten Folgen.

### Terrain- und Niveaueverhältnisse der Eisenbahnstrecke von Olmütz bis Prag.

Die Terrain- und Niveaueverhältnisse dieser Bahnstrecke sind aus den beigegebenen drei Karten mit dem Längenprofil des Bahnzuges ersichtlich; zur nähern Erläuterung desselben dürfte nur noch das Folgende hinzuzufügen sein.

Von Olmütz bot die  $6\frac{1}{2}$  Meilen lange Thalfäche der March bis Hohenstadt mit Ausnahme eines Einschnittes im Walde bei Neuschloss und einiger Aufdämmungen keinerlei Schwierigkeiten. Das Gefälle auf dieser Strecke ist so günstig, dass die stärkste Steigung nur  $\frac{1}{350}$  beträgt und dass Steigungen wie  $\frac{1}{1300}$ ,  $\frac{1}{1300}$ ,  $\frac{1}{350}$ ,  $\frac{1}{800}$ , auf Strecken von 1200 bis 1500 Klafter Länge stattfinden. Von Hohenstadt bis Luppele, wo die Bahn den Lauf der Sazawa verfolgt, dauern diese günstigen Niveaueverhältnisse fort; von Luppele bis Budisdorf ist das Thal auf eine Länge von 3 Meilen von Schluchten durchschnitten, doch konnte man die Bahn mit mässigen Krümmungen und ohne Anlage von Tunnels fortführen; die Steigungen erreichen in keiner Strecke das Verhältniss wie 1:200, nur musste die Sazawa an einigen Orten regulirt und mit 17 Brücken übergangen werden. Von Budisdorf bis Lukkau, ja selbst bis zur Wasserscheide bei Triebitz, sind die Niveau-Verhältnisse im Ganzen gleichfalls günstig, doch musste ein überwölber Einschnitt und ein Viaduct bei Budisdorf, der letztere deshalb

ÖSTERREICHISCHE AKADEMIE  
DRUCKUNG