

## Relazione tecnico-storica del tronco di ferrovia da Verona a Bolzano.

La ferrovia Veneto Tirolese che da Verona va a Bolzano, ha di comune colla ferrata per a Brescia la tratta, che da Verona raggiunge il vicino abitato di S. Lucia.

Qui si stacca, e scorrendo sull'alto ciglione della Costa che circonvalla da questa parte la Città, lega sette Ridotti di Opere Fertilizie.

Con due cavalcavia in muro soprapassa alle strade Comunali di S. Massimo e della Busa, e con un terzo di maggiore importanza e di più elegante costruzione a volta sentimentale sbieca, attraversando alle Croci-Bianche la postale per a Brescia, prosegue poi in salita del 4.10 per mille a raggiungere l'ultimo Forte Francesco Giuseppe.

Quindi con un restifilo in discesa del 4.12 per mille sfiorando il pian di campagna ed in piccolo rilevato su di questa, giunge alla sponda destra d'Adige poco a monte della grossa borgata di Parona.

Varea il fiume sopra di un grandioso ponte a cinque campate di met. 16, ciascuna di luce, con spalle e pile in pietra da taglio, e con robusta incavallatura e palco di legno, così comandata per riguardi strategici — Le pile si alzano di met. 15.50 sopra fondazione con grossezza di met. 3. — alla base, e met. 2.25 in sommità, lunghe met. 10, terminate a rostri semicilindrici — Attraverso le lunghe ali delle spalle stanno ricavati due cavalcavia a continuità d'una strada privata sulla destra e della via di attingolo a sinistra. — Le murazioni sono costruite per una larghezza di palco di met. 8. — corrispondente a due binarii, ma il palco è effettivamente costruito o predi-posto in larghezza di un sol binario con riserva di compierlo anche nel secondo, quando saranno per richiederlo le esigenze di esercizio di questa ferrata.

Qualche difficoltà presentava l'impianto delle fondazioni delle pile e spalle di questo ponte per entro l'alveo del fiume sulle mobili ghiaie del suo letto. Si procedette in ciò con progressivo ordine circavallando con tute lo spazio

## Historisch-technische Beschreibung der Eisenbahn- strecke von Verona nach Botzen.

Der neu erbaute Schienenweg von Verona nach Botzen hat mit der nach Brescia führenden Linie bis zu dem nahe gelegenen Dorfe S. Lucia die Strecke gemeinschaftlich.

Hier trennt sich die Bahn, läuft auf dem höher ansteigenden Terrain rings um die Stadt, und verbindet sieben fortificatorische Werke.

Mittels zweier Ueberfahrten übersetzt sie hierauf die Gemeindegasse von S. Massimo und della Busa, durchschneidet mit einer sehr zierlichen schiefen Brücke die Poststrasse nach Brescia alle Croci Bianche, und erreicht mit einer Steigung von  $\frac{4.10}{1000}$  das letzte Fort Franz Joseph.

Von da zieht sich die Bahn geradlinig und mit einem Gefälle von  $\frac{4.12}{1000}$  in geringer Erhebung über die Fluren und erreicht das rechte Eischlofer wenig oberhalb des Marktes Parona.

Dieselbst übersetzt sie den Fluss mittelst einer grossartigen Brücke von 5 Öffnungen, jede von einer Spannweite von 16 Meter. Die Land- und Mittelpfeiler derselben sind aus Quaders mit starker Holzconstruktion belegt, wie es strategische Rücksichten erheischen. Die Pfeiler, mit halbkreisförmigen Vorköpfen erheben sich 15.5 Meter über ihre Fundirung in einer Stärke von 3 Meter an der Basis und 2.35 am Kämpfer, in einer Länge von 10 Meter, die langen Flügel der Landpfeiler sind von zwei Durchfahrten unterbrochen, deren eine zur Fortsetzung eines Privatweges zur Rechten, die andere für den Treppelweg zur Linken dient. Das Mauerwerk ist mit 8 Meter Kronenbreite für ein Doppelgeleise, die Brückenbühnen aber nur einspurig und der Art angelegt, dass nach Betriebsverhältnissen jederzeit ein zweites Geleise hergestellt werden kann. Die Fundirung der Pfeiler und Flügel dieser Brücke bot auf dem beweglichen Schottergrunde des Flussbettes vielfache Schwierigkeiten dar. Man ging dabei der Reihe nach vor sich, indem man den für das Mauerwerk be-