

der so erzielten Verbindung zwischen zwei Pfeilern wurde durch Querbalken und Bohlenbelag eine Plattform gebildet, von der aus die Montage der Hauptträger bewirkt werden konnte.

Der Bogen selbst ist frei montiert. Fahrbare Drehkräne, hoch oben auf den bereits montierten Trägern der Seitenöffnungen stehend, hoben die Eisenteile, die auf einer in 30 m Höhe durch das Thal gebauten Transportbrücke zu gestellt wurden, und führten sie an die ihnen angewiesene Stelle. Hier wurden sie zunächst verdornt und dann, nachdem ein Gefach von 7,5 m Länge zusammengefügt war, gerichtet und vernietet. Die frei vorgebauten Theile des Bogens hatten naturgemäss das Bestreben zu kippen. Um diesem Bestreben zu begegnen, waren während des Baues die Bogenpfeiler mit den rückwärts liegenden Parallelträgern der Seitenöffnungen fest verbunden. Die nun durch das Kippmoment der vorkragenden Bogentheile in den oberen Gurtungen der Parallelträger erzeugten Zugkräfte wurden über den Pfeilern 2 bzw. 7 (Ankerpfeiler) auf die einerseits an den Spitzen dieser Pfeiler befestigten, andererseits zu beiden Seiten der Landwiderlager tief in den Berg geführten und daselbst verankerten Drahtseile übertragen. Die Ankerstollen, welche die Seile aufnahmen, waren 30 m tief und mündeten in geräumige Kammern, in welche Rostträger einbetoniert waren. Die Befestigung der 9 cm starken Seile mit den Rosten wurde dadurch bewirkt, dass die Seile, nachdem die einzelnen Drähte derselben am Ende besenartig auseinander gespreizt waren, mit Compositions metall in konisch ausgebohrte Stahlcylinder eingegossen wurden, die sich mittelst quadratischer, 15 cm starker Stahlplatten hinter die Rostträger legten. Die Zugfestigkeit jedes Seiles betrug 500 000 kgr, sie war nur auf etwa 100 000 kgr beansprucht.