

Das erste Auftreten solcher Constructionen in Eisen dürfte wohl auf die Buildwasbrücke über den Saverne bei Coalbrookdale (1795), erbaut von Telford, zurückzuführen sein, indem die zwei äusseren Bogenrippen dieser Bogenbrücke über die Fahrbahn emporstiegen und letztere also theils aufgehängt war.

Eine nächste Anwendung bot 1827 die Leedsbrücke (36.<sup>57</sup> Meter Spannweite, 7.<sup>18</sup> Meter Pfeilhöhe), deren Scheitel 3.5 Meter über der Fahrbahn liegt und deren zwei Bogenrippen je aus 4 Stücken, verbunden durch Dübel und Keile, bestehen. Der Ingenieur Leather aus Leeds erbaute auch 1827 die beiden Brücken über die Aire, nämlich die Monksbrücke (33.<sup>54</sup> Meter Spannweite) und die Huntsletbrücke (44.<sup>5</sup> Meter Spannweite), deren jede nur aus 2 Rippen besteht und eine Fahrbahn von 11.<sup>58</sup> Meter Breite besitzt.

Im Jahre 1836 wurde der Paddingtoncanal, welcher bekanntlich über die Birmingham-Bristol-Themse-Verbindungsbahn geführt ist, im Zuge der Strasse von Hammersmith nach Harrow-Road mittelst des Leather'schen Systemes durch die Firma W. und L. Cubitt nach den Plänen von Mr. W. Hosking überbrückt, und besitzt diese Brücke 21.<sup>33</sup> Meter Spannweite, 6.7 Meter Pfeilhöhe, 7.<sup>62</sup> Meter Fahrbahnbreite und jederseits derselben eine Doppelrippe, welche über die aufsteigende Fahrbahn greifend, dieselbe grösstentheils aufgehängt trägt.

Die vorstehend beschriebenen Bogenhängwerke wurden nur bei Strassen angewendet; sie fanden jedoch auch später Anklang bei Eisenbahnbauten, und sind es insbesondere die badi-schen Staatsbahnen, welche solche Bogenwerke mehrfach gebrauchten, so zum Beispiel bei der Brücke bei Renchen über die Rench (2 Oeffnungen à 6.<sup>3</sup> Meter Spannweite), der Eisenbahnbrücke über die Elz mit 2 Oeffnungen à 12.<sup>0</sup> Meter Weite und bei der Elzbrücke bei Sexau mit 3 Oeffnungen à 14.<sup>12</sup> Meter Spannweite, welche Constructionen alle aus zusammengeschraubten Segmenten gebildet wurden. (Vergleiche Becker, „Brückenbaukunde“, Tafeln XVI, XVII, XVIII).

Eine weitere, nicht uninteressante Anwendung solcher Bogenhängwerke (vergleiche „Förster's Bauzeitung“, 1858) wurde mit der Canalbrücke über den Calder bei Stanley gemacht; diese von Georges und J. Leather erbaute Brücke hat eine Spannweite von