

Nach diesem Systeme, welches besonders Rennie ausbildete, wurden 1814 die berühmte Southwarkbrücke über die Themse, deren grösste Spannweite 72.<sup>96</sup> Meter beträgt; ferner 1822 die drei deutschen Brücken, nämlich die Friedrichsbrücke (9.<sup>21</sup> Meter Spannweite) und die Weidendammer Brücke (9.<sup>1</sup> Meter Spannweite) zu Berlin und die Havelbrücke zu Potsdam (18.<sup>72</sup> Meter Spannweite); des Weiteren 1827 die von Rendel erbaute Trentbrücke über den Lary ausgeführt und 1844 das grossartige, allerdings nicht zur Anwendung gelangte Project der Menai-Brücke (145 Meter Spannweite) von Stephenson verfasst. Eine weitere Anwendung erhielt unter Anderem das System der gusseisernen Bogenträger aus grossen Segmentstücken: 1843 bei der 1851 wieder eingestürzten Eisenbahnbrücke über die Kinzig bei Offenburg (12.<sup>7</sup> Meter Spannweite); 1851 bei der Eisenbahnbrücke zu Tarascon über die Rhône (60.<sup>0</sup> Meter Spannweite); bei der von Georges und John Leather erbaute Airebrücke bei Leeds (36.<sup>57</sup> Meter Spannweite, 3.<sup>65</sup> Meter Pfeilhöhe, 13.<sup>25</sup> Meter Fahrbahnbreite); dann 1858 bei der von Savarin und Lagalissier erbauten Solferinobrücke (40 Meter Spannweite) zu Paris; ferner 1860 bei der St. Louis-Brücke in Paris (64.<sup>0</sup> Meter Spannweite); 1863 bei der Brücke zu Rochester (51.<sup>8</sup> Meter Spannweite); 1868 bei der Strassenbrücke über den Allier bei Vichy (6 Oeffnungen à 37.<sup>0</sup> Meter); endlich auch bei der neuen Bogenbrücke über die Aire zu Leeds (1870?, 31.<sup>3</sup> Meter Spannweite, die äusseren Bogenträger von Gusseisen, die inneren 8 Bogenträger von Schmiedeisen), bei welchen Brücken die Segmentstücke durch Rippen verschiedenartig verstärkt erscheinen.

Während nun in der bisher geschilderten Weise der Bau der gusseisernen, aus flachen, vollen oder ausgehöhlten Segmentstücken bestehenden Bogenbrücken sich entwickelte, folgte gleichzeitig die Durchbildung des gusseisernen Bogenbaues aus Röhrensegmenten.

Der deutsche Ingenieur Reichenbach, welcher 1792 auf einer Reise in England hohe Säulen aus Röhrenstücken zusammengesetzt fand, kam zuerst auf den Gedanken, Bogenträger aus Röhren zu bilden; er schrieb 1809 über diesen Gegenstand eine theoretische Abhandlung und war Veranlasser zu jenen Ideen, mit denen Wiebe-king 1811 bezüglich der Verbindung der Röhren durch schiefen Schnitt und Muffertüberschiebung auftrat.