

II. Capitel.

Armirtе Barren.

So lange der Walzprocess nicht genügend ausgebildet war, construirte man in der ersten Zeit der Eisenbahnen auch armirtе und zusammengesetzte Barren.

Sehr beliebt war die Armirung durch Zugbänder, und hat man derlei Combinationen auf der York- und Midland-Countiesbahn und auf der Northern-Easternbahn in Spannweiten von 18 bis 19,8 Meter Weite angewendet. Eine der wesentlichsten Brücken dieser Construction ist die Leabridge im Zuge der Nord-Ost-Eisenbahn, welche mittelst aus je zwei Stücken bestehenden Balken von insgesamt 70 Fuss englischer Länge eine lichte Weite von 66 Fuss überbrückt. Auch in der York-Scarborough-Bahn befindet sich eine derartig construirte Brücke über die Ouse bei York.

Die Nachtheile derlei Constructionen, besonders hervorgehoben durch die Verwendung zweier Eisengattungen, zeigten sich jedoch als sehr bedeutend, und hat insbesondere der Einsturz der Chesterbrücke über den Dee im Zuge der Chester-Shrewsbury-Bahn zum Verlassen dieser Construction, respective zur Auffindung und Verbesserung anderer Constructionen wesentlich beigetragen.

Eine andere, unter die Kategorie der armirten Barren zu rechnende Construction, welche in den Vierziger Jahren besonders häufig für kleinere Spannweiten auftrat und auch heute noch vielfach angewendet wird, besteht in der Benützung verschiedenartig zusammengefügteter alter Eisenbahnschienen.

Wir erwähnen diesbezüglich nur die Brücke über den Mühlendamm zu Berlin (10,64 Meter Spannweite), die Brücken der Thüringer Bahn, der Kreuz-Küstriner, Marburg-Villacher, Niederingelheimer und der Hannöverschen Eisenbahnen.

Auf der Ausstellung war unseres Wissens diese Constructionsart nur in ganz untergeordneter Weise vertreten.