

gefunden und wurde die schon früher pag. 388 besprochene Stadlauer Brücke als Gitterwerksträger erbaut.

25. Mainbrücke bei Hassfurt, erbaut von Gerber in Nürnberg, ausgestellt durch Photographie. Wir beziehen uns anlässlich dieses Ausstellungsobjectes bereits auf das pag. 397 und pag. 398 Gesagte.

VII. Capitel.

Amerikanische Sprengwerke.

§. I. Geschichtliche Notizen.

Wiederholen wir in Kürze die in den vorhergegangenen Abschnitten gegebene chronologische Entwicklung des Baues eiserner Brücken, so gelangen wir zu folgender Uebersicht:

Nachdem im Jahre 1820 durch Aron Manby die Blechträger und 1824 die gusseisernen Barren, beide Sorten in England eingeführt, 1832 die Blechträger in England, bei Hochbauten und später in den Vierziger Jahren bei Eisenbahnbauten durch Brunel weitere Verbreitung gefunden und diese Verbreitung sich namentlich über Deutschland und Frankreich erstreckt hatte; nachdem ferner Stephenson und Fairbairn anfangs der Vierziger Jahre mit ihren Kastenträgern aufgetreten waren, erschien der Zeitpunkt des wissenschaftlichen Kampfes bezüglich der Wahl des Guss- und Schmiedeisens, welcher das letztere Material in Europa siegreich machte und dadurch zu dem Ausspinnen jener Constructionen führte, die wir als Tunnelbrücken, Gitterwerks- und Fachwerksträger mit parallelen und gekrümmten Gurtungen und als Bogenbrücken kennen gelernt haben, Constructionen, welche durch die Werke von Drogheda (1845), Conway (1847), Chepstow (1850), Aar bei Olten (1853), Saltash (1854) und Alahabad (1861) gekennzeichnet sind.

Jener Kampfbeginn trat auch in Amerika auf, wurde jedoch dort durch zwei wesentliche Momente in andere Bahnen gelenkt, nämlich durch das Moment des in Amerika vorfindlichen besseren Gusseisens und durch das Moment des Bedürfnisses rascher Brückenmontirung durch ungetübte Kräfte. Diese zwei Momente traten mit einer solchen Macht auf, dass die praktischen Amerikaner sich denselben unmöglich verschliessen konnten, und wurden desshalb diese