

schoben werden kann und zwar so weit, bis sie in ihrer Feldlänge auf dem Ufer untergebracht ist, also den Fluss frei macht. Nach Henz werden in Amerika solche Brücken bis 30 Fuss Lichtweite über Flüsse und Canäle angewendet, und ist es selbstverständlich, dass das Ende des Feldes auf der Schiebeseite so schwer gemacht werden muss, dass die Brücke nicht kantet.

*) Rollbrücke über den Passaicfluss in der New-Jersey-Bahn; 36 Fuss lichtweit; bei dieser Brücke ist die Anordnung getroffen, dass ein Stück des auf dem Ufer liegenden Eisenbahngleises, dessen Länge der Verschiebungsweite entspricht, zur Seite geschoben wird, wodurch Platz für die Verschiebung gewonnen wird.

Auch ist hierher das Project für Rollbrücken von Livenday und Kowalski (Förster'sche Bauzeitung 1866) zu zählen, wonach am Ufer ein Geleisetheil versenkt und dadurch der Verschiebungsraum gewonnen wird.

Das System der Rollbrücken war auf der Wiener Weltausstellung 1873 unseres Wissens nicht vertreten.

VI. Capitel.

Drehbrücken.

§. I. Die Constructionsarten.

Die Drehbrücken, welche sich bekanntlich dadurch charakterisiren, dass sich die Brückenbahn unter Beibehaltung ihrer horizontalen Lage um einen Punkt dreht, sind vorzugsweise in ebenen, von Canälen und schiffbaren Flüssen durchzogenen Ländern im Gebrauche und entstanden schon im vorigen Jahrhunderte in den Strassennetzen von Holland, Belgien, England und Frankreich.

Anfänglich waren die Drehbrücken seltener als die Zug- und Klappenbrücken. In neuerer Zeit ist jedoch das System der Drehbrücken durch den Bau der Eisenbahnen sehr gefördert worden, weil man mit diesem System grössere Lichtweiten, als mit den anderen, frei machen kann, und haben insbesondere die durch den Eisenbahnbau so mannigfach berührten Localbedingungen eine