

Zu den ersten gusseisernen Drehbrücken müssen namentlich jene über den Regenteanal gezählt werden.

Gleichgänglich mit der Construction eiserner Brücken überhaupt wurde auch bei den Drehbrücken Anfangs fast ausschliesslich Guss-eisen und später erst Schmiedeeisen in der Form der Blechkasten-, Gitterwerks- und Fachwerksträger verwendet.

Die ersten Formeln, welche uns in Gusseisen auftreten, sind auch bei den Drehbrücken Bogenträger, und wurden die Brückenflügel mit einem Vorsprunge gegen die Stirn der Widerlager oder aber durch besondere Streben gegen dieselben gestemmt, welche Stemmung durch ein Aufwippen vor der Drehung mittelst besonderer Mechanismen behoben wurde.

Bei den später auftretenden Blechbrücken wurden namentlich in den Vierziger und Fünfziger Jahren vorzugsweise Kastenträger verwendet, und wurde mit den Blechbrücken überhaupt das System der Drehpfeiler beliebter, welche Beliebtheit mit der Ausbildung der Gitter- und Fachwerksträger immer mehr zunahm.

Seit dieser Zeit wendet man namentlich fünf Formen der Dreharme an:

1. Träger mit gekrümmter Obergurte (Brücke zu Marseille am Bassin national, Brücke über die grosse Weser in Bremen u. s. w.);

2. Träger mit parallelen Gurtungen (Nilbrücke bei Benha — Blechträger —, Brücke zu Marseille am Bassin de la Joliette — Fachwerksträger — u. s. w.);

3. Träger mit gekrümmter Untergurte (Brücke zu Brest — Bogenträger —, Brücke über das holländische Diep — Fischbauchträger —; endlich

4. aufgehängte Träger, bei denen ober dem Drehpfeiler ein mit drehbarer Thurm errichtet ist, von dem die Zugstreben auslaufen (Rotherbrücke bei Rye — aufgehängter Parallelträger —, Ousebrücke bei York — aufgehängter parabolischer Blechträger —).

5. Linsenträger. In neuester Zeit, wo das Netz der Eisenbahnen sich immer mehr verbreitet und auch die secundären Linien stets mehr zur Geltung gelangen, werden Drehbrücken über Canäle und kleinere Flüsse immer häufiger, und beschränkt man sich bei diesen kleineren Werken nicht nur auf den modern gewordenen