

8. Gleichzeitige Anordnung verschiedener Mechanismen. Eine solche Vereinigung hat zum Zwecke mehrerer Sicherheit öftere Anwendung gefunden zum Beispiele bei der Keokuk- und Hamiltonbrücke zu Keokuk (Zahnradmechanismus mit Dampf oder mit Hand bewegbar) und bei der Victoriabrücke zu Leith (hydraulische Pressen und Ketten, Handbewegung auf Zahnradmechanismen).

e) Freimachen der Lagerung vor der Drehung.

Die vollständig fixe Lagerung einer zur Ueberfahrt bestimmten Drehbrücke ist Bedingung. Diese Fixirung der Brückenlage in der verticalen Ebene kann erfolgen durch hölzerne oder eiserne Böcke, Pendel, Winden, Keile, Rollen (Achse parallel zur Brückenachse), excentrische Wellen (Achse senkrecht zur Brückenachse) etc.

Vor der Drehung der Brücke ist die Freimachung von dieser Lagerung erforderlich; diese Freimachung ist abhängig von der Art der Unterstützung, und geschieht entweder durch Senken der Stützen oder durch das Heben der Brücke.

§. 2. Geschichtliche Entwicklung der Hauptconstructions und die Vertretung der letzteren auf der Ausstellung.

Ueberblicken wir die vorstehende Gruppierung der Merkmale, nach denen sich die sämtlichen Drehbrücken ordnen lassen, so erkennen wir, dass die Tragefunction des Zapfens das entscheidendste Merkmal für eine Rangirung der Objecte der Drehbrücken ist. Wir wenden desshalb dieses schon oben (pag. 468) specificirte Classificationsmaass hier an.

A. Rollkranzbrücken.

Diese Gattung der Drehbrücken, welche sich dadurch charakterisirt, dass das Brückengewicht der Drehzapfen gar nicht oder nur gering belastet, ist die älteste, und haben insbesondere die Engländer und die Belgier, wie dies in der trefflichen Monographie von Duleau näher erläutert wird, sich um die Durchbildung der eisernen Brücken dieser Gattung wesentlich verdient gemacht, wobei zu bemerken, dass die Engländer eine grössere Anzahl Rollen als die Belgier, welche nur zwei bis vier Stück gebrauchten, anwendeten.