

dieselben heben. Dadurch wird Raum gewonnen, um die Pendelstützen durch ein Hebelwerk verschieben, also nunmehr das Brückende *A* senken zu können, wodurch die Brückenlast auf den Drehzapfen gebracht wird.

4. Drehung der Brücke.

Dieselbe wird durch drei Laufrollen vermittelt, welche auf einer Laufschiene von 11 Fuss Radius gleiten; an dieser Schiene befindet sich ein Zahnkranz, auf welchen durch entsprechendes Räderwerk bei der Parnitzbrücke derart eingewirkt wird, dass zwei Mann durch dreiunddreissigfache Uebersetzung die Brücke drehen.

Zu bemerken ist noch, dass die Parnitzdrehbrücke 12.75 Centner (die feste Brücke 14.4 Centner) pro laufenden Fuss wiegt und dass der eiserne Ueberbau durch die Cölnische Actienbaugesellschaft in Bayenthal geliefert wurde.

Die Brücke ist zweigeleisig.

C. Drehbrücken mit beweglichen Zapfen.

Die dritte Art der Tragefunction, welche sich durch einen bewegbaren Zapfen und den Wegfall eines Rollkranzes kennzeichnet, ist neueren Datums; denn obschon die Engländer, nach dem Reiseberichte von Tellkampf (Hannöver'sche Zeitschrift vom Jahre 1857) bei den Rollkranzbrücken über den Medway in Rochester (einarmig, 50 Fuss licht, Blechbalken) und bei der Brücke im Hafen von Bristol eine Auf- und Niederbewegung des Zapfens zum Zwecke der mehr ausschliesslichen Belastung desselben angewendet haben: so ist doch der ausschliessende Wegfall von Rollkränzen und die alleinige Beweglichkeit des Zapfens erst neueren Datums, und dürfte die Canalbrücke zu Triest, welche 1857 erbaut wurde, eine der ersten Drehbrücken dieses Systems sein.

Soweit uns dermalen bekannt, wird die Lösung dieses Drehbrückensystems in dreierlei Arten angestrebt.

Die erste dieser Arten ist durch die bereits (pag. 481) genannte Triester Brücke repräsentirt; sie kennzeichnet sich dadurch, dass der Zapfen emporgeschraubt und zugleich gedreht wird; hierdurch wird die ganze Brücke gehoben und durch die Weise ihrer Balancirung auf dem Zapfen schwebend erhalten; liegt