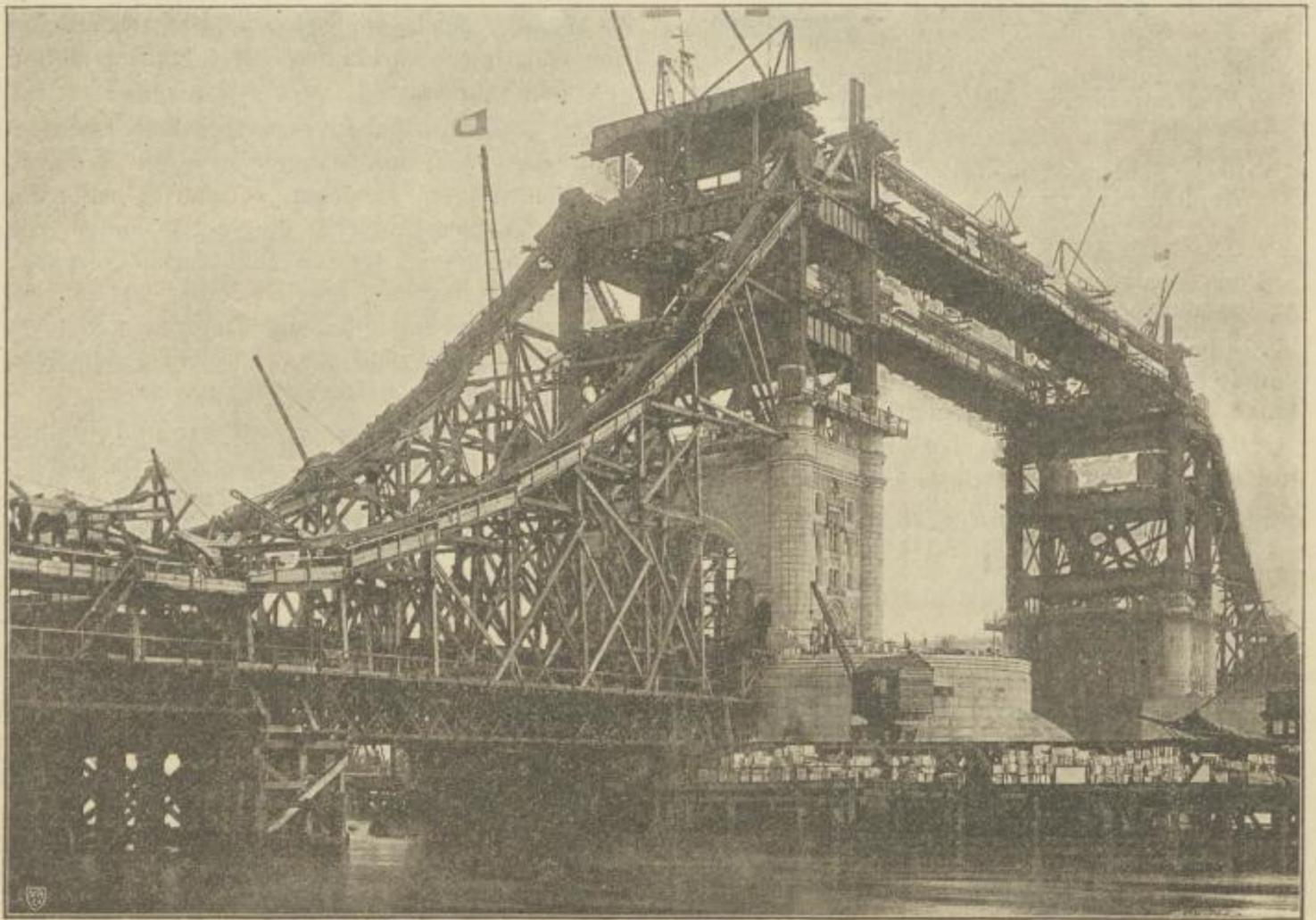


entgegnetreten. Solche sind entstanden aus dem Streben der Erbauer, die Durchführung des Wagen- und Fußgänger-Verkehrs möglichst praktisch ohne Störung der Schifffahrt auf der Themse ins Werk zu setzen, fürwahr eine schwere Aufgabe, wenn man den rastlosen und mächtigen Verkehrsandrang an der Uebergangsstelle bedenkt. Weder eine hochgelegene feste Brücke noch ein Tunnel — beide mit anschließenden langen Rampen — noch auch eine Drehbrücke mit niedrigliegender Bahn oder dergleichen konnten ernstlich in Frage kommen. So ergab sich denn die in Ausführung begriffene interessante Lösung

können. Während der Durchfahrt der Schiffe ist der Strafsenverkehr also unterbrochen. Der Fußgängerverkehr wird in diesem Falle zwar erschwert, bleibt aber ungehindert, weil in der Mittelöffnung, 43 m hoch über der Strafsenfahrbahn, zwei nebeneinander liegende, je 3,6 m (12') breite Fußgängersteige geschaffen sind, die wagerecht zwischen den Thürmen der Mittelpfeiler liegen und durch Wasserdruck-Aufzüge und Treppen in diesen Thürmen bestiegbar sind. Die symmetrisch zur Mittelöffnung angeordneten Seitenöffnungen sind je 82,29 m (270') im Lichten weit und das Tragwerk der Fahrbahn



Abbild. 2. Stand des Baues am 23. September 1892. (Nach einer photographischen Aufnahme.)

der gestellten Aufgabe. Danach liegt die Fahrbahn der Strafsen in der Mitte der Themse so hoch, daß zwischen Hochwasser und Trägerunterkante der Brücke eine Durchfahrtshöhe von 9,02 m (29' 6'') verbleibt, was für den Verkehr der gewöhnlichen kleineren Stromfahrzeuge ausreicht. Es verbleiben aber immer durchschnittlich noch etwa 22 größere Schiffe täglich, die einer größeren Durchfahrtshöhe bedürfen. Für diese ist die mittlere 60,96 m (200') im Lichten weite Oeffnung als Klappbrücke vorgesehen, deren beide gleich lange Ausleger mit Hülfe eines in den Mittelpfeilern angeordneten Wasserdruck-Windwerks um 90° aufgeklappt werden

ist in ihnen nach Art der versteiften Hängebrücken ausgebildet, wie die Abbild. 1 und 2 näher veranschaulichen. Die Seitenschübe der Hängekette werden oben von Thurm zu Thurm der Mittelpfeiler, durch besondere wagerechte Steifen (von 91,74 m [301'] Länge, 0,61 m [2'] Breite und 200 mm [8''] Stärke) übertragen und dabei ist auch durch Anordnung von Rollenlager eine genügende Beweglichkeit der Kettenenden vorgesehen, um die Einflüsse von Aenderungen der Luftwärme unschädlich zu machen. Auf den Landpfeilern sind behufs Aufhängung der Hängeketten kleinere Thürme errichtet, von denen Rückhaltketten nach dem weiter abliegenden Grundmauerwerk führen.