

à faux, »cantilever«) bezeichnet. Sein Wesen ist das Auskragen über einen Stützpunkt hinaus. Von zwei Seiten aus sich begegnend, werden diese Kragbalken zur Brücke, indem sie ein drittes Trägerstück auf oder zwischen sich nehmen. Die Verbindung ist, um das System statisch bestimmt zu machen, durch Gelenke herzustellen.

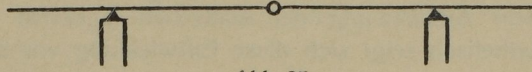


Abb. 35.

Wo diese »Kragträger« die Brückenbahn auf ihrem Obergurt aufnehmen, steigen sie zu dessen wagerechter Linie von unten her schräg oder als Bogen aufwärts; wo sie die Fahrbahn jedoch auf ihrem Untergurt tragen, muß dieser — das

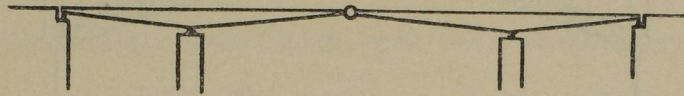


Abb. 36.

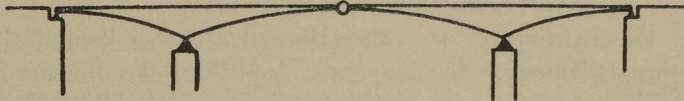


Abb. 37.

heißt also das Doppelpaar der Hebelarme selbst — wagerecht bleiben, und wenn dann die Obergurte als konkave Kurven gezeichnet werden, ergibt sich auch hier

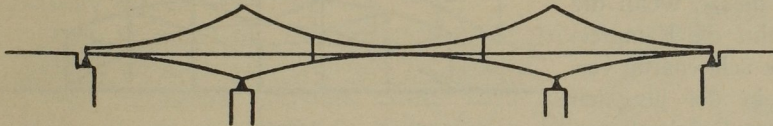


Abb. 38.

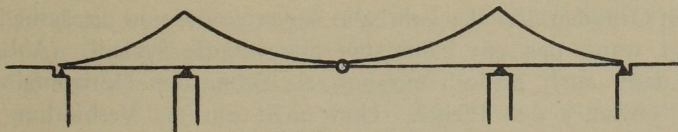


Abb. 39.

wegung konkaver und konvexer Kurven, von Bogen und Kette, die sich dann auch durchkreuzen können. (Abb. 35—40.)

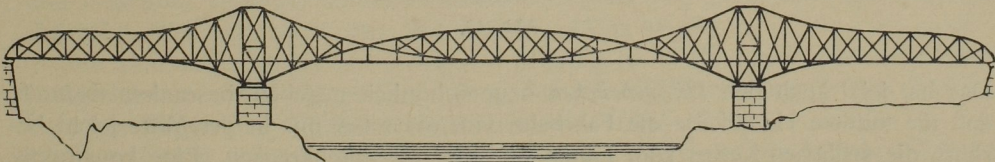


Abb. 40.

Seit der erste Bogen gewölbt wurde, war die Frage, wie seinem Seitenschub zu begegnen sei, eine Lebensfrage der Baukunst. Der Brückenbau hatte dieses Problem seit den hölzernen Bogenbrücken des 18. Jahrhunderts und Bruyères kleinem schmiede-

das Gesamtbild einer Hängebrücke. Sind Ober- und Untergurt geschwungen, so vollzieht sich für den Blick unter- und oberhalb der Fahrbahn rhythmisch und symmetrisch eine Doppelbe-