

gelöst werden; diese Auslösung, respective Wiedereinsetzung erfolgt durch einen gesonderten Mechanismus *D*. Die Rückdrehung erfolgt ebenfalls und selbstverständlich noch im Zustande des gehobenen Zapfens, und geschieht das Einsenken jener Trillinge erst vor dem Niederlassen des Zapfens.

VII. Capitel.

Schiffbrücken.

Der Bau der Schiffbrücken, schon in ältester Zeit wesentlich cultivirt und von jeher in der Kriegsbaukunst von erheblicher Bedeutung, hat in neuerer Zeit auch auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues Anwendung gefunden, und zwar ist Deutschland hierin vorangegangen.

Der Oberingenieur C. Basler hat nämlich zur Verbindung der badischen Station Maxau auf dem rechten Ufer des Rheines mit der linksgelegenen pfälzischen Station Maximiliansau eine 362.^s Meter lange Pontonbrücke zu Zwecken des Locomotivverkehres 1865 erbaut. Dieser Brückenbau fand seine Anregung durch die im Jahre 1862 geplante Benützung der vorhandenen Strassenpontonbrücke zum Gütertransporte. Von der oben genannten Brückenlänge entfallen 128.^s Meter auf die beiderseitigen Auffahrtsrampen und 234.^o Meter auf die eigentliche Schiffbrücke, welche aus zwölf Gliedern oder Jochen besteht, die von 34 Pontons gebildet werden. Der mittlere Theil der Brücke von 3.5 Meter Breite ist für den Bahnverkehr, die beiden äusseren Theile der Brückenbreite (je 4.² Meter) sind für den Strassenverkehr bestimmt.

Die weitverbreitete Monographie von Baurath M. Becker gibt über dieses Bauwerk, welches von vierrädrigen Tenderlocomotiven von 350 Centner Gewicht befahren wird und welches während der Fahrt nur 20 Centimeter im Maximum einsinkt, wie bekannt, sehr interessante Angaben.

In neuerer Zeit, und zwar im französischen Kriege 1870, wurde durch den Cheffingenieur F. C. Glaser in der Zeit vom 7. bis 17. October als Provisorium eine Pontonbrücke über die Oise in der Strecke Creil-Paris erbaut, jedoch wurden über diese Brücke die Eisenbahnwagen nicht mittelst Locomotive, sondern nur mittelst