

wo auf dem Untergrunde des Wassers ein Schienengeleise liegt, auf dem das, auf einem hohen Gerüste erbaute Brückenplateau, bewegt wird.

Die letztere, höchst interessante, der sogenannten Seilförderung vollkommen gleiche Art einer fliegenden Brücke wurde 1873 durch den Ingenieur M. Leroyer zwischen St. Malo und St. Servan in Frankreich erbaut. Die Monographie von Floucaud de Foureroy („Annales des ponts et chaussées“, 1874) gibt über dieses Bauwerk, welches 45.000 Francs gekostet hat und bei dem die eigentliche fliegende Brücke 14.000 Kilogramm wiegt, näheren Aufschluss; der Betrieb erfolgt durch Dampfmaschine und Zugseil und kostet täglich circa 70 Francs.

Diese Gruppe der beweglichen Brücken, welche besonders durch das letzterwähnte Bauwerk ein neues, technisches Interesse erhalten hat und welche wir hier wieder nur der vollständigen Uebersicht halber vorführen, war auf der Ausstellung unseres Wissens nicht vertreten.

IX. Capitel.

Trajecte.

§. 1. Ihre Geschichte.

Wenn man die Geschichte der Eisenbahntechnik aufmerksam verfolgt, so bemerkt man, dass sich dem Entwicklungsgange dieser Disciplin Hindernisse entgegenstemmen, welche so lange umgangen werden müssen, bis der Ablauf einer gewissen Zeit hingereicht hat, um die Lösung der directen Ueberschreitung zu vollführen.

So war das Streben nach einer tauglichen Strassenlocomotive der Umweg, den die Technik machte, bis sie über ein völlig geeignetes Eisenbahngeleise verfügte; so waren die Blencinsoy'sche Zahnradbahn, die Chatman'sche Stelzenmaschine, die Taylor'sche Eisenbahnschleuse, die Clerk'sche atmosphärische Eisenbahn, auch der englische Seilauzug die weiten Umwege der Technik, bis sie über eine geeignete Gebirgslocomotive verfügte; so waren die langgeschlängelten Gebirgstracen die factischen Bahnnumwege, bevor die technische Möglichkeit der Herstellung langer Tunnels zur Thatsache