

IV. Capitel.

Secundärbahnen im Gebirge.

II. Abtheilung.

Eisenbahnen mit Mittelschienen.

(System Fell.)

Bearbeitet von

H. Sternberg,

Ober-Baurath in Karlsruhe.

(Hierzu Tafel LXXI.)

Die Idee, beim Befahren steiler Eisenbahnstrecken mit Locomotiven die Adhäsion künstlich dadurch zu vergrössern, dass ausser den durch die Schwere belasteten Treibrädern noch andere gegen eine mittlere Schiene gepresste horizontale Treibräder durch die Dampfmaschine der Locomotive getrieben werden sollten, tauchte schon sehr frühzeitig auf. Nach Angabe des Ingenieur-Capitains Henry Whatley Tyler (Civ. Eng. u. Arch. Journal 1838, pag. 13) wurde Vignoles und Ericson eine solche Bahn zum ersten Male im Jahre 1830 patentirt, dann im Jahre 1840 für England dem Ingenieur Pinkus; 1843 nahm Baron Séguier, nachdem derselbe das System der Pariser Akademie der Wissenschaften empfohlen hatte, ein Patent für Frankreich; für England wurde es von Neuem im Jahre 1847 dem Ingenieur Seller unter dem Namen A. V. Newton patentirt. In Oesterreich wurde im Jahre 1843 durch Leiterberger ein entsprechender Antrag gestellt; 1852 construirte Herr Miani, Werkführer der Maschinenfabrik der damaligen Staatseisenbahn in Mailand, ein Modell hierzu; auch beschrieb 1851 Herr C. Krauss, damals Constructeur, jetzt Director, in der Eggestorff'schen Maschinenfabrik zu Linden (Hannover) eine Locomotive mit horizontalen Treibrädern, deren seitliche Pressung durch den Zugwiderstand selbst regulirt werden sollte (Organ f. d. Fortschr. d. Eisenbahnw. 1853, pag. 1.)

Bei der Erbauung des Mont-Cenis-Tunnels waren die italienischen Bahnen bis Susa, die savoischen bis St. Michel geführt worden, und es bestand zwischen den Endpunkten dieser wichtigen für den Weltverkehr bestimmten Eisenstrassen eine durch die Alpenkette eingenommene Lücke von 77 Kilomet. Länge. Die Alpen werden am Mont Cenis durch eine berühmte, zu Anfang dieses Jahrhunderts durch Napoleon I. erbaute, etwa 9 Meter breite Fahrstrasse (Route impériale No. 6) überschritten, welche