



Der siegreiche Krieg von 1870–1871 hatte das deutsche Volk unter der Kaiserkrone geeint und alle inneren Grenzhemmungen fortgeräumt; in dem starken Glauben an eine große Zukunft schwoll aber der Unternehmungsgeist ins Maßlose und nach einer kurzen Scheinblüte in den „Gründerjahren“ konnte der wirtschaftliche Zusammenbruch nicht ausbleiben. Etwa von 1874 an begann die deutsche Industrie, sich auf den Trümmern der eingestürzten Unternehmen zu gesunder Blüte zu entwickeln; mit Recht wurde der Aufbau des Verkehrswesens an erster Stelle in Angriff genommen.

Schon konnte man auf einige Vorversuche von Schwebebahnen für Güterförderung zurückblicken, die von v. Dücker, Hodgson, Obach, Carrington und anderen gemacht worden waren, als Drahtseilbahnen im heutigen Sinne jedoch sind diese ältesten Anlagen kaum zu bezeichnen.

Adolf Bleichert, damals Ingenieur in der Martinschen Maschinenfabrik zu Bitterfeld, hatte im Jahre 1870 begonnen, neben seiner beruflichen Tätigkeit die Frage der Seilbahnen zu studieren, und war zu der Überzeugung ihrer wesentlichen und vielfachen Vorzüge gekommen. Nicht, wie bei Eisenbahnen, sollten die einzelnen Wagen zu Zügen verbunden werden, weil deren Gesamtgewicht die Tragfähigkeit der Laufbahn überstiegen hätte. Eine gleichmäßige Verteilung der Last über die ganze Förderstrecke war das Ziel Bleicherts; es konnte nur durch Anordnung einer starken Laufbahn für die gefüllten und einer leichteren für den Rückgang der leeren Wagen erreicht werden. So entstand von selbst ein Kreisbetrieb, dessen Leistung