

treffliche Bekleidung hatten, ausgezeichnet speisten und der Ruhe pflegten, nämlich im Vergleich zum Zustand unserer alten Vorfahren. Sie werden so entzückt über die Fortschritte sein, die sie nicht gemacht haben, daß sie es sich sauer werden lassen und auf den Lorbeeren schlummern werden, deren Wachsen sie nicht verhindern konnten.

Aber während die Sirokkköpfe sich ausblähen im Sonnenschein bewerkstelligten Fortschritts, werden die nachgeborenen Erfinder überzeugt sein, daß eigentlich noch gar Nichts gethan ist, und sie werden trachten, Alles wieder auf's Neue umzugestalten. Die Träger unsers Zeitalters sind noch nicht viel weiter gekommen, als ihre Vorgänger zur Zeit des großen Königs, der mit seinem Hofe, seinen Ministern und berühmten Baukünstlern vor die Maschine von Marly trat, das plumpe Werk eines Lütticher Bauers, und solches als das achte Wunder der Welt betrachtete, während sie den Erfinder der Dampfmaschine als einen Narren behandelten.

Aber heutzutage ist es noch nicht viel anders in Bezug auf tausend ähnliche Sachen, namentlich in Bezug auf die Eisenbahnen: eine plumpe Maschinerie, die, wie Jobard sich etwas sehr stark ausdrückt, ihm vorkäme, wie ein Stück vom Zimmermann zugehackerter Arbeit, ohne Berechnung und Plan.

Es ist jedoch eine Thatsache, die sich nicht ableugnen läßt, daß die erste Idee jederzeit die komplizirteste und mittelmäßigste ist.

Man muß ein Jupiter sein, um eine vollgerüstete Minerva fix und fertig aus dem Kopf springen zu lassen. Aber die erste Idee hat doch das Verdienst, die Aufmerksamkeit anderer Erfinder zu erregen und sie anzufeuern, dem endlichen Ziele näher zu rücken.

Diese Bemerkung ist auch in Bezug auf Eisenbahnen wahr.

Die Erfinder des ganzen Erdballs haben ihre Köpfe in die Weiche gelegt, um eine Lösung der Aufgabe zu erzielen, und ihre Bemühung ist nicht vergeblich gewesen.

Wir kennen, sagt Jobard, bereits beinahe 200 verschiedene Systeme, die unserm gegenwärtigen Eisenbahnsystem vorzuziehen sind, an dem man mit einer Fähigkeit festhält, die nicht einmal gestattet, sich ernstlich mit der Untersuchung von Neuerungen abzugeben. Bornehmlich auf dem Kontinent kann man es nicht über sich gewinnen, die Fußstapfen der Engländer zu verlassen, und man folgt selbst den Irrthümern mit jener religiösen Genauigkeit, die wir wol an den Chinesen bemerken, aber nicht bewundern. Aber der Grund ist, daß durch jene sflavische Nachahmung man allen Vorwürfen und Einwürfen der Gesellschaften und Verwaltungen entgeht; und das ist Alles, was man verlangt. Bis zu diesem Augenblick hat man es noch nicht gewagt, die Bahn an den Stationen einige Meter höher als das Normalgefälle ansteigen zu lassen, trotz der häufig entwickelten Vortheile, wodurch die Annahme dieses Bauprinzips sich empfiehlt. Es ist vorgestellt worden, daß der mit voller Geschwindigkeit ankommende Zug in Folge seines Moments zur erhöhten Station emporsteigen und anhalten würde, ohne daß man das Drosselventil zu schließen und Bremsen anzulegen brauchte, wodurch Dampf verloren geht und Räder und Schienen ohne allen Zweck abgenutzt werden. Man hat dringlich darauf hingewiesen, daß man beim Abfahren aus der erhöhten Station gleich die richtige Geschwindigkeit erreichen und zugleich Dampf und Zeit ersparen würde. Aber Alles vergebens! —

Wir sind begierig, von einem Mißstande zu vernehmen, der jene Vortheile wieder wett machen könnte. Man wird keinen finden, aber gewiß wird vorstellig gemacht werden, daß die Engländer ein konstantes Gefälle einmal als Regel angenommen hätten.

Obiger Vorschlag wird daher kurz abgewiesen werden, wie es dem so raziellen System horizontaler Galerien des Baron Seguer widerfahren ist, die auf den Schienen nach Maßgabe und im Verhältniß der zu ziehenden Last adhäriren, und gewiß ist sie eine bessere Methode, schiefe Steigerungen zu überkommen, als nach Maßgabe der größern Steile die Lokomotive schwerer zu machen. Das ist gerade, als wenn ein Mensch sich wollte Steine in die Tasche stecken, um besser fortzukommen.

Wir würden unsere Grenze weit überschreiten, wenn wir

auf alle Vorschläge eingehen wollten, die im Eisenbahnwesen schwebend sind.

Die Vereinigten Staaten haben ihr Kontingent ebenfogut als Frankreich, Deutschland und selbst Italien gestellt.

Die Vorschläge, um große Sicherheit der Fahrten zu gewähren, sind in solcher Menge aufgetaucht, daß die Untersuchungskommissionen — wir sagen nicht, Wo? — für's Beste gehalten haben, gar keinen jener Vorschläge in Betracht zu ziehen, deren genaue Auseinandersetzung von Einrichtungen und Vortheilen sorgfältig aufbewahrt sind in ungeheuren Sälen; und dort den Ratten der Ingeniörrarchive zur Speise dienen, ebenso, wie die Wasserratten von Woolwich sich die Denkschriften über neue Erfindungen von allerhand Waffen schmecken lassen, aber nicht, ohne erst die Scheere des braven General Miller zu passieren, der, fügt Jobard spöttisch hinzu, uns die Ehre angethan hat, einige Vorschläge von uns zu veröffentlichen, ohne sich zu erinnern, wo er sie herausgeschnitten hat. Kein Name ist schwieriger zu behalten, als der eines Erfinders, den man bemaust! —

Man wird es uns daher gewiß verzeihen, wenn wir den Namen des Ausstellers vergessen haben, der uns seine Erfindung lang und breit, aber sehr klar auseinandergesetzt hat. Da lag es in einem düstern Winkel des Glaspalastes, was er erfunden hatte, nämlich das Modell einer Eisenbahn, die er mittelst zusammengedrückter Luft betreiben wollte, doch sehr verschieden von derjenigen, die wir in Hest 2 beschrieben haben. Inzwischen kann sie vielleicht noch vortheilhafter sein als diese, denn er verwendet dabei alle Naturkräfte, welche seitber nicht genutzt wurden, weil sie so absehbend und ungleich sind, z. B. Wassergefälle, Strömungen der Flüsse, Wind, und Ebbe und Fluth, die ohne Aufhören mit oder ohne Maas und selbst in Uebermaas, ein großes Netz von Treibzylindern, gleichviel, wie lang sie sind und wie weit sie sich verzweigen, mit komprimirter Luft von 2 bis 3 Atmosphären und mehr Druck immerwährend füllen. An diese ungeheuer sich verzweigenden Luftbehälter, die, wie dies nicht erst erwähnt zu werden braucht, mit Sicherheitsventilen versehen sind, schließen sich die Schienengleise, auf denen der Zug fortgeschafft wird.

Es entspann sich im Glaspalast nun folgendes Zwiegespräch zwischen jenem Ungenannten und Jobard: Wie ist es möglich, aus einer verschlossenen Röhre Luft zu schöpfen? Denn Ihr Rohr muß doch verschlossen sein? — Allerdings ist es überall geschlossen, mit Ausnahme einer kleinen obern Spalte von 2 bis 3 Zentimeter. — Womit verschließen Sie diese Spalte? — Mit zwei armsdicken Wülsten, die sich im Innern der Röhre befinden und sich zuschließen wie Lippen. Die Einrichtung hat Aehnlichkeit mit der von Hallette, nur ist sie umgekehrt. Letzteres System ist bekanntlich unpraktisch. — Warum kamen Sie denn darauf zurück? — Nur aus dem Grunde, um Ihnen klar zu machen, wie mein Vorschlag zu verstehen ist. — Sind denn Ihre Wülste mit Luft gefüllt, wie die seinigen? — Keineswegs, sie bestehen aus einem dicken Seile von Wolle oder Baumwolle, umgeben von einer Scheide aus Kautschuk, Leder oder Gutta-Percha. — Wie öffnen Sie die geschlossenen Lippen? Ich glaube, durch den atmosphärischen Druck, mittels einer Art Pflug oder durch inwendig hohle linsenartige Schärpen. Aber dieses Trennmesser, wenn ich es so nennen darf, wird sich schnell erhitzen und abnutzen, da die Reibung daran immer an denselben Punkten stattfindet. — Vollkommen einverstanden; und obwol man verschiedene Mittel hat, diese Abnutzung zu vermindern, habe ich doch die Reibung der ersten Art verworfen, um zu einer zweiten Art zu greifen. — Das verstehe ich nicht und kann selbst nicht einsehen, wie Sie sich mit Ihrem Wagenzug auf dem Gleis bewegend, es ermöglichen können, aus den Lippen verschlossener Zylinder die für die Fortschaffung nöthige Luft zu schöpfen. — Wenn Sie das Werk vor mir erdormen hätten, so würden Sie der Erfinder sein, aber ich will mir Mühe geben, Ihnen ohne eine Zeichnung die Sache klar zu machen, denn ich bin ganz der Ansicht des englischen Attorney General, der die Meinung ausgesprochen hat, daß eine gute Beschreibung hinreichen müsse, um Patente irgend einer Art zu nehmen, und daß dann weniger Mißbrauch durch Nachmachung vorkommen werde. Geben Sie daher recht Acht, und Sie werden mich leicht verstehen.