

diesem der Oberbau mehr als jeder andere Theil ausgebeutet ist. Gegen die allgemeine Annahme in Europa fand ich, daß die meisten Bahnen in Amerika auch auf diesen Gegenstand mehr Sorgfalt verwendet als irgend ein anderes Land, England und Schottland mit seinem soliden Constructionssystem nicht ausgenommen. Die oben erwähnte Nordamerikanische Westbahn liefert auch in dieser Beziehung die befriedigendsten Resultate. Nächstdem ist die jetzt im Bau begriffene große Nordbahn in Irland, vorläufig von Dublin nach Drogheda unter der Leitung des ausgezeichneten Eisenbahnbaumeisters Dr. Macneill, namentlich im Oberbau eine Musterbahn zu nennen.

5) Wagenbau.

Das vierrädrige Wagensystem, das anfänglich auf mehreren Bahnen Amerika's eingeführt war, ist dort nun überall durch achträdrige, namentlich Personenwagen, die man in jeder Beziehung für zweckmäßiger hält, verdrängt. Wenn man in Deutschland die innere Einrichtung der achträdrigen Amerikanischen Personenwagen verwirft, so ändere man diese nach Belieben, behalte aber das Princip der 8 Räder bei. Die neuerdings in Amerika gebauten Wagen lassen namentlich in den beiden Untergestellen hinsichtlich der Solidität, Leichtigkeit und Billigkeit in der That nichts zu wünschen übrig. Aber auch in England sind in neuerer Zeit an den vierrädrigen Personenwagen, besonders in den Federn, bedeutende Verbesserungen gemacht worden, die der Nachahmung würdig sind.

6) Brücken.

Während die Amerikanischen Ingenieure sich stets in diesem Zweig des Eisenbahnbauwesens durch geniale Holzverbindungen ausgezeichnet, und dadurch das bekannte Town'sche und das Long'sche System hervorgerufen haben, welches in den letzten Jahren fast ausschließlich bei Eisenbahnbauten zur Ausführung kam, sind beide durch eine neue Construction, welche von allen Ingenieuren einstimmig als besser erkannt wird, verdrängt worden; es ist in derselben durch zweckmäßige Verbindung von Holz und Eisen bei der größtmöglichen Einfachheit eine außerordentliche Tragfähigkeit erlangt. Bereits sind Spannweiten von über 200 Fuß für einfache Spurgeleise ausgeführt, die allen Anforderungen vollkommen entsprechen. Eine Erwähnung der Englischen Brückenconstructionsweisen halte ich für überflüssig, da diese in vielen Werken enthalten und allgemein bekannt sind.

7) Elektromagnetische Telegraphen.

Hierin haben die H. H. Cook und Wheatstone in London, besonders Letzterer, gegen Amerika den Vorzug der größern Vollkommenheit erlangt, indem mit dieser Vorrichtung namentlich das Drucken auf einfacherem und sicherem Wege bewerkstelligt wird. Die vom Prof. Wheatstone neuerdings gemachten Erfindungen haben den ganzen Apparat so sehr vereinfacht, daß eine viel größere Billigkeit dadurch herbeigeführt worden ist. Die Anwendung desselben wird mehr und mehr, namentlich beim Betriebe geneigter Ebenen, als nützlich, oft als unentbehrlich erkannt.

8) Atmosphärische Bahn.

Auch hierin hat England den Vorzug vor Amerika

und jedem andern Lande. Daß dies System praktisch und unter gegebenen Verhältnissen auch mit dem größten Vortheil anwendbar ist, unterliegt nicht dem geringsten Zweifel. Ob dasselbe aber in einem nördlichen Klima im Winter sich gleich vortheilhaft bewähren und in Ländern, wo man keine so bedeutenden Anlagecapitalien zum Bau von Eisenbahnen verwenden kann, und besonders auf langen Linien mit geringem Verkehr anzurathen ist, darüber enthalte ich mich für jetzt einer bestimmten Erklärung. In Frankreich von Paris nach Meur, soll dasselbe auf einer Länge von 26 Engl. Meilen, außerdem auf mehreren in England neu zu erbauenden kurzen Bahnen, und endlich in Italien für eine Steigung von 1 in 25 durch einen Tunnel angewandt werden.

Ich habe, außer einer großen Masse Modelle für den Eisenbahnbau, auch verschiedene Maschinen für andere Gegenstände, namentlich zur Ziegelfabrication, mir verschafft. Es wird mir zum besondern Vergnügen, durch diese Andeutungen dem Eisenbahnwesen in Deutschland und Ungarn, wofür ich mein lebendiges Interesse durch die That hinlänglich bewiesen zu haben glaube, vielleicht von einigem Nutzen sein zu können. Ich bin auf Verlangen bereit, die von mir gewonnenen Erfahrungen ausführlicher mitzutheilen. Briefe erbitte ich mir in diesem Falle unter der Adresse der H. H. Treu und Ruglisch in Berlin, od. H. H. Treu Ruglisch und Comp. in Wien.

Im Mai 1844.

Ch. F. Zimpel,
technischer Eisenbahndirector.

Die Reform des Englischen Eisenbahnwesens.

(Anhang.)

(Fortsetzung.)

3. Centralisation.

Eine große Abneigung herrscht in unserem Lande gegen das, was man gewöhnlich „Centralisation“ im Gegensatz gegen Localadministration nennt, und eben aus diesem Grunde hat man dem in Vorschlag gebrachten Plane einer Eisenbahnverbesserung widersprochen; und die Unzufriedenheit, welche das neue Armengesetz in mehreren Gegenden des Landes verursacht hat, ist als Beweis angeführt worden, daß jede auf Centralisation gegründete Veränderung mit den Gewohnheiten und Ansichten des Volks streiten würde. Ich halte es jedoch für leicht, zu zeigen, daß zwischen beiden Fällen gar keine Analogie stattfindet. Das alte Armengesetz war auf ein System von Localadministration gegründet, — die Gemeindeglieder hatten die Macht, sich, zu welchem Betrage es ihnen beliebte, selbst zu besteuern, und die Einkünfte durch ihre eignen Beamten, ohne Aufsicht oder Beschränkung, auf dieselbe Weise an die Empfänger ihrer milden Gaben auszahlen zu lassen; diese Macht wurde ihnen nun genommen und in die Hände der Regierung oder der von ihr damit Beauftragten gelegt, und das war die Ursach der Klagen; allein es muß Jedem einleuchten, daß zwischen diesem oder einem ähnlichen Falle, wo eine Localadministration in hirt

wird, und in dem, wo gar keine Localadministration stattfindet, durchaus keine Analogie vorhanden ist. Die Centralisation kann, jenachdem sie angewandt wird, sehr gut oder sehr schlecht sein; für alle Localangelegenheiten ist sie im Allgemeinen nachtheilig. Aber das Reisen ist auf keine besondere Localität beschränkt; ein Individuum sieht sich genöthigt, wollen wir annehmen, von hier nach einer entfernten Gegend des Landes zu reisen, und muß während seiner Reise ein halbes Duzend verschiedene Eisenbahnen passiren, — auf der einen kann man ihm einen übermäßig hohen Preis abfordern, auf einer andern sind die Fahrkarten sehr wohlfeil, — was die größte Ungerechtigkeit ist. Gesezt, dasselbe Princip würde auf das Briefporto angewandt — so daß sich die Directoren einer besondern Bahnstrecke weigerten, irgend einen Brief für weniger als sechs Pence zu befördern. Warum sollte nicht dasselbe Princip der Conformität in Beziehung auf Passagiere und Waaren ebensowohl, als auf Briefe geltend gemacht werden können?

Die Centralisation gewährt den großen Vortheil, das ganze System einhellig in Kraft treten zu lassen. Auf unsren Eisenbahnen müssen wir häufig, nach dem wir von der einen zu einer andern übergegangen sind, Stundenlang warten, ehe wir unsre Reise fortsetzen können; da ist an keinen Zusammenhang zu denken; alle Eisenbahn-Compagnieen arbeiten natürlich auf ihren eignen Vortheil hin; was weiter aus dem Reisenden wird, darum bekümmern sie sich nicht.

Ein anderer wichtiger Umstand ist ein sparsames Verfahren, und ich kann davon kein besseres Beispiel anführen, als die Wirkung, die es auf die Actien der Midland, North Midland und Birmingham und Derby Eisenbahnen gehabt hat, die bedeutend gestiegen sind, seitdem sich die Compagnieen entschlossen haben, sich zu amalgamiren.

Derselbe Erfolg hat bei der Westlichen, und Nordöstlichen Compagnie stattgefunden, und die bloße Discussion der Frage wegen der Bridge Linien hat die Brightoner Actien um 4 Pf. auf dem Markte in die Höhe gebracht.

4. Freiheit des Handels und Monopol.

„Eisenbahnen sind effectiv Monopole. Sie sind von unermesslichem Nutzen für die Societät gewesen; sie verdanken ihr Entstehen unserem hochachtbaren England, das in allen Künsten der Civilisation den höchsten Rang einnimmt, und von ihm ist das Vorbild ausgegangen, das sich bis zu den entferntesten Gränzen der Erde verbreiten, — das Wildnisse in Wohnstätten der Cultur verwandeln, und die ganze Menschheit, wie eine wohlgegliederte Kette vereinigen wird.“ So hat einer unserer Schriftsteller über die Eisenbahnen gesagt, und hat darin vollkommen Recht. Eisenbahnen müssen immer effectiv Monopole sein, bis etwas Besseres noch erfunden ist, wozu bis jetzt noch keine große Wahrscheinlichkeit vorhanden sein möchte. Ist ein Monopol nothwendig ein Uebel, oder ist es nur der Mißbrauch desselben? Nach der allgemein herrschenden Meinung sind alle Monopole Uebel; ich meines Theils bin nicht davon überzeugt. Daß jeder Mißbrauch der Monopole ein Uebel ist, kann keinen Zweifel leiden, allein, ob sie es an und für sich sind, ist eine ganz andere Frage. Die Postgerechtigkeit ist ein Monopol; würde das Publikum aber dabei ge-