

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 179.

Montag, den 27. Juni.

1836.

Eisenbahnen und Dampfschiffahrt.

Unter allen Anwendungen der mächtigen Dampfkraft ist keine in ihren unmittelbaren und entfernteren Folgen wichtiger, als die Benutzung derselben zur Beförderung des Verkehrs durch Eisenbahnen und Dampfschiffe. Als der unsterbliche Watt 1763 in Glasgow bei der Ausbesserung eines beschädigten Modells einer nach Newcomen's Prinzip erbauten atmosphärischen Maschine den ersten Gedanken der großen Erfindung faßte, die dem Dampfe Riesenkräfte geben sollte, und seine verbesserte Maschine lange nur dazu benützt wurde, die Grubenwässer in den Bergwerken in Cornwall zu gewältigen, mochte er nicht erwarten es zu erleben, daß mit einer von ihm erbauten Maschine ein Dampfschiff auf dem Hudson 120 Seemeilen in 32 Stunden zurücklegen sollte, wie es kaum 50 Jahre später geschah, und daß nicht viel später in England Dampfwagen auf Schienenwagen gehen sollten. Und doch war der Gedanke einer solchen Anwendung des Dampfes nicht neu, sondern gefaßt worden, ehe man die volle Kraft desselben kannte. Ohne an frühere Vorschläge zu erinnern, wollen wir nur erwähnen, daß schon 1736 der Engländer Hull die unvollkommene Dampfmaschine Newcomen's benutzen wollte, um Schiffe zu bewegen. Er wendete sich an die britische Admiralität, die ihm aber den Einwurf machte, daß die Kraft der Wogen jeden Theil der Maschine zerbrechen müsse, der sich im Wasser bewege, worauf Hull antwortete: man werde auch die Maschine auf der See während eines Sturmes und bei hohen Wellen wohl nicht gebrauchen wollen! So ward ungläubig ein Gedanke zurückgewiesen, aus welchem 80 Jahre später so große Erfolge hervorgehen sollten, daß Dampfschiffe nach Indien um das Vorgebirge der guten Hoffnung

fuhren, das 330 Jahre früher Vasco de Gama nach so vielen Gefahren umsegelt hatte. Mit gleicher Ungläubigkeit wurden die ersten Versuche betrachtet, mit Dampfwagen die längst in den Kohlenbezirken Englands bekannten Eisenbahnen zu befahren, und man mühte sich lange ab, Mittel zur Ueberwindung einer Schwierigkeit zu erfinden, die sich endlich als eingebildet erwies, indem man glaubte, die Adhäsion (Anhaftung) zwischen den Felgen der Räder und dem Schienenwege müsse sehr geringe sein, und die Räder würden entweder gleiten und keine Fortbewegung des Wagens bewirken, oder es müsse ein bedeutender Theil der forttreibenden Kraft durch theilweises Gleiten der Räder verloren gehen. Selbst die überraschenden Erfolge, welche man auf der 1825 vollendeten Eisenbahn zwischen Stockton und Darlington und auf der noch wichtigeren 1830 eröffneten zwischen Manchester und Liverpool sah, konnten nicht sogleich alle Zweifel besiegen. Man fragte, ob es möglich sein werde, mit der im Anfange dieser Unternehmungen bewirkten unerhörten Geschwindigkeit eine regelmäßige Fortschaffung von Personen und Gütern zu unterhalten, und ob bei solcher Geschwindigkeit Unternehmungen dieser Art dauernd nutzbar gemacht werden könnten. Die ununterbrochene Bezahlung einer halbjährigen Dividende von 4½ Procent auf der Liverpool-Manchester-Eisenbahn, der bereits vorhandene Anfang eines Reservefonds von ansehnlichem Betrage und das Steigen der Actien von 100 auf 210 Pfund Sterling brachten endlich auch diejenigen, die für Gründe unempfänglich waren, zur Ueberzeugung. Man ermaß die große Wichtigkeit dieses neuen Verkehrsmittels, und an die Stelle der früheren Bedenklichkeiten und misstrauischen Zweifel traten nun, als man immer schwierigere Aufgaben gelöst, größere