

# Leipziger Tageblatt

und

## Anzeiger.

N<sup>o</sup> 139.

Freitag, den 19. Mai.

1837.

**Etwas über die Erfindungen, welche die Eisenbahnen ins Leben riefen.**

Der Apostel Jakobus dachte gewiß nicht daran, daß man eine Stelle aus seiner Epistel, IV, 14, auf das Befahren einer Eisenbahn anwenden könne, wenn er das Leben einem Dampfe vergleicht, „der eine kleine Zeit währet, dann aber verschwindet,“ und doch darf er deshalb gerade nicht böse sein, insofern man das Leben selbst mit einer Reise vergleicht, und eine Reise jetzt so häufig durch Dampf gemacht wird. Bevor es aber dazu gedieh: Wie viele Jahre sind da nicht vergangen! Wie viele Versuche, bei denen man noch nicht an eine Eisenbahn dachte, gemacht worden! Mehre Völker und noch mehre Männer nehmen die Ehre, eine Dampfmaschine erfunden zu haben, in Anspruch, weil sie von keinem Einzigen, wie sie sich gestaltet hat, erfunden, sondern das Ergebnis einer ganzen Reihe von Entdeckungen, Versuchen und Erfindungen ist. Schon bei Hero aus Alexandrien, 120 J. v. Chr., findet sich die Beschreibung einer durch Wasserdampf in Bewegung gesetzten Maschine, und von einem durch Dampf getriebenen Schiffe, das 1543 ein Spanier, Blasco de Garay in Barcelona, vor Karl V. bewegte, liest man in Zachs Gortesp. von 1826 eine Nachricht. Am frühesten ist in der Art der Marquis von Worcester berühmt geworden, der 1663 ein Werk: „Hundert Erfindungen,“ herausgab und die Anwendung des Wasserdampfes zum Heben des kalten Wassers, also um Pumpwerke in Bewegung zu setzen, anempfahl. Einen ähnlichen Vorschlag that nachher 1682 ein Engländer Samuel Morland dem Könige Ludwig XIV., und 1688 ging in gleicher Art ein dritter Engländer, Thomas Savary, oder Savery zu Werke; er erhielt ein Patent für eine Dampfmaschine zur Hebung des Wassers. Auch war er der Erste, welcher die Wirkungskraft so einer Maschine mit der Kraft von

Pferden verglich. Einige Jahre später, 1705 und 1707, traten Newcomen und Papin als Verbesserer seiner Maschine auf, von da an aber folgte eine lange Pause, bis 1763 ein berühmter Mechaniker, Jacob Watt, neue Versuche anstellte, die so wesentlichen Einfluß hatten, daß er erst ein Patent bis 1775 und von da an eines bis 1800 gültig zum Baue solcher Maschinen erhielt, die er mit Hilfe anderer, namentlich eines Factoreibesizers Boston, ausführte, und bei denen nun immer neue Verbesserungen von ihm angewendet wurden. Andere nach ihm wußten, wie beim Hute in Gellerts Fabeln, ebenfalls immer etwas hinzuzuthun, und bereits hatte man nun auch daran gedacht, Wagen auf einer Eisenbahn durch eine solche Maschine fortzutreiben. Den ersten Vorschlag hierzu that ein Franzose Gautier, 1755 und 1773 baute ein Mechaniker Eugnot dergleichen Wagen zu Paris, die aber nicht in Gebrauch kamen. Dann machte ein Amerikaner, Oliver Evans, Vorschläge hierzu 1786, und 1795 überlegte der genannte Watt die Sache mit einem Freunde Robinson, bis endlich 1804 in Südwaales bei Methyr Tydvil eine dort befindliche Eisenbahn damit befahren wurde, denn aus den Kohlenbergwerken hatte man solche Bahnen zum Behufe des leichtern Transports schon seit geraumer Zeit angelegt, indem man zu Anfange des 18. Jahrh. erst hölzerne Schienen benutzte und sie dann, weil sie sich schnell abnutzten, mit eisernen vertauschte. Die hier zuerst gebrauchte Maschine zog mehre mit Eisen beladene Wagen 9 engl. Meilen weit, von denen 5 in einer Stunde zurückgelegt wurden; allein bevor man nun dahin gelangte, so große Lasten in so unglaublicher Schnelligkeit fortzuschaffen, wie man es jetzt sieht, vergingen noch die Jahre bis 1830, und Kenner behaupten, daß die Kunst, Dampfswagen zu bauen, kaum aus der Kindheit getreten sei. Wem dieß nicht glaublich dünkt, lese in „Dionysius Lardners Dampfmaschine“ (S. 140