

Nägeln in Holzpflocken befestigt, welche senkrecht in die Blöcke hineingetrieben waren. Auf dieser Strasse wurden Pferde verwandt und auf die Zugkraft jedes Pferdes rechnete man 5 Tons Güter.

§. 4.

In Glasgow gab es ungefähr zu derselben Zeit einen ähnlichen Schienenweg, auf welchem Pferde zu demselben Zweck verwandt wurden, die Schienen waren 3 Fuss lang, 8 Zoll breit, 2 Zoll dick und hatten eine Steigung von 1 zu 20. In dieser Zeit wurden auch nur aus Stein bestehende Schienenwege gebaut, wie in der Avenue de Neuilly in Paris und in der Commercial road in London, die besonders den Zweck hatten, die Beförderung schwerer Ladungen in den gewöhnlichen Räderwagen oder Karren zu erleichtern. Diese Art von Schienenwegen wurden aus steinernen Blöcken gemacht von 3 Fuss Länge und 1 Fuss Breite in einem Abstand von 4 Fuss. In der Regel wurden sie in einer Cementbettung auf Strassen von hartem Thon gelegt.

1845 Steinschienenbahnen in Paris und London.

§. 5.

Im Jahre 1849 bestand in Schottland ein Schienenweg von der Clyde nach Paysley und Renfrew, ausdrücklich zu dem Zweck erbaut, um sowohl Passagiere wie Güter in von Pferden gezogenen Wagen zu befördern und endlich war ein Schienenweg in Betrieb von Stratford upon Avon nach der Oxford-Wolverhampton Eisenbahn, gleichfalls zu dem Zwecke um Passagiere und Güter zwischen diesen Plätzen und der Eisenbahn-Station zu befördern.

1849 Pferdebahnen zum Endzweck der Verbindung einzelner Städte mit Eisenbahnen.

Anmerkung. Auch in Deutschland, namentlich in Oesterreich, waren zu dieser Zeit Pferdebahnen in Betrieb, wie die Budweis-Linzer Eisenbahn u. a. Doch werden die meisten derselben nunmehr von Locomotiven befahren.

§. 6.

Die Schnelligkeit, mit welcher Dampf-Eisenbahnen zu dieser Zeit überall errichtet wurden, um den Handel und Verkehr zwischen den vornehmsten Städten zu erleichtern, machte