

Geschäft der Locomotivführer ein minder der Gesundheit nachtheiliges werden. Vielleicht würden sich aber die ganzen Verhältnisse der Eisenbahnen damit umgestalten. Es bedürfte dann nicht mehr der riesigen, hunderte von Centnern wiegenden Locomotiven und Tender; auch die übrigen Wagen könnten bei der verminderten Gefahr leichter gebaut werden und es würde sich als zweckmäßiger erweisen, kleinere Züge in kürzern Zeitfristen zu expediren. Dadurch würde für die Bequemlichkeit des reisenden Publikums gesorgt und gleichzeitig würden die Erträgnisse der Bahnen sich mehren.

Für Dampfschiffe müßte man an Bord einen kleinen Gasofen anlegen, oder man könnte statt des Leuchtgases die Dämpfe der flüchtigen Kohlenwasserstoffe aus dem Theer, des Benzins, vielleicht gar Terpentinöl, Spiritus oder Schwefelkohlenstoff benutzen.

Besonders wichtig wird die Verwendung der Gasmaschine zum Betriebe der Feuersprizen werden. Die Dampfsprizen sind wegen ihrer ungemeinen Kosten zu verwerfen. Will man sie, so oft ein Feuer ausgebrochen ist, erst anheizen, so wird man sie nicht eher in Thätigkeit gesetzt sehen, bis das Feuer entweder schon weit um sich gegriffen hat oder bereits unterdrückt wird. Um sie zu rechter Zeit verwenden zu können, müssen sie fortwährend geheizt in Bereitschaft stehen. Das kann aber nur in sehr großen Städten geschehen; kleinere und Mittelstädte, in denen vielleicht vierteljährlich oder auch nur jährlich ein Mal eine Feuersbrunst zu befürchten ist, können darum nicht das ganze Jahr hindurch eine Dampfsprize heizen und müssen folglich der kräftigen Einwirkung derselben entbehren. Ganz anders gestaltet sich die Sache bei dem Betriebe der Feuersprizen durch eine Gasmaschine. In Städten mit Gasbeleuchtung und Wasserleitung bringt man auf dem Sprizenwagen eine solche Lenoir'sche Maschine an, hält die galvanische Batterie zum Gebrauche bereit und braucht dann an der Feuerstelle nur zwei Schläuche, einen größern mit der nächsten Wasserleitung, und einen kleinern mit dem Hahn des nächsten Gasbrenners verbundenen, um sofort die Sprize in die ausdauerndste und kräftigste Thätigkeit zu versetzen.

Man wird aus dem Gesagten, so kurz wir uns auch gefaßt haben, dennoch zur Genüge erkennen, daß die Lenoir'sche Maschine im Maschinenwesen die ausgedehntesten Perspektiven eröffnet. Wenn man erwägt, daß durch dieselbe das lange gesuchte Problem eines billigen, compendiosen und leicht zu handhabenden mechanischen Motors von einer halben bis vier Pferdekraften nunmehr gelöst ist, wenn man in Betracht nimmt, daß die Gasmaschine aller Orten und selbst in höher gelegenen Räumen eines gewerblichen Betriebes ohne Gefahr einer Explosion aufgestellt werden kann und zu ihrer Inangabe nichts Weiteres erfordert, als mit der Röhrenleitung der gewöhnlichen Straßen-Gasbeleuch-