

Deutsche Gewerbezeitung

Erscheinen:
Wöchentlich 2 Nummern;
mit vielen Holz-
schnitten und Figuren-
tafeln.
Preis:
5½ Thaler oder
9 Gulden 20 Kr. rhein.
jährlich.
Bestellungen auf das
Blatt sind in allen Buch-
handlungen und Postämtern
des In- und Auslandes zu
machen.



Beiträge:
an F. G. Wied,
und
Inserate:
(zu 1 Rgr. die dreispaltige
Zeile Petit)
sind an die Buchhandlung
von Robert Bamberg
in Leipzig zu richten.
Angemessene Bei-
träge für das Blatt
werden honorirt.

Sächsisches Gewerbeblatt.

Verantwortlicher Redakteur: Friedrich Georg Wied.

Inhalt: † Reiseindrücke. I. Glasgow — London. — † Die neuesten Erfindungen der Schnellpresse. „Die Times-Schnellpresse.“ — † Der elektrische Telegraph als Wetterbeobachter. — Bohrspahn. Ein Wort über Theorie und Praxis, von Portlock.

† Reiseindrücke.

I.

Glasgow — London.

Diese ursprünglich englisch geschriebenen „Reiseindrücke“ geben uns einige Anschauungen über technische Zustände in England, die nicht ohne Interesse für den deutschen Leser sind, da wir das Spezifisch Englische aus unserer Bearbeitung hinweglassen. Das Reisen auf Eisenbahnen macht dasselbe geschäftsmäßig, so daß Abenteuer selten vorkommen. Der Norden und Süden der großbritannischen Insel können sich einander so gemüthlich besuchen, wie Kaffeegäste in einer und derselben Stadt. Was bleibt da für Zeit, Abenteuer zu erleben? Und wenn wir auch gern zugeben, daß unser Leben länger geworden ist, seitdem Eisenbahnen bestehen, weil mehr Erfahrungen in unserem gegenwärtigen Leben in einen Tag zusammengedrängt werden als früher in Jahre, so ist doch nicht zu leugnen, daß das Sitzen in dem hölzernen Kasten manchmal recht langweilig ist.

Nachdem man Glasgow verlassen, gleitet die Fahrt so gerade und ohne Beschwerne hin, wie man es nur verlangen kann, aber bis auf den Bahnhof hat man noch Mühseligkeiten genug auszuhalten. Es geht den guten Schotten wie unseren Deutschen bei denjenigen unserer Eisenbahnen, wo die Durchfahrt durch eine Stadt, oder das Erreichen eines Bahnhofs eine Menge Kosten, Weitläufigkeiten, vorkommenden Aerger, Mißverständnisse veranlaßt, wodurch einem oftmals das Reisen auf der Bahn im Voraus und hinterher recht verleidet wird. Zwischen der Börse und St. Kollox, wo der Bahnhof sich befindet, liegt eine böse Strecke Weges. — Die Caledonische Eisenbahn befindet sich in trefflichem Zustande, obgleich, als unser Reisender die Fahrt machte, das Regenwetter viel Unheil angerichtet hatte. Die Dämme waren hie und da eingerissen, leider ein zu häufiges Vorkommen bei allen neuangelegten Eisenbahnen. Man fährt auf der genannten Eisenbahn recht schnell, wenn man die schlimmsten Steigungen ausnimmt. Die 104 englischen Meilen von Glasgow nach Carlisle, (21 deutsche Meilen) werden regelmäßig in 4 Stunden 50 Minuten, einschließlich aller Anhaltens was sehr oft vorkommt, durchfahren. Die sehr scharfen Steigungen, vereint mit der Feuchtigkeit des Klimas, vermehrten freilich das Gleiten der Räder sehr, und dadurch wird begreiflicher Weise die Geschwindigkeit sehr vermindert. Gerade an dem Tage als unser Reisender die Fahrt machte, war das Wetter neblig und nebelig. Die Schienen befanden sich im schlimmsten Zustande der

theilweisen Feuchtigkeit, daher er für die ersten 22 Meilen 1½ Stunde brauchte. Hier war viel Raum zum Nachdenken, wie man diesem Hauptübelstand wol abzuwehren vermöchte. Zeit und Kraft werden verschwendet, und doch ist keine Eisenbahn in England davon frei, und Alles was man gethan hat dem Uebel abzuwehren, besteht in der Anbringung einer großen Sandbüchse vor der Lokomotive. An einigen Orten hat man in der Art eine Verbesserung eingeführt, daß man vor den Treibrädern einen Sandtrichter befestigt, mit einem kleinen gebogenen Ausguß, der von der Hand des Lokomotivführers regulirt werden kann. Es geht sehr langsam, wenn der Sand mit der Hand aufgeworfen werden muß, wie es unserm Freund und seinen Gefährten geschah. Sie krochen nur eben fort. Der Heizer ging vor der Lokomotive her, und streute Sand mit den Fingern auf die Schienen. — Vor einiger Zeit ist vorgeschlagen worden, eine Art Kapsel oberhalb der Treibräder anzubringen, und in diese ein großes Stück Kreide einzuspannen, das auf den Spurkranz drückt, und ihn sonach einkreidet. Gewiß ist zu empfehlen, damit einen Versuch zu machen. Kreide vermehrt erfahrungsmäßig die Anhaftung, ohne den Nachtheil für die Schiene und den Spurkranz, der sich durch das Sandstreuen ergibt. Die Bahngebäude sind von Eise in einem sehr schönen Style gebaut. Die Linie der Bahn ist mit großer Kunst ausgelegt, und sowol die Schönheit der Gegend, als auch die Geschicklichkeit mit der man sich durch Thäler und Berge durchgewunden hat, gewährt Ueberraschung. Man weiß oft nicht, wie man aus diesen Bergen wieder herauskommen soll. Es mag dort ähnlich sein wie auf der thüringischen Bahn vor und hinter Eisenach, wo sich auch die Höhen so eng zusammendrängen, daß man glauben muß, sie verwehreten ganz und gar den Eintritt in ihre Mitte und durch sie hindurch. Der Ingenieur Mohr hat in der thüringischen Bahn einen schönen Beweis geschickter Trassirung gegeben. — Hat man Schottland und einen großen Theil von Nord-Humberland hinter sich, so wird die Gegend mehr englisch, die sanften Landschaften mit Windmühlen und Ziegelhäusern tauchen auf und fliegen vorbei, und geben ein nicht zu verkennendes Zeichen, daß man sich in einem Lande mit anderen Sitten und Gebräuchen befindet. Je näher man London kommt, desto kunstreicher werden die Bahngebäude von Ziegeln; die Dörfer und Städte