

wie sich sogleich ergeben wird; sie ist aber, zumal auf einer längern Bahn, nicht leicht herzustellen. Die zwischen dem Anfangs- und Endpunkte des Bahntracts vorkommenden Unebenheiten müssen bei Höhen durch Tunneln oder auch durch Durchstiche, bei Vertiefungen durch Aufdämmungen, Viaducte, Ueberbrückungen und dergl. Vorrichtungen ausgeglichen und entfernt werden. Eine ganz geringe Steigung der Bahn, z. B. ein Fuß Steigung auf einer Strecke von mehreren hundert Fuß Länge, bringt allerdings keinen zu großen Nachtheil, man wird sich aber wundern, wenn man folgendes Resultat liest. Wenn eine Locomotive von einer gewissen Kraft auf vollkommener Ebene 3000 Ctr. fortschafft, so kann sie bei einer Steigung von 1 in 200 nur noch 1316 Ctr., bei einer von 1 in 100 nur 807 Ctr. in gleicher Zeit befördern. Nach den Erfahrungen der Liverpool = Manchester = Compagnie und einiger andern englischen Eisenbahnen belaufen sich die Kosten der Locomotivkraft bei einem Verkehr von jährlich 800,000 Centner Güter und 100,000 Personen, bei 73 englischen Meilen Bahnlänge und einer Steigung von 1 Fuß auf einer Strecke von 200 Fuß auf 22,460 Pf. St.

von 1	=	=	=	=	=	150	=	=	26,952	=	=
von 1	=	=	=	=	=	100	=	=	29,180	=	=

es giebt mithin die Steigung von 1 in 200 gegen die von 1 in 100 eine jährliche Ersparniß von 6720 Pf. Sterling, welche zu 4 p. C. Zinsen einem Anlagecapitale von 168,000 Pf. Sterling oder 1,176,000 Rthlr. Pr. Cour. entspricht.

Auf einer einfachen Bahn sind an gewissen Orten Ausweichungspätze nöthig. Diese bestehen aus einer, eine kurze Strecke neben der Bahn hinlaufenden und mit