

Beim Zuge auf der Ebene oder Bergan, da diese Sperre oder Pressung nicht gebraucht wird, ist der Hebel an dem vorgesteckten Nagel *q* so aufgestützt, daß die Reifplatte *p* das Rad nicht berührt.

3. Die so eben beschriebenen hölzernen Riegelwege waren in England mehr als vierzig Jahre lang in ziemlich allgemeinem Gebrauche, und ich habe selbst bei meinem ersten dortigen Aufenhalte in den Jahren 1786 bis 1794 noch mehrere derselben in voller Benützung angetroffen. Nachdem aber die Erfahrung gezeigt hatte, daß die hölzernen Stangen oder Wagengeleise durch den beständigen Gebrauch bald zerstört wurden, durch die Einwirkung der Luft, des Regens und der Sonne sich drehten (warfen) und aus ihrer Richtung kamen, daher kostbar und beschwerlich zu unterhalten waren, und dennoch ihrem Zwecke nur unvollkommen entsprachen, kam man in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts auf den Gedanken, die hölzernen Riegel mit Platten oder Schienen von Gußeisen zu belegen, auf welchen die Räder, wie vorher, à cheval liefen.

Zu dieser Verbesserung, wie zu so vielen andern, gab der Zufall den ersten Impuls. Als nämlich durch das Zusammentreffen verschiedener Umstände der Preis des Roheisens so tief herunter sank, und der Absatz so sehr ins Stocken gerieth, daß die zahlreichen großen Schmelzwerke in der Grafschaft Shropshire nicht mehr bestehen konnten, beschloß die reiche Gesellschaft der Eisenhüttenmeister von Coalbrookdale, um ihre Werke im Gang zu erhalten, alle ihre hölzernen Riegelwege (deren Gesammtlänge schon damals gegen 40 englische Meilen betrug) mit Stangen von Gußeisen zu belegen, wobei ihr Hauptzweck, nach dem Vorschlage des berühmten John Wilkinson, dahin gieng, bis zu besseren Zeiten einen Vorrath von Roheisen auf eine vortheilhafte Art anzuhäufen, dessen Zinsen einstweilen durch