

14 und 15, besonders Nr. 15, mit einer Fundamentirung von Werksteinen seyn; vorzüglich in Gegenden, wie z. B. die berliner, wo Werksteine nicht übermäßig theuer sind. Es fehlt nämlich über die Frage, wie lange Eisen in der Erde, wie hier angewendet, dauere, noch gänzlich an directen Erfahrungen. Dagegen weiß man aus vielfältigen Erfahrungen, daß gute Werksteine, z. B. feste Sandsteine, in der Erde sehr lange, ja Jahrhunderte dauern können. Zwar ist die Fundamentirung mit Werksteinen nicht so vollkommen in allen Punkten gleich stark, wie die Fundamentirung von Eisen; aber ihre Stärke ist für den gewöhnlichen Zweck jedenfalls vollkommen zureichend.

Von dem den Bahnenarten Nr. 11, 12, 13, 14, 15 eigenen Mangel an Elasticität und ihrer Starrheit ist durchaus nichts zu fürchten. Die Starrheit kann nur dann nachtheilig seyn, wenn die Fahrspuren nicht eben, sondern holperig sind, also nur bei den übrigen Bahnarten. Ist die Bahn recht eben, so kann sie gar nicht starr genug seyn. Sollte man aber durchaus Nachtheile davon fürchten, oder die Erfahrung dergleichen, wider Erwarten, wirklich ergeben, so ist es bei den Arten 12, 13, 14 und 15 leicht, dem Uebel zuvorzukommen. Man darf nämlich nur entweder in die Rinne der Unterschiene, in welcher die Bahnschiene aufruht, oder bei Nr. 14 zwischen die Schiene und die Steine irgend einen elastischen oder weichen Körper, z. B. Blei oder dünne Hirnholztafeln, oder auch getheerten Filz, legen, so wird eine hinreichende Nachgiebigkeit der Bahn entstehen.

Alles zusammengenommen möchten wir also nun, vorzugsweise vor allen anderen, wenigstens für die hiesige (berliner) Gegend, die durch die Fig. 42 bis 45 vorgestellte Constructionsart Nr. 15 mit einer durchlaufenden Fundamentirung von Werksteinen und mit gewalzten Schienen, auf gegossenen Unterschienen, empfehlen. Sie ist stark und die Bahn kann nicht holperig werden; der Parallelismus der Schienen ist hinreichend gesichert; die Ableitung des Wassers ist vollständig; Ausbesserungen können nur selten vorkommen, und die Kosten sind, wie die Zusammenstellung ergibt, mit Rücksicht auf die Erhaltung gerechnet, wie es nothwendig immer geschehen muß, nicht höher als die der meisten anderen Arten.

Will man sich von gewalzten Schienen unabhängig machen, was, zumal so lange die Schienen aus England bezogen werden müssen, für den Continent ein bedeutender Umstand ist, so würde die Constructionsart Nr. 14, die von der vorigen nur darin abweicht, daß sie gegossene statt gewalzte Schienen hat, zu empfehlen seyn.