

der Flamme bestimmten Raum zu bringen, und dafür die Flamme durch die ursprünglich dem Wasser zugeordneten Röhren streichen zu lassen. Erinnern wir uns, was in Hinsicht auf den Zug nur dadurch allein gewonnen wurde, daß man durch den Schornstein jenen Dampf austreten ließ, der, nachdem er seine Wirkung im Pumpenstiefel vollbracht, früher für weiter unbrauchbar gehalten wurde, und den man daher ehemals frei in die Luft entweichen ließ. Wir haben daher allen Grund neue Verbesserungen zu hoffen und auf Vereinfachung der Dampfmaschine zu zählen.

Soll man nun aber aus diesen Zweifeln, aus diesen Ungewißheiten, aus diesen in Aussicht stehenden Hoffnungen den Schluß ziehen, daß vorläufig gar keine Eisenbahnen zu bauen seyen? Nein, tausend Mal Nein! Die dormaligen Eisenbahnen haben in Hinsicht auf die Geschwindigkeit und in Beziehung auf den Personentransport unbestreitbare Vorzüge vor allen bekannten Communicationsmitteln, und man soll daher solche Bahnen bauen. Allein unverzeihbar wäre es, wenn man ohne irgend einen wirklichen Vortheil eine Vertheilung der Arbeit träfe, bei der es unmöglich wäre, jene Verbesserungen zu benutzen, deren Nothwendigkeit Jedermann fühlt, welche Sachverständige voraussehen, welche die Praktiker zu vollbringen auf dem Punkte stehen, und die sich unstreitig Bahn machen werden.

Die Regierung verlangt die gleichzeitige Anlage von 4 Bahnen. Nehmen wir für einen Augenblick an, diese 4 Bahnen hätten gleiche Länge und deren Bau würde 12 Jahre dauern. Man würde also die Köpfe sämtlicher Bahnen nach dem dormalen angenommenen Systeme beginnen, und hiedurch gebunden wäre es dem Baumeister unmöglich, von den Fortschritten, welche die Kunst innerhalb 12 Jahren unstreitig machen wird, Nutzen zu ziehen. Die mit dem Jahre 1850 vollendeten Bahnen hätten mithin sämtlich alle die Fehler der Bahnen von 1838! Wenden wir dagegen alle unsere Kräfte einer einzigen dieser Bahnlilien zu, so wird man sie nach drei Jahren, im Jahre 1841 dem Publicum eröffnen, und beim Beginnen der zweiten Bahn von allen unterdessen erfundenen Verbesserungen, von allen innerhalb drei Jahren gesammelten Erfahrungen Nutzen ziehen können. Eben so wird der dritten Bahn dann eine 6jährige und der vierten eine 9jährige Erfahrung zu Gunsten kommen; und letztere, gleichfalls mit dem Jahre 1850 vollendet, wird nur um drei Jahre, nicht aber wie nach ersterem Bausysteme, um volle 12 Jahre zurück seyn! Schon diese einfachen Betrachtungen beweisen die Unmöglichkeit der Annahme des Gesetzentwurfes *ic.*