

serlast, wie in dem betreffenden Falle auf dem Erzgebirge *) [siehe die Beschreibung des Planes Seite X.], so kann die Gegenlast, dem Bedürfniss angepasst, bereit gehalten werden.

Nach welchen Gesetzen und in welchen Grenzen diess mit Vortheil möglich, wird im Laufe der Abhandlung erörtert.

Nicht minder interessant ist der eben so einfache Umstand, dass ein Pferd, welches an einem auf der horizontalen Höhe stehenden Göpel eine Last in die Höhe zieht, selbst abgesehen von den mechanischen Vortheilen der Göpelconstruction, dieses viel leichter kann, als wenn es vor die Last gespannt den Berg mit ersteigen, daher auch seine eigene Last hinaufbringen muss.

Nicht nur in der nämlichen ungünstigen Lage, wie das erwähnte Pferd, befindet sich auch ein Locomotiv, in der Regel schwerer als 200 Centner, beim Ersteigen eines Berges, sondern diess verliert auch noch bei nur sehr mässig steilen Ansteigungen allen Stützpunkt, während jenes durch die Biagsamkeit und Elasticität seiner Gliedmassen beim Heraufsteigen doch noch einen findet.

Alles diess zusammen gehalten führt a priori auf die Ueberzeugung, dass es mit den zweckmässigsten Mitteln ausgeführt, sowohl vortheilhafter seyn müsse eine fest gegründete Kraft auf der Höhe zu haben, welche nur die jedesmalige fortzubewegende Last zu überwinden und sich nicht selbst fortzuschaffen habe (um so mehr, da die Grenzen der Locomotivanwendung so enge sind) als auch, dass wenigstens für viele Fälle bei den Eisenbahnen ein wirkendes Gegengewicht an Abhängen vortheilhaft seyn werde, wie es denn in der Mechanik so häufig mit dem grössten Vortheil angewendet wird und auch bei Eisenbahnen schon Versuche damit stattgehabt hatten, so wie die stehenden Maschinen schon

*) Auch auf der Wasserscheide des Sömmering, im Trakte der Wien-Triester-Eisenbahn, findet sich das nöthige Wasser, um die Gegengewichte genügend zu speisen.