

## A.

## B e m e r k u n g e n

zu

## W o o d s H a n d b u c h

der

## E i s e n b a h n k u n d e .

Ueber die Frage der Anwendbarkeit der feststehenden Maschinen überhaupt und insbesondere zum Personen-Transport mit Rücksicht auf einen Theil der projektirten Prag-Dresdner Eisenbahn.

Seite 201. beschreibt Herr Wood eine auf der Liverpool-Manchester Eisenbahn bestehende Rampe, auf welcher eine stehende Maschine den Personen-Transport in den neuen Tunnel besorgt. Die Neigung ist nur  $\frac{1}{100}$  kl. und würde daher wohl mit Locomotiven zu ersteigen seyn, dennoch ist eine stehende Maschine auf dieser so unendlich frequenten Bahn angelegt worden, deren Anordnung nach meiner Meinung und so viel man diese ohne Zeichnung etwas undeutliche Beschreibung verstehen kann, sehr grosser Verbesserungen fähig wäre.

Seite 443 theilt uns Herr Wood die Meinung der Herrn Walken und Rastrik mit, welche den Vorschlag gemacht, dass die Förderung auf der Liverpool-Manchester Bahn mit feststehenden Maschinen bewirkt würde, ob auf der ganzen Bahn mit feststehenden Maschinen ist nicht gesagt, es scheint aber; — also auch sogar auf Ebenen. Aus den Berechnungen dieser Ingenieurs gehet hervor, dass zwar die Anlage der feststehenden Maschinen 10458 Pfund Sterling mehr kosten würde, als die Locomotive, dagegen die jährlichen Ausgaben bei der Vorrichtung mit Locomotiven 10,157 Pfund Sterling mehr betragen würden. Kapitalisirt man diese jährlichen Mehrausgaben, so erhält man 102940 Pfund Sterling, und zieht man hievon die 10458 Pfund Sterlinge, welche die Anlage der feststehenden Maschinen mehr kosten, ab, so zeigt sich, dass die Anlage der Locomotiv-Einrichtung 192940 Pfund Sterling mehr kostet, als die Vorrichtung mit stehenden Maschinen.

Seite 444 sehen wir dagegen die Berechnung nach Stephenson's und Locke's Meinung, welche berechnen, dass die Anlage mit Locomotiven in der ersten Einrichtung nicht nur 63496 Pfund Sterling weniger koste, aber auch die jährliche Ausgabe 16514 Pfund Sterling weniger bei der Locomotiv-Einrichtung betrage.

Die jährliche Minus-Ausgabe kapitalisirt, giebt 330280, und hiezu das Anlageminus mit 63496 — formirt die Summe von 393776 Pfund Sterling.

Wenn zu diesen berechneten Mehrkosten der in der frühern Rechnung angegebene Minusbetrag mit 192940 Pfund Sterling addirt wird, so entstehet eine die höchste Verwunderung erregende Differenz von 586716 Pf. Sterling in zwei Berechnungen, die sich auf die nehmlichen festen Daten begründen müssen.

Herr Wood, um unser gerechtes Erstaunen einigermassen zu beschwichtigen, erzählt uns: „diese gänzliche Verschiedenheit der Ansichten rührt daher, dass die letzten Mechaniker ihre Untersuchungen auf die verbesserte Locomotive gründeten.“

Dass sie den Preis der stehenden Dampfmaschinen, der doch ziemlich constant ist, beinahe 20000 Pfund Sterlinge höher anschlagen, und warum? erwähnt Herr Wood nicht.