Weiter unten führt er dagegen an, dass seit jener vergleichenden Rechnungsaufstellung noch neuere verbesserte Locomotive gebaut wurden, welche aber so theuer, dass sie nicht in Gegensatz mit feststehenden Maschinen gestellt werden könnten; dann sagt er: „vergleichen wir die Transportkosten der stehenden Dampfmaschinen mit denen mittelst jener alten Locomotiven, so finden wir zwischen beiden nur einen geringen Unterschied!“ — 586716 Pfund Sterling ist aber doch kein geringer Unterschied.

In noch bestimmterem Widerspruch mit dem, was er, wie im Eingange erwähnt ist, Seite 201 schreibt, fährt er nun fort,

Seite 446. „Uebrigens kann die Vergleichung nur auf Privateisenbahnen ohne Personenverkehr angewendet werden, da ein System von feststehenden Maschinen diesen gänzlich ausschliesst!“

Bei aller Achtung für Herrn Wood's Kenntnissen, kann man doch wenigstens aus diesen Widersprüchen keine Weisheit schöpfen, und schwer, ja ohnmöglich wird es, was er Seite 444 sagt, nehmlich:

„Der Leser wird aus diesen kurzen Notizen und Vergleichungen seine eigene Meinung über die Vorzüge und Nachtheile beider Systeme zu bilden, im Stande seyn.“

Beistimmen muss der Leser aber dem darauf folgenden Satz: „Wir wollen die uns'rige hier nicht aussprechen, denn da wir bereits 1822 das Locomotiv-System gegen das mit feststehenden Maschinen vertheidigten, so könnten unsere eigenen Bemerkungen als vorurtheilsvoll angesehen werden.“

Uebrigens erwähnt Herr Wood bei seinen vielen Beschreibungen über die in England vorhandenen mitunter sehr complicirten Einrichtungen von stehenden Maschinen nirgend einer grössern Gefahr derselben gegen die Locomotive, obwohl die dicken Hanfseile, welche dabei als angewendet angeführt werden, dem Wetter stets ausgesetzt, natürlich an ihrer Festigkeit mit jedem Tage (und zwar nicht in der nämlichen Progression des Verderbens, da die Witterung so sehr verschieden) abnehmen, und darin eine Gefahr liegt, welche bei der unveränderlichen Kette beinahe so sehr verschwindet (besonders, wenn sie über Kettentrommeln und Kettenscheiben gehen, welche einen der Länge der Kettenglieder angemessenen Durchmesser haben) wie bei den Ketten einer Kettenbrücke, wenn ihre sämmtlichen Theile in grosser Kälte mit bedeutend stärkerer Belastung probirt worden sind, als ihnen je zugemuthet werden wird.

Ebenso verschwindet alle Gefahr des Zerbrechens der die Waggons verbindenden Kettenglieder und Haken, wenn sie vorher eine solche sichernde Probe bestanden haben.

Dass bei einer Reserve-Dampfmaschine, welche so wie auch die im Gange befindliche, vollkommen gut gebaut ist, und während beide mit grösster Aufmerksamkeit unterhalten werden, alle zwei auf einmal schadhaft werden sollten, und dadurch eine Unterbrechung auf der Bahn befürchtet werden könne, ist wohl kaum zu erwarten, zumal die Kraftvertheilung und Kraftanwendung einer stehenden Maschine bei ihrer regelmässigen Geschwindigkeit oder vielmehr wohlthätigen Langsamkeit und Grösse ihres Kolbenhubs, unbeschadet der Geschwindigkeit, welche sie den Wagen auf der Bahn mittheilt, nach den richtigen Grundsätzen der Bewegung, und daraus entstehenden unendlich mindern Reibung eingerichtet werden kann, während diess ganz unmöglich ist bei dem kleinen Raum, in welchen das Locomotiv eingezwängt ist, bei den kurzen Hebeln und Kurbeln, von welchen die grösste Geschwindigkeit verlangt wird, bei der Schnelligkeit des Kolbenhubs, dem nach Aussage des Herrn Wood's selbst der Dampf nicht richtig folgen kann, und bei der beständig so schnell wechselnden Bewegungsrichtung, welche dem unumstösslichen und ersten Gesetz der Mechanik, der vis inertiae nicht ungestraft Hohn spricht.

Es giebt stehende Dampfmaschinen, von denen nur verlangt wird, was ihrer Kraft angemessen, welche mit ganz kurzen Unterbrechungen gehn und sehr viele Jahre fortarbeiten, ohne dass auch nur das Geringste an ihnen bricht.

Dabei gehört zur Leitung eines Locomotiv gewiss 10 mal mehr stete Aufmerksamkeit und Geschicklichkeit, als zur Besorgung einer stehenden Dampfmaschine.

Jedes Versäumniss in der Besorgung des Locomotiv, bei Sturm, Kälte, Regen und Nebel, kann die sämmtlichen Passagiere in die grösste Gefahr bringen, wie denn auch ohne alle Nachlässigkeit

Sächsische Landesbibliothek – Staats- und Universitätsbibliothek Dresden http://digital.slub-dresden.de/ppn337186464/20 gefördert von der Deutschen Forschungsgemeinschaft DFG