

12. Spielraum (play).

Der Spielraum des konischen Radkranzes zwischen den Schienen anbelangend, so sind auch über diesen nicht unwichtigen Gegenstand die Ansichten sehr verschieden. Denn während einige Techniker bloß $\frac{3}{8}$ Zoll Raum für jeden Spurkranz verlangen, während selbst die Great-Western-Bahn zusammen nur $\frac{7}{8}$ Zoll hat, so wollen R. und G. Stephenson, diese mit Recht in England so berühmten Ingenieure, in einer Erweiterung bis zusammen $1\frac{1}{2}$ Zoll ein ganz vorzügliches Mittel zur Erlangung einer besseren Seitenbewegung gefunden haben. — Auch dieser Gegenstand wird hoffentlich nun bald durch die Praxis aufgeklärt werden, da z. B. die Manchester=Leeds-Bahn durchweg $1\frac{1}{2}$ Zoll Spielraum für die Spurkränze, mithin auch für den Konus der Räder, erhalten hat *).

13. Einfriedigung der Bahn.

In England, wo alles Land verkoppelt und auf irgend eine Art eingefriedigt ist, konnte man natürlich nicht umhin, die Seiten der Eisenbahnen mit lebenden Hecken, (besonders mit Weißdorn) mit einem Schluchter, oder mit einem sonstigen Schuzmittel zu versehen. Bei uns dem unbedingt zu folgen,

vertheuert werden sollten. Förderte doch der North-star mit 16 Zoll Cylindern, 18 Zoll Hub und 7 Fuß hohen Triebädern, 500 Soldaten mit Waffen, Gepäck, den zugehörigen Offizieren und mit Frauen in 39 Minuten durch $18\frac{1}{2}$ englische Meilen, welches einer Geschwindigkeit von 6 geographischen Meilen in der Zeitsunde entspricht!

Für solche Bahnen dürfte daher eine bis zu 6 Fuß 2 Zoll vergrößerte Spurweite höchst angemessen erscheinen.

*) Doch ist zu bemerken, daß die von dem Ober-Ingenieur der Köln=Mägener-Bahn, Herrn P i c k e l, in jener Beziehung gemachten Erfahrungen, denen der Herren Stephenson gänzlich entgegenstehen.

würde sicher am unrechten Orte sein! Nur in unmittelbarer Nähe volkreicher Städte und sehr besuchter Örter, und da wo Viehstriften die Bahn kreuzen, würden auch bei unseren Bahnen Einfriedigungen nicht vermieden werden können.

14. Bahnhöfe, Wasserstationen &c.

Die London-Birmingham-Bahn gab dem Bericht-Erstatte Gelegenheit, sich über diesen hochwichtigen Gegenstand dahin auszusprechen, daß dieselbe, wenigstens hinsichtlich ihres Einganges zu Euston-Square und des Administrationsgebäudes zu Birmingham, den deutschen Bahnen auf keinen Fall als Muster dienen würde. Ersterer hat 37,000 £ gekostet, letzteres aber 26,000 £, und für diese so sehr bedeutenden Summen hat man Bauwerke geschaffen, die, hätte man nur im Mindesten die Absicht gehabt der Actionäre Geld zu schonen, eben so wohl mit bedeutend geringeren Mitteln dem nämlichen Zweck besser entsprechend hergestellt werden konnten. Mindestens stehen sie als zu prachtvoll mit den übrigen auf jenen Bahnhöfen vorhandenen Gebäuden durchaus nicht im Einklange! Und was die viel gerühmten eisernen Dachstühle der dortigen Einsteigehallen anbelangt, so würden manche unserer deutschen Architekten, namentlich auch der in England rühmlichst bekannte Moller aus Darmstadt, seit Rondelet's Tode wohl der erste der jetzt lebenden Constructeurs, gestaunt haben, wenn sie gesehen hätten, wie ungemein verschwenderisch man dort mit dem Materiale umgegangen war. Dagegen verdient das mit viel geringeren Mitteln hergestellte Dach der benachbarten Grand-Junctionhalle alles mögliche Lob, und nicht minder das große Locomotivegebäude auf dem London-Birmingham-Bahnhofe wegen der so zweckmäßig getroffenen Vorkehrungen um jede Locomotive sofort mit Wasser speisen zu können. Bezüglich dieses letzteren ist übrigens zu bemerken,