

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 Nondelot'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 Locomotivgebäude auf dem London-Birmingham-Bahnhöfe wegen der so zweckmäßig getroffenen Vorkehrungen um jede Locomotive sofort mit Wasser speisen zu können. Bezüglich dieses letzteren ist übrigens zu bemerken,

daß man in England bereits anfang den vierseitigen Locomotivgebäuden, so wie sie von Herrn Roberts in Manchester empfohlen worden sind, vor den runden den Vorzug zu geben.

Vergleicht man die Betriebsgebäude einiger deutschen Bahnen, z. B. die auf der Magdeburg=Leipziger und auf der Saanusbahn errichteten, mit den auf englischen Bahnen vorhandenen, so ist, nach dem Urtheile des Bericht-Erstatters, kaum auf einer dieser letzteren Bahnen, die gleichzeitig mit jenen entstanden sind, das Ensemble so vorzüglich und zweckmäßig wie auf der ersteren Bahn geregelt, wenn auch darin durch Verwerfung der Ausweich=Curven jetzt eine Störung entstanden sein dürfte. Was aber die Architektur allein anbelangt, so verdienen nicht nur die Gebäude der ersteren, sondern noch mehr die der letzteren Bahn vor den zur Zeit auf den englischen Bahnen vorhandenen jedenfalls den Vorrang, besonders die so ungemein eleganten Einsteigehallen, bei denen nur zu bedauern ist, daß mit ihnen nicht das Motiv der Leipziger=Bahnhallen vereint werden konnte *).

Was die Haupt=Wasserstationen betrifft, so legt man sie in England selten über 20 englische oder $4\frac{1}{3}$ geographische Meilen auseinander. Oft gebietet aber die Örtlichkeit, z. B.

*) Überhaupt soll man streng darauf halten, daß auf einer zu einem Bahnhofs bestimmten Fläche kein Betriebs= oder sonstiges Gebäude eher aufgeführt werde, bis daß dieselben nach einem Maßstabe von mindestens $\frac{1}{1000}$ der natürlichen Größe auf dem treffenden Grundplane sämmtlich ganz genau, ein jegliches an seinem Orte, verzeichnet worden sind. Wenn man dann wiederholt prüft, ob auch jedes dem Zweck, zu dem es bestimmt ist, entspricht, so wird man mindestens einige von den Fehlern vermeiden, die da begangen worden sind wo man zunächst nur den Bedürfnissen des Augenblicks abhalf, ohne dabei auf anderweitig unausbleibliche schon beim ersten Entwurfe gebührend Rücksicht zu nehmen.

schlechtes oder gar kein Wasser, einmündende Zweigbahnen u., sie näher an einander zu rücken, was denn auch, je nach den Umständen, durch Einrichtungen von geringerem Umfange bewerkstelligt zu werden pflegt.

Daß auf allen großen Bahnen in England befolgte Princip, sich der stehenden Dampfmaschinen zum Aufpumpen des Wassers in die Speise-Reservoirs zu bedienen, kann übrigens bedeutend wohlfeiler und nicht minder zweckmäßig durch Menschen, wie auf dem Bahnhofe zu Brüssel, verrichtet werden. Mit dem vorgerichteten Pump-Apparate lieferten dort drei Menschen das Wasser für täglich abgehende 13 Züge in die Behälter, und dennoch behielten sie Zeit zur Verrichtung kleiner Nebenarbeiten bei der Ankunft und Abfahrt der Züge übrig.

Mit Hilfe der auf allen Stationen jetzt vorhandenen Wasserkrähne, werden die Tender in meistens 2 bis 3 Minuten gefüllt. Auf der Manchester=Leeds-Bahn kostete ein solcher 40 $\frac{1}{2}$ £, jedoch sind die auf der Saunusbahn von Herrn Denis eingeführten jenen vorzuziehen.

15. Drehscheiben, Weichen, Cof=Sten.

Bekanntlich spielen erstere auf den Eisenbahnen eine große Rolle, doch hat man sich ihrer in den neuesten Zeiten durch Einführung „versenkter“ Spure, und durch sogenannte „Ausweich-Curven“ mit mehr oder minder Glück zu entledigen gesucht, weil nicht nur ihre erste Anschaffung sehr theuer ist, sondern nicht minder ihre Unterhaltung, ganz abgesehen von den bei ihrem Gebrauch häufig eintretenden Hemmungen, wenn man es versehen hat ihr Fundament nicht mit größter Vorsicht herzustellen, und insofern sie nicht ganz von Eisen sind oder völlig gegen die Witterung geschützt werden.

In dieser Beziehung ist noch zu bemerken, daß die Dreh-