

Auf der Manchester-Leeds-Bahn kostete eine Drehscheibe:
von 13 Fuß im Durchmesser 120 £

» 11 » » » 104 »

und wird eine einfachere Drehscheibe der letzteren Art in England 60 bis 65 £ (ohne ihre Fundamente) kosten, während solche auf welchen Maschine nebst Tender zugleich gedreht werden können, auf der Great-Western, wenn nach dem Krahnprinzipie construirt, nach Herrn Brünel's Angabe bis 800 £ zu stehen kommen. Eine dergleichen auf der Magdeburg-Leipziger Bahn zu Leipzig hergestellte Drehscheibe kostete im Ganzen nur etwa 1800 ₰.

Eine einfache Weiche mit zugehörigem Excentrif und Herzstück kostet in England etwa 35 £, die mit doppelter Lenkschiene aber verhältnißmäßig mehr. Endlich die Kohlen und Coßs anbelangend, so kostete der Chaldron bester großer Kohlen von 53 Cwts. = 5756½ Pfund Edlnisch, frei an Bord des Schiffes 17½ Schilling, und Coßs von erster Qualität, so wie sie in Gießereien gebraucht werden, per Tonne 14½ Schilling. Die Coßs, deren sich die Stockton-Darlington Bahn bediente, kosteten per Tonne nur 10 Schilling, während man dafür in Newcastle 11 Schilling forderte.

16. Rryanisirung der beim Bahnbau zu verwendenden Hölzer.

Da bei uns die Holzpreise zur Zeit noch beträchtlich niedriger als in England sind, so wird man bei den hiesigen Bahnen auch weit eher als dort zu einem Holzunterbau sich entschließen. Wenn nun feststeht,

daß ein durch fortlaufende Langschwollen, mit unmittelbar darauf befestigter breitbasiger Schiene von 50 bis 56 Pfund per Yard, gebildeter Oberbau der einzige sein dürfte, welcher in allen seinen Theilen eine fast ganz gleiche

Stärke besitzt, und daß hiernach ein solcher, bei der dem Holze eigenthümlichen Elasticität, nicht nur die gleichmäßigste, sondern auch verhältnißmäßig sanfteste Bewegung gestatten wird; so würde man bei unseren Bahnen sich für die Herstellung eines solchen entschieden aussprechen können, wenn man nicht der Furcht Raum geben müßte, daß schon nach Verlauf von kaum 20 Jahren das zu den häufigen Reparaturen erforderliche Holz einen so hohen Preis erreichen würde, daß sich dessen Anwendung mit einer wohlverstandenen Ökonomie nicht mehr verträge.

Wenn durch Kyanisirung des Tannenholzes nur eine zehnjährige Dauer, statt einer mittleren siebenjährigen, die man, verbleibt es in seinem natürlichen Zustande, nur annehmen darf, mit Sicherheit zu erreichen stände, so würde sich die Sache schon ganz anders herausstellen.

Die desfallsigen Nachforschungen haben indessen, leider! zu keinem günstigen Resultate geführt. Besonders Herr R. Stephenson, nicht minder Herr Doctray, Herr Dixon und Andere, selbst die königliche Marine! wollen von dem einfachen Kyanisiren nichts mehr wissen, wie denn z. B. Herr Doctray über dessen Unzulänglichkeit dem Bericht-Erstatter die schlagendsten Beweise vor Augen legte.

Was aber die mit Anwendung der hydraulischen Presse gemachten Kyanisirungen anbelangt, so war die seitdem verflossene Zeit noch nicht lang genug, um über den Erfolg derselben ein auch nur in etwas sicheres Urtheil fällen zu können. In zwei Jahren wird man nach der Herren R. Stephenson, Leather, Rastrick, Doctray u. Aussagen auch darüber sichere Auskunft ertheilen können! Dem stimmte desgleichen Herr Brünel bei, wiewohl er der einzige englische Ingenieur war, der sich, nach seinen Äußerungen zu urtheilen,

auch selbst vom einfachen Kyanisiren günstige Resultate versprach, die indessen doch nicht völlig sicher erwartet werden mochten, da auch er zur Kyanisirung durch hydraulischen Druck, außer Sublimat auch Chreosot und mineralischen Theer benutzend, übergegangen war.

Die Anti dry-rot Company nimmt, bei großen Bestellungen, für die Load von 50 Cub.-Fuß mit hydraulischer Presse zu kyanisiren 15 Schilling, also etwa 2 *ggg* bis 2 *ggg* 3 *d* für den Cubikfuß.

17. Jährliche Unterhaltungskosten einer doppelspurigen Bahn.

Zur Erforschung derselben können uns die englischen Bahnen nicht direkt dienen, da außer Eisen und Quader-Sandstein nicht nur sämmtliches Material, sondern auch besonders der Arbeitslohn in England 100 bis 150 Procent und darüber höher als bei uns ist. Betrag doch zur Zeit in der Gegend von Preston der Taglohn

| | | | | |
|---------------------------|----|---|----|-----------|
| eines Erd- Arbeiters..... | 2½ | à | 3½ | Schilling |
| » Zimmermanns..... | 4 | » | 5 | » |
| » Backsteinlegers..... | 5½ | » | 6 | » |
| » Maurers..... | 4½ | » | 5½ | » |

und ein gewöhnlicher Bahnwärter erhielt daselbst jährlich 55 £, d. i. gegen 380 ₰.

Im Jahre 1839 betragen für die englische Meile die jährlichen Unterhaltungskosten:

| | | |
|--|-----|---|
| bei der Grand-Funktion-Bahn..... | 247 | £ |
| » » London-Birmingham-Bahn..... | 525 | » |
| » » Leeds-Selby-Bahn..... | 255 | » |
| » » Manchester-Bolton-Bahn jedoch nur im letzten halben Jahre..... | 189 | £ |
| » » North-Union-Bahn, die von den Contractors noch in | | |