

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Vorschlag zur Herstellung einer Eisenbahn im Grossherzogthum Baden, von Mannheim bis Basel und an den Bodensee

Newhouse, Ludwig

Karlsruhe, 1833

VIII.

[urn:nbn:de:bsz:31-246637](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-246637)

telu. Uebrigens muß man auch noch annehmen, daß der Ankauf des Landes dieselbe über die Maßen vertheuert hat; indem auf alle Fälle der Preis der Grundstücke im Umkreise so blühender Handelsstädte, wie Liverpool und Manchester, zu allen Zeiten sehr hoch seyn muß, und diese nicht bloß mit dem zehnfachen Betrage des Werthes zu gewöhnlichen Zwecken, wie eben erwähnt, im Rhone-Departement geschehen, sondern auch zum Theil noch theurer bezahlt werden mußte.

Die öffentliche Meinung in diesen zwei Städten, wie in ganz Lancaster, war für Herstellung einer höchst vollkommenen, tüchtigen und zweckmäßigen, gleichsam einer Muster-Eisenbahn, und die Directoren, indem sie dieser Ansicht huldigten, haben sich durchaus auf gleicher Höhe mit dieser öffentlichen Meinung erhalten.

VIII.

In diesem Sinne hatten die Directoren, mit Verheißung eines Preises von 500 Pfd. St. für den Sieger im Kampfspiele, im Voraus verkündet, und kurz vor der gänzlichen Beendigung der Eisenbahn, auf die schönen Herbsttage vom J. 1829, eine eigends zu diesem Zwecke bestimmte Kampfbahn von $1\frac{1}{2}$ Meilen Länge, etwa $4\frac{1}{2}$ Meilen von Liverpool, jenseits Huyton, auf der Rainhill-Ebene herrichten lassen. Ein Parallelogramm von beiläufig einer Meile in der Länge, an beiden Enden durch Krümmungen von größter Segments-Dimension, gewährte einen ununterbrochenen Wettlauf, der für die Kämpfer, bei seiner Ausdehnung, nur geringe Schwierigkeit gegen das Fortlaufen in vollkommen grader Linie darbot; ebenso wie auf einer Reitbahn Aehnliches ohne Beschwerde für Reiter und Pferde täglich geschieht.

Die Bedingungen welche erfüllt werden mußten, um Annewohse, Herstell. einer Eisenbahn. 4

Spruch auf Gewinnung des Preises zu geben, wurden zwar so gestellt, daß noch nie Geleistetes erfüllt werden mußte, dennoch aber so gering gegen dasjenige, was Ruhmredigkeit etwa mochte verlaublich haben, von Leistungen, die man den eigenen Kräften zutraute, daß die Directoren in ihrem diesfalls verkündeten Programm immerhin, im Verhältniß zu dem ausgesetzten hohen Preise, in den Grenzen sehr billiger Forderung blieben. Es wurde nehmlich bedungen, daß jeder preisbewerbende Wagen das Dreifache seines eigenen Gewichtes, ohne Unterbrechung seines Laufes, von 35 engl. Meilen, d. i. 14 Stunden 4 Minuten und 43½ Sekunden, oder etwas über 14 Stunden, den Borrath an Brennmaterial und Wasser, womit er sich auf die Fahrt versehen müsse, nicht mitgerechnet, mit einer Geschwindigkeit von 10 engl. Meilen*), das ist 4 Stunden in einer Stunde, zurücklegen müsse; mithin daß er in Zeit von 3½ Stunden die 35 englischen Meilen zurücklege (welche man, auf der Landstraße fahrend, als die Entfernung von Liverpool und Manchester kannte), fictiv von Liverpool nach Manchester führe. Nach solchermaßen vollbrachter erster Fahrt und Einnahme eines neuen hinreichenden Borraths von Brennmaterial und Wasser, solle der Preisbewerber, die Fiction fortsetzend, abermals so oft die Bahn in gleicher Geschwindigkeit, von 10 engl. Meilen in jeder Stunde, durchlaufen, als nöthig, um die Rückfahrt von Manchester nach Liverpool zu bewerkstelligen; mithin müsse derselbe die betreffenden 35 engl. Meilen, wiederum in längstens 3½ Stunden zurücklegen.

Es handelte sich von nichts Geringerm, als auf alle Fälle 200 bis 300 Centner Ladung, 14 Stunden weit in wenigen 3½ Stunden, und ebenso viel, ohne andern Aufenthalt als etwa 15 Minuten, wieder ebensoweit, mithin 2 bis 300 Centner, 28

*) Ganz genau genommen 4 Wegstunden, 1 Minute und 21 Secunden = $\frac{4}{400}$ in Zeit einer Stunde.

Stunden weit in der kurzen Zeit von 7 Stunden zu transportiren. Bei gleichen Leistungen der Concurrenten in Geschwindigkeit und verhältnißmäßig gleicher Fortschaffungskraft, mußte der Minder-Verbrauch von Brennmaterial den Ausschlag geben *).

Die Zeit wo diese neue Art von Wettrennen statt finden sollte, wurde auf den 8. Oktober und folgende Tage festgesetzt, und Niemand der die Sitten der Engländer und ihre Vorliebe für Schauspiele der Art kennt, wird an dem Zufließen zweifeln, das dieses ganz außerordentliche, erste und einzige Ereigniß verursachen würde. Es mußte allgemeine Theilnahme seiner Natur nach, und rücksichtlich der Folgen, die es haben würde, erregen. Fast Jedermann, welches auch seine Lage in der Gesellschaft war, welche Richtung seine Geistesanlagen hatten, mußte sich für die Erfolge interessieren: der Philosoph, der Weltbürger, der Patriot wegen dem nicht zu berechnenden Einflusse auf alle gesellschaftlichen Verhältnisse; der Mechaniker und Techniker, als Lösung eines aus dem Schooße der kaum im Bereiche seiner Studien geahnten Möglichkeit hervortretenden Wirklichkeit; der Handels- und Gewerbsmann als eine neue Kraft, die in seine Wirksamkeit fördernd eingreife. Viele, als

*) Die Directoren bezielten die stets wünschenswerthe, doch ihnen möglich scheinende Bervollkommnung im Auge, indem sie von den Leistungen auf der Darlington-Eisenbahn ausgingen, auf welcher die Dampfwagen nur 5 engl. Meilen mit befrachteten Lastwagen, und mit Dampfwagen für Reisende, nur 8 engl. Meilen in der Stunde zurücklegten. Wurde nach dem Programm das Doppelte geleistet, wurden nehmlich 10 englische Meilen in einer Stunde mit schweren Güterfahren zurückgelegt, so war bei verdoppelter Geschwindigkeit eine bedeutende Bervollkommnung gewonnen. Von den leichtern Dampfwagen, zum Dienste der Reisenden blos bestimmt, würde dann schon mehr geleistet werden, und der auf dieses Vorschreiten verheißene Preis war vom Sieger wohl verdient.

die Wege- und Canal-Actien-Besitzer, die Schiffer, Frachtfuhrleute und Lohnkutscher, weil ihre materiellen Interessen dabei auf dem Spiele standen; die Unbefangenen um des Reizes willen einer ganz neuen Erscheinung, eines nie erhörten an's Abentheuerliche grenzenden Ereignisses.

IX.

Am 8. October 1829 konnte die versammelte Menge die herbeigekommenen Kämpfer in Augenschein nehmen. An ihrer Spitze erschien, nach altmodischem Schnitte und Zurichtung, der bisher übliche Locomotive-engine, jedoch behende, rasch und durchaus tüchtig, im Geschmacke altenglischer Gediegenheit; **The Rocket** (die Rakete), dem es bestimmt war, an jenem Tage den Reigen zu eröffnen, vorgestellt von seinem Erbauer, der zugleich derjenige ist, dem die Anlage der Eisenbahn übertragen worden war, nemlich von dem Herrn Stephenson aus Newcastle-upon-Tyne.

Neben diesem Kämpfer, rücksichtlich des Namens zweifelhaftes Geschlechtes, erschien Fräulein Neuigkeit, **The Novelty**, der Herren Braithwaite und Ericsson, in schönstem Ebenmaße, zierlich und fein gebaut, so zwar, daß der Berichterstatter *) und Alle, die diese Schöne sahen, von ihr in hohem Grade bezaubert wurden. „Er zweifle nicht (heißt es in jenem Besichte), daß der neue Bau der Novelty der Herren Braithwaite und Ericsson in Zukunft allgemein, bei Dampfwagen auf Eisenbahnen, eingeführt werden wird. Die Anwendung des

*) Das Liverpool Mercury in Dr. Dinglers polytechnischem Journale, B. 34, S. 365 u. f.