Zeitschrift: Zeitschrift über das gesamte Bauwesen

Band: 2 (1837)

Heft: 7

Artikel: Die Eisenbahn von London nach Greenwich

Autor: Negrelli

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-4614

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Baukunft; Stieglit Archaologie; Bitruv; Piranesi vedute di Roma antiqua, und eine Menge anderer Werke.

Dritte Periode. a) Verfall der Kunst, etwa 100 Jahre nach Christi Geburt. Einführung des Christenthums als Staatsveligion, unter Constantin, damit verknüpfte Verlegung der Residenz nach Constantinopel (Syzanz), und hieraus folgende Entstehung des b) römisch byzantinisschen Styls.

Hierher gehören die vielen römischen Bauten in Griechenland unter hadrian und späteren Kaisern, die zu Palmyra, heliopolis, Petra, die Bauten des Diocletian zu Spalatro und andere mehr.

Es äußert sich asiatischer Formeneinsluß immer mehr, um alles ärger zu verwirren. Halbsäulen an Pilastern, ein Pilaster aus dem andern wachsend; an den Säulen erscheinen Sonsolen, worauf Figuren stehen. Der Fries wird gebaucht; Halbsäulen und ¾ Säulen sollen den Prostylos und Peripteros ersehen. Ja man seht, wie im Palast des Diocletian zu Spalatro, Säulen auf Consolen, und beging überhaupt jeden Fehler gegen naturgemäße Form. Man suchte, so zu sagen, die Natur zu überbieten und darzustellen, was halsbrechend erscheinen mußte. Vergleiche R. Wood Ruins of Balbeck otherwise Heliopolis London 1757; Cassas voyage pittoresque en Syrie; Wood the ruins of Tedmor (Palmira) 1753; Choisel Goussier, voyage pittoresque, vide Grabmal zu Mylasa; Cailliaud voy. pittoresque a Meroê; Adams Ruins of the palace of Diocletian at Spalatro 1764; Templum Bacchi in Rom, Grabmal der Constantia, Constantins Zochter, bei Desgodez.

(Fortfegung folgt.)

Die Eisenbahn von London nach Greenwich.

(Bom Ober-Ingenieur herrn Regrelli in Burich.)

"England ist das Land der Extreme" heißt es in irgend einem Werke; der englische Volkscharafter ist aus Egoismus zusammengesetz, heißt es irgendwo anders, die ganze Nation ist dem
Spleen unterworfen, Gewinnsucht ist die Hauptgrundlage aller ihrer Handlungen, das Gouvernement berrscht macchiavellisch, Fortschritt und Pedanterie, Humanität und Barbarei, Agitators
und Krebsfüßler, Aufklärung und Dunkel, Verschwendung und Knauserei und wie alle die Titel
und Prädicate heißen mögen, die man der englischen Nation beimist. England ist auf jeden
Fall ein sonderliches Land, und eine gewisse, dem Engländer ganz eigene, Originalität giebt sich
unstreitig sowohl bei einzelnen Individuen, wie man so häusig auf dem Continent zu beobachten
Gelegenheit hat, als auch bei größeren Massen der Nation bei den verschiedenen Momenten des
menschlichen Lebens kund.

Kaum war das große Problem über Anwendung des Dampfes als bewegende Kraft auf der Mutter aller Eisenbahnen im Großen, auf der Eisenbahn nämlich von Manchester nach Liverpool gelöst, und die glänzenden Resultate dieser Eisenbahn bekannt, als eine Unzahl von Associationen zusammen trat, um das ganze Inselland nach allen Richtungen mit Eisenbahnen zu überziehen, hossend aus allen diesen Unternehmungen gleich reichliche Zinse zu ziehen, und jede trachtete, durch alle ihr zu Gebote stehenden Mittel, der anderen zuvorzukommen. Zahlreiche Deputationen sanden sich deßhalb fast gleichzeitig zu London ein, jede intriguirte nach ihrer Art, um vom Parlamente die Concessionsbill zur Errichtung ihrer beabsichtigten Eisenbahn zu erwirken; ja es sand sich, daß mehrere Gesellschaften auf eine und dieselbe Linie zugleich speculirten, und so sehen wir zwischen Birmingham und Manchester eine Parallelbahn entstehen, deren Richtung troß der Ungleichbeiten des Terrains oft auf einem Punkt völlig zusammenstößt, ohne sich iedoch zu vereinigen, und selbst über Flüsse sehen einem Punkt völlig zusammenstößt, ohne sich iedoch zu vereinigen, und selbst über Flüsse sehen einem Brücken hin, welche so nahe aneinander zu stehen kommen, daß die Reisenden seinerzeit an denselben im Borüberdampsen einander die Hand werden reichen können.

Auf dem Continent hat man keine Ahnung von der Eifersucht, welche in England zwischen den verschiedenen Actien = Gesellschaften herrscht, und diese Eisersucht wächst in dem Grade, als eine Gesellschaft sich dem von der andern erstrebten Ziele zu nähern sucht. Man hat berechnet, daß die Erwirkung einer Concessionsbill zum Bau einer Eisenbahn oft auf 70 bis 80,000 Pfd. Sterling zu stehen gekommen ist. — Die Folgen dieser enormen Eisersucht berühren nicht das Deconomische allein, sondern sie erstreckten sich sogar auch über das Technische, welches seinersseits wie das Speculativ=Deconomische den Gegner durch alle möglichen Spihsindigkeiten der Kunst zu überbieten und zu verdunkeln strebt.

Von London aus, als dem Centralpunkte des riesenhaften englischen Welthandels, sollen vier Eisenbahnen, die alle bereits schon im Bau begriffen sind, ausgehen, nämlich die große Eisenbahn von London über Birmingham nach Manchester und Liverpool, die Eisenbahn des Westen, welche unweit Windsor vorbeisührt, die Eisenbahn von London nach Southampton, und jene von London nach Greenwich, welche als der Ansang der Eisenbahn, die durch die Grafschaft Kent nach Dover ziehen wird, zu betrachten ist. Nun sind die mit der Ausführung dieser Eisenbahnen beauftragten Ingenieurs eisrigst bemüht, die anderen durch irgend eine neue Kunstschöpfung zu überbieten, und so sehen wir Bauwerke entstehen, die in anderen Ländern nicht einmal gedenkbar sind, einestheils weil in anderen Ländern keine solche pecuniäre Mittel wie in England, dem Ingenieur zu Gebote stehen, und anderentheils, weil diese unaussprechliche, rein aus Gewinnsucht entspringende, Eisersucht in keinem Lande mehr als in England herrscht.

Sede Eisenbahnunternehmung sucht ihre Bahn so nahe wie möglich der Eity, als dem Centralpunkt der Riesenstadt, zu bringen, weil von diesem Punkte aus der größte Gewinn für die Unternehmung zu erwarten ist. Nun wird jeder, der im Falle war, auch nur in kleineren Orten neue Straßen durchzuführen, sich leicht eine Idee machen von den unendlichen Schwierigkeiten, welche da zu überwinden waren, wo es sich handelte, stundenlang mit einer Eisenbahn, welche keinen Rücksichten Raum läßt, durch eine so bevölkerte Stadt, wie London ist, zu ziehen, um sich der Eity so viel als möglich zu nähern. Die Ingenieurs des linken Ufers der Themse dachten ein sehr geistreiches Mittel aus, um sich aus der Verlegenheit zu ziehen. Die große Idee des Tunnels war einmal geboren; sie faßten dieselbe auf und gaben ihr eine riesenhafte

Ausdehnung, indem sie dem Niveau ihrer Eisenbahn eine möglichst tiefe Lage gaben, alle Hügel und Berge, die ihnen in den Weg kamen, mittelst meilenlanger Tunnels durchbohrten, bei Shalk Farm, unweit des Regents Park, für einen Augenblick ihre Bahn wieder an das Tageslicht treten ließen, und sie dann wieder unter Gärten und Häusern, Straßen und Squares bis in das schöne neue Quartier Euston Square führten, da eine Menge Häuser kauften und niederriffen, um einestheils die Zugänge zu ihrer Bahn möglichst zu erleichtern, und anderentheils die großen Büreaugebäude, Remisen, Werkstätten und Entrepots aller Arten dasselbst zu errichten.

Es ist wahrhaft anziehend für den Techniker, alle die unendlichen Schwierigkeiten besiegt zu sehen, womit die Kunst bei Durchführung eines solchen Svsiems Schritt für Schritt zu kämpfen hatte. Bewunderungswürdige Brücken bald von Gußeisen, bald von Haustein, bald von Backtein, wechseln beständig je nach den Gegenständen, welchen sie entweder als Unterlage, oder als Communicationsmittel dienen. Die Wände der Rieseneinschnitte sind mit tunnelartigen, durch Pilaster zierlich unterbrochenen Mauern von Backteinen eingefaßt, und eine brillante Gasbeleuchtung wird Tageshelle in allen diesen Tunnels und tiesen Einschnitten verbreiten. Sehr schwierig war dabei die Aufgabe, das Regenwasser aus allen diesen tiesen Einschnitten abzuleiten; allein mit Geld kann man Vieles überwinden, und auch dieser Schwierigkeit wurde mittelst einer doppelten Reihe Durchlässe aus eigens dazu versertigten Hohlziegeln begegnet, deren Ausstuß in sließende Gewässer aber oft unendlich weit gesucht werden mußte.

Diesem System ganz entgegengesett ist jenes, welches die Ingenieurs am rechten Ufer der Themse zur Erreichung des gleichen Zweckes befolgten. Während ihre Gegner sich mit den Eingeweiden der Erde beschäftigten, beschlossen sie in der Luft eine seste Bahn zu gründen, und so sehen wir vom Herzen der Stadt bis Greenwich eine Eisenbahn nun vollendet, deren Eristenz vor wenigen Sahren noch zu den Mährchen von Tausend und einer Nacht hätte gezählt werden können. Einen Begriff davon giebt die beiliegende Stizze auf Tasel XIX.

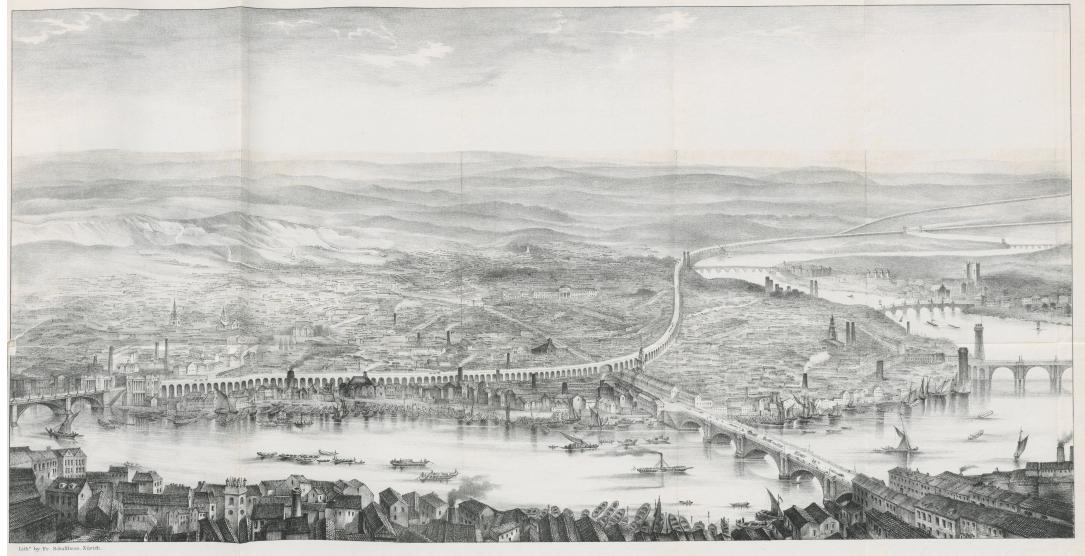
Diefes wirklich Erstaunen erregende Werk nimmt unmittelbar in der Nähe der Londonbrucke feinen Anfang, und geht über alle häuser, Gaffen, Garten und Plage von Southwarf, Bermondsen und Rotherithe in Surren in einer femigeraden Richtung fort, fest über ben Grand Surren = Canal und den Ravensborre = River, fast hart an der Kirche von Deptford hinüber, und mündet sich in den großen Greenwich-Park hinter dem majestätischen Marine-Spital aus. Die Bahnlänge beträgt nicht ganz vier englische Meilen, welche mit einer Geschwindigkeit von 7 Minuten zurückgelegt werden. Am Anfang und am Ende, etwa in einer Länge von 600', ist die Bahn vierfach, und geht dann in eine zweifache Bahn über, deren Unterlage zwischen den Brustmauern 24' breit ist. Um sich zu dem Höhenpunkte zu erheben, in dem sich die Bahn nun befindet, murde gleich nach der rechtseitigen Anfahrt der großen Londonbrucke eine Rampe hergestellt, welche mit einer Steigung von 41/2 bis 5% das große Plateau erreicht, auf welchem die eigentliche Gifenbahn erft den Anfang nimmt. Diefes große Plateau, ju deffen herstellung eine Unzahl von häusern angekauft und weggerissen werden mußte, ruht auf massiven Gewölben von Bacfteinen, welche jum Theil als Werkstätten, jum Theil als Wohnungen und jum Theil als Pintenschenken eingerichtet und benutt find. Rechts, wenn man die große Rampe juruckgelegt hat, findet man gleich die geschmackvoll eingerichteten Büreaugebäude, und etwas weiter bin befinden sich die Remisen mit funkelnden Locomotiven überfüllt. Die Locomotive, welche zur bevorstehenden Fahrt bestimmt find, rauchen schon und saufen, jenen muthigen Rossen ähnlich, welche mude des langen harrens, schnaubend den Boden mit den hufen stampfen.

Das ganze Plateau ist wie die ganze Bahn bis zu ihrem Ende mit festen Parapetmauern eingefaßt, welche von innen, so wie von außen ganz regelmäßig mit Pfeilern eingetheilt sind, die als Unterlage für die Laternen der reichlichen Gasbeleuchtung dienen, welche der Bahn bei Nachtzeit einen wahrhaft magischen Ausdruck gewähren. Bon dem beschriebenen Plateau aus wird die Bahn ununterbrochen durch eine Reihe von Arcaden von verschiedener Spannweite, alle aus Backseinen, getragen, welche über alle Gassen, Straßen, Häuser und Canäle setzen, unbekümmert über das Treiben, was unter ihnen vorgeht. Der Anblick dieser riesenhaften erhabenen Reihe von Arcaden drückt der Gegend ein ganz eigenthümliches Gepräge auf, und das Borüberrauschen der Locomotive von Ferne gesehen, kann einer, von einer Hand zur anderen eilenden, Weberspule verglichen werden. Ebenso überraschend ist die Aussicht, welche man von der Bahn aus über den größten Theil der Riesenstadt während der kurzen Fahrt genießt. Der Wechsel der Gegenstände folgt so rasch auf einander, obschon Alles ganz klar vor Augen liegt, daß selbst die Gedanken große Mühe haben sich nur einigermaaßen in Ordnung zu reihen.

Kaum dem großen Gedränge in der Eith entkommen, schwindelt man bei dem imposanten Anblick der von unzähligen Schiffen aller Nationen übervölkerten Themse, über deren Lauf ein Strom von Rauch und Dampf aus den geschäftigen, allbelebenden, unendlich zahlreichen Dampfschiffen sich verbreitet. Menschen und Schiffe eilen da, als wenn sie vom Feind versolgt wären. Jenseits der Londonbrücke wird man gleichsam von der Strömung der Menge über die Rampe der Eisenbahn mit fortgerissen, und kaum hat man mechanisch seine Karte gelöst und im Wagen Platz genommen, als die Ruppeln, die Thürme, die unzähligen Kamine und das enorme Gelärm der dampfs und rauchgrauen Hauptstadt verschwindet, und man vom lieblichen Grün im killeren Greenwich Park umarmt wird. Umsonst bemühen sich die zahlreichen Dampsschiffe, welche zwischen London und Greenwich beständig auf der Fahrt sind, im Schweise ihres Angesichtes mit den Locomotiven wenigstens annähernd Schritt zu halten; alles Sausen und Brausen nütz ihnen nichts, den Sieg tragen die Locomotive davon.

An der Detail=Construction bietet hingegen diese Bahn keine Neuerung dar. Die Rails (Eisenschienen) sind auf 2' breiten und 2' langen Blöcken von Granitstein auf gußeisernen Sätteln, welche in einer Entsernung von 3 zu 3 Fuß von einander sind, aufgestellt, und welche hinwieder mit harthölzernen Nägeln in den Steinunterlagen befestigt sind. Sie haben die jetzt allgemein als die zweckmäßigste angenommene Form eines H, sind 5" hoch und oben und unten $4^3/4$ " breit, welche Breite aber gegen die Mitte bis auf 6 Linien zusammen geht. Die Entsernung von einem Rail zum anderen, oder die Breite der Fahrbahn, beträgt 5' 3".

Sowohl die Parallelität, als die waagerechte Lage der Schienen, ist mit bewunderungswürdiger Genauigkeit durchgeführt; die Uebergänge in die Seitenbahnen beim Abgang und bei der Ankunft vereinigen sich mit der geraden Bahn durch mathematisch genaue Form; die Drehscheiben bewegen sich mit aller Leichtigkeit; kurz an der ganzen Bahn sieht man nicht eine Spur von Kargheit; und wenn der staunende Fremde dem englischen Ingenieur die enormen Summen vorhält, welche so ein Unternehmen nothwendig in Anspruch nehmen mußte, folgt darauf nur die kurze, aber sehr bezeichnende Antwort: "Es trägt sich."



PANORAMIC VIEW of the RIVER THAMES, exhibiting the Route and Terminus of the CITY and RICHMOND RANDWAY.

TO THE CHAIRMAN AND DIRECTORS OF THE CITY RAILWAY.