

Vielen andern Zeitungen und Zeitschriften in London bin ich sehr verpflichtet, für die Zeit, welche sie dazu verwendeten, meine Maschine arbeiten zu sehen, so wie für die günstige Beschreibung, welche sie dem Publikum über ihre Leistungen mitgetheilt haben.

Der Güte der Eigenthümer des Journals für Architekten und Civilingenieurs verdanke ich die beigelegte Lithographie, welche ich von deren Stein abdrucken ließ.

(Geg.) Joseph Cowdin.

Ich füge noch einen Brief des Herrn Hawkins, eines alten Londoner Ingenieurs, hinzu.

26. Judd-Place, West-New-Road. London, den 29. November 1841.

Theurer Herr!

In Folge Ihres Verlangens, daß ich Ihnen meine Meinung über die Wirksamkeit Ihrer Dampfmaschine sagen möchte, theile ich Ihnen mit, daß ich nach einer sorgfältigen Untersuchung und Beobachtung ihrer Wirkung nur Folgendes schließen kann: Die Maschine ist ein unschätzbare Geschenk für alle Ingenieurs, indem sie große Leichtigkeit und Schnelligkeit im Einrammen der Pfähle beim Eisenbahnbau, Hafenbau, Seebämmen, Canälen, Schleusen, den Fundamenten der Befestigung, militärischen Brücken, Revetements &c. bewirkt. Ich bin gewiß, daß die Maschine nur eine Anschauung verlangt, um jeden Ingenieur von dem unermesslichen Nutzen zu überzeugen, welchen sie bei dem Bau aller öffentlichen Werke darbietet.

Ich bin, theurer Herr, der Ihrige hochachtungsvoll.

(Geg.) John Isaak Hawkins.

An Obrist Cowdin.

§. 8.

Obrist Cowdin's eigene Bemerkungen.

Ich kann diese Broschüre dem Publikum nicht übergeben, ohne demselben den großen Fortschritt zu zeigen, welcher schon in der Eisenbahncommunication gemacht worden ist.

Railway-Magazine. London, den 8. Januar 1842.

Die Zahl der Reisenden auf 20 Eisenbahnen betrug in der letzten Woche 196,847, und daraus müssen 400,000 Pfund Sterling erlöst worden seyn. Die Länge von 33 Eisenbahnen in England ist 1100 englische Meilen. Die Einnahme von Reisenden auf 33 Eisenbahnen war 42,454 Pf. St. 9 Pence; für Güter auf 23 Eisenbahnen 13,176 Pf. St. 15 Sh. 9 P. Summa: 55,630 Pf. St. 16 Sh. 6 P., oder 50 Pf. St. pro Woche und Meile. Die Zahl der Reisenden beträgt daher jährlich sicher mehr als 15 Millionen, und bringt mehr als 3 Millionen Pf. St. ein (20 Millionen Thaler). (Schade, daß diese Eisenbahnen so kostspielig erbaut wurden, was müßten sie sonst für eine Rente geben. A. W. Beye.)

Die Ausdehnung der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten beträgt, wie schon oben erwähnt, 5000 dem Verkehr eröffnete englische Meilen, die 130,000,000 Dollars gekostet haben, und 2000 Meilen sind noch gegenwärtig in der Ausführung begriffen, und nähern sich durch den Pfahlbau schnell der Vollendung. Das Ganze ist in 13 Jahren entstanden.

Ich hoffe, daß selbst der Scepticismus über die Möglichkeit und Nützlichkeit meiner Dampfmaschinenmaschine zur Ruhe kommen wird, wenn ich das Publikum versichere, daß ich viel lieber Contracte übernehme, Eisenbahnen, Brücken &c. auszuführen, als Lizenzen verkaufe.

Ich bitte um Zuspruch für die Ausführung jeder Art Pfahlwerk in irgend einem Theile Europa's durch Contracte, wovon ich mir die Bedingungen zuzusenden ersuche. In Deutschland kann man sich an den Herrn A. W. Beye, Architect und Ingenieur, Severinstraße Nr. 159 zu Köln am Rhein, für denselben Zweck wenden. Das ausschließliche Recht für den Gebrauch und den Bau meiner Dampfmaschine für Staaten, Grafschaften und Flecken kann man unter billigen Bedingungen von mir erlangen.

Patente sind für die Erfindung dieser Maschine in Großbritannien, ihren Inseln, Colonien und Plantationen genommen worden; verschiedene andere Staaten des Continents und America's haben mir ebenfalls Patente verliehen.

Ich habe 3 Arten von Maschinen:

Nr. 1. Für große bequeme Eisenbahnen.

Nr. 2. Von der halben Länge für Wehre, Schleusen &c.

Nr. 3. Eine sehr bewegliche Maschine zu Wasserbauten in Seen und Flüssen &c.

(Geg.) Joseph Cowdin.

51. Weymouth-Street, Portland-Place. London, im Januar 1841.

§. 9.

S c h l u ß.

Seitdem hat mich Herr Obrist Cowdin noch mehrmals besucht, und wir haben auch in der letzten Zeit Briefe gewechselt, worin ich ihm anrieth, seine Maschine nach Holland und Deutschland zu bringen, um sie den verschiedenen Behörden und einflussreichen Personen durch wirkliche Ausführung einzelner Werke zu zeigen.

Man hat in London die Berechnung aufgestellt, daß wenn man die London=Blackwall-Eisenbahn, von $3\frac{1}{2}$ englischen Meilen Länge, von welchen jede Meile 300,000 Pfund Sterling oder circa 2,000,000 Thaler kostet, nach dem nordamericanischen Pfahlbausysteme angelegt hätte, solche nur den zwanzigsten Theil gekostet haben würde, oder die Meile nur 100,000 Thaler, daß sie sogleich statt $2\frac{1}{2}$ Procent 45 Procent einbringen müßte, oder noch mehr als die Nürnberg-Fürther Bahn.

Dasselbe gilt von der London-Greenwich- und der Eastern-Counties-Eisenbahn innerhalb London, von Shoreditch bis Milcend, wo man Vinducte mit großen Kosten erbauen mußte. Aber auch mehrere andere Eisenbahnen in England, Frankreich und Deutschland würden die Hälfte, ein Drittel, ein Viertel, ein Fünftel oder ein Sechstel dessen gekostet haben, was man wirklich darauf verschwendete, wenn man da, wo es möglich war, Pfahlunterbau anbrachte. Daß diese Bahnen dann zwei-, drei-, vier-, fünfmal so viel Dividende geben müßten, als sie gegenwärtig geben, ist wohl jedem Menschen einleuchtend, der auch kein Techniker oder Mathematiker ist.

Möchten doch diese wenigen Blätter, die ich absichtlich nicht meinem dritten Theil der Beiträge zum practischen Eisenbahnbau beifüge, um sie schneller in's Publikum zu bringen, dazu beitragen, uns auch ein den deutschen Verhältnissen angemessenes Eisenbahnsystem zu bilden, was eben so viermal mehr Werth bei uns hat, als das uns aufgedrungene englische, wie das englische Geld bei uns den vierfachen Werth, gegen seine Heimath wenigstens, hat.

London, den 4. Juni 1842.

A. W. Beyse.

Nachtrag. Nachdem meine Geschäfte größtentheils in England beendet sind, und ich alle dortigen neueren Einrichtungen habe kennen lernen, die für alle Länder passen, bin ich wieder nach Köln am Rhein zurückgekehrt, wo ich Severinstraße Nr. 159 wohne. Alle diejenigen Behörden, welche meine Erfahrungen, Beobachtungen und Sammlungen benutzen, oder mir die Ausführung ihrer öffentlichen Bauten übertragen wollen, bitte ich deshalb, sich gütigst portofrei an mich zu wenden.