



on den technischen Einrichtungen und der wirtschaftlichen Bedeutung unseres Verkehrswesens haben die meisten Menschen nur soweit einen ungefähren Begriff, als sie den Personenverkehr auf Eisen- und Straßenbahnen und Kraftwagen oder mit Schiffen beobachten können. Der ebenso wichtige Warenverkehr rollt dann und wann vor ihnen in Gestalt eines Güterzuges vorüber; die vielen Hilfsmittel zur Sammlung und Stapelung, die Be- und Entladeeinrichtungen für Waren jeglicher Gattung werden jedoch oft nicht nur von Laien für eine nebensächliche Betriebszugabe gehalten.

Bisweilen vergleicht man das in Landkarten eingezeichnete Eisenbahnnetz, dessen Dichtigkeit ein Maß für die Regsamkeit und Blüte des gewerblichen Lebens in der betreffenden Gegend bildet, mit dem Astwerk eines Baumes – und doch können im Rahmen dieses Vergleiches die Eisenbahnen nur als Hauptäste angesehen werden, während keine Karte die zahlreichen kleineren Zweige aufzunehmen vermag, welche ihnen die Waren zuführen.

Förderanlagen mannigfacher Art (Krane, Wagenkipper, Verladebrücken, Becherwerke, Gurtförderer u. dgl.) schaffen die Rohstoffe von ihren Gewinnungsstätten zum Bahnhof oder Hafen, vom Wagen oder Schiff zum Lagerplatz oder zu Verbrauchs- und Veredelungsstellen, sie verbinden auch die verschiedenen Werkräume miteinander. Der Lastweg dieser mit dem Namen „Nahfördermittel“ bezeichneten Maschinen beträgt in der Regel höchstens einige Hektometer, für weitere Entfernungen muß im Anschluß an die Eisenbahn entweder eine Kleinbahn mit festem Geleis oder eine Schwebebahn auf einer Tragkonstruktion von