

III. Allgemeine Grundsätze für die Wahl der Schmiermittel.

21. Ökonomische Gesichtspunkte. Solange die steifen und dickflüssigen Schmieren bei den Eisenbahnen im Gebrauche standen, wurden diejenigen als die besten angesehen, welche den geringsten Konsum verbürgten, und mit Rücksicht darauf wurde auch der Wert derselben bemessen. War der Preis eines Centners Starrschmiere, von welcher eine Lagerfüllung 2000 Meilen aushielt, 20 Gulden, so wurde eine Schmiere, von welcher das gleiche Quantum 3000 Meilen aushielt, für 30 Gulden wert gehalten und man räumte ihr vor der ersteren den Vorzug ein, wenn sie billiger also etwa um 25 Gulden zu haben war. Auf die reibungsvermindernde Kraft der Schmiere wurde ebenso wenig Gewicht gelegt wie auf Betriebsstörungen durch heißlaufende Wagen und die daraus erwachsenden Reparaturkosten.

Als man sich in der Folge von der Starrschmiere emanzipierte und zur Ölschmierung überging, hat auch das starre Festhalten an der Ökonomie im Schmiermaterialverbrauche einer anderen Auffassung Platz gemacht. Man mußte mit der Verwendung von flüssigen Schmiermitteln einen Mehrverbrauch mit in den Kauf nehmen und hoffte diesen Mehraufwand durch die Verminderung der Zugswiderstände infolge der geringeren Reibung der Achsschenkel, durch die geringere Abnutzung der Lagerschalen und die Ersparnis von Reparatur- und Erneuerungskosten zu decken. Während man früher nur den Verbrauch an Schmiere im Auge hatte, wurde jetzt auch den erwähnten Umständen Rechnung getragen; man richtete das Augenmerk nicht mehr auf die Schmierkosten allein, sondern auf den ökonomischen Effekt des gesamten technischen Betriebes.