

die Methode des Schmierens der Eisenbahnwagen bei den mitteleuropäischen Bahnen eine einheitliche sein, wie sie es bei den österreichisch-ungarischen Bahnen schon jetzt ist.

Nicht so einheitlich wie in der Methode des Schmierens wird seitens der verschiedenen Verwaltungen in der Wahl der Schmieröle vorgegangen.

Dieses verschiedene Vorgehen in der Wahl der Schmieröle hängt eng zusammen mit der Verschiedenheit der Urteile über die reibungsvermindernde Kraft der mineralischen Schmieröle. Man ist dem Herkommen gemäß geneigt, das Fettsein der Schmieröle als Maßstab für die Güte derselben anzusehen und man sagt von einem Schmieröle, das man als besonders gut bezeichnen will, daß es einen hohen Fettgehalt habe. Gewöhnlich wird hierbei das Fettsein der Schmieröle mit der reibungsvermindernden Kraft derselben in Verbindung gebracht. Diese Ansicht bedarf der Berichtigung. Das Fett- oder Schlüpfrigsein der Öle ist eine wertvolle Eigenschaft für das Schmieren, der ausschlaggebende Faktor für die reibungsvermindernde Kraft derselben aber ist es nicht. Als Maßstab für die reibungsvermindernde Kraft eines Schmieröles ist vielmehr der Flüssigkeitszustand — die Viscosität — desselben anzusehen. Je dünnflüssiger ein Schmieröl ist oder unter dem Einflusse der durch die Reibung entstehenden Wärme wird, desto geringer ist die Reibung. Dieser Flüssigkeitszustand darf allerdings je nach der Schwere der Maschinenteile oder der Größe der auf die sich reibenden Flächen ausgeübten Drücke eine gewisse Grenze nicht überschreiten, wenn das Schmieren bei den üblichen Einrichtungen ohne Störung vor sich gehen soll.

Die Fettigkeit oder Schlüpfrigkeit der Öle hat beim Schmieren eine andere nicht minder wichtige Funktion auszuüben. Alle das Gefühl der Schlüpfrigkeit erzeugenden Flüssigkeiten besitzen in höherem oder geringerem Grade