

# TRANSPORTMITTEL

UND ANDERES

## BETRIEBSMATERIAL FÜR EISENBAHNEN

(Gruppe XIII, Section 4.)

Bericht von

EMIL TILP,

*Maschinen- und Werkstätten-Inspector der Kaiser Franz Josephbahn.*

### EINLEITUNG.

Die Ansprüche des Weltverkehrs an die modernen Transportmittel sind in vielseitiger und rascher Steigerung begriffen.

Das Eisenbahn-Wesen, wie es aus seinem Mutterlande Britannien und durch dessen und theilweise durch amerikanische Ingenieure auf dem Continente eingeführt wurde, konnte den Verhältnissen, hier gewaltiger in Bezug auf technische Schwierigkeiten und commercielle Complicationen, sowie auf räumliche Größen, nicht lange genügen, und so kam es, daß die Gestaltung der Verkehrsmittel in mannigfacher Art wechselte und jetzt noch in steter Umwandlung begriffen ist, während die correspondirenden Verhältnisse des kleinen Inselreiches mit seinen kurzen und ebenen Verkehrslinien seither nahezu dieselben blieben. In Kurzem lassen sich die Aufgaben der Transportmittel formuliren: Bei den Motoren, in grössere Leistung bei erhöhter Geschwindigkeit für Eilzüge der Hauptbahnen, Schaffung von Gebirgsmaschinen, von Locomotiven für Secundärbahnen; bei den Wagen, in Erhöhung der Bequemlichkeit und gesundheitlichen Vorkehrungen durch Verpflanzung der Einrichtungen des Salons, Wohn- und Schlafzimmers ins Coupé. Wenn die Erfindung des Locomotivs, als Prototyp alles modernen Transportes, für immer den genialen Köpfen Englands gedankt werden muß, ist die Fortbildung desselben und Durchgeistigung der Construction bis in die kleinsten Details der Locomotiven und Wagen wohl auch Amerikas, ganz überwiegend und wesentlich aber das Verdienst Deutschlands, Oesterreichs und Belgiens, während Englands Typen in den übrigen Ländern noch lange und theilweise bis gegenwärtig die gleichen und herrschenden blieben.

Theuere Kohlen, meist von minderer Güte, schwierige Tracen, ja die Anlage von Schienenwegen in Gebirgen und Alpen erheischten in erster Linie andere Motoren, und es war Oesterreich, welches mit und schon vor dem Semmeringbaue die Initiative zur Construction stärkerer und doch ökonomischer arbeitender Lastmaschinen ergriff und damit eine ganz neue Richtung anwies. Es sind fast 30 Jahre, daß die ersten Sechs- und Achtkuppler überhaupt, und zwar in Wien erbaut wurden, letztere mit verschiebbarer Hinterachse.