

Bleffirte sehr unvortheilhafter Luftzug und werden auch diese durch die eindringenden Staub- und Kohlentheile verunreinigt und molestirt; einseitiges Oeffnen der Fenster hat aber, was Kohlenstaub und Zug anbelangt, denselben Nachtheil, da sich ja Luftzug beim jedesmaligen Oeffnen einer Thür einstellt.

Wir müssen demnach logischer Weise auch die Fenster der Personenwagen für ungenügende Einrichtungen erklären und andere den Zwecken besser entsprechende fordern.

Auch hierin kann uns Amerika als Lehrerin dienen. In Amerika haben nämlich sämmtliche Personenwagen nebst den Fenstern, welche schon des Lichtes und der Aussicht halber nothwendig sind, Dachreiter, mit kleinen von der Seite zu öffnenden Fensterchen, die ein Zuströmen der Luft von oben her und ein leichtes Ausströmen der nächst dem Plafond sich ansammelnden verbrauchten und erwärmten Luftschichten ermöglichen, wodurch für eine stete Erneuerung der Luft gesorgt wird. Es werden also in Amerika die Personenwagen nach denselben physikalischen Gesetzen ventilirt, die überhaupt bei jeder Ventilation strenge Berücksichtigung verlangen. Das Eindringen von Kohlenstaub wird durch dichte Gitter oder Jalousiefenster, oder dadurch verhindert, daß man die Luft vor dem Einströmen durch Wasser streichen läßt. Die auch im gewöhnlichen Verkehre so überaus erwünschte Ventilation durch Dachreiter oder Laternen sollte man bei allen neu zu bauenden Personenwagen einführen. Kann aber eine gleiche Vorrichtung auch für Güterwagen empfohlen werden? Diese Frage ist schon vielfach discutirt und Vieles pro et contra angeführt worden.

Der Vortheil ist selbstverständlich, als Nachtheile wären folgende aufzustellen:

Der Dachreiter mit Ventilationsvorrichtung könnte im gewöhnlichen Betriebe nicht nur unnöthig, sondern auch dadurch direct schädlich werden, daß möglicherweise die Fenster nicht gut verschlossen werden, oder zufälligerweise eine Scheibe brechen könnte, wodurch die Wagenladung bei Regenwetter der Durchnässung und eventuellen Beschädigung preisgegeben wäre. Dagegen ist einzuwenden, daß man in Friedenszeiten die Fensterchen an der Laterne, da sie ohnedem unnütz sind, dauernd verschließen könnte, und die Scheiben durch Gitter derart von außen her geschützt werden könnten, daß ein Zerbrechen, außer bei Unglücksfällen, nicht gut möglich wäre. Von innen her könnte man aber wohl im gewöhnlichen Verkehre die ganze Basis des Dachreiters, die sich gegen das Wageninnere öffnet, durch ein festes Eisengitter absperren. Aber auch ohne dem dürfte wohl selten eine Scheibe brechen, denn beim brutalen Hineinwerfen der Colli ist die Richtung ihrer kurzen Flugbahn doch nie gegen das Dach des Wagens gerichtet. Weiters könnte eine jedesmalige Besichtigung des Waggons vor der Benützung das eventuelle Zerbrochensein einer Scheibe entdecken und leicht Abhilfe schaffen.

Die Finanzbehörde, sagt man weiter, würde gegen die Benützung solcher Wagen Einsprache erheben, in der Beforgnis durch die Fensterchen der Laterne könnte geschmuggelt werden. Diese Beforgnis ist wohl nicht sehr begründet, denn die Fensterchen sind sehr klein und schmal und lassen sich nur von innen öffnen, ein gewaltfames Einschlagen derselben hindert aber die Gittervorrichtung. Da jedoch die eventuellen Einwendungen der Finanzbehörde jedenfalls angenommen werden müßten, könnte dem so abgeholfen werden, daß man die Güterwagen mit Dachlaternen nur für den Binnenverkehr benützt, wogegen für das Ausland — und nur in diesem Falle hat die Finanzbehörde zu interveniren — die gewöhnlichen Güterwagen ohne Ventilationsvorrichtungen in Verwendung kommen. Der Gedanke, die Laternen amovibel zu machen, um diese nur bei Bedarf aufstellen zu können, scheidet an den technischen Schwierigkeiten und dem Kostenpunkte. Es fällt ja gar Niemanden ein, diese Einrichtung für alle neu zu bauenden Frachtenwagen zu empfehlen, es genügt vollkommen, wenn man nur einen kleinen Bruchtheil des jährlichen Wagencontingentes damit ausrüstet.