

I. Abschnitt.

Der Geleisebau.

Wir trennen den Geleisebau in den Bau der Schienengeleise mit hölzernen Unterlagen, in solchen mit steinernen Unterlagen und in den Bau gänzlich eiserner Geleise.

I. Capitel.

Schienengeleise mit hölzernen Unterlagen.

Dieser Oberbau scheidet sich bekanntlich nach den Systemen der Lang- und der Querschwellen; der erstere ist in Europa jetzt nicht mehr üblich, und wir beschäftigen uns deshalb und weil nicht abzusehen ist, dass er sich jemals bei uns wieder einbürgern könnte, hier nur mit dem Querschwellensysteme.

Was nun dieses System anbelangt, so müssen wir uns erinnern, dass seine Vervollkommnung immer Hand in Hand ging mit jener des Locomotivbaues und den stetig sich steigernden Betriebsrück-sichten.

Ueberblicken wir die diesfälligen Fortschritte, welche seit jenen Tagen im Geleisebaue gemacht wurden, als G. Stephenson und Losh 1816 mit ihrem Geleisesysteme, Berkinshaw 1820 mit den gewalzten langen Schienen, R. Stephenson 1830 mit dem Parallelschienen und Stevens 1830 mit den breitbasigen Schienen auftraten, (welche letztere fälschlich Vignoleschienen genannt werden): so gelangen wir zu der Ueberzeugung, dass zwar Vieles und Grosses geschehen ist, dass wir auf dem Specialgebiete der Schienenbefestigung, Schienenbelaschung, Imprägnirung der Schwellen, der theoretischen Ausmittelung des richtigsten Schienenprofles, der gesteigerten Gewichtserhöhung der Schiene, der Verdrängung des Eisens