

2. Seit der Pariser Weltausstellung wurden zwar in vielen Ländern Versuche über eisernen Geleisebau angestellt; indess gebührt Deutschland, welches bereits Ende 1874 von dem

Systeme Vautherin . . . . .	circa 30	Kilometer
„ Scheffler . . . . .	19.5	„
„ Köstlin und Battig . . . . .	5.5	„
„ Daelen . . . . .	20	„
„ Hannover'sche Construction „	1.5	„
„ Hartwich . . . . .	160	„
„ Hilf . . . . .	140	„

also in Summe circa 376.5 Kilometer

eisernen Geleisebau besass und seit Anfang 1875 diese Länge erheblich vermehrt hat: unbedingt der Vortritt in dem technischen Streben der Einbürgerung dieses Oberbaues.

3. Die kurze Zeit, welche seit der Pariser Weltausstellung bis jetzt verflossen ist, hat schon genügt, um darzuthun, dass der eiserne Geleisebaue unbedingt eine gesicherte Zukunft hat. Zu diesem wichtigen Erfolge haben folgende Momente beigetragen:

- a) Die Beachtung der nöthig werdenden Schonung der Wälder und des rapiden Ansteigens der Holzpreise, wobei in ersterer Hinsicht zu bemerken ist, dass Hilf die zur Unterhaltung allein der derzeitigen preussischen Bahnen nöthigen Holzschwellen auf  $2\frac{1}{2}$  bis 3 Millionen Stück pro Anno schätzt und dass (nach dem „Organ“) allein in Frankreich in den Sechziger Jahren die Consumption von Bauholz die Production um circa 17 Millionen Francs pro Anno überstieg.
- b) Die Erkenntniss, dass das Holzschwellensystem in seiner Festigkeit immer mehr als ungenügend erscheint.
- c) Die Thatsache, dass bei günstigen Localverhältnissen schon gegenwärtig die Anlagekosten zwischen eisernem und hölzernem Geleisebaue ohne wesentliche Differenzen sind und öfters die Beschaffungspreise dem eisernen Oberbaue günstiger, als dem mit Holzschwellen sind. So gestalteten sich die Beschaffungskosten: