

Die Reparaturen dieser großen Wagen werden als sehr gering bezeichnet, jedoch sollen die Wagen alten Typs, wenn sie zwischen den schweren neuen Typs gekuppelt werden, beim Bremsen stark leiden und dadurch, daß sie zerdrückt werden, unbrauchbar werden. Man scheint in Amerika allgemein in der Einführung der großen stählernen Wagen den Anbruch einer neuen Aera im Wagenbau und in der Güterbeförderung der Eisenbahn durch gleichzeitige Einführung sehr schwerer Züge zu erblicken. Denn neben der Erhöhung des Ladegewichts der Wagen ist in Amerika gleichzeitig eine Vergrößerung der Züge allgemein zu bemerken. Es beweisen dies auch nachfolgende Zahlen aus *Poors Manual*:

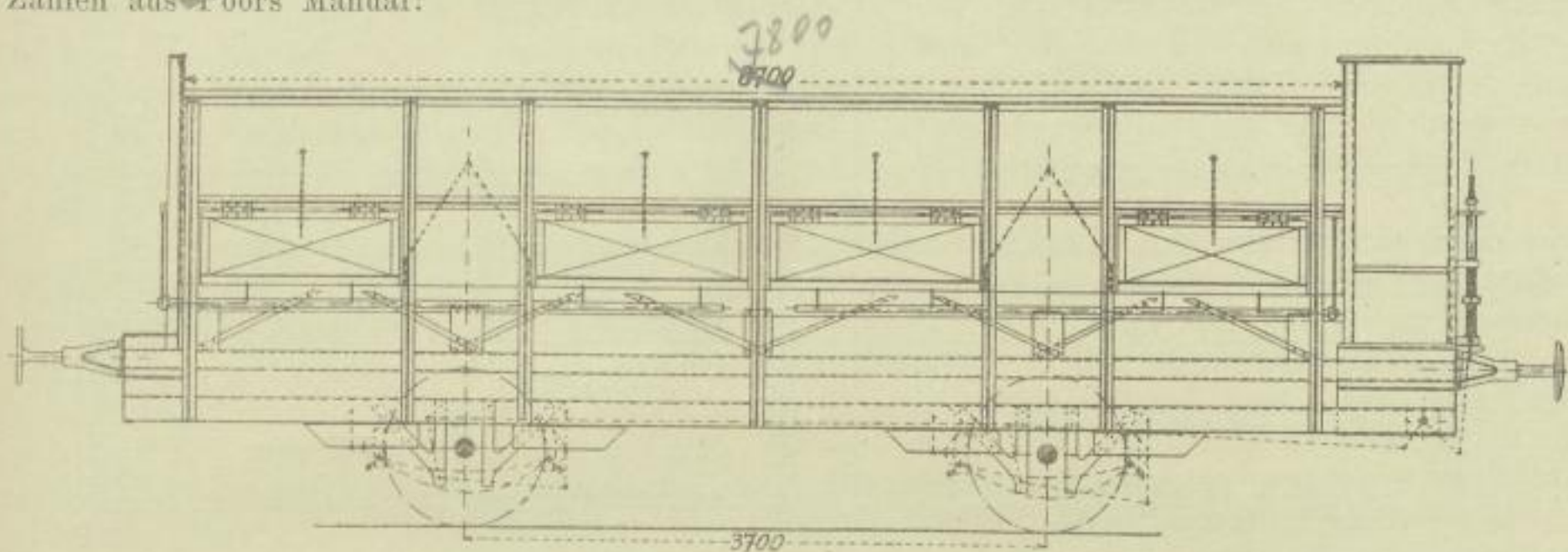


Abbildung 1. Längsansicht des Talbotschen Selbstentladers.

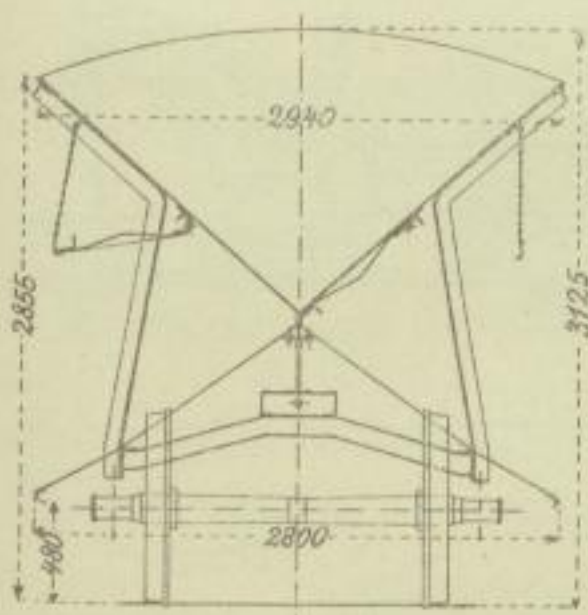


Abbildung 2. Querschnitt des Talbotschen Selbstentladers.

Durchschnittszahl der beladenen Wagen im Zug:

	1899	1898	1897
Louisville und Nashville . . . . .	13,99	13,95	13,60
Northern Pacific . . . . .	22,27	21,67	18,18
Southern Railway . . . . .	13,30	12,85	12,03

Den Record in der Zuggröße scheint ein von der Illinois Central Railway zusammengestellter Zug zu erreichen, dessen 106 t wiegende Locomotive nicht weniger als 2800 tons Gesamtlast und 2000 tons Nutzlast bei 16 km Geschwindigkeit in der Stunde ziehen soll.\* Die Zugkosten für diese Masse werden auf nur 1,29 \$ = 6 M 32 S f. d. Stunde angegeben. Es ist natürlich, daß man mit derartigen durchgehenden Zügen zu ganz anderen Selbstkosten gelangt, als wenn man die vielgestaltigen Kosten zu bestimmen sucht, aus welchen sich die Transportkosten hochwerthiger Einzelgüter zusammensetzen.

Fasse ich die bisherigen Darlegungen zusammen, so führen sie uns ohne Zweifel dahin, daß bei dem innigen Zusammen-

hang, der zwischen der Fortbewegung der Rohstoffe an dem Gewinnungsort und Verhüttungsplätzen einerseits und auf den Eisenbahnen andererseits besteht, die Fortschritte an beiden Stellen Hand in Hand gehen müssen, wenn möglichste Vollkommenheit erzielt werden soll. Es gilt die Einrichtung der Eisenbahnwagen und die Anlage der Ein- und Ausladeplätze in Einklang zu bringen. Angesichts der verschiedenartigen Verhältnisse auf den Hüttenplätzen und mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, welche unsere Eisenbahnverhältnisse bieten, und die umfassenden Untersuchungen und Feststellungen, welche vorauf zu gehen hätten, möchte ich fast glauben, daß zur Erzielung eines möglichst allgemeinen Einverständnisses über die Einführung rationeller Transportgefäße und deren zweckmäßige Ein- und Ausladevorkehrungen, eine Gesellschaft für Verbilligung der Massenbewegung nach dem Vorbild der neulich ins Leben getretenen gleichartigen „Studiengesellschaft für elektrischen Schnellbetrieb“ gebildet würde. Ohne in eine Kritik darüber eintreten zu wollen, ob die dieser Gesellschaft zufallende Thätigkeit nicht eigentlich als eine selbstverständliche Aufgabe unserer Eisenbahnen anzusehen ist, und ohne den Werth einer Erhöhung der Schnelligkeit im Personen- und Postverkehr zu verkennen, hebe ich hervor, daß es sich bei den Zielen letzterer Gesellschaft mehr um Befriedigung eines Luxus, bei ersterer dagegen um Lösung einer wirtschaftlichen Aufgabe von weittragendster Bedeutung für unser Vaterland handelt. —

\* „Eng. News“, October, auch „Engineer“ vom 17. November und 24. November 1899.