

oder Stemmshuhen bestehend, die mit dem Schienensteg verschraubt oder mit dem Schienenfuß verkeilt werden, sich beim Eisenquerschwellen-Oberbau wirksamer zeigen als beim Holzschwellen-Oberbau. Denn mit der Verhinderung des Wanderns der Schienen über die Schwellen hinweg ist beim Eisenquerschwellen-Oberbau das Wandern des Geleises überhaupt aufgehoben, während Holzschwellen-Oberbau auf den ebenen Druckflächen der Schwellen nicht gleich sicher festgehalten werden kann.

Wenn gegenteilige Wahrnehmungen am Eisenquerschwellen-Oberbau gemacht worden sind, so war das nur möglich bei solchem veralteter und mangelhafter Bauweise, wo richtig wirkende Mittel gegen das Wandern der Schienen noch nicht angewandt waren. Bei diesen fiel vielmehr meist den Laschen allein die Aufgabe zu, die Schiebungen der Schienen aufzunehmen, auf die Stoßschwellen zu übertragen und den ganzen Schub auszuhalten, was sie einfach nicht fertigbringen konnten. Heute bannt man die Schienenmitten auf einer

Reihe von Schwellen fest und erreicht den Zweck der Verhütung des Wanderns damit in viel vollkommenerer Weise unter Entlastung der Stoßverbindung von der ihr eigentlich gar nicht zukommenden Aufgabe. Diese und ähnliche Fortschritte im Geleisbau dürfen nicht übersehen werden. Wer das dennoch tut und unter Hinweis auf frühere unvollkommenere Ausführungen des Eisenquerschwellen-Oberbaues dessen heute überwundene Mängel als Beweise für seine angeblich noch bestehende Minderwertigkeit anführt, ladet den Verdacht auf sich, daß er den Fortschritten auf dem Gebiete des Eisenbahn-Oberbaues nicht genügend gefolgt ist. Deshalb darf ich mir einstweilen auch versagen,

mich mit sonstigen, auf eine gleiche Ursache zurückzuführenden Auslassungen der Verfechter der Holzschwelle hier noch weiter zu beschäftigen und beschränke mich zunächst auf die vorstehenden sachlichen Richtigstellungen.

\* \* \*

In meinem Vortrage hatte ich die gewaltige Entwicklung des Eisenbahnwesens von Beginn der Eisenbahn-Ära an unter anderm durch

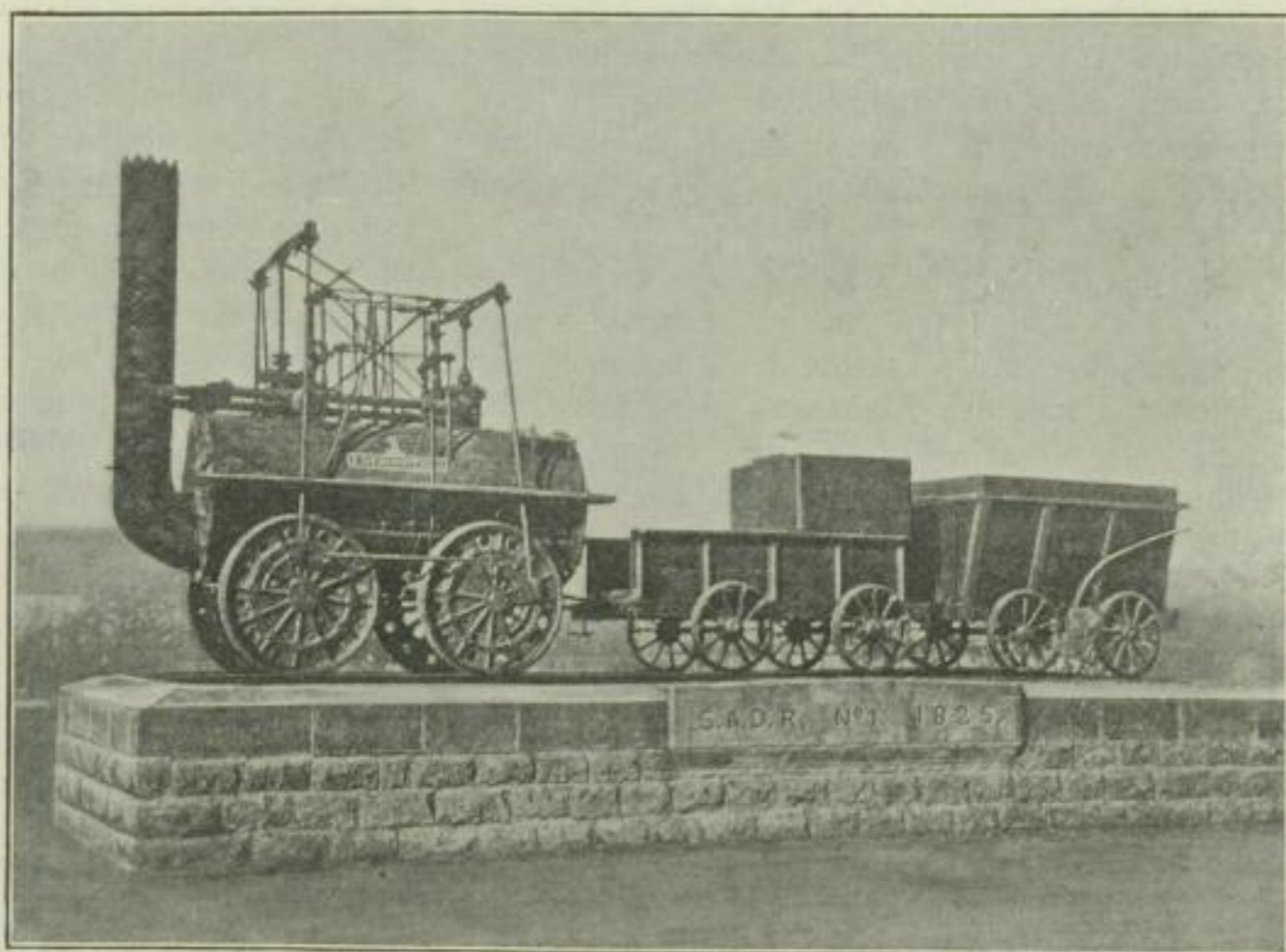


Abbildung 2. Die von George Stephenson im Jahre 1825 erbaute Lokomotive blieb bis zum Jahre 1850 in Betrieb.

einige Abbildungen alter und neuer Eisenbahnzüge amerikanischer und englischer Bauweise veranschaulicht, auch ein Bild der „Rocket“ vom Jahre 1829 gebracht. Durch die Liebeshwürdigkeit eines geschätzten Mitgliedes der Redaktion von „Stahl und Eisen“ bin ich heute in der Lage, in dieser Hinsicht eine interessante Ergänzung nachträglich zu bringen in dem Bild der ersten von George Stephenson auf der Stockton-Darlington-Bahn im Jahre 1825 in Betrieb gesetzten Lokomotive, deren Ehrwürdigkeit schon aus den deutlichen Spuren der Abnutzung zu erkennen ist, welche die Zeit neben den Einwirkungen eines anstrengenden Dienstes ihr aufgeprägt hat (Abbildung 2).

