

in Vorschlag gebracht, dass man die Zugmaschine in der Gewichtsmitte des Zuges fahren lasse, was bei Interkommunikation auf den Personenzügen und guter Signalisirung auf den Güterzügen keine Schwierigkeit hat. Der Zug kann daher vor der Strecke von grossem Widerstande in seine zwei Gewichtshälften getheilt, und diese können nach einander befördert werden.

### K. Vorschläge für die Ausführung des Sekundärbahnsystems.

Wir sind weit entfernt davon, das von uns hier in Vorschlag gebrachte System für Sekundärbahnen bereits für ein allseitig genügend durchgearbeitetes und festgestelltes zu halten. Es werden bei gründlicher Ausarbeitung des Projectes ins Einzelne und später nach Anstellung von Versuchen mit Probewagen etc. sicherlich mannigfache Abänderungen, besonders in Mass und Zahl, hie und da wohl auch in grundsätzlichen Dingen eintreten müssen. Wir haben aber ein bestimmtes und hinreichend abgerundetes Projekt vorgelegt, welches einen Weg angiebt, wie die Aufgabe, welche in der Sekundärbahnfrage an uns herantritt, jedenfalls auf eine genügende Weise gelöst werden kann; auch glauben wir, dass die von uns gegebene Lösung in der Hauptsache die bestmögliche ist. Aber wir denken nicht daran, die Einzellösungen, welche das ganze Projekt ausmachen, überall für die geschicktesten anzusehen. Hier bleibt dem Maschinenkonstrukteur und dem Fabrikanten noch ein weites Feld.

Fragt es sich nun, wie der von uns gemachte Vorschlag in seine Verwirklichung eintreten kann, so scheint uns die einfachste Möglichkeit diejenige, dass eine Staatsbahn- oder Privatbahn-Verwaltung, welche wesentlich für die Erlangung guter sekundärer Eisenbahnen zur Aufsaugung des Verkehrs der umliegenden Gebiete interessirt ist, zunächst einige Normalgüterwagen, im wesentlichen nach dem von uns vorgeschlagenen Systeme, sowie eine Zugmaschine nach dem von uns aufgestellten Programme erbauen lässt. Das beste Resultat würde wohl durch das Ausschreiben einer Konkurrenz, welches die Detailkonstruktion soviel, als möglich, dem Fabrikanten freilässt, sowohl für einen Normalgüterwagen, wie für die Zugmaschine erreicht werden. Besonders für die Beschaffung einer guten Zugmaschine nach dem von uns gegebenen Programme möchte kaum ein anderer Weg empfehlenswerth sein. Ist man über die Konstruktion der Versuchswagen und der Versuchsmaschine schlüssig geworden und hat man die erforderliche Anzahl von Betriebsmitteln in Bestellung gegeben oder ist man in der Lage, einen Versuchszug aus Konkurrenzwagen und Maschinen verschiedener Konstruktion anordnen zu können, so wird eine Versuchsbahn mit steilen Steigungen und scharfen Kurven, wie solche für Sekundärbahnen zu erwarten sind, herzustellen sein. Auf dieser müssen die ausführlichsten und gründlichsten Untersuchungen über das Verhalten der Fahrzeuge besonders auf Steigungen und in Kurven und bei verschiedener Fahrgeschwindigkeit, bei verschiedener Witterung und Adhäsion, auch in Hinsicht auf Signalisirung aller Art angestellt werden. Desgleichen sind die Versuche durch Einreihung dieser Fahrzeuge in den Verkehr