

Die Gesamtsumme dieser Ersparnisse beträgt also in 4 Jahren 777,500 fl. oder in unserer Währung 1,352,850 Mark, d. h. durchschnittlich per Jahr 338,212,5 Mark.

Schlussbemerkung. Das vorstehende Beispiel einer industriellen Bahnanlage, aus 40 km normalspuriger Secundärbahn und 68 km Schmalspurbahn bestehend und im Besitz einer grossen Eisenbahngesellschaft befindlich, welche gewiss, wenn es möglich gewesen, bei der normalen Spurweite geblieben wäre, zeigt recht deutlich, dass es nicht die Massen allein sind, welche bei Anlage von Localbahnen massgebend sind, sondern in erster Reihe das Terrain und es zeigt ferner, dass man mit dem Schmalspursysteme selbst die engsten Gebirgsthäler für grösseren Verkehr aufschliessen kann, eine Eigenschaft, welche die Verwendung der Schmalspurbahnen in Gebirgsgegenden besonders zweckmässig erscheinen lässt, die in der That erst ein Gedeihen der Industrie in solchen Gegenden überhaupt möglich machen.

Bedenkt man, wie es mit dem Wohlstande unserer Gebirge, z. B. des Harzes, Thüringerwaldes, Westerwaldes u. s. w. immer mehr rückwärts geht, so kann man im Interesse dieser Gegenden nur wünschen, dass die betreffenden Regierungen, welche mit Massregeln zur Abhülfe dieser bedauerlichen Erscheinungen beschäftigt sind, ihre Aufmerksamkeit auch der Herstellung von Schmalspurbahnen für diese Landestheile zuwenden möchten.

V.

Ueber Umladevorrichtungen.

Reisebericht des Maschinen-Ingenieurs **Richard Koch.**

Mit 10 Figuren im Text.

Der Hauptvorwurf, welcher den Localbahnen mit schmalen gegenüber denen mit normaler Spur gemacht zu werden pflegt, beruht in dem Umstande, dass die betreffenden Güter bei dem Uebergange von der einen Linie auf die andere umgeladen werden müssen. Da eine Umladung für sehr viele Güterclassen, so namentlich für Stückgüter, auch bei dem Uebergange von Hauptbahnen auf Nebenlinien mit normaler Spur und umgekehrt in der Regel erfolgt, so ist es nahezu nur die Umladung von Holz und Mineralien, welche obiger Vorwurf trifft.

Der Zweck der Reise war nun der, die zur Anwendung kommenden Einrichtungen, welche das Umladen, namentlich von Kohlen, erleichtern, kennen zu lernen und bezüglich ihrer Zweckmässigkeit miteinander zu vergleichen.

Es kommen hauptsächlich folgende drei Punkte in Frage:

- I. die aus der Umladung erwachsenden Kosten,
- II. die Leistungsfähigkeit der Anlagen,
- III. der schädliche Einfluss, welchen die Umladung auf das betreffende Frachtgut, vorzugsweise auf die Verminderung des Stückgehaltes der Kohle ausübt.