

Die continuirliche Längenunterstützung der Schienen ist unbestreitbar das einzige richtige Princip, auf welches man Geleise-Anlagen basiren soll, und es ist von höchstem Interesse, die denkbar vollkommenste, praktische Lösung dieser Aufgabe zu finden. — Die Ausstellung hatte in dieser Richtung nur wenige und schon seit längerer Zeit bekannte Constructionen vorgeführt.

Das seit dem Jahre 1862 bekannte System von Köstlin & Battig war in der österreichischen Abtheilung der Maschinenhalle durch ein Modell vertreten. Schon damals hat der Entwurf, vermöge seiner glücklichen Vereinigung von Oekonomie, Solidität und bestechend einfacher, rationeller Gestaltung, die Aufmerksamkeit der Techniker auf sich gezogen\*).

Da die ersten Anlagekosten des Systemes um eine kaum erhebliche Ziffer diejenigen einer äquivalenten Bahn mit hölzernen Querschwellen übersteigen (1600 fl. per Meile), so durfte man wohl mit Recht hoffen, es werde dasselbe sich rasch Eingang in die Praxis schaffen. Und doch sind die bis heute erreichten Erfolge nur gering, am geringsten in Oesterreich selbst, wo man bei kaum nennenswerthen Versuchen stehen geblieben ist. In den Jahren 1865 und 1868 ist das System Köstlin auf der württembergischen und sächsischen Staatsbahn versuchsweise zur Anwendung gekommen, doch scheint die Art, in der dies geschah, namentlich rücksichtlich der Erhaltungskosten, den erwarteten Erfolgen nicht entsprochen zu haben\*\*).

---

) Die Construction ist bekannt; sie beruht auf dem Princip, neben grösstmöglicher Oekonomie und unter Wahrung aller Sicherheits-Garantien die Uebelstände zu heben, welche mit den gewöhnlichen Schienen-Systemen verbunden sind. Wenn die Barlow-Schiene als Prototyp des Systemes der continuirlichen Unterstützung, ohne Anwendung von Holz, angesehen werden muss und die Latrobe-Schiene dieselbe Stelle unter den gegliederten Schienen einnimmt, so kann man die Köstlin'sche Construction als eine Vereinigung beider betrachten. Denkt man sich die Basis der Latrobe-Schiene verbreitert, bis sie nach Art der Barlow-Schiene genügende Druckfläche bietet, um die darüber rollenden Lasten zu tragen, so hat man ein Bild vom Grund-Charakter des Systemes Köstlin und Battig.

\*\*\*) Dies Alles beweist nichts gegen die Richtigkeit des Principes; die wirklichen Mängel in der Detail-Construction lassen sich ohne Mühe heben, wenn nur ein vorurtheilsfreier, fach- und wahrheitsgetreuer Geist weiter