

Erfolgreicher ist in den letzten Jahren das eiserne Oberbau-System von Hilf in die Praxis eingeführt worden. Dasselbe war in der Ausstellung in der deutschen Abtheilung in natürlicher Grösse und auf mehrere Schienenlängen exponirt*).

Der Hilf'sche Oberbau ist auf verschiedenen deutschen Bahnen in einer Gesamtlänge von circa 100 Kilometer versuchsweise eingeführt und hat sehr befriedigende Resultate ergeben. Die Erhaltungskosten sollen sich um 60 % billiger stellen als bei den gewöhnlichen Bahnen mit hölzernen Querschwellen. In einem besonderen Berichte hatte der Erfinder in der Ausstellung mehrere jetzt eingeführte Verbesserungen, wie sie sich durch die Praxis ergeben haben, bekannt gemacht.

Im deutschen Industrie-Pavillon war ein dem Hilf'schen nachgebildetes eisernes Langschwellen-System ausgestellt. Die Fuss-Schiene ist, freilich auf Kosten der Druckbasis, schmaler gehalten, und der Parallelismus der Bahn wird auf je eine Schienenlänge durch drei Spurbolzen gesichert. Versuchsergebnisse liegen zur Zeit über diese Construction nicht vor**).

Hinsichtlich der Oberbau-Detailconstructions sind die neueren Bestrebungen bemerkenswerth, den Laschen-Verbindungen der schwebenden Stösse genügende Stabilität zu geben. Die gewöhnlichen Laschen ersetzen nur den Steg, also denjenigen

forscht und weiter arbeitet auf den Grundlagen, die nun einmal wissenschaftlich als die allein richtigen und praktisch als die allein rationellen erkannt sind.

*) Die Fahr-Schiene, nach dem gewöhnlichen Vignol-Profil aus Bessemer-Stahl hergestellt, ruht nach ihrer ganzen Länge auf einem in den Schotter eingebetteten, sattelförmig nach unten abgelenkten T-Eisen, welches als Langschwelle dient und worauf die Fahr-Schiene mit Schrauben-Bolzen befestigt ist. Die Fahr-Schiene wiegt 25 Kilog. pro Curr.-Met., ist mithin bedeutend schwerer als diejenige beim System Köstlin, hat aber den Vortheil, dass sie nach dem gewöhnlichen Profil gewalzt ist, daher beim Umbau des Querschwellen-Systemes in dasjenige von Hilf, die Schienen ohne Weiteres auf die eisernen Längsträger übersetzt werden können. Das Eisen-Gewicht der ganzen Construction beträgt per Curr.-Met. Bahn 114 Kilog.

**) Die bekannten eisernen Oberbau-Systeme von Heusinger, Scheffler, Bayer und Anderen waren in der Ausstellung nicht vertreten, wie überhaupt in dieser Branche auffallend wenig vorgeführt wurde.