

dieselbe bewegten Bruttolast, die andere Achse die Summe aller in der betreffenden Strecke liegenden Schienen vorstellt.“

Dieser Satz wurde nach den statistischen Ermittlungen über die Dauer der Eisen- und der Puddelstahlschienen gewonnen; die Bessemerschienen dürften (nach längerer Beobachtungszeit) zu demselben Gesetze führen.

Die absolute Abnutzung der Bessemerschienen wurde bei der Kaiser Ferdinand-Nordbahn bis jetzt, wie folgt, beobachtet.

Strecke	Befahren von Millionen Brutto-Centner	Liegen Stück Schienen	Wurden ausgewechselt Procent
Hohenau-Lundenburg . . . . .	457	1.076	1.21
Wagram-Gänserndorf . . . . .	496	986	0.20
Dürnkrot-Hohenau . . . . .	428	1.466	1.80
Hohenau-Lundenburg . . . . .	400	1.372	0.94
Pohl-Zauchtl . . . . .	603	1.462	1.45
Oderberg-Petrowitz . . . . .	362	4.216	0.21
Petrowitz-Pruchna . . . . .	370	3.238	0.18
Pruchna-Chibi . . . . .	308	2.550	—
Wien-Floridsdorf . . . . .	300	118	—
Floridsdorf-Wagram . . . . .	261	3.536	—
Gänserndorf-Angern . . . . .	257	2.340	—
Zauchtl-Stauding . . . . .	252	3.380	—

Für einen durchschnittlichen Bruttoverkehr von 40 Millionen Zollcentnern gelangt Ritter v. Stockert auf Grund der gemachten Beobachtungen zu dem Rechnungsergebnisse, dass die alten Eisenschienen . . . . . eine Dauer von 7.0 Jahren die Eisenschienen nach dem sogenann-

ten Staatsbahnprofile . . . . .	„	„	„	14.7	„
die Puddelstahlschienen des sogenann-					
ten Staatsbahnprofiles . . . . .	„	„	„	55.9	„
die Puddelschienen neueren Profiles . . . . .	„	„	„	36.1	„
die Bessemerschienen (analog) . . . . .	„	„	„	79.7	„