

grossen anfänglichen Opfern, ein Machtprincip des Deutschen Reiches, nämlich das der grossen Leistungsfähigkeit der Bahnen, consequent festhalten zu können.

Die Anwendung von Rollbahnen, Bremsberger und Seilaufzügen drängt also in unserer Zeit den Handkarren- und Kippkarrentransport in richtiger Weise immer mehr zurück. Der Berg, durch den man einen Einschnitt zu graben hat, wird heute bezüglich des anzuwendenden Transportsystemes, ferner im Hinblick auf das auszufüllende Thal, und weiters mit Beachtung der ausserhalb der Bahnzähse liegenden möglichen Seitenwege (Bahnen ausserhalb des Einschnittes), sowie in tüchtiger Erwägung der künftigen, während des Einschnittsbaues eintretenden Geleiseverlegungen viel eingehender als ehemals betrachtet, denn der Ingenieur ist heutzutage im Zeitalter der Concurrenz mehr als früher genöthigt, seine geistige Kraft in Geld umzusetzen. —

Die Ausstellung bot bezüglich der hier geschilderten Anschauungen sehr viel beweisendes Material.

§. 2. Locomotiv-Erdtransport.

Diese Transportart war auf der Ausstellung durch folgende Objecte vertreten:

1. Ausgestellte Locomotiven für Erdtransport.

a) Maschine von H. Hughes & Comp. in Loughborough.

Vertreten durch Umrath & Siller in Prag.

Diese Firma baut von der Spurweite des ausgestellten Exemplars (24 Zoll) aufwärts Maschinen nach acht Typen, über welche folgende Tabelle nähere Auskunft gibt.

| | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Betriebsgewicht bei 4 Rädern, Zolcentner | 120 | 150 | 200 | 230 | 260 | 330 | 370 | 420 |
| Effective Zugkraft, englische Pfund | 1.440 | 2.000 | 2.890 | 3.330 | 4.000 | 5.500 | 6.500 | 7.350 |
| Adhäsionskraft, 4 Räder, englische Pfund | 1.680 | 2.240 | 3.732 | 4.492 | 4.850 | 5.970 | 6.900 | 7.500 |