

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

in der Wiederherstellung der vorübergehend betriebsunfähig gewordenen Wagen. Zur Behebung dieser häufig vorgekommenen Schwierigkeiten würde es sich nach Ansicht Kelenyis empfehlen, für die dem Austausch besonders unterliegenden Wagenbestandteile eine möglichste Gleichförmigkeit zu erreichen. In diesem Falle wäre es nicht notwendig, von den Ersatzbestandteilen große Vorräte aufzustapeln und es könnten betriebsunfähig gewordene Wagen öfter sogar ohne deren Entladung rasch wieder hergestellt und in Betrieb gesetzt werden. In technischer Hinsicht dürfte die Vereinheitlichung einzelner im Übergangsverkehr hauptsächlich vorkommenden Lastwagentypen, z. B. der 20-Tonnen-Kohlenwagen, leicht durchzuführen sein, da die Hauptabmessungen dieser Wagen mit Rücksicht auf die gleiche Tragfähigkeit festgelegt und im Grunde genommen nur die Bauformen der einzelnen Wagenbestandteile der freien Wahl unterworfen sind. Bei näherer Betrachtung zeigt es sich jedoch, daß sogar die Bauformen der wichtigeren Bestandteile ähnlich ausgebildet sind und daß die bei den verschiedenen Bahnen vorkommenden haußlichen Abweichungen das Wesen der Einrichtung nur in den seltensten Fällen berühren. Unter den Baubestandteilen der normalspurigen Lastwagen beschränken sich die Abweichungen hauptsächlich auf die Ausführung der Wagenuntergestelle und Kästen, während die übrigen Bestandteile, namentlich die des Laufwerks, wie Räder, Achsen, Achsbüchsen sowie Tragfedern, Puffer und Zugvorrichtungen wesentliche Abweichungen nicht aufweisen. Vom technischen Standpunkte bestünde demnach kein Hindernis, wenigstens in den Bauformen und Abmessungen dieser wichtigsten Bestandteile der Wagen eine möglichste Einheitlichkeit anzustreben und hiedurch im Verkehr der Wagen Erleichterungen zu erzielen. Der obige Vorschlag Kelenyis entspricht dem Geiste der Zeit und verdient volle Beachtung. Sind doch auch sonst im Verkehrswesen durch die Vereinheitlichung, z. B. beim Bau von Kraftwagen (Fordautomobile) und während des Krieges beim Baue von Schiffen (Standardschiffe) unzweifelhaft sehr große Vorteile erzielt worden.

Auch Wagen mit Selbstentladevorrichtungen, deren Verwendung eine Beschleunigung des Güterverkehrs ermöglicht, sollten in größerer Zahl angeschafft werden. Zwar tritt die wirtschaftliche Überlegenheit der Selbstentlader nach der Anschauung maßgebender Fachkreise für die Eisenbahnverwaltungen nur dann besonders hervor, wenn die täglichen Beförderungsmengen zwischen zwei bestimmten Stationen so