

## XII.

### Kippwagen zur Seitenentleerung.

(In Verwendung bei der Bauunternehmung J. Link & Mayr.)

Der in seinem derzeitigen Zustande in natura zur Ausstellung gebrachte Kippwagen wurde vom Ingenieur Herrn J. Link im Februar 1864 construirt und im März 1864 gebaut.

Der complete Wagen wiegt 10·14 Zollicentner.

Die seinerzeitigen Anschaffungskosten des Wagens betragen fl. 88·36 ö. W.

Die Räder und Achsen sind aus Jenbach in Tyrol bezogen.

Der Rauminhalt des Wagens beträgt 1·33 Cubikmeter.

Der Wagen war seit seiner Herstellung unausgesetzt bei nachfolgenden Bauten in Verwendung:

Vom April 1864 bis Mai 1869 in der Bausection Innsbruck der Brennerbahn.

Von da ab bis Ende Februar 1871 in der Bauabtheilung Iglau der Oesterr. Nordwestbahn.

Seither bis Ende März 1873 in der Bauabtheilung Leitmeritz der Oesterr. Nordwestbahn (Elbethalbahn).

Die Dauer der Benützung beträgt also bis nun volle neun Jahre.

Achsen, Rollen und Gestell sind noch die ursprünglichen.

Es kann angenommen werden, dass der Wagen durchschnittlich 10 Monate per Jahr und 22 Tage per Monat in Verwendung war.

Sonach resultirt eine effective Gesamtverwendungszeit von 1980 Tagen.

Als Durchschnittszahl der per Arbeitstag zurückgelegten Fahrten kann man 17 annehmen.

Als durchschnittliche Länge des in einer Richtung zurückgelegten Weges per Fahrt 300 Meter.

Sonach hätte der Wagen im beladenen Zustande während der Dauer seiner Verwendung 10,098.000 Meter = 1331 Meilen durchlaufen, und den gleichen Weg im leeren Zustande, also im Ganzen 20,196.000 Meter = 2662 Meilen.

Das verführte Materialquantum beträgt im gelockerten Zustande, respective im Wagen gemessen, per Tag 22·61 Cubikmeter, während der ganzen Verwendungsdauer 44.767·8 Cubikmeter.

Wenn man als durchschnittliche Vermehrung des Materiales 25% vom Quantum des gelockerten in Abzug bringt, so beträgt das gesammte geförderte Quantum — im Einschnitte gemessen — 33.576 Cubikmeter.

Das verführte Material, bestehend aus Erde, Sand, Plänerkalk und Sandstein, wie es an den abgebauten Materialgewinnungsplätzen vorkam, wiegt im gelockerten Zustande durchschnittlich etwa 25·5 Zollicentner per Cubikmeter.

Der Wagen hat also per Fahrt 33·915 Zollicentner, per Tag 576·555, während der ganzen Verwendungsdauer 1,141.579 Zollicentner Material auf 300 Meter Distanz übertragen.

Die Bedienung des Wagens besteht gewöhnlich aus zwei Mann. Selbe besorgen das Laden und Fahren und können mit einem Taglohn von je 1 fl. österr. Währ. in Berechnung gezogen werden.

Die Reparaturen, namentlich am Holzwerk des Wagens sind je nach der Beschaffenheit des zu verladenden Materials verschieden, können aber im Jahre durchschnittlich mit fl. 5.— ö. W. veranschlagt werden.

Die gleichfalls in natura ausgestellten Schienen für das Rollbahngeleise wurden im Jahre 1864 bezogen, sind also gleichfalls bereits im 9. Jahre im Gebrauch.

Dieselben wiegen per laufenden Meter circa  $10\frac{3}{5}$  Pfund, also per Currentmeter Geleise  $21\frac{1}{5}$  Pfund und kosten per Centner loco Verwendungsort fl. 10.50.

Die Schienen werden bezogen aus Segen-Gottes in Mähren, aus Prag, den Rheinprovinzen und Belgien.

Die Schienennägel wiegen per Stück etwas über drei Loth und kosten per Zollcentner fl. 23.50.

Die Schwellen sind 1.4 Meter lang, 0.12 stark und kosten per Stück circa 20 kr.

Je eine Schienenlänge von 5.8 Meter wird mittelst fünf Schwellen in Distanzen von 1.16 Meter unterlegt.

Auf eine Zwischenschwelle entfallen vier, auf eine Stossschwelle acht Nägel.

Die Herstellungskosten der Rollbahn stellen sich sonach per laufenden Meter Geleise folgendermassen:

An Schienen.....	fl. 2.226
„ Nägel .....	„ 0.091
„ Schwellen.....	„ 0.172
	<hr/>
	Summa fl. 2.489

Aus Vorstehendem ist ersichtlich, dass unter den entwickelten Kostenansätzen an den Transportkosten der mittelst dieses Rollwagens geförderten 44.768 Cubikmeter in überwiegendem Maasse die Tagelöhne für die zur Bedienung des Wagens nöthigen Arbeiter theilhaben.

Diese Löhne belaufen sich für die gesammte obige Leistung auf

	in Summe	also pr. Cubikmeter
2mal 1980 Tagelöhne à 1 fl. ....	fl. 3960.—	fl. 0.0884
die Anschaffungskosten des Wagens participiren mit ..	„ 88.36	} „ 0.0036
die Erhaltungskosten betragen.....	„ 45.—	
die Ueberführungskosten circa.....	„ 28.—	
Rollbahngeleise in der Länge von 300 lauf. Metern circa	„ 800.—	„ 0.0180
	<hr/>	
	fl. 4921.36	fl. 0.11

Es resultirt sonach per Cubikmeter Material aus der Anschaffung und Erhaltung des Wagens und Geleises für eine Verführungsdistanz von 300 Metern eine Transportpreisquote von fl. 0.11.

Weiters participiren an dem Transportpreise wesentlich und je nach dem jeweiligen Längenprofile variabel auch die Kosten der für den Rollwagenbetrieb nöthigen Transportgerüste.