

Schiene und Pflaster, und sie wird daher in Verkehrsstraßen bei Auswechslung älterer Schienen verwendet, soweit nicht die Wiederbenutzung vorhandener Betonunterbettung zur Benützung der Schiene 17h zwingt.

Die im Jahre 1894 eingeführte Schienenverbindung mittels Blattstoßes zeigte sich zwar der Stumpfstoßverbindung überlegen, genügte jedoch auf die Dauer dem stetig anwachsenden Verkehr nicht. Es wurde deshalb vom Jahre 1906 ab endgültig zu dem aluminothermischen Schweißverfahren des Professors Dr. Hans Goldschmidt in Essen übergegangen, mit dem die ersten Versuche hier in den Jahren 1899 und 1900 gemacht worden waren und das inzwischen wesentliche Verbesserungen erfahren hatte. Die inzwischen mit den 200 mm hohen und thermitgeschweißten Rillenschienen gemachten Erfahrungen sind so zufriedenstellend, daß in dieser Bauart alle weiteren Gleisstrecken ausgeführt werden.

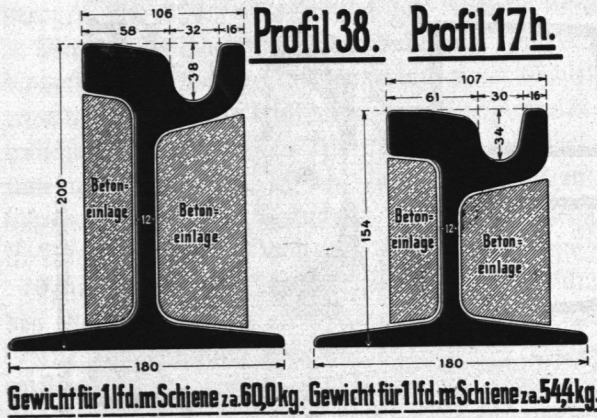


Abb. 868 und 869. Schienenquerschnitte.

Stöße durch Aufschweißen von Stahl mittels des elektrischen Flammbogens ausgebeffert. Dieses Verfahren bewährte sich nicht, weil, wie sich später herausstellte, die ausführenden Arbeiter noch nicht genügend mit dem Verfahren vertraut waren. Die 1908 begonnenen Schweißarbeiten

In den Jahren 1907 bis 1909 wurde ver-
suchsweise eine größere Anzahl eingeschlagener

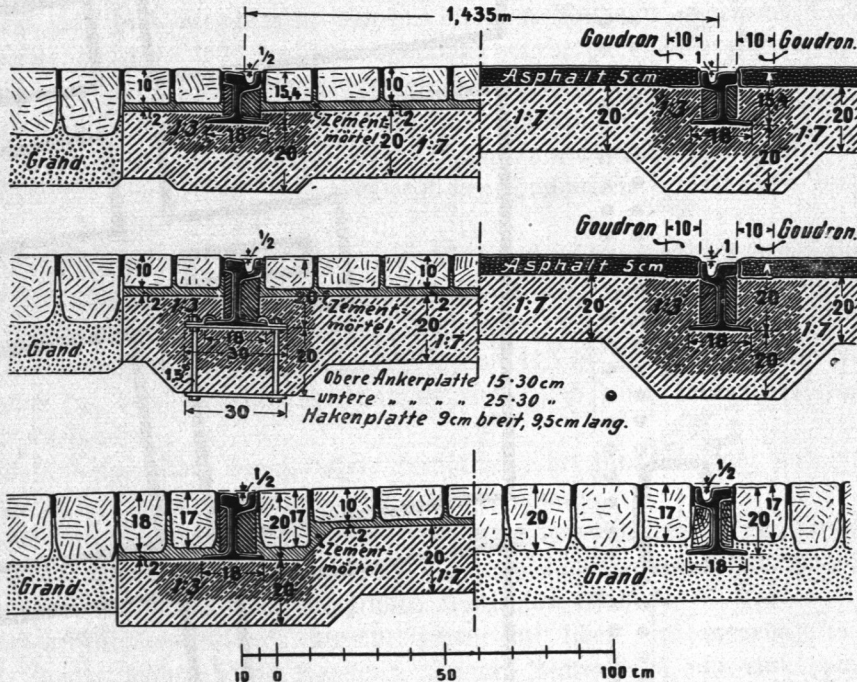


Abb. 870 bis 872. Einbau der Straßenbahngleise.

gleicher Art mit Azetylen-Sauerstoff, nach dem sogenannten autogenen Verfahren, lieferten von vornherein günstige Ergebnisse. Das Verfahren wurde besonders in Hamburg ausgebildet und wird ständig benutzt, und zwar nicht allein zur Ausbesserung mittels Schweißens von Schienen, Weichen und Kreuzungen, sondern auch zur Neuherstellung der letzteren aus Schienen. Im Jahre 1913 wurde für diese Zwecke etwa 7000 kg Material verwendet.