

Berlin-Hamburger Eisenbahn in einem 9-jährigen Zeitraum gewonnenen Resultate, so ergibt sich, daß bei der Köln-Mindener Bahn 0 Proz., bei der Berlin-Hamburger Bahn 1.1 Proz., bei der Ostbahn 1.9 Proz. zur Auswechslung kamen.

Auch die Verwaltung der Aachen-Düsseldorfer Bahn hat sich in neuester Zeit für die zwar kostspieligere aber wirksamere Imprägnirung mit Kreosot entschieden. Abweichend von dem auf der Köln-Mindener Bahn beobachteten Verfahren, befolgt sie mehr die Methode, welche bei der Westphälischen Bahn zur Präparazion der eichenen Schwellen mit Kupfervitriol angewendet wurde. In einem Trockenofen werden die Schwellen circa 24 Stunden lang einer Hitze von 70 bis 80° R. ausgesetzt und alsdann sofort in die mit Imprägnirungsstoff gefüllten Reservoire versenkt, nach Verlauf eines Zeitraums von 12 bis 13 Stunden wieder herangehoben, und nach dem Abträufeln des anhaftenden Kreosots zur Seite aufgestellt. Die Verwaltung hat es angemessen erachtet, für die Gewinnung des erforderlichen Kreosots eine eigene Anstalt anzulegen, wobei allerdings von einer chemisch reinen Darstellung des Stoffes Abstand genommen ist. Von 100 Theilen Theer werden pro. 60 bis 66 Theile Kreosot gewonnen. Im großen Durchschnitt sind pro Schwelle 27 bis 28 Pfd. Theer, welche circa 18 Pfd. Kreosot liefern, erforderlich gewesen, daher bei einem Inhalte derselben von 3 Kubikfuß auf einen Kubikfuß Eichenholz pro. 9 Pfd. Theer oder 6 Pfd. Kreosot kommen. Die Kosten der Kreosotirung haben sich ohne Berücksichtigung der Verzinsung und Amortisirung des Anlagekapitals pro Kubikfuß auf 2 Sgr. 3.88 pf., oder nahe 7 Sgr. pro Schwelle gestellt.

Die Aachen-Maastrichter Bahn hat gleichfalls seit 1856 dies jüngste Verfahren J. Bethells' gewählt; doch läßt sie die Tannen- und Buchenholzer 72 Stunden bei einer Temperatur von 80° R. im Ofen austrocknen und alsdann 48 resp. 72 Stunden in die bis 24° R. mittels besonderer, unter dem eisernen Reservoir angebrachter Feuerungs-Anlagen erwärmte Imprägnirungs-Flüssigkeit eintauchen. Nach den Beobachtungen hat der Kubikfuß Eichenholz 2.74 Zollpfd., Buchenholz 7.36 Zollpfd., Tannenholz 5.18 Zollpfd. Imprägnirungs-Material aufgenommen; letzteres wurde unter dem Namen Gallotin von J. Brönnner zu Frankfurt a. M. franco Maastriicht für den Preis von 3 Thlr. 24 Sgr. 2 pf. pro 100 Zollpfd. bezogen, und ergab eine chemische Analyse: Bech 79.8 Proz., leichtes Del 14.3, Kreosot 2.8, Verlust 3.0.

Da diese mit Kreosot imprägnirten Schwellen sowohl auf der Aachen-Maastrichter als auf der Aachen-Düsseldorfer Bahn erst seit Kurzem verwendet sind, so haben selbstredend von diesen Bahnen direkte Erfahrungen über den Erfolg dieses Verfahrens noch nicht gesammelt werden können.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung am 8. Mai 1860.

Vorsitzender: Herr Hagen; Schriftführer: Herr Schwedler.

Herr Klein bespricht eine Entgleisung eines achträdrigen Personenwagens beim Passiren einer Weiche auf dem Bahnhofe Golberg und erklärt als Ursache das nicht vollständige Anschließen der Weichenzunge bei Schneewetter. Daran schließt Herr Klein eine Uebersicht der Verkehrsverhältnisse der Hinterpommerschen Eisenbahnen. Herr Hennig erläutert verschiedene Mängel der Louis Stöferschen Rauchverzehrer-Vorrichtung an Lokomotiven. Zur Rauchverzehrung sey außer der Luftzuführung noch ein glühender Körper nöthig, der den Rauch entzündet. Einbauten von Eisenblech und Chamotsteinen in die Feuerbüchse haben sich zu diesem Zweck auf der Anhaltischen und Potsdam-Magdeburger Bahn gut bewährt. Herr Klewiz theilt die günstigen Resultate mit, welche auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn durch Einführung der Kohlenheizung bei Lokomotiven erzielt werden. Die Kosten für Heizmaterial reduzieren sich bei übrigens gleichen Umständen um circa 40 Proz. Derselbe macht außerdem einige Mittheilungen über Funkenstrahlen, Heizeinrichtungen bei Lokomotiven und Weichenmechanismen. Herr Weidhaupt hält einen Vortrag über die auf Preussischen Eisenbahnen gemachten Erfahrungen über die Befestigung der Schienen an den Querschwellen mittels Schraubenbolzen, und über die Haltkraft der Schienennägel mit Rücksicht auf ihre Form und das Material der Schwellen. — Herr G. Hagen macht Mittheilung über die von Alfred Freyer zu Manchester angegebene Vorrichtung zum Versorgen der Tender mit Wasser, wobei keine besonderen Pumpwerke oder hochgelegene Reservoire erforderlich sind, wobei vielmehr durch den Dampfdruck der Lokomotive das Wasser direkt aus dem Brunnen in den Tender gedrückt wird. Das Prinzip der Wasserbewegung durch Dampf ist das längst bekannte.

Zeitung. Inland.

Bayern. — Die Bahnstrecke Rosenheim-Traunstein ist am 7. Mai für den allgemeinen Verkehr eröffnet worden. Es geht vorläufig täglich ein Personen- und ein Güterzug in beiden Richtungen; ersterer braucht 1 1/4, letzterer 2 1/4 Stunden.

Preußen. — Die Regierung hat dem Abgeordnetenhaus den unter dem 8. Februar 1860 zwischen Preußen und Nassau abgeschlossenen Vertrag über die zwischen Köln und Gießen, und zwischen Koblenz und Wehlar, zu erbauenden Eisenbahnen vorgelegt. Es verpflichten sich die beiden Regierungen danach den Bau der beiden Bahnen: 1) von Köln über Siegburg, Bezdorf, Burbach, Dillenburg und Wehlar nach Gießen, und 2) von Ehrenbreitstein über Lahnstein, das Lahnthal hinauf nach Wehlar, zum Anschluß an die unter 1 genannte Bahn zu gestatten und zu fördern, und zwar soll die unter 2 genannte Bahn mittelst einer festen Brücke über den Rhein in Koblenz in unmittelbare Schienenverbindung mit der Eisenbahn von Köln nach Bingen gebracht werden.

Ausland.

Niederlande. — Die Regierung hat den Generalstaaten den Gesetzentwurf in Betreff der Eisenbahnen vorgelegt. Sie schlägt vor, diese auf Staatskosten anlegen zu lassen. Folgendes sind die verschiedenen projektirten Linien: 1) Nördliche Linien. Von Arnheim über Zutphen, Deventer, Zwolle, Meppel, Steenwijk, Heerenveen nach Leeuwarden. Von Harlingen über Franeker, Leeuwarden, Groningen, Winschoten nach der hannoverschen Grenze in der Richtung von Achterdorp. Von Zutphen über Goor, Hengelo nach Enschede mit einer oder zwei Zweigbahnen nach der deutschen Grenze. — 2) Südliche Linien. Von Maastriicht oder Meerfen über Roermonde, Venlo, Helmond, Gindhoven, Vortel und Tilburg nach Breda. Von Rosendaal über Bergen-op-Zoom, Goes, Middelburg nach Bliessingen. Von Venlo nach der preussischen Grenze. Von Maasbergen über Amerongen, Tiel, Herzogenbusch nach Vortel. Von Rotterdam über Dordrecht, Willemsdorp, Moerdijk nach Breda. — 3) Von Amsterdam durch Ost- und West-Zaanen, oder von Haarlem über Alkmaar nach Nieuwe Diep.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Württembergische Staatsbahnen (45.6 Meilen). — Monat April 1860.

	1860	1859
Personen, Zahl	246,901	215,406
Güter, Ztr.	570,994.0	703,190.3
Einnahmen vom Personenverkehr 135,297 fl.	118,951 fl.	
" " Güterverkehr . 198,691 "	218,781 "	
Gesamteinnahme 333,988 fl.	337,732 fl.	
Mindereinnahme in 1860	3,744 fl.	

Kaiser-Ferdinands Nordbahn. — Monat April 1860.

(Länge sämmtlicher Betriebsstrecken 82 1/2 Meilen.)

	Personen.	Zollztr.	Einnahmen.
			öfr. W.
1-30. April 1860	133,870	2,025,084	1,041,873 fl.
gegen in 1859	140,143	1,805,738	1,203,019 "
1. Jan. bis 30. April 1860	453,336	9,858,522	4,624,419 "
gegen in 1859	519,216	7,898,345	4,208,346 "
(Regietransporte ohne Frachtbetrag im April 1860)			269,419 Ztr.)

K. K. privilegirte österr. Staats-Eisenbahn. (174 1/2 Meilen.)

	Personen.	Güter.	Einnahme.	1859.
	Zahl.	Ztr.	fl. öfr. W.	fl. öfr. W.
15. April bis 21. April	34,599	775,561	313,360	311,702
22. " " 28. "	31,479	806,954	301,956	298,170
bis 28. April	547,262	14,857,126	5,167,979	4,632,227

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Betriebsstrecke 27 Meilen.)

1860 Monat	Personenverkehr		Güterverkehr		Total- Einnahme
	Anzahl der Pers- onen	Einnahmen fl.	Zentner	Einnahmen fl.	
April	18917	18131	181104	44827	62958
bis ult. März	42229	39657	623339	137180	176837
Summa	61146	57788	804443	182007	239795
bis ult. April 1859	—	43652	—	127859	171511
im Jahre 1860 mehr	—	14136	—	54147	68284