

Hr. Kaiserl. Maschineningenieur a. D. **Baggesen-Cuxhaven**: M. H.! Gestatten Sie mir im Anschluß an den Vortrag des Herrn Referenten einige wenige Bemerkungen. (Die Ausführungen des Herrn Redners, welche im wesentlichen auf ein von ihm construirtes Oberbau-System, bestehend aus einem schweren gußeisernen Stuhl auf Holzschwelle [beschrieben in »Glaser's Annalen« 1886 Nr. 2], sich beziehen, sind am Stenographentisch unverständlich geblieben.)

Hr. **Massenez**: Ich vermeide es, dem Herrn Vorredner auf das ihn persönlich interessirende Gebiet der Befürwortung eines einzelnen Schwellensystems zu folgen. Hr. Brauns macht in seinem Vortrag darauf aufmerksam, daß die Verwendung eiserner Schwellen eine zu beschränkte ist und daß in der Absicht, die deutsche Forstwirtschaft zu unterstützen, thatsächlich ein bedeutender Theil der in Deutschland zur Verlegung gelangenden Holzschwellen aus dem Auslande bezogen werde, wodurch die deutschen Stahlwerke eine nutzlose Schädigung erfahren.

Als nicht zu unterschätzende Thatsache, welche Hr. Director Thielen jedenfalls nur versehenlich nicht angeführt hat, möchte ich hier hervorheben, daß auch die französischen Eisenbahntechniker es wohl der Mühe werth erachtet haben, eine Commission nach Deutschland zu schicken, an deren Spitze der Obergeringieur Hr. Bricka von der französischen Ostbahn stand. Diese Commission hat in eingehendster Weise, soweit ihr dazu die Möglichkeit geboten war, die deutschen Oberbausysteme studirt und einen Bericht über ihre Wahrnehmungen erstattet, dessen Wirkung für die Einführung eiserner Schwellen in Frankreich eine sehr günstige gewesen ist. Ich theile nicht die von Hrn. Thielen geäußerte Anschauung, daß man in den Nachbarländern, z. B. in Holland, in der Schweiz und in Italien in Unbekanntschaft mit den inneren Gründen des Zurückganges der Verwendung eiserner Schwellen in Deutschland möglicherweise dazu übergehen könne, die Verwendung eiserner Schwellen ebenfalls einzuschränken, indem man daselbst argumentire, daß die Verringerung des Verbrauchs an eisernen Schwellen auf ungünstige, in Deutschland gemachte Erfahrungen zurückzuführen sei. Es ist vielmehr die für uns angenehme Thatsache zu constatiren, daß in der Schweiz eine sehr starke Zunahme des eisernen Oberbaues stattgefunden hat. Ein Gleiches ist von Holland zu sagen, in welchem Lande noch in den nächsten Tagen ungefähr 5000 t eiserner Schwellen zur Vergebung gelangen.

Aus den Zahlen des Vortrags des Hrn. Brauns geht hervor, daß es wesentlich die Preussische Staatsbahnverwaltung ist, welche in sehr intensiver Weise die Verwendung eiserner Schwellen gegenüber den Holzschwellen in den Hintergrund drängt. Es ist zu hoffen, daß die Staatsbahnverwaltung hieran nicht lange mehr festhalten wird, und ich würde es für dringend wünschenswerth halten, darauf hinzuwirken, daß, wenn möglich, die Statistik über die Einfuhr von Hölzern derartig eingerichtet wird, daß durch dieselbe der Nachweis erbracht werden könnte, welche Quantitäten von Schwellenmaterial aus dem Auslande nach Deutschland eingeführt werden. Wir sind gewiß damit einverstanden, daß den Interessen der Forstwirtschaft in billiger Weise Rechnung getragen wird, doch liegt kein Grund vor, einige Einfuhrhändler im Osten durch die Einfuhr von Schwellen russischen und galizischen Ursprungs sich ohne Nutzen für die einheimische Forstwirtschaft und zum Schaden der deutschen Eisen- und Stahlindustrie bereichert zu sehen. Unsere Interessen fallen ja mit denen der deutschen Bahnen und denen der Forstwirtschaft zusammen. (Zustimmung.)

Auf die Ausführung des Hrn. Directors Schlink zurückkommend, bin ich überzeugt, daß wir Alle es für nothwendig halten, daß in unsern eisernen Oberbau etwas mehr Masse hereingebracht wird. Es ist noch nicht sehr lange her, daß man bestrebt war, leichter und immer leichter zu construiren; mit den eisernen Schwellen ging man bis auf 38 kg zurück, und es sind naturgemäß mit diesen zu leichten Schwellen die unausbleiblichen Erfahrungen gemacht worden. Dadurch ist dem eisernen Oberbau natürlich keine Förderung, sondern eine wesentliche Benachtheiligung erwachsen. Wenn die normalen Schwellen ein Gewicht von etwa 60 kg erhalten und auch das jetzige Schienengewicht entsprechend verstärkt wird, so fährt dabei die Eisenbahn ganz gut und die Eisenhüttenleute werden dadurch auch mehr Arbeit erhalten.

Aus den ziffermäßigen Aufstellungen des Hrn. Brauns ist bloß ersichtlich, welche Quantitäten von Holzschwellen und welche Quantitäten von eisernen Schwellen neu eingelegt worden sind. Es geht daraus aber nicht hervor, welche Schwellenquantitäten jeder Gattung für Neubau und welche für Ersatz verwendet wurden. Sollten in den Aufstellungen nur die für Neubau von Strecken verwendeten Schwellen enthalten sein, die als Ersatz eingebauten Schwellen dagegen nicht, so würde sich daraus ein noch ungünstigeres Bild des Verhältnisses der verwendeten Holzschwellen zu den eisernen Schwellen ergeben, da nach den bisherigen Erfahrungen bei guten Querschwellensystemen von 5000 t im Jahre höchstens 12 Stück ausgewechselt werden, während von einer analogen Zahl Holzschwellen, sagen wir 100 000 Stück, bekanntlich ein viel größerer Procentsatz zur Auswechslung gelangt.