

der Zug doch wohl nicht unregelmäßiger sein werde, als bei Compound-Lokomotiven, namentlich wenn bei schneller Fahrt die Schläge sehr rasch auf einander folgen. Ferner frage es sich, ob der erzeugte Zug bei Compound-Maschinen, deren Dampfschläge, wie auch vorhin angegeben, erheblich abgeschwächt seien, noch genüge; denn wenn auch der Dampfverbrauch ein geringerer sei, so müsse doch immerhin zur Erzeugung des erforderlichen Dampfes ein gewisses Quantum Kohle verbrannt, und ein dazu bestimmtes Quantum Luft durch den Rost geführt werden. Wenn es bei Schnellzug-Lokomotiven nach dem Compound-System unter sonst gleichen Umständen nicht möglich sein sollte, dieselbe Leistung wie bei den gewöhnlichen Lokomotiven zu erreichen, so würde dies ein erheblicher Nachtheil sein, da es bei diesen Lokomotiven, die auf frequenten Routen eine größere Anzahl von Achsen befördern müssen, sehr darauf ankomme, die Leistungsfähigkeit zu erhalten (besser noch zu vergrößern) und daß für eine erhebliche Verringerung der Leistung die Kohlenersparnis kaum ein genügendes Aequivalent bieten würde.

Herr von Borries erwidert hierauf: Die Ausströmung aus dem Ausblasrohr hört eigentlich nicht auf; der Enddruck, bei dem der Schlag beginnt, ist ziemlich gering. Wenn der Kolben bei seiner größten Geschwindigkeit angekommen ist, wird auch der Dampf mit erhöhter Geschwindigkeit ausgetrieben. Man könnte sich dies graphisch dargestellt denken. (Redner erläutert seine Ausführungen durch Zeichnungen auf der Tafel.)

Es ist eine ungleichmäßige Anfachung des Feuers auch bei mäßiger Geschwindigkeit nicht wahrzunehmen; dies ist auch mit bedingt durch die starke Expansion.

Es zeigt sich, daß durch die geringe Stärke des Schlages bei der Compound-Lokomotive diese Leistung eine ebenso hohe ist, wie bei anderen Lokomotiven, so daß vermöge der besseren Ausnutzung des Dampfes eben die höhere Leistung erreicht wird. Zudem glaube ich, daß bei Schnellzügen die Kohlenersparnis nicht so wichtig ist als die höhere Leistung.

Im Anschluß an den Schlußtheil des Vortrages regt der Vorsitzende an, in wie weit die deutsche Bezeichnung für «Compound» bei den Fachgenossen Anklang findet.

Herr Geh. Admiralitätsrath Brix bemerkt dazu, daß solche einzelnen Vorschläge, wenn man nicht zu einer technischen Einheitssprache gelangen könne, nicht angebracht seien. Die Frage sei allerdings in verschiedenen Kreisen bereits diskutiert worden, doch dürfte wohl keine besondere Veranlassung dazu vorliegen, daß der Verein schon jetzt zu dieser Frage bestimmt Stellung nimmt.

Es erhält Herr Maschinenfabrikant Hoppe das Wort zu seinem Vortrage über:

### „Jonval'sche Turbinen für relativ große Wassermengen und kleine Gefälle.“

Wegen der bereits vorgertretenen Zeit beschränkt sich der Redner darauf, die Einleitung zu geben und behält sich das Uebrige für die nächste Vereinssitzung vor. Zum Schluß seiner Mittheilungen führt der Vortragende noch an, was ihn zur Beschäftigung mit dieser Sache veranlaßt hatte. Es war dies einerseits die beabsichtigte Spree-Regulirung und andererseits der mehrfach ausgesprochene Wunsch, das Berliner Königl. Opernhaus mit elektrischem Licht zu beleuchten, für welchen Zweck etwa 400 Pferdekräfte gebraucht werden sollten. Für diese Arbeitsleistung dürfte nach Ansicht des Redners die Wasserkraft der Spree vielleicht ausreichend sein, wobei sich dem Konstrukteur die Aufgabe darbietet, relativ große Wassermengen bei kleinem Gefälle nutzbar zu machen.

Zum Schluß wurde in üblicher Weise durch Abstimmung

Herr Bernhard Güntzel, Oberstlieutenant z. D. vom Kgl. Preufs. Ingenieur-Corps, in Neu-Schöneberg, als ordentliches Mitglied aufgenommen.

## Die Eisenbahnfrage im deutschen Reichstage.

Die Berathungen über den Etat des Reichs-Eisenbahn-Amtes in der Sitzung des Reichstages am 13. Dezember v. J. nahmen einen eigenthümlichen Verlauf; sie führten schließlic zu so aufsergewöhnlichen und erregten, dem eigentlichen Verhandlungsobjekt fernstehenden Debatten, daß man versucht sein konnte zu glauben, sämtliche Fraktionen des Hauses hätten sich bei diesem Berathungsgegenstand ein Stelldichein zur Ausfechtung eines sozialpolitischen Kampfes gegeben. In der ihm eigenen ruhigen Weise stellte der Zentrumsabgeordnete Dr. LINGENS auch diesmal wieder die alljährlich wiederkehrende Frage an die Reichsregierung, in welchem Mafse die Sonntagsruhe auf den Eisenbahnen geschützt werde, insbesondere, ob an Sonn- und Festtagen die Beförderung von Güter- pp. Zügen ganz unterbleiben oder mindestens wesentlich eingeschränkt werden könnte, um die Antwort des Kommissars des Bundesrathes zu erhalten, daß in dieser Richtung alles das, was, ohne eine Stockung des Verkehrs herbeizuführen, geschehen könne, fortwährend angestrebt und auch erreicht werden würde, daß jedoch eine das Verkehrswesen Deutschlands vollständig umgestaltende Einstellung des gesammten Güterverkehrs an Sonn- und Festtagen sich schwerlich bewerkstelligen lasse. Nachdem hierauf der sozialdemokratische Abgeordnete KAYSER, in seiner Fürsorge für das Wohl der unteren Eisenbahnbeamten, eine aus Anlaß der vorgekommenen Unglücksfälle auf den preussischen Eisenbahnen Seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten erlassene Verfügung zur Handhabung einer größeren Strenge gegen die unteren Organe, glaubte zur Sprache bringen zu müssen und die Einwirkung des Amtes zur Herrichtung größerer Sicherheitseinrichtungen für die Schaffner bei Ausübung ihres Dienstes beanspruchte, der Abgeordnete der Volkspartei GRÖBER sich über das Tarifwesen nicht nur auf seinen heimathlichen bayerischen, sondern auch über dasjenige auf den übrigen Bahnen Deutschlands beschwerte und durch das Reichs-Eisenbahn-Amt Aenderung desselben sowie Einführung einer zweiten Stückgutklasse verlangte, fand der fortschrittliche Abgeordnete RICHTER in seiner vermeintlichen Sachkenntnis auch auf diesem Gebiete, daß das Reichs-Eisenbahn-Amt in seiner Thätigkeit eingeschränkt

werden müsse und zur Erreichung dessen im Etat desselben ein großer Theil der Beamten als künftig wegfallend zu bezeichnen sei und der Führer des Zentrums Dr. WINDHORST, daß nicht eine Einschränkung dieser Behörde, vielmehr eine Beseitigung derselben, jedoch nicht nur dieses Amtes, sondern demnächst auch noch mehrerer Reichsämter, unter anderen des Reichs-Gesundheits-Amtes, des Reichs-Justiz-Amtes zu verlangen sei. Ungeachtet der Bundesraths-Kommissar auf die Angriffe jedem der vorgenannten Redner sofort und eingehend erwiderte, waren dieselben nicht zu überzeugen; ihre einzelnen Erwidern erinnerten unwillkürlich an den Refrain in einer bekannten Oper: Einerlei, der Jude wird verbrannt. — Da neue Argumente nicht mehr vorgebracht werden konnten, die Kampfstimmung aber entfacht worden war, so wurde auf Kosten der seitherigen Einmüthigkeit im Angriffe schließlic das Wohl für die unteren Beamten das Lösungswort für die Fortführung des Kampfes, jedoch nicht mehr gegen die Reichsbehörde, sondern der Parteien untereinander, einschließlic der seither unbetheiligt gebliebenen. In schnellem Kreuzfeuer folgte Rede und Gegenrede aus den Reihen der verschiedenen Fraktionen, bis aus der zu Ordnungsrufen des Präsidenten sich steigenden, sehr erregten Debatte schließlic sämtliche Fraktionen als Sieger mit dem Bewußtsein hervorgingen, daß nur sie allein das Wohl der unteren Beamtenklassen seither gefördert hätten.

Wir wollen hier nicht auf die Aeußerungen verschiedener Redner in dem ersten Theil der Verhandlungen — die eigentliche Berathung des Etats des Reichs-Eisenbahn-Amtes — die scherzhafte Redewendung anwenden; selten ist wohl ein mit so wenig Sachkenntnis getrübtetes Urtheil über einen Gegenstand abgegeben worden, als im vorliegenden Falle, doch können wir nicht unterlassen zu bemerken, daß größtentheils allgemeine Redensarten, aus trüben Quellen entstammende Zeitungsartikel, das Beweismaterial für die vielseitigen nicht zutreffenden Angriffe abgeben mußten. Daß eine Partei, welche sich deutschfreisinnig nennt, durch ihren Führer einen Antrag auf Einschränkung der Wirksamkeit einer Reichsbehörde einbringen konnte, bleibt