

## Trwałość jednakowo impregnowanych progów kolejowych dębowych i bukowych.

Asesor leśny Hubert Schumacher rozpoczął w czasopiśmie »Forstliche Blätter« podawanie różnych przyczynków do rozjaśnienia ważnej sprawy rozleglejszego zużytkowania buczyny. Zaraz na wstępie podaje porównanie trwałości progów kolejowych jednakowo impregnowanych, wyrobionych z dębiny i z buczyny (zeszyt. 4. r. 1889 str. 107), opierając się przytem na doświadczeniu zrobionem na stosunkowo małą skalę przez dyrekcję hanowerskiej kolei państwowej. Za stacją Münden używano w latach 1870—75. na przestrzeni 11 kilometrowej oprócz progów dębowych, także bukowych i podług raportów urzędowych z rewizyi na dniu 1 kwietnia 1881 było na niej 19000 progów dębowych i 1200 bukowych, które stosownie do tamtejszego zwyczaju były jednakową metodą wciskową (*Hochdruckverfahren*) impregnowane chlorkiem cynku.

Czynniki oddziaływujące na trwałość progów były na rzeczonej przestrzeni o ile można jaknajniekorzystniejsze, mianowicie, że na jej znacznej części oprócz pociągów towarowych przebiegało codziennie 30 planem objętych pociągów (skutkiem zbiegu linii Hannover-Frankfurt i linii Halle-Cassel).

Do tego przychodzą krzywizny o promieniu tylko 420 m i pojedyncze dla głównych linii na kaźden sposób bardzo znaczne stoki (1 : 100).

Powyższe trzy czynniki, które w ogóle na trwałość szyn i progów jakiegolwiek rodzaju wywierają wpływ przeważny, działają na trwałość właśnie progów bukowych najniekorzystniej, jak to już autor na zjeździe leśników w Monachium wykazywał.

Progi z drewna bukowego złożonego z jednostajnie i wszechstronnie pospajanych włókien, odznaczającego się wielką odpornością przeciw odszczepieniu (rozskaleniu), mniej są narażone na mechaniczne zużycie przez nacisk stopką szyn i na rozszczepienie, niżeli inne konkurujące drewniane progi (z wyjątkiem jednak akacyi. Przyp. red. »Sylwana). Gwoździe szyny utrzymujące wchodzą bardzo opornie w progi bukowe i także bardzo trudno dają się wrywać. Pomimo tego na przestrzeni Münden skutkiem bardzo wybitnie działających powyżej wzmiankowanych czynników, potrzebne jest częstsze odnowienie gwoźdżenia, najprzód dla korekcyi poziomu szyn na krzywiznach i stokach, częstszej tutaj niżeli na innych przestrze-

niach, a następnie dla zastąpienia zużytych szyn. Skutkiem tego nowego przebijania gwoździ nadwiera się mniej lub więcej drewno, często do tego stopnia, że dla lepszego umocowania gwoździa trzeba starą dziurę kołkiem drewnianym wypełniać. Z tego wynika bardzo jasno, że w bliskości utwierdzenia szyn, drewno bukowe przy najlepszej nawet impregnacji będzie więcej narażone na wpływy rozkład drewna przyspieszające jak w tych samych warunkach będące drewno dębowe, ze swej natury już opierające się lepiej zgniliznie.

Z tego też powodu nie używa obecnie hanowerska dyrekcyja kolejowa progów bukowych na krzywiznach i stokach kolei, gdy na innych miejscach używa zarówno progów dębowych jak i bukowych.

Uwzględniając przedstawione stosunki miejscowe, przyznać trzeba, że progi bukowe w konkurencji z dębowymi mają bardzo trudne stanowisko i jeżeli pomimo tego trwałość ich w porównaniu z dębowymi jest tylko nie o wiele mniejszą, przeto na innych przestrzeniach mogą śmiało wytrzymywać konkurencyę.

Następujące liczby, wyjęte z corocznie 1. kwietnia składanych raportów o wymianie progów, są wynikiem dokładnego przecięciowego obliczenia i przedstawiają średnią trwałość wymienionych progów, których czas położenia, oznaczony tam bywa wbiciem gwoździa numerowego i liczbą roku umieszczoną na czole progów.

Średnia trwałość progów

Rok wymiany	dębowych	bukowych
1880/81	11·80	8·30
1881/82	11·50	9·10
1882/83	11·95	9·76
1883/84	10·20	11·36
1884/85	13·10	13·00
1885/86	13·19	14·00

Jeżeli uwzględnimy, że cena dębiny jest prawie o połowę wyższą od buczyny, przysposobienie zaś progów tak jednych jak drugich kosztuje to samo, to dziwić się trzeba, dlaczego na progi buczyna jest, można powiedzieć, nieużywaną przez dyrekcyje kolejowe.