

Transportable Gütercoupés

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 21

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2147>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Statistik der Eisenbahnen nach Staatengruppen.
(Schluss des Jahres 1873.)

	Bevölkerung.	Gebiets- Ausdehnung. Quadrat- Meilen.	Bahn- Meilen.	Baukosten pr. Meile. Dollars.
Neu England Staaten (Connecticut, Maine, New- Hampshire, Vermont, Mas- sachusetts, Rhode-Island.)	3,586,000	68,348	5,462,3	50,418
Mittel Staaten ... (New-York, New-Jersey, Pennsylvanien, Delaware, Maryland, West-Virginien und District Columbia.)	10,666,000	137,628	14,209,0	79,427
Westliche Staaten ... (Ohio, Michigan, Indiana, Illinois, Wisconsin, Minne- sota, Iowa, Kansas, Ne- braska, Missouri und die Territorien Wyoming, Utah, Dakota, Colorado.)	14,080,000	1,038,588	33,905,9	50,550
Südliche Staaten ... (Virginien, Nord-Carolina, Süd-Carolina, Georgia, Florida, Alabama, Missis- sippi, Louisiana, Texas, Kentucky, Tennessee, Ar- cansas.)	11,090,000	789,378	15,316,4	36,575
Pacific Staaten ... (Californien, Oregon, Ne- vada und Washington Ter- ritory.)	810,000	458,374	2,671,3	93,300
Total in den Vereinigten Staaten am 31. Dec. 1873	40,232,000	2,492,316	71,564,9	315,270
Anno			1863 33,170	
"			1853 15,360	
"			1843 4,185	

Nebst diesen 71,565 Meilen Bahnlinie dürfen noch füglich 13,512 Meilen für Doppel- und Seitenschienenwege in Zuschlag gebracht werden, so dass sich eine Gesamt-Schienenlänge von 85,076 englischen Meilen ergibt.

Locomotiven waren im Ganzen vorhanden	14,223
Frachtwaggons aller Art	338,427
Passagier-, Bagage-, Express- und Postwaggons	13,725

Aktien-Capital (ca. 28,956 Doll. per Meile)	Doll. 2,072,251,954
Fundirte und andere Schulden (ca. 27,957 D. per Meile)	" 1,999,741,597
Bau- und Ausrüstungskosten (ca. 52,099 D. per Meile)	" 3,728,416,958
Einnahmen	" 478,885,597
Betriebskosten	" 304,534,684
Bleibt zur Zahlung von Interessen, Divi- denden etc.	" 174,350,913

Die Verwaltungen nachfolgender Bahnen weisen im ver-
flossenen Jahre eine Netto-Einnahme von mehr als vier Millionen
Dollars nach.

Eisenbahn.	Capital. Doll.	Schuld. Doll.	Bau- kosten. Doll.	Brutto- Ein- nahmen. Doll.	Netto- Ein- nahmen. Doll.	Divi- denden.
Philadelphia u.						
Reading	34,236,175	33,120,804	45,922,674	12,125,038	4,061,497	10
Union Pacific ...	37,762,300	77,367,752	112,259,336	9,633,965	4,935,966	—
Lake Shore und Michigan	50,000,000	32,267,486	78,251,914	18,906,757	5,804,521	8
Erie	86,536,910	41,563,651	109,856,939	19,369,590	5,911,799	2 3/4
Baltimore und Ohio	16,704,762	12,456,638	37,166,607	10,604,472	6,001,673	9
Central - Pacific	54,283,190	81,939,680	136,108,372	12,793,001	7,465,625	—
Pennsylvanien ..	53,271,937	38,785,555	42,436,860	22,012,525	8,247,852	10
New-York, Central and Hudson	98,428,300	16,497,187	63,299,924	25,580,676	9,134,239	8

Die verhältnissmässig am besten verwaltete und rentabelste Bahn scheint die in diesem Consulatsskreis befindliche Baltimore- und Ohio-Eisenbahn zu sein.

Mehr und mehr tritt die Transportfrage, resp. deren Behand-
lung von Seiten der Staats- und der Bundesregierungen, in den
Vordergrund. Nicht nur wird in den westlichen Staaten gegen
die Anwendung von oft unerträglich hohen Fracht-Tarifen lebhaft
opponirt, sondern auch die Kundgebungen und Beschlussnahmen
in der New-Yorker Handelskammer zeigen, wie man die dringende
Natur der Frage allenthalben erkennt und würdigt, und eine
einheitliche Organisation in dieser Richtung mit Nachdruck als
eine unabwiesbare Nothwendigkeit bezeichnet. Ein Beschluss
dieser Handelskammer lautet:

„Es sei der Zeitpunkt gekommen, wo die Regierung der
„Vereinigten Staaten von der ihr durch die Verfassung ge-
„sicherten Souverainität, den Handel unter den Staaten zu
„reguliren, in Anbetracht des Umstandes, dass mit vollständiger
„Sicherheit angenommen werden kann, es werde die Korn-
„Production noch Jahrzehnte alljährlich zunehmen — Gebrauch
„machen möchte, in der Weise, dass sie (die Regierung)
„die Feststellung des Eisenbahn-Tarifs sowohl für den Trans-

„port als für den Austausch von Producten des Innern gegen
„Fabricate und Waaren der Seeküste, sowie auch für die
„eingeführten Handelsartikel anderer Länder an die Hand
„nahme.“

Dem Bunde steht nämlich verfassungsmässig das Recht zu,
„den Handel unter den Staaten zu reguliren,“ nicht aber die
Competenz, beliebig in das Eisenbahnwesen einzugreifen. Gleich-
wohl ist mit Bestimmtheit anzunehmen, dass die Transport-
Frage in nicht ferner Zeit von Bundes wegen gelöst und ein
einheitlicher Tarif festgestellt werden wird. Etwas muss im
Interesse des Handels geschehen. Es verdient bemerkt zu
werden, dass am Schlusse des Jahres in der Seestadt Char-
leston (Süd-Carolina) Mais 96 Cents galt, während selbiges in
dem kaum 300 Stunden entfernten Chicago genugsam zu 54
Cents zu haben war. Daraus folgt, dass, weil im Westen Er-
zeugnisse aller Art stets in Massen vorhanden sind, und auch
Gelegenheit zum Absatz da wäre, die Bezugswege geebnet und
verbessert werden müssen durch Festsetzung, resp. Ermässigung
der Transport-Taxen. Einige glauben das durch Einführung
des schmalspurigen Bahnsystems zu erzielen; Andere ver-
sprechen sich viel von Canalbauten vom Mississippi bis zur
atlantischen Seeküste. Die Mehrzahl glaubt die Lösung des
Problems — Erleichterung des gesammten Verkehrs und Beförderung
des Handels — einzig von der Erörterung der Eisen-
bahn-Transport-Frage durch die Bundesregierung erwarten zu
dürfen. Der Congress beschäftigt sich mit derselben, jedoch bis
jetzt ohne erheblichen Erfolg.

Im Transportwesen hat in letzter Zeit namentlich der Vieh-
Transport die Aufmerksamkeit auf sich gezogen, da man die
Erfahrung gemacht hat, dass bei der bisherigen mangelhaften
Transportweise sehr oft Thiere erkranken; dass dann der
Genuss ihres Fleisches nachtheilig ist, bedarf keiner weitem
Ausführung. Bemerkenswerth ist auch die Thatsache, dass
Hornvieh, welches per Eisenbahn auf eine Distanz von 500
Stunden befördert wird, gegen 20 % von seinem Fleischgewicht
einbüsst; da allein von Chicago aus alljährlich circa 300,000
Stück Hornvieh per Eisenbahn nach den östlichen Märkten
transportirt werden, so lässt sich der enorme Verlust, den
diese Beförderungsweise mit sich bringt, leicht ermessen. In
Erwägung dessen sah sich der Congress denn auch zu einem
bezüglichen Antrag veranlasst, der zum Beschluss erhoben wurde
und Gesetzeskraft erlangt hat.

Es wird dadurch vorgeschrieben:
„dass Thiere, transportirt auf Eisenbahnen oder Schiffen,
„längstens alle 28 Stunden zum Ruhen, Tränken und Füttern
„abgeladen werden und mindestens 5 Stunden Ruhe geniessen
„sollen, ehe sie wieder aufgeladen werden dürfen. Wider-
„handlungen gegen diese Verordnung werden mit 100—500
„Dollars bestraft, und es kann die Busse von Bundes wegen
„eingetrieben werden.“

* * *

Transportable Gütercoupés. Der Hauptvorwurf, den man
stets gegen die schmalspurigen Bahnen erhob, war die Noth-
wendigkeit der Umladung der Güter beim Uebergang von der
Breitspur auf die schmale. Selbst die Freunde und Anhänger
der Schmalspur konnten nicht läugnen, dass diess ein Uebelstand
sei, und sie bemühten sich nur nachzuweisen, dass solche U-
mladungen auch beim Anschluss von Bahnen von derselben
Spurweite vorkommen und dass die Kosten dieser Umladung
ganz unbedeutend seien. Diese Einwände konnten am aller-
wenigsten befriedigen, wo es sich um Gegenstände handelte, die
in ganzen Wagenladungen transportirt werden. Kohle z. B.
reist von Saargruben her im gleichen Wagen bis Winkeln und
muss, um die letzte kleine halbe Stunde bis Herisau zu machen
noch einer mühsamen Umladung unterzogen werden! Es liegt
auf der Hand, dass diess kein geringer Uebelstand wäre.

Noth macht aber erfinderisch; und so ist der Maschinen-
meister jener Schmalspurbahn, Herr Herder — früher Bauführer
am Bau der Kettenbrücke in Budapest, dann Erbauer der gross-
artigen Schaffhauser Wasserwerke, dann Werkstättenchef der
schweiz. Locomotivfabrik in Winterthur — auf den Gedanken
gekommen, kleinere Caissons zu construiren, deren je vier auf
einem Plattformwagen der anschliessenden Vereinigten Schweizer-
bahnen Platz haben. Diese Caissons können in den Gruben
beladen und ohne Umladung bis Winkeln geführt werden; die
Ueberstellung derselben auf die Lowries der Schmalspurbahn ist
eine Kleinigkeit.

Die k. k. priv. Erzherzog-Albrecht-Bahn ist im Begriff, die-
selbe Einrichtung für Salztransport zu treffen.

Das galizische Salz kommt in kleinen, nur 1 1/10 Wiener Pfd.
wiegenden, ziemlich leicht gepressten Stöckeln, die leicht be-

schädigt werden können, zur Verfuhr. Diese Stöckel werden zum Transport unmittelbar auf Landfuhrren derart in Heu verpackt, dass sie gegenseitig sich nicht berühren, nicht aneinanderstossen oder reiben und nach Verdeckung der Fuhrwerke mit dichten Matten, sich auch sonst nicht beschädigen können. Ist nun in dieser Weise das Sudsalz auf Fuhrren verpackt, so kostet die Traction desselben durch dieselben Fahrzeuge bis auf eine Entfernung von 25 Meilen immer bedeutend weniger als per Bahn, wobei diese Sendungen zuerst mit oben beschriebener Sorgfalt auf Strassenfuhrren verladen, zum nächsten Bahnhof geführt, dort ebenso sorgfältig ausgepackt, mit Umsicht in Eisenbahnwagen verladen, an der Zielstation ebenso ausgeladen, auf Strassenfuhrren behutsam verpackt, am Ablagerungsorte wieder unter Anwendung aller Sorgfalt aus den Fuhrren herausgenommen werden müssen.

Unter Anwendung oben beschriebener Caissons oder transportablen Coupés lässt sich auch die Bahn für solche Transporte verwenden; die Stöckel werden in diese Caissons verpackt, zum Bahnhof geführt und in den Caissons auf die Eisenbahnwagen verladen.

Es ist klar, dass diese Einrichtung der rollbaren Gütercoupés nicht nur für solche spezielle Fälle wie die eben angeführten, von grossem Vortheil ist, sondern dass sie auch auf andere Fracht wol angewendet werden kann; und, wenn wir nicht irren, hat die Verwaltung der appenzellischen Schmalspurbahn auch im Sinne, von diesen transportablen Caissons einen ausgedehnten Gebrauch zu machen.

Es beschränkt sich aber die Verwendbarkeit dieses Systems nicht auf die Schmalspurbahn, obwohl hier dessen Vortheile, der nothwendigen Umladung wegen, zunächst in die Augen springen. Eine viel grössere Bedeutung und Tragweite gewinnt dasselbe durch Einführung in den allgemeinen Verkehr. Wir lassen, um das deutlich zu machen, am besten die Betrachtungen folgen, welche Ritter v. Deyma in Nr. 115 des „Oesterr. Centralblatts“ unter dem Titel: „Ein Beitrag zur Reform des Eisenbahnwesens“ hierüber anstellt.

Er sagt: „Bei dem heutigen Stande der Wagenbaukunst dürfte es bei gutem Willen nicht besonders schwer fallen, leichte Kastenfuhrwerke in entsprechender Form derart zu construiren, dass sie nicht nur 30, aber auch 40 und 50 Zollcentner nicht sperriger Güter fassen, sich zur Beförderung auf dem Landwege eignen, in Stationen mit sehr starker Güterfrequenz und bei weiteren Entfernungen — wenn Einrichtung sonst lohnend — auf schmalspuriger Schlepfbahn rollen und sonst so beschaffen sind, dass je vier derselben auf einem Eisenbahn-Plateauwagen gestellt und befestigt werden können.“

Ist dies erreicht, dann könnte die principielle Trennung der Traction von der Spedition anstandslos durchgeführt werden.

Die Uebernahme, Aufbewahrung, Expedition und Ausfolgung der Transportgüter, die Gebühreneinhebung, Vorschussleistung, Spesen-Avisirung und Zahlung und überhaupt alle mit der Spedition verbundenen Geschäfte sammt der daraus resultirenden Haftpflicht könnten dann an Spediteure übergehen, welche blos eigene, selbstbeladene, geschlossene oder auch leere offene Gütercoupés zur Eisenbahn zuzuführen und zum Transporte aufzugeben hätten, während die Transport-Anstalten nur die factische Traction und Beistellung zur Abstreifung dieser Gütercoupés zu vermitteln haben würden.

Wie sehr unser Verkehrswesen bei derartiger Trennung der vielfach verworrenen und so viele Unzukömmlichkeiten mit sich bringenden Speditions-Geschäfte von der hauptsächlichlichen und eigentlich alleinigen Bestimmung: der Tractionsvermittlung, gewinnen würde, liegt auf der Hand.

Die geringere Ausdehnung und einfachere Einrichtung der Bahnhöfe, welche dann der Gütermagazine, Getreideschoppen und der Mehrzahl der Rangirgeleise gänzlich entbehren könnten, blos zweckmässig ausgeführte Zufuhr- und Verladerrampen benöthigen würden, — die Compensirung von circa 90% der gegenwärtig erforderlichen gedeckten Kastenwagen gegen eine entsprechende Anzahl der viel billigeren Plateauwagen, die Ueberflüssigkeit des überwiegend grösseren Theiles des Magazins-Personales, sehr vieler Reclamations-, Tarifs- und Control-Bureau-Beamten und einer Unzahl von Verrechnungs- und Evidenz-Drucksorten, — der Wegfall vieler jetzt unvermeidlichen Wagen-Dirigirungen und Verschiebungen, — eine weit erspriesslichere Ausnützung der Wagentragfähigkeit und Zugkraft etc. etc. würden sehr bedeutende Ersparnisse an Betriebskosten, — die weitgehendste Vereinfachung des ganzen Dienstes und die Erzielung der grösstmöglichen Raschheit und Präcision der Expedition zur unausbleiblichen Folge haben.

Die Eisenbahntarife, deren gegenwärtige Complicirtheit und Verschiedenartigkeit unmöglich fortbestehen kann, deren Regu-

lirung aber allseitig auf fast unüberwindliche Hindernisse stösst, würden sich dann von selbst auf eine natürliche und vernünftige Art äusserst einfach gestalten.

Der ganze schwerfällige Apparat der Evidenzführung und Verrechnung der Güterexpedite würde fast gänzlich entfallen, und liesse sich in der denkbar einfachsten Weise einrichten, da für Bescheinigung der erfolgten Uebernahme, bei welcher auch jederzeit die Tractionengebühren einzuheben wären, ferner als Verrechnungs- und Begleit-Document, für je ein Gütercoupé, beispielsweise die Ausfertigung juxtirter mit vorgedruckten fortlaufenden Nummern versehener Scheine, etwa: „Gütercoupébillets“ für die bezügliche Zielstation lautend, vollkommen genügen dürfte.

Das stets so hoch gehaltene Princip der freien Concurrenz, welche Concurrenz jedoch thatsächlich, von den auf verschiedenen Routen ringenden Bahnen, im eigenen Interesse, fast immer u. zw. sehr bald, durch Vereinbarungen, Cartelle, u. dgl. beseitigt zu werden pflegt — daher factisch nicht besteht, dieses Trugbild — dem zum Opfer hunderte von Millionen dem Nationalwohlstand und dankbareren Zwecken entzogen — und zur Erbauung kostspieliger, gänzlich überflüssiger und schliesslich meistens dem Staate zur Last fallender neuen „Concurrenzlinien“ verschleudert werden, dieser sonst überall vollkommen richtige, in bisheriger Anwendung auf Verkehrs-Anstalten aber, wirklich fatale Grundsatz, er würde zur segensbringenden That werden, da die Concurrenz nunmehr auf den allein haltbaren, rationalen Weg des Wettkampfes verschiedener unabhängiger und unabhängig bleibender Interessenten — auf demselben neutralen Schienenstrange geleitet wäre, was sicherlich erfreulichere Resultate, als die bisher erzielten, zur Folge hätte.

Breuninger's Copierdruck. Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen hat am 19. Februar 1874 ein Preisausschreiben erlassen betreffend Herstellung:

eines Verfahrens, nach welchem die Frachtkarten mit genügender Deutlichkeit der Schrift dreimal in der Weise copiert werden können, dass dadurch der Expeditionsdienst nicht gestört wird.

Diesen Anforderungen entspricht das von dem Chemiker Breuninger in Sachsen erfundene Copierverfahren, dessen Eigenthümlichkeiten in einer besonderen Tinte und in besonderer Präparirung des Copierpapiere liegen. Es sind uns drei von einem und demselben Original mit einem einzigen Druck angefertigte Copien vorgelegt worden, von welchen die oberste dritte noch vollkommen deutlich ist. Nach uns gemachten Mittheilungen sollen bei Verlängerung der Dauer der Pressung auf ein paar Stunden bis zu 15 und 20 deutlich lesbare Abzüge auf einmal erhalten werden können, während zur Anfertigung von blos drei Copien eine bis zwei Minuten genügen.

Die Manipulation ist im Uebrigen dieselbe wie beim gewöhnlichen Copieren. Unter eine gewöhnliche Copierpresse von entsprechendem Format werden ein Oelblatt, das Original, drei Copierblätter und ein mit Wasser getränktes Saugblatt, darüber wieder drei Copierblätter, Original und Oelblatt gelegt.

Das Verfahren sei schon bei verschiedenen Eisenbahnverwaltungen eingeführt und habe guten Erfolg gehabt; auch einige schweizerische Verwaltungen, denen Proben solchen Copierdruckes vorgezeigt worden, haben sich in sehr anerkennender Weise über die Vortheile dieses Verfahrens ausgesprochen.

Für weitere Auskunft wende man sich an die Firma Attenhofer & Co., Kunsthandlung in Zürich.

Das Raumsystem und das Classificationssystem im Eisenbahn-Tarifwesen.

(Corresp. v. Basel.) Das sog. Raumsystem wurde zuerst und in strengster Auffassung von den K. D. Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen für deren internen Verkehr eingeführt. Im Gegensatz zum Classificationssystem (wie es in der Schweiz allgemein besteht) nimmt diess Raumsystem keinerlei Rücksicht auf einen Gattungsunterschied der Güter, sondern macht die höhere oder niedrigere Taxirung lediglich davon abhängig, ob der Transport als Eilgut, Stückgut oder in Wagenladung stattfinden soll; für einige Artikel des Bergbaues, der Forst- und Landwirtschaft, die in offenen Wagen von je 200 Centnern zum Verlad kommen, ist dann noch eine ermässigte Specialtaxe gewährt. Dieses elsass-lothringische Raumsystem hat, hie und da mit etwelchen Modificationen bezüglich der Special-Tarife, auf den meisten Bahnen Deutschlands nach und nach Eingang gefunden. Indem es die Einheitstaxe für Stückgüter wesentlich höher, als für Wagenladungen von 100 Centnern und für letztere höher, als für solche von 200 Centnern normirt, bezweckt es namentlich eine intensivere Ausnützung des Transportmaterials und hat solche gewiss auch erreicht. Der Handelsstand und darunter namentlich die Speditoren, hat sich nicht lange auf den grossen Vortheil aufmerksam machen lassen, der darin liegt, dass in gleicher Richtung reisende Güter ganz oder streckenweise in gruppirten Wagenladungen spedirt werden. Auf diese Weise machen die Speditoren den Eisenbahnen gewissermassen Concurrenz und dieser möglichen Concurrenz resp. des daraus entspringenden Vortheils halber, kann sich auch der weitere Handelsstand leicht mit dem Raumsysteme