

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 21

Artikel: Statistik der Eisenbahnen nach Staatengruppen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2146>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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

	Bevölkerung.	Gebiets-Ausdehnung.	Bahn-Meilen.	Baukosten pr. Meile.	Dollars.
Neu England Staaten (Connecticut, Maine, New-Hampshire, Vermont, Massachusetts, Rhode-Island.)	3,586,000	68,348	5,462,3	50,418	
Mittel Staaten (New-York, New-Jersey, Pennsylvania, Delaware, Maryland, West-Virginien und District Columbia.)	10,666,000	137,628	14,209,0	79,427	
Westliche Staaten ... (Ohio, Michigan, Indiana, Illinois, Wisconsin, Minnesota, Iowa, Kansas, Nebraska, Missouri und die Territorien Wyoming, Utah, Dakotah, Colorado.)	14,080,000	1,038,588	33,905,9	50,550	
Südliche Staaten ... (Virginien, Nord-Carolina, Süd-Carolina, Georgia, Florida, Alabama, Mississippi, Louisiana, Texas, Kentucky, Tennessee, Arkansas.)	11,090,000	789,378	15,316,4	36,575	
Pacific Staaten (Californien, Oregon, Nevada und Washington Territory.)	810,000	458,374	2,671,3	98,300	
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 Seitenschiene wege in Zuschlag gebracht werden, so dass sich eine Gesammt-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
Fundurte 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, Dividenden etc. 174,350,913

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

Eisenbahn.	Capital.	Schuld.	Bau-kosten.	Brutto-Ein-nahmen.	Netto-Ein-nahmen.	Dividen-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	—
Pennsylvania ...	53,271,937	38,785,555	42,436,860	22,012,525	8,247,852	10
New-York, Central und 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 Consulatskreis befindliche Baltimore- und Ohio-Eisenbahn zu sein.

Mehr und mehr tritt die Transportfrage, resp. deren Behandlung 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 unabsehbare Nothwendigkeit bezeichnet. Ein Beschluss dieser Handelskammer lautet:

„Es sei der Zeitpunkt gekommen, wo die Regierung der Vereinigten Staaten von der ihr durch die Verfassung gesicherten Souveränität, 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 nähme.“

Dem Bunde steht nämlich verfassungsmässig das Recht zu, „den Handel unter den Staaten zu reguliren“ nicht aber die Competenz, beliebig in das Eisenbahnwesen einzugreifen. Gleichwohl 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 Charleston (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 Erzeugnisse aller Art stets in Massen vorhanden sind, und auch Gelegenheit zum Absatz da wäre, die Bezugsweg eingebracht und verbessert werden müssen durch Festsetzung, resp. Ermässigung der Transport-Taxen. Einige glauben das durch Einführung des schmalspurigen Bahnsystems zu erzielen; Andere versprechen sich viel von Canalbauten vom Mississippi bis zur atlantischen Seeküste. Die Mehrzahl glaubt die Lösung des Problems — Erleichterung des gesamten Verkehrs und Förderung des Handels — einzig von der Erörterung der Eisenbahn-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 weiteren 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. Widerhandlungen 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 Nothwendigkeit 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 Umladungen auch beim Anschluss von Bahnen von derselben Spurweite vorkommen und dass die Kosten dieser Umladung ganz unbedeutend seien. Diese Einwände konnten am allerwenigsten 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 Maschinenmeister jener Schmalspurbahn, Herr Herder — früher Bauführer am Bau der Kettenbrücke in Budapest, dann Erbauer der grossartigen 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 Schweizerbahnen 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, dieselbe Einrichtung für Salztransport zu treffen.

Das galizische Salz kommt in kleinen, nur 1⁴/10 Wiener Pfd. wiegenden, ziemlich leicht gepressten Stöckeln, die leicht be-