

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

Artikel: Transportable Gütercoupés
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2147>

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: 17.01.2026

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 Werkstättchenchef 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-

schädigt werden können, zur Verfuhr. Diese Stöckel werden zum Transport unmittelbar auf Landfuhren 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 Fuhren 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 Strassenfuhren verladen, zum nächsten Bahnhof geführt, dort ebenso sorgfältig ausgepackt, mit Umsicht in Eisenbahnwagen verladen, an der Zielstation ebenso ausgeladen, auf Strassenfuhren behutsam verpackt, am Ablagerungsorte wieder unter Anwendung aller Sorgfalt aus den Fuhren 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 konstruiren, 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 schmalspurige Schleppbahnen 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 hauptsächlichen und eigentlich alleinigen Bestimmung: der Traction und Beistellung zur Abstreifung dieser Gütercoupés zu vermissen haben würde, liegt auf der Hand.

Die geringere Ausdehnung und einfache Einrichtung der Bahnhöfe, welche dann der Gütermagazine, Getreideschuppen und der Mehrzahl der Rangirgleise gänzlich entbehren könnten, blos zweckmäßig ausgeführte Zufahrts- und Verladerampen benötigen 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 Ausnutzung 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 Tractiongebühren einzuhaben wären, ferner als Verrechnungs- und Begleit-Documant, für je ein Gütercoupé, beispielweise die Ausfertigung juxtierten mit vorgedruckten fortlaufenden Nummern versehener Scheine, etwa: „Gütercoupebillet“ für die bezügliche Zielstation lautend, vollkommen genügen dürfte.

Das stets so hoch gehaltene Princip der freien Concurrenz, welche Concurrenz jedoch tatsächlich, 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 Nationalwohlstande und dankbareren Zwecken entzogen — und zur Erbauung kostspieliger, gänzlich überflüssiger und schliesslich meistens dem Staate zur Last fallender neuen „Concurrentlinien“ verschleudert werden, dieser sonst überall vollkommen richtige, in bisheriger Anwendung auf Verkehrs-Anstalten aber, wirklich fatale Grundsatz, er würde zur segenbringenden That werden, da die Concurrenz nunmehr auf den allein haltbaren, rationellen 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 Preisauftschreiben 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 besondern Tinte und in besonderer Präparirung des Copierpapiers 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 Auffertigung von bloss drei Copien eine bis zwei Minuten genügen.

Die Manipulation ist im Übrigen dieselbe wie beim gewöhnlichen Copieren. Unter einer gewöhnlichen 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., Kunsthändlung 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 Landwirthschaft, 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 Ausnutzung 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 gruppierten Wagenladungen spedit werden. Auf diese Weise machen die Speditoren den Eisenbahnen gewissermaassen Concurrenz und dieser möglichen Concurrenz resp. des daraus entspringenden Vortheils halber, kann sich auch der weitere Handelsstand leicht mit dem Raumsysteme