

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 25

Artikel: Abschaffung der II. Wagenklasse auf der englischen Midland-Eisenbahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2190>

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: 18.01.2026

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

Rosen heran, nämlich die Einheimsung fatter Dividenden. Nicht so glücklich sind die Inhaber vieler anderer Eisenbahn-Actien, da die Einen nur ganz wenig, Andere gar nichts erhalten werden. Zwischen jenen Glückskindern und diesen mehr oder weniger Bemitleidenswerthen darf man nun die Actieninhaber einer Bahn einreihen, die bis in die letzten Jahre immer eher Ueberfluss an Mangel hatte, als in der Lage war, denen, die bei ihrer Gründung Häuser auf sie bauten, das Leben zu versüssen. Wir meinen die Actionäre der Vereinigten Schweizer-Bahnen. Zwar sind die Ertragnisse dieser Bahn im laufenden Jahr noch nicht der Art, dass sich für die Inhaber von Stamm-Actien irgend eine Dividende herauschlagen lässt, und wir bedauern auch unsererseits die Illusionen zerstören zu müssen, welche vor einiger Zeit sich breit machten, ohne Zweifel in der uneigennützigsten Absicht, durch Veräusserung des eigenen Besitzes den andern Erwerbern dieses Glück zuzuwenden. Dagegen stellen sich die Aussichten für die Inhaber von Prioritäts-Actien weit günstiger, denn wir getrauen uns jetzt schon die Behauptung aufzustellen und mit Zahlen zu begründen, dass wenn nicht die Ertragnisse der beiden letzten Monate dieses Jahres erhebliche Minder-einnahmen gegen das Vorjahr zeigen und nichts Ausserordentliches eintritt, den Prioritäts-Actien der normale Zins von 5 %/o ausgerichtet werden könne.

Bekanntlich reichte der Reinertrag der Bahn im Jahr 1873 hin, den Prioritäts-Actien einen Zins von 2 %/o = 10 Fr. auszuthemen, wobei immerhin dem Oberbauerneuerungsfond, sowie dem Reserve- und Amortisationsfond eine Summe von Fr. 498,554. 64 zum voraus zugewendet worden war. Wären nun die Betriebsergebnisse des laufenden Jahres denjenigen des Jahres 1873 gleich, so dürfte man wenigstens auf den Bezug dieser Zinsrate Hoffnung haben, um so eher als die diesjährigen Kohlenpreise sehr erheblich gesunken sind und wohl auch eine neue Lohnerhöhung nicht eingetreten sein wird, während im Vorjahr gerade die hohen Kohlenpreise und die Lohnerhöhung bewirkten, dass ungeachtet einer Mehreinnahme von Fr. 183,948. 65 gegenüber den Einnahmen vom Jahr 1872 statt der für dieses Jahr bezahlten $4\frac{3}{4}$ %/o nur 2 %/o als Zins verabfolgt werden konnten. Nach Ausrichtung dieses Zinses verblieb noch ein Rechnungssaldo im Betrag von Fr. 7,867. 50, der sich aber um Fr. 8,366, also auf Fr. 16,233. 50 erhöht, weil die Generalversammlung am 26. Juni d. J. beschloss, dass den in der Casse befindlichen 836 $\frac{3}{5}$ Prioritäts-Actien kein Zins zufallen solle. Stellt sich nun heraus, dass die Betriebsergebnisse des laufenden Jahres noch günstiger seien als diejenigen des Vorjahres, so wird wohl dieser Mehrbetrag auf Rechnung der den Prioritäts-Actien zufallenden Zinsen zu verwenden sein, da einerseits erhöhte Einlage in den Oberbauerneuerungsfond etc. nicht statthaft ist, anderseits angenommen werden darf, dass die wesentlich reducirten Kohlenpreise die erhöhten Betriebskosten während des eidgenössischen Schiessens zu decken ausreichen werden.

Die Rechnung stellt sich nun wie folgt:

Die vorjährige Reineinnahme reichte aus, den Prioritäts-Actien Fr. 10 auszurichten, macht auf 35,000 Actien	Fr. 350,000. —
---	----------------

Dazu kommen:

a) der Rechnungsüberschuss vom Jahre 1873	16,233. 50
b) Mehrbetrag der diesjährigen Einnahmen bis Ende September	442,811. —
c) Mehrbetrag derselben im Monat October	75,405. 16

Fr. 884,449. 66

Da nun der Zins zu 5 %/o für 35,000 Actien bloss beträgt	Fr. 875,000. —
--	----------------

so verbleibt ein Ueberschuss von der sich aber um weitere	Fr. 9,449. 66
---	---------------

also auf den Betrag von	Fr. 20,915. —
-------------------------	---------------

also auf den Betrag von	Fr. 30,364. 66
-------------------------	----------------

steigert, sofern die oben erwähnten 836 $\frac{3}{5}$ Prioritäts-Actien noch im Depot des Unternehmens sich befinden.

Muthmasslich werden November und December ebenfalls eine Mehreinnahme zeigen, und in diesem Fall würde sich die Rechnung noch günstiger stellen; wenn aber die diesfälligen Einnahmen auch nur den vorjährigen gleichkommen, so alteriren sie jedenfalls die aufgestellte Berechnung nicht. Ebenso wenig wäre der Einwurf von Belang, dass die Mehreinnahme des laufenden Jahres wenigstens für die letzten 4—5 Monate auf bloss approximativ Berechnung beruhen; denn die Erfahrung beweist, dass in Wirklichkeit das definitive Resultat in der Regel sich noch günstiger erzeigt.

Mag man indess an unserer, jedenfalls in guten Treuen aufgestellten Rechnung das und dieses aussetzen und in bisheriger Weise sich bemühen, durch Aeufnung der vorhandenen Sparhöfen den Zins der Prioritäts-Actionäre zu kürzen, so viel liegt jedenfalls mit Gewissheit vor, dass das Nettoertragniss der Bahn im laufenden Jahr ausreicht, den im Januar 1875 verfallenden Coupon in statutenmässiger Weise d. h. mit $2\frac{1}{2}$ %/o einzulösen, und wir denken, es sei nun einmal an der Zeit, dass sich die Verwaltung zur Anordnung dieser Maassregel entschliesse. Schon zwei Male wäre dazu Veranlassung gewesen: Zuerst im Jahr 1872, als wirklich $2\frac{1}{2}$ %/o bezahlt wurden und dann wieder im Jahr 1873, als sogar $4\frac{3}{4}$ %/o ausgerichtet werden konnten, beide Male aber erst im Juli des betreffenden Jahres gegen Aushändigung von zwei Coupons. Wenn wir nun auch das Jahr 1871/72 ausser Betracht lassen wollen, mit Rücksicht darauf, dass die Verwaltung im December 1871 das schliessliche Rechnungsergebniss noch nicht kennen und daher im Zweifel stehen konnte, ob die vorhandenen Mittel zur Einlösung des Januar-Coupons ausreichen, so waren doch begründete Zweifel im Jahr 1872/73 nicht vorhanden, dass für das Jahr 1872 genügende Fonds zur Einlösung des Januar-Coupons vorhanden seien. Die Inhaber von Prioritäts-Actien sind übrigens nicht in der Lage, eine dahin zielende Bitte an die Verwaltung zu stellen, sondern es steht ihnen das unbestreitbare Recht zu, an die Verwaltung die Forderung zu stellen, dass sie den im Januar verfallenden Coupon mit $2\frac{1}{2}$ %/o einlöse. Sie können sich nämlich für dieses Begehren auf eine ausdrückliche Bestimmung der Statuten stützen; ja wirklich auf die Statuten vom 8./14. April 1857, welche zwar — und gewiss mit allem Grund — einer Revision schon längst bedürftig waren, die aber von Seite der Verwaltung mit der inbrünstigsten Liebe festgehalten und daher wohl auch — befolgt werden. Der Art. 52 dieser Statuten schreibt vor, dass während der Bauzeit den Actionären ein jährlicher Zins von 5 %/o — halbjährlich zahlbar — ausgerichtet werden solle, wofür nöthigenfalls das Gesellschaftscapital in Anspruch genommen werden könne, welche Bestimmung, nebenbei bemerkt, dazu beitrug, dass sich am 31. December 1863 eine Unterbilanz im Betrage von bloss Fr. 949,965. 21 herausstellte, die erst im Jahr 1873 völlig aus Abschied und Tractanden fiel. Sodann besagt der Art. 55 wörtlich Folgendes:

„Sobald alle vereinigten Bahnen in Betrieb gesetzt sein werden, sind von dem jährlichen Ertragsüberschusse zum Voraus zu verwenden:

1.

2. Fünf vom Hundert des Gesellschaftscapitals, als Betrag der semesterweise für die Actien zu bezahlenden Dividende von jährlichen fünf Procenten.

„Der Ueberschuss des Jahresertrages wird ebenfalls unter alle Actien vertheilt.“

Offenbar mit Rücksicht auf diese Vorschrift der Statuten sind denn auch nicht nur die Prioritäts-, sondern ebenso die Stamm-Actien mit halbjährlichen Coupons versehen, und es hat die Verwaltung im Juli d. J. für die erste Serie der Prioritäts-Actien neue Couponbogen, wieder mit halbjährlichen Coupons, ausgegeben, was doch kaum geschehen sein wird, um in mit den Verhältnissen unbekannten Erwerbern solcher Titel bloss den Glauben zu erwecken, dass sie halbjährliche Dividenden erhalten werden.

Für Stellung dieses Begehrens haben wir aber noch einen andern gewiss sehr gewichtigen Grund. Ungeachtet die Prioritäts-Actien in den letzten drei Jahren $2\frac{1}{2}$, $4\frac{3}{4}$ und 2 %/o abgeworfen haben und für das laufende Jahr eine erheblich grössere Dividende in sicherer Aussicht steht, macht doch der Curs, den diese Actien haben, einen betrübenden Eindruck: er stagnirt immer zwischen 235 und 245 und steht gegenüber andern Actien, die für das vorige Jahr gar keinen Zins zahlten und sogar noch eine grosse Unterbilanz haben, unverhältnissmässig niedrig. Wir sind aber der festen Ueberzeugung, dass wenn die Verwaltung sich entschliesst, der Vorschrift der Statuten gemäss den Januarcoupon einzulösen, das auf den Curs der Actien einen die Speculation sehr ermuthigenden Eindruck machen wird, was unzweifelhaft auch der Verwaltung nur erwünscht sein kann. Wir geben uns der zuversichtlichen Hoffnung hin, die Anregung werde nicht auf unfruchtbaren Boden fallen.

* * *

Abschaffung der II. Wagenklasse auf der englischen Midland-Eisenbahn. — Wie wir bereits in Nr. 24 dieses Blattes gemeldet haben, hat der Verwaltungsrath der englischen Mid-

land-Eisenbahn-Gesellschaft beschlossen, die II. Classe-Wagen abzuschaffen. — Der Präsident dieser Gesellschaft, Herr Ellis, hat nun eine Brochure veröffentlicht, welche die Gründe auseinandersetzt, die die Directoren zu diesem Beschluss veranlasst haben. „Engineering“ schreibt nun hierüber Folgendes:

Die Midland-Eisenbahn, welche seit vielen Jahren mit mehr oder weniger acuten Geld-Calamitäten zu kämpfen hatte, und deren Dividende von 8 Percent auf 5 Percent herabgesunken ist, sah sich durch den gesteigerten Verkehr auf ihrer Hauptlinie zu Anfang dieses Jahres in die Alternative gedrängt, entweder eine grössere Anzahl Waggon II. Classe anzuschaffen oder andere Mittel zu ergreifen, um dieser Geldauslage, deren Vermeidung eben der Hauptgrund aller diesbezüglichen Beschlüsse gewesen zu sein scheint, auf andere Weise auszuweichen. Es wurde der letztere Weg gewählt und, wie schon bemerkt, der Beschluss gefasst, die II. Classe als solche überhaupt aufzugeben und nur mehr I. und III. Classe-Wagen zu führen, dagegen die Fahrpreise der I. Classe auf 1½ Pence per englische Meile zu ermässigen. Die Gründe, welche die Directoren der Midland-Bahn dem Publikum und den Actionären gegenüber für diesen Beschluss in's Feld führten, waren doppelte, und zwar nach den Angaben des Präsidenten der Gesellschaft, des Herrn Ellis, folgende:

- 1) Dass die Erfahrungen des III. Classe-Betriebes gezeigt haben, dass durch eine Reducirung der I. Classe-Preise und die Verbesserung der Einrichtung der II. Classe-Wagen eine beträchtliche Vermehrung der Passagiere und eine namhafte Erhöhung der Einnahmen herbeigeführt werden müsse, und
- 2) dass daselbst abgesehen von den Mehreinnahmen der nominelle Verlust durch die grössere Oeconomie des Betriebes weitaus compensirt werden wird.

Die sub 1 angegebenen Gründe können offenbar keinen Gegenstand einer fruchtbringenden Discussion bilden, da über den Werth oder Unwerth derselben nur die Erfahrung genügende Resultate zu Tage zu fördern vermag. Wenn man jedoch die bisherigen Erfahrungen in dieser Richtung zusammenfasst, so ergibt sich, dass die in den letzten Jahren den III. Classe-Passagieren gewährten Vortheile im Zusammenhange mit dem mächtigen Aufschwunge von Handel und Industrie eine ganz neue Classe Reisender geschaffen haben, welche jedoch aller Wahrscheinlichkeit nach nur durch eine weitere Reducirung des III. Classe-Fahrpreises noch weiter vergrössert werden könnte, keineswegs aber durch die von den Directoren der Midland-Bahn vorgeschlagenen Einrichtungen. Die gesammten Erfahrung-Resultate des neueren Eisenbahnbetriebes haben dargethan, dass einerseits der Personenverkehr nahezu beliebig vermehrt werden könne, wenn die Fahrpreise entsprechend reducirt werden, dass jedoch andererseits das Publikum einen erstaunlich geringen Werth auf vermehrte Bequemlichkeit legt, falls dieselbe mit Geld erkauft werden muss. Einen hinreichenden Beleg für die Richtigkeit dieser Ansicht bieten die Vergnügungszüge, welche um einiger Schillinge Ersparniss willen grosse Passagierkreise dazu bewegen, sich den bei derartigen Zügen gewiss nicht geringen Unbequemlichkeiten auszusetzen. Selbst die auf der Midland-Eisenbahn verhältnissmässig geringe Benützung der II. Classe bietet nur einen neuen Beleg für diese Ansicht; denn der Umstand, dass nur so wenige Passagiere sich die etwas grössere Bequemlichkeit der II. Classe erkaufen, beweist, dass die grosse Masse des auf dieser Bahn verkehrenden Publikums für eine erhöhte Bequemlichkeit kein weiteres Geldopfer zu bringen beabsichtigt.

Was nun den zweiten Punkt, die grössere Oeconomie im Betriebe anbelangt, so drückt sich Herr Ellis in der schon erwähnten Brochure etwas ausführlicher in folgender Weise aus: Die öconomischen Vortheile, welche aus der Durchführung dieses Beschlusses resultiren werden, bestehen darin, dass durch die Umwandlung der vorhandenen Fahrbetriebsmittel die Anschaffung neuer Wagen unnöthig und somit an Capitalinteressen gespart wird; weiters ergeben sich durch Verringerung des Zuggewichtes Ersparnisse an Brennmaterial, die Abnützung der gegenwärtig unnöthig laufenden Betriebsmittel, sowie des Oberbaues wird vermieden, und die Manipulation des Fahrbillet-Departements bei dem Umstande, als fortan nur 2 Classen zur Behandlung kommen, bedeutend vereinfacht und verworheit; endlich ist es auch für das Publikum von grösster Wichtigkeit, dass durch die Auflösung der II. Classe eine grössere Pünktlichkeit in der Einhaltung der Fahrordnung ermöglicht wird, indem die Züge compacter und unter der vollständigen Controlle einer Maschine stehen werden, wodurch auch eine grössere Regelmässigkeit und Pünktlichkeit des Frachtenverkehrs erreicht wird, insofern derselbe vom Personenverkehre abhängig ist. Dies sind die Argumente, welche zu Gunsten des gefassten Directionsbeschlusses vorgebracht wurden, und stehen wir nicht an, gleich von vorneherein zu bemerken, dass mehrere derselben unsere Billigung durchaus nicht zu finden vermögen.

Was nun zunächst das Argument bezüglich der durch die Maassregel des Auflassens der II. Classe zu erzielenden Ersparniss an Anlagecapital betrifft, so ist dies ein vollkommen specielles, nur für die Verhältnisse der Midland-Bahn geltendes und daher von keinem allgemeinen Werthe. Nichtsdestoweniger ist auch dieses Argument durchaus nicht so zwingender Natur, wie dies von den Directoren der Midland-Bahn dargestellt wird. Wird nämlich die II. Classe aufgegeben, so ergibt sich sofort die Frage: wann denn die Gesellschaft mit den II. Classe-Wagen beginnen werde? Ob sie nun dieselben in III. Classe-Wagen umwandelt, was allerdings dem Publikum zum Vortheil gereichen würde, oder zu I. Classe-Wagen convertiren lässt, was jedenfalls auf Widerstand stossen wird, so ist doch in beiden Fällen so viel gewiss, dass der Gesellschaft hieraus bedeutende Auslagen erwachsen werden, und dass im ersten Fall nicht die Commoditäten der I. Classe geboten werden können, während in letzterem Falle die convertirten III. Classe-Wagen ein bedeutend grösseres Eigengewicht besitzen müssten, als dies nothwendig oder wünschenswerth wäre.

Wir kommen nun zu dem Haupt-Argumente des Herrn Ellis, die Reducirung des Brutto-Gewichtes der Züge betreffend, wodurch nicht bloss die Zugförderungskosten verringert, sondern auch eine bisher unerreichte Pünktlichkeit in der Fahrordnung erzielt werden soll. Wenn wir nun auch vollständig zugeben, dass durch die neue Einrichtung eine zweckmässige Ausnutzung der zur Disposition stehenden Plätze in den Wagen stattfinden und in Folge dessen auch eine Verminderung der halbbesetzten oder ganz leeren Wagen eintreten kann, so können wir andererseits unsere Verwunderung darüber nicht verbergen, dass der Verwaltungsrath der Midland-Bahn ein höchst wichtiges Moment in dieser Frage so vollständig ausser Acht gelassen hat. Es betrifft dies nämlich die relativen Gewichte und Kosten per Passagier für die I. und II. Classe. Wenn wir den Localverkehr vorläufig unberücksichtigt lassen und nur die Hauptzüge in Betracht ziehen, so finden wir, dass die relativen Gewichte und Zugförderungskosten per Passagier der I., II. und III. Classe so ziemlich im Verhältnisse von 9 : 5 : 4 stehen, während die respectiven Fahrpreise von der gleichen Proportion nicht erheblich abweichen; da jedoch die II. Classe-Preise im Verhältnisse zu den Zugförderungskosten und dem Gewichte der Wagen per Passagier die höchsten sind, so folgt daraus, dass, wenn alle 3 Classen gleich gut besetzt wären, bei den gegen-

Anzahl der Passagiere			Erforderliche Wagengattung	Anzahl der Wagen	Totales todes Gewicht des Zuges		Todes Gewicht per Passagier		Einnahmen per Meile		Einnahmen per Tonne todes Gewicht per Meile			
Gegenwärtiges System		Gegenwärt. System			Neues System	Gegenwärt. System	Neues System	Gegenwärt. System	Neues System	Gegenwärt. System	Neues System	Gegenwärt. System	Neues System	
I. Classe.	II. Classe.													
Neues System stämmlich I. Classe			Gegenwärtiges System	Neues Sytem	Tonnen		Ctnr.	Ctnr.	Pence	Pence.	Pence	Pence		
1	2	3	1 gemischter Wagen	1 kleiner I. Cl.-Wagen	1	1	7.25	6.75	48.3	45	4.6	4.5	0.63	0.66
2	4	6	"	"	1	1	"	"	24.15	22.5	9.2	9	1.26	1.33
3	6	9	"	"	1	1	"	"	16.1	15	13.8	13.5	1.9	2
4	8	12	"	"	1	1	"	"	12.1	11.25	18.4	18	2.53	2.66
5	11	16	"	"	1	1	"	"	9.06	8.44	24.3	24	3.35	3.55
6	13	19	"	1 grosser I. Cl.-Wagen	1	1	"	7.5	7.6	7.8	28.9	28.5	4	3.8
7	15	22	"	"	1	1	"	"	6.6	6.8	33.5	33	4.62	4.4
8	17	25	"	1 grosser I. Cl.-Wagen	1	2	"	14	5.8	11.2	38.1	37.5	5.25	2.68
9	19	28	"	1 kleiner I. Cl.-Wagen	1	2	"	"	5.18	10	42.7	42	5.9	3
10	22	32	1 kleiner I. Cl.-Wagen 1 II. Cl.-Wagen	"	2	2	13.25	"	8.3	8.75	48.6	48	3.67	3.4
11	24	35	"	"	2	2	"	"	7.57	8	53.2	52.5	4	3.7
12	26	38	"	"	2	2	"	"	7	7.37	57.8	57	4.36	4.7
13	28	41	"	"	2	2	"	"	6.46	6.83	62.4	61.5	4.71	4.4
14	30	44	"	2 grosse I. Cl.-Wagen	2	2	"	14.5	6	6.6	67	66	5.05	4.55
15	33	48	"	"	2	2	"	"	5.52	6	72.9	72	5.5	5
16	35	51	"	2 grosse I. Cl.-Wagen	2	3	"	21.25	5.2	8.3	77.5	76.5	5.85	3.6
17	37	54	"	1 kleiner I. Cl.-Wagen	2	3	"	"	4.9	7.87	82.1	81	6.2	3.85
18	39	57	"	"	2	3	"	"	4.65	7.45	86.7	85.5	6.54	4
19	41	60	1 kleiner I. Cl.-Wagen 1 gemischter Wagen 1 II. Cl. Wagen	"	3	3	20.5	"	6.83	7.08	91.3	90	4.45	4.23
20	44	64	"	"	3	3	"	"	6.4	6.64	97.2	96	4.74	4.5
21	46	67	"	3 grosse I. Cl.-Wagen	3	3	"	21.75	6.1	6.5	101.8	100.5	4.99	4.6
22	48	70	"	"	3	3	"	"	5.86	6.2	106.4	105	5.19	4.82
23	50	73	"	3 grosse I. Cl.-Wagen	3	4	"	28.5	5.61	7.8	111	109.5	5.4	3.9
24	52	76	"	1 kleiner I. Cl.-Wagen	3	4	"	"	5.4	7.5	115.6	114	5.64	4
25	55	80	"	"	3	4	"	"	5.12	7.1	121.5	120	5.9	4.2
26	57	83	"	"	3	4	"	"	4.94	6.87	126.1	124.5	6.15	4.45
27	59	86	"	"	3	4	"	"	4.8	6.63	130.7	129	6.35	4.52
28	61	89	2 kleine I. Cl.-Wagen 2 II. Cl.-Wagen	"	4	4	26.5	"	6	6.4	135.3	135.5	5.1	4.68
29	63	92	"	4 grosse I. Cl.-Wagen	4	4	"	29	5.76	6.3	139.9	138	5.28	4.7
30	66	96	"	"	4	4	"	"	5.52	6	145.8	144	5.46	5
			Mittel	—	—	—	—	—	8.66	9.43	—	—	4.66	3.81

wärtigen Fahrpreisen auch ein annähernd gleicher Nutzen im Verhältnisse zu dem für die einzelnen Classen aufgewendeten Capitale erzielt wird. Da es aber notorisch ist, dass alle 3 Classen nicht gleichmässig besetzt sind und die III. Classe in dieser Beziehung die günstigsten Resultate liefert, so ergibt sich von selbst, dass auch bei den gegenwärtigen Fahrpreisen die I. und II. einen verhältnissmässig geringeren Nutzen abwerfen als die III. Classe.

Nach dem vorgeschlagenen neuen Systeme sollen die Fahrpreise der I. und III. Classe in dem Verhältnisse von 6 : 4 stehen, während das Gewicht und die Zugförderungs-Kosten per Passagier der I. und III. Classe das Verhältniss von 9 : 4 zeigen, wonach sich also die Frage dahin zuspitzt, ob die bessere Besetzung der I. Classe-Wagen bei dem neuen Systeme das grössere Bruttogewicht und die höheren Fahrbetriebs-Auslagen per Passagier paralysiren wird. Die Frage des todten Gewichtes hat aber, auch von einem andern Gesichtspunkte aus betrachtet, ihre hohe Wichtigkeit, wenn man auch von den Differenzen in den Kosten, welche sich aus der verschiedenartigen Ausstattung der einzelnen Classen ergeben, absteht. Wie wir schon erwähnten, stützt Herr Ellis seine Ansicht vorzugsweise auf die Hoffnung, dass durch die neue Einrichtung eine bedeutende Reduction in dem todten Gewichte der Züge eintreten werde.

Zur bessern Beleuchtung dieser Frage geben wir nun in der umstehenden Tabelle eine Zusammenstellung der verschiedenen todten Gewichte, der Anzahl und des Gewichtes der zur Beförderung einer verschiedenen Menge von Passagieren (exclusive III. Classe) erforderlichen Wagen nach dem gegenwärtigen und dem neuen Systeme und fügen die Einnahmen per Zugmeile und per Tonne todtes Gewicht per Meile in beiden Fällen hinzu. Herr Ellis gibt in seinem Circular an, dass die Anzahl der I. und II. Classe-Passagiere, welche im Jahre 1873 die Midland-Eisenbahn benützten, 1,136,405, resp. 2,487,590 betrug, so dass sich die Passagiere der I. zu denen der II. Classe wie 1 : 2.18 verhalten. In nebenstehender Tabelle haben wir diese Proportion so genau als möglich beibehalten und die Fahrpreise unter Berücksichtigung der Hin- und Rückfahrts-Billete für das gegenwärtige System mit 2 Pence per Meile für die I. und mit 1.3 Pence per Meile für die II. Classe angenommen. Nach dem neuesten Systeme soll, wie bereits erwähnt, der Fahrpreis für die I. Classe 1½ Pence per Meile betragen. Die für den Verkehr zur Disposition gestellten Wagen haben wir unter vier folgende Kategorien zusammengefasst:

- 1) eine Kategorie von I. Classe-Wagen im Gewichte von 7¼ Tonnen mit 4 Coupés für 24 Passagiere;
- 2) eine kleinere Kategorie von I. Classe-Wagen im Gewichte von 6¾ Tonnen mit 3 Coupés für 18 Passagiere;
- 3) Gemischte Wagen im Gewichte von 7¼ Tonnen mit 2 I. und 2 II. Classe-Coupés für 12 I. und 20 II. Classe-Passagiere, und
- 4) II. Classe-Wagen im Gewichte von 6½ Tonnen mit 4 Coupés für 40 Passagiere.

Die hier angegebenen Gewichte und Sitzplätze sind Durchschnittszahlen einer grösseren Anzahl verschiedener I. Classe-, gemischter und II. Classe-Wagen, welche gegenwärtig auf den Hauptlinien verkehren, und dürften die angeführten Kategorien so ziemlich die Haupttypen der diesbezüglichen Eisenbahn-Fahrzeuge repräsentiren.

Die in unserer Tabelle ersichtlichen Daten werden gewiss manches Interesse erwecken. In der ersten Columne ist die Zahl der nach dem gegenwärtigen und künftigen Systeme verkehrenden Passagiere angegeben, wobei für das gegenwärtige System die I. und II. Classe nach dem oben angegebenen Verhältnisse, für das neue System die Summe dieser beiden Classen als für die I. Classe geltend angenommen wurde, wodurch das neue System gewiss nur begünstigt erscheint. Diese Columne enthält die verschiedenen Passagier-Mengen von 1 bis 30 für die I. und in dem schon erwähnten Verhältnisse auch für die II. Classe, so dass sich nach dem neuen Systeme die Passagiere der I. Classe in der Anzahl von 3 bis 96 in dieser Columne vertreten finden. Die zweite Columne gibt die unter beiden Systemen erforderliche Kategorie von Wagen zur Beförderung der in der ersten Columne enthaltenen Passagier-Anzahl an. In der dritten Columne ist die Zahl der betreffenden Waggons, in der vierten Columne das totale todte Gewicht des Zugs für die betreffende Anzahl von Passagieren, in der fünften das todte Gewicht per Passagier, in der sechsten die Einnahmen per Meile, und in der siebenten endlich die Einnahmen per Tonne todter Last per Meile ersichtlich gemacht. Die aus dieser Tabelle zu abstrahirenden Schlussfolgerungen sind nun folgende:

- 1) wird durch das neue System eine Reduction in der nothwendigen Anzahl von Waggons nicht eintreten können;
- 2) wird das todte Gewicht per Passagier nach dem neuen Systeme eher vermehrt als vermindert werden, und
- 3) werden die Einnahmen per Tonne todtes Gewicht selbstverständlich bei dem neuen Systeme kleiner ausfallen als bei dem gegenwärtigen.

Hiezu kommt noch, dass die Anlagekosten der Waggons per Tonne todtes Gewicht sich bei weitem höher stellen werden als nach dem gegenwärtigen Systeme, so dass also nach den Resultaten unserer Untersuchungen die von Hrn. Ellis ausgesprochenen Ansichten bezüglich des todten Gewichtes als vollständig unhaltbar erscheinen. Wir haben in unserer Zusammenstellung die III. Classe selbstverständlich ausser Acht gelassen, da dieselbe die hier in Betracht kommenden Resultate kaum alteriren dürfte. Wir können jedoch hierbei bemerken, dass, wenn selbst die für 1½ Pence per Meile nach dem neuen Systeme erreichbare grössere Bequemlichkeit der I. Classe eine Anzahl III. Classe-Passagiere anziehen würde, hiedurch das todte Gewicht des Zuges nicht nur nicht vermindert, sondern noch weiter erhöht werden würde. Zu diesen Betrachtungen gesellt sich noch der weitere berücksichtigungswerthe Umstand, dass auf der Midland-Eisenbahn bereits eine grosse Anzahl von Doppelbogig-Wagen verkehren, welche nach dem Pullman'schen Systeme eingerichtet sind. Diese Salon- und Schlafwagen haben eine so grosse Beliebtheit gefunden, dass dieselben bei dem neuen Systeme die eigentliche I. Classe darstellen werden. Da jedoch diese Wagen ihrer Construction und Einrichtung nach ein grösseres todtes Gewicht besitzen, als die I. Classe, so wird durch die unter dem neuen Systeme höchst wahrscheinlich eintretende erhöhte Benützung dieser Waggons das todte Gewicht der Züge noch weit erheblicher vergrössert.

Was die leichtere Manipulation bei der Ausgabe der Billete und bei der Beförderung der Passagiere selbst anbelangt, so geben wir gerne zu, dass dieser Vortheil unter dem neuen Systeme erreicht werden wird, wenn man die eben erwähnten Schlafwaggons ausser Rücksicht lässt; auch eine kleine Verringerung der Zugförderungs-Kosten wird erzielbar sein, besonders bei Local- und Vergnügungszügen, bei denen es sich schon jetzt herausgestellt hat, dass zwei Classen vollständig genügen; aber dies sind eben nur nebensächliche Umstände, welche den Hauptverkehr durchaus nicht zu beeinflussen vermögen.

Wenn man übrigens von der Ansicht ausgeht, wie dies auch die Direc-

toren der Midland-Eisenbahn zu thun scheinen, dass die I. Classe-Preise zu hoch sind, so können wir hierauf nur erwidern, dass dies unter dem neuen Systeme von den Preisen für die III. Classe in einem noch weit höheren Maasse gilt.

Die am verflorenen Dienstage, dem 17. November d. J., in Derby abgehaltene Generalversammlung der Midland-Eisenbahn hat trotz aller gegen-theiliger Argumente den Vorschlag ihres Verwaltungsrathes in unveränderter Form angenommen, obgleich sich bei dieser Gelegenheit eine sehr stürmische und lebhaft debatte pro und contra der Einführung des neuen Systemes entwickelte. Wie dies jedoch auch anderwärts zu geschehen pflegt, hatte sich der Verwaltungsrath in Kenntniss der gegen seinen Beschluss angeregten Agitation eine grosse Majorität auf der Generalversammlung gesichert, so dass der Beschluss, vom 1. Januar 1875 an auf der Midland-Eisenbahn nur mehr I. und III. Classe-Wagen verkehren zu lassen, mit 4678 gegen 423 Stimmen, oder mit einer Capitalsvertretung von 6,735,359 £ gegen 1,180,657 £ angenommen wurde. Die Erfahrungen, welche die Midland-Eisenbahn mit dem neuen Systeme zu machen Gelegenheit haben wird, dürften auch für den Eisenbahnverkehr im Allgemeinen von grossem Interesse und Werthe sein, und in dieser Beziehung können wir daher das Experiment, denn nur als solches vermögen wir diese Einrichtung zu betrachten, bestens willkommen heissen. Wir werden nicht ermangeln, unseren Lesern seinerzeit über die diesbezüglich erzielten Resultate ausführliche Mittheilungen zu machen.

* * *

Die Eisenbahnen als Weltverkehrsmittel. (Aus dem officiellen Weltausstellungsbericht. — Heft XXVIII: Der Welthandel von Dr. C. Thomas Bichter). — Die Geschichte der Eisenbahnen reicht, wie bekannt, bis in den Anfang des 18. Jahrhunderts zurück und findet in England und Amerika mit den unvollkommenen Bergwerks-Bahnen ihren Anfang.

Aber erst 1814 gelang es Georg Stephenson, eine brauchbare Maschine zu construiren, die im Stande war, auf einem Schienenstrang Güter zu transportiren. Erst im Jahre 1830 wurde für Menschen und Güter die erste Locomotivbahn zwischen Liverpool und Manchester eröffnet. Mehr als ein Jahrhundert brauchte der Gedanke für seine richtige Construction. Kaum ein halbes Jahrhundert aber ist dahin gegangen und die ganze Welt hat 233,988 Kilometer oder beiläufig 31,703 geographische Meilen Locomotivbahnen gebaut. Sie vertheilen sich folgendermaassen:

auf Europa	entfallen	111,909 Kilometer
„ Amerika	„	109,961 „
„ Asien	„	8,533 „
„ Australien	„	1,812 „
„ Afrika	„	1,773 „

Diese Länge beträgt fast die achtfache Aequatorlänge, den 645sten Theil der mittleren Entfernung der Erde von der Sonne und schon 6/10 jener von dem Monde. Nach der Geleiselänge repräsentirt sie ein Eisengewicht von 660 Millionen Centner und eine Schwellenzahl von 410 Millionen Stück.

Nach ihrer schätzungsweise allgemeinen Abnützung gehen täglich 40,000 Centner Eisen und 137,000 Stück Schwellen auf der ganzen Erde zu Grunde.

Die Zahl der benützten Locomotiven soll 48,000 Stück, der Personenwagen 96,000, der Güterwagen aller Art 1,280,000 Stück betragen, eine Reihe Betriebsmaterial, die, aufgestellt, eine Geleiselänge von 2100 Meilen beanspruchten würde. Die Zahl der beim Betrieb aller Eisenbahnen beschäftigten Menschen beträgt, 60 per Meile angenommen, beiläufig 1,900,000 oder einen Familienstand von fünf Millionen Menschen.

Die Gesamtkosten der Eisenbahnen veranschlagt man auf 30,000 Millionen Gulden. Es müssen daher alle Eisenbahnen täglich wenigstens vier Millionen Gulden rein ergeben, um eine fünf-procentige Verzinsung zu erreichen.

Wie rasch nun das Wachsthum der Eisenbahnen vorgeschritten ist, erfahren wir aus folgender Tabelle:

Die Eisenbahn-Länge betrug in Kilometer:

	1830	1840	1850	1860	1870	1871
in Europa	245	3,057	23,766	51,544	103,744	111,909
„ Amerika	87	5,534	14,256	53,253	96,398	109,961
„ Asien	—	—	—	1,397	8,132	8,533
„ Afrika	—	—	—	446	1,773	1,773
„ Australien	—	—	—	264	1,812	1,812

Summe 332 8,591 38,022 106,886 221,859 233,988

Hiernach gestaltet sich das absolute Steigerungsverhältniss:

von 1830 gegen 1840 wie 1 : 26

„ 1840 „ 1850 „ 1 : 4 1/3

„ 1850 „ 1860 „ 1 : 23/4

„ 1860 „ 1870 „ 1 : 2

ein Zeichen, wie mächtig die Welt das neue Verkehrsmittel erfasst hat. Dabei steht Amerika weit vor Europa, da seine Bevölkerung dünner gesät und seine geographische Ausdehnung fast fünfmal grösser als jene von Europa.

Schärfer noch tritt die Entwicklung der beiden kulturkräftigsten Welttheile, Europa und Amerika, hervor, wenn man die Verbreitung und das Anwachsen der Eisenbahnen in den beiden