

# Amerikanische Eisenbahnen

Autor(en): **Hitz, John**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 21

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2145>

## **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.

Inspectionen vorgenommen worden, um zu erfahren, ob dieselben mit den in gehöriger Form angelegten Büchern versehen seien; und auf sehr wenigen der inspizirten Stationen nur wurde gefunden, dass was die Acte forderte, auch in entsprechender Weise ausgeführt worden war. Wir setzten uns mit dem Board of Trade in Verbindung bezüglich der am meisten im Rückstand begriffenen Eisenbahngesellschaften, damit, wenn es dem Board of Trade passend erschiene, bei uns auf Grund der Section 6 der Acte von 1873 das Ansuchen um einen Befehl gegen dieselben gestellt werde, und da jetzt Mangel an Zeit, vollständige Tabellen der Frachtsätze und Distanzen vorzubereiten, von keiner Gesellschaft mehr als Entschuldigungsgrund für fortgesetzte Nichtbeachtung dieser Vorschrift der Acte mehr angeführt werden kann, werden wir gemäss der uns obliegenden Pflicht streng auf Durchführung derselben halten.

In einem Fall, der uns betreff „Perkins gegen London and Northwestern Eisenbahngesellschaft“ vorgelegt wurde, beklagte sich der Antragsteller, dass die Gesellschaft ihm nicht gestatten wolle, aus den Büchern auf ihrer Widnes Station Copien oder Auszüge zu machen. Wir entschieden, dass die gesetzliche Vorschrift, dass die Bücher zur Einsicht offen liegen müssen, gleichbedeutend sei mit der Vorschrift, dass die Frachtsätze veröffentlicht werden sollen, und ein allgemeines Recht geben, Einsicht zu nehmen und auch Copien und Auszüge zu machen.

Unsere Jurisdiction dehnt sich noch über zwei andere Gegenstände aus. Der eine betrifft die den Eisenbahngesellschaften in Bezug auf die Canäle auferlegten Beschränkungen, der andere die Erledigung von Anständen mit Bezug auf den Postdienst der Eisenbahnen. In keiner dieser beiden Categorien sind während des verflossenen Jahres Klagen bei uns eingelaufen; doch wird in nächster Zeit ein Gesuch des Postamtes um Einschreiten gegen die Highland Eisenbahn-Gesellschaft von uns behandelt werden wegen Zuwiderhandeln gegen die 18. Section, die sich auf Spedition der Briefpost bezieht.

Wir haben schliesslich nur noch beizufügen, dass die Beamten, welche auf Grund von Section 24 ernannt wurden, sind: ein Registrar mit einer Besoldung von 500 £ jährlich und ein Schreiber mit 300 £, und dass wir dermalen unsere Sitzungen noch im Comité-Zimmer des Hauses der Lords abhalten.

All diess unterbreiten wir ergebenst euerer Majestät.

FREDERICK PEEL.  
H. MACNAMARA.  
W. P. PRICE.

Bureau der Eisenbahn-Commissäre, Westminster-Palast.  
Aug. 31.

\* \* \*

**Jurisdiction.**

**Travaux. Indemnités.** Cass. 12 février 1873. C'est à l'autorité judiciaire et non à l'autorité administrative qu'il appartient de connaître de la demande en indemnité formulée par un usinier contre une compagnie de chemin de fer, à raison des dommages résultant pour son usine d'une prise d'eau que cette compagnie a établie sur un cours d'eau, même en vertu d'une autorisation de l'administration: les dommages ne sont pas, dans ce cas, occasionnés par l'exécution de travaux publics.

(La Cour — attendu que les indemnités réclamées par T. D. et consorts, n'ont pas pour fondement un préjudice occasionné par l'exécution de travaux effectués par suite d'un arrêté administratif, mais un dommage résultant pour eux comme usiniers sur la Merlette, de la prise d'eau pratiquée dans ce ruisseau par la Compagnie d'Orléans avec l'autorisation du préfet statuant en vertu de son droit de police en matière de cours d'eau; qu'il est de principe que de semblables autorisations ne sont accordées que sous la réserve des droits des tiers et de leur action devant les tribunaux civils pour raison du préjudice qu'ils en éprouvent —).

**Entrepreneur.** Cass. 23 juin 1873. Les tribunaux ordinaires demeurent compétents pour fixer le sens et régler l'exécution des clauses litigieuses d'un marché de travaux publics, et spécialement d'un marché pour les travaux de construction d'un chemin de fer, si le procès se concentre entre l'entrepreneur des travaux et la Compagnie concessionnaire à forfait du chemin de fer et s'il n'engage ni directement ni indirectement les intérêts de l'Etat.

L'entrepreneur induit en erreur sur la nature des déblais à exécuter est autorisé à raison de cette erreur substantielle, à demander la révision du prix moyen fixé pour le mètre cube de déblai; la compagnie pouvant se prévaloir contre l'entrepreneur de la stipulation d'un prix qu'il n'a accepté qu'en prévision d'un travail différent et sur la foi de données inexactes.

(La Cour — attendu qu'il y a lieu de distinguer, quant

à la compétence des tribunaux, entre les actes administratifs et les contrats passés en la forme administrative; — Que les premiers sont les règlements ou mesures d'autorité, dans lesquels le gouvernement ou ses agents figurent comme représentants de la puissance publique, et qu'il est interdit au pouvoir judiciaire d'en connaître; — Que les autres, formés par l'accord des deux volontés et dans lesquels l'Etat ou la commune agit comme propriétaire du domaine public ou municipal, constituent au fond des conventions purement civiles et restent, en général, soumis au droit commun —);

**Force majeure — Retour.** Le voiturier est tenu de consulter l'expéditeur sur la direction à donner aux marchandises qu'un cas de force majeure empêche de faire parvenir à la destination convenue. Au mandant seul appartient le droit de disposer de la chose et de donner des ordres quant à ce.

Spécialement, une compagnie de chemin de fer qui par suite de la rupture de la voie pendant la guerre, fait rétrograder au point de départ les marchandises dont le transport lui était confié, sans en avoir référé à l'expéditeur et sans y être contrainte par une nécessité justifiée, n'est pas fondée à réclamer le prix de ce trajet.

La compagnie chargée du transport est responsable dans ce cas envers l'expéditeur du fait des autres compagnies employées à ce transport.  
Toulouse 22 avril 1872.

**Livraison partielle.** La Cour — attendu que l'obligation, même divisible, doit s'exécuter entre le créancier et le débiteur comme si elle était indivisible; qu'en principe donc, le voiturier qui s'est obligé à transporter dans un certain délai une certaine quantité de marchandises, est tenu de remettre dans ce délai au destinataire l'intégralité de ce chargement, et ne peut contraindre le destinataire à le recevoir en partie; — Qu'il ne suit pas cependant de là que le destinataire ait toujours le droit de laisser pour compte au voiturier le chargement entier dont une partie seulement lui est offerte; que cela ne lui est permis que lorsque la partie offerte serait inutile sans le tout; mais qu'il peut refuser la partie offerte lorsqu'on ne lui offre en même temps une indemnité pour le retard que subit la remise de cette partie du chargement; — Et attendu en fait, que la compagnie du Nord de l'Espagne ayant chargé à Mérida 80 balles de laine pour être remises dans un délai fixé à L. et L. à Hendaye, n'en a représenté que 72, et que, loin de faire au destinataire aucune offre pour les 8 balles manquantes elles a voulu exiger l'acquit entier de la lettre de voiture, sur la seule réserve d'un règlement ultérieur pour les 8 balles manquantes; que L. et L. ont justement repoussé ces exigences et que, les 8 balles n'étant pas arrivées que deux mois après, la compagnie demeure responsable du retard de la livraison pour le chargement entier, etc.  
Pau 20 janvier 1873.

**Vol.** Le vol commis par un homme d'équipe, dans la gare du chef où il est employé, constitue le crime de vol domestique.  
(Recueil de Sirey.) Grenoble 4 juillet 1872.

\* \* \*

**Amerikanische Eisenbahnen.** Aus dem Berichte des schweiz. Generalconsuls in Washington (Herrn John Hitz) über das Jahr 1873.

Durch die Ueberstürzung, mit welcher voriges Jahr der Bau von Eisenbahnen betrieben wurde, die sich keineswegs als wirkliches Bedürfniss herausgestellt haben und über deren Rentabilität man von vornherein begründete Bedenken hegen musste, ist die finanzielle Krisis vom letzten Herbst heraufbeschoren worden. Als Folge derselben trat hinwieder am 19. September die Suspension der Finanz-Agenten der Northern Pacific Eisenbahngesellschaft ein, wodurch die Arbeiten an den im Bau begriffenen grössern Bahnen als: Chesapeake und Ohio-, Kansas-Pacific-, Missouri-, Kansas und Texas-, New-York-Oswego-, Midland- und Canada-Eisenbahn, unterbrochen wurden; gleichwohl ergab sich am Ende des Jahres eine Zunahme der Bahnlänge um 1400 Stunden.

Wenn man bedenkt, dass der Total-Betrag der emittirten und ausstehenden Eisenbahnobligationen auf 9,000,000,000 Fr. veranschlagt ist und dass sich am Schlusse des Jahres trotz dieses enormen Betrages nur circa 20 % des Totals der fundirten Eisenbahnschulden leidend zeigten, so ist der Stand kein ganz ungünstiger, namentlich im Vergleich mit demjenigen in frühern Krisen, wie z. B. 1857.

Damals mussten sich die meisten Bahnen theilweise bankrott erklären; diesmal ist das nicht der Fall, und es ist anzunehmen, dass die im Bau begriffenen und im Betrieb stehenden Eisenbahnen sich in verhältnissmässig kurzer Zeit erholen werden. Gegen den übereilten Bau neuer Bahnen ist vorgesorgt.

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 Consulatstkreis 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-