

Statistik der Eisenbahnen nach Staatengruppen

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 21

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2146>

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	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 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. Doll.
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 Pennsylvanien ...	54,283,190	81,939,680	136,108,372	12,793,001	7,465,625	—
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 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 unabweisbare 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
„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. 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 Be-
förderung 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-