

Die Einführung der Eisenbahn in Nord-Amerika

Autor(en): **Jy.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87/88 (1926)**

Heft 12

PDF erstellt am: **18.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-40960>

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.

empfangen und belehrt wurden; im Hafen wurde besonders die Siloanlage der S. S. G. (vgl. S. 7 von Band 88 der „S. B. Z.“ vom 3. Juli 1926) eingehend besichtigt, während in den Anlagen der A.-G. Emil Häfely das Hochspannungs-Laboratorium mit Recht Bewunderung erregte.

Am Nachmittag fanden sich noch vereinzelte Mitglieder des Vereins in der Ausstellung, dankbar des Gebotenen gedenkend. W.K.

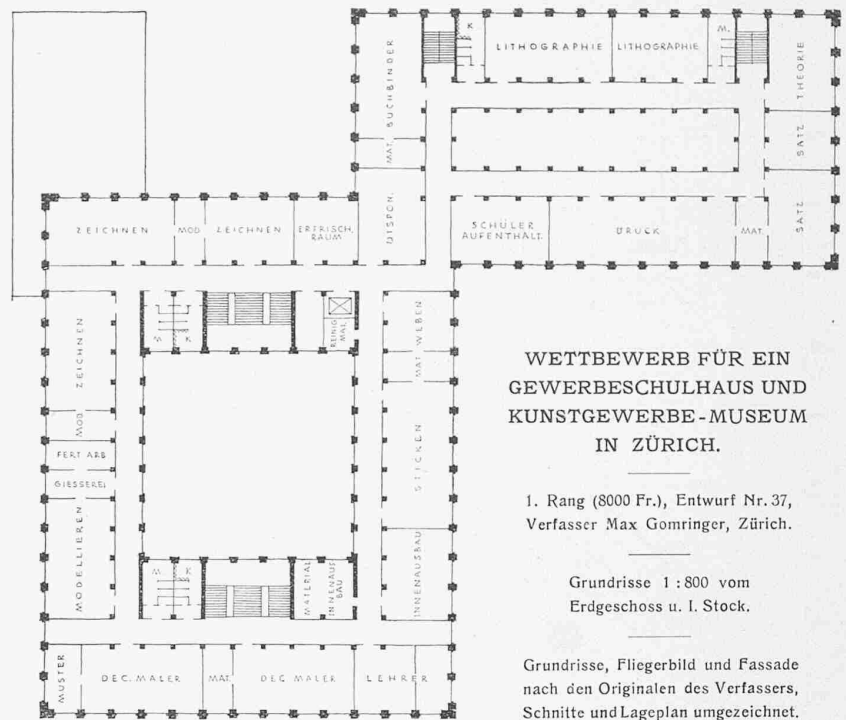
Die Einführung der Eisenbahn in Nord-Amerika.¹⁾

In den Vereinigten Staaten von Nordamerika wird der 17. April 1826 als Geburtstag der Dampfeisenbahn betrachtet. An diesem Tage wurde durch einen besondern gesetzgeberischen Akt des Staates New York die Konzession für die Errichtung einer Eisenbahn an die Mohawk & Hudson Railroad erteilt. Die Gesellschaft besass ein Kapital von 300 000 \$ und baute als erste Linie die Strecke zwischen Albany und Schenectady, die am 9. August 1831 betriebsbereit war.

Transportlinien mit Geleise-Anlagen bestanden schon früher, wurden jedoch nicht mit Dampflokomotiven betrieben. Es sei diesbezüglich die „Granite Railroad“ in Quincy, Mass., erwähnt, die auf hölzernen Schienen, mit Pferden betrieben, Granit für das Bunker Hill Monument auf einer Länge von über 6½ km beförderte. Einer der eifrigsten Pioniere im amerikanischen Eisenbahnwesen war G.W. Featherstonhaugh, der in England mit den Arbeiten George Stephenson's beim Bau der „Stockton & Darlington Railroad“ bekannt wurde.²⁾ Vor dem Bau der ersten Eisenbahn in Amerika erforderte eine Reise in der Postkutsche zwischen New York und Boston zwei Tage. Der Lastentransport zwischen Philadelphia und Pittsburgh wurde durch Lastfuhrwerke vermittelt, wobei die Transportkosten 140 \$ pro Tonne betrugen. Beinahe den gesamten Passagierverkehr zwischen New York und Albany besorgte die Fluss-Schiffahrt. Westlich von Albany wickelte sich der Passagierverkehr auf von Pferden gezogenen Kanälen ab. Von einschneidender Bedeutung war im Jahre 1825 die Eröffnung des Erie Kanals, der die Frachtkosten von durchschnittlich 100 \$ pro Tonne auf der Strecke Buffalo-Albany auf 10 \$ und bald auf 3 \$ verminderte. Dieser Kanalbau zeigte den Amerikanern eindringlich die Möglichkeit der Verminderung der Transportkosten und zwar dermassen, dass die allgemeine Stimmung eher gegen den Bau von Eisenbahnen gerichtet wurde. So legte der Konzessionsvertrag der Mohawk & Hudson Railroad drastische Beschränkungen auf, indem er ihr verbot, zu gleichen Sätzen mit dem Erie Kanal in Wettbewerb zu treten, und vorschrieb, dass jeder Aktionär persönlich für allfällige Schulden der Gesellschaft haftbar sei. Zwei Jahre vergingen mit Verhandlungen, die auf Erleichterung dieser schweren Bedingungen abzielten. Diese Zeit benutzte Featherstonhaugh zu einem gründlichen Studium der Entwicklung der Stephenson'schen Eisenbahnen in England. Eine von dort für die Mohawk & Hudson Railroad beschaffte Lokomotive konnte nicht in Gang gebracht werden, sodass die De Witt Clinton Company in den Giessereien von West Point eine eigene Lokomotive erstellte, die nach zahlreichen Versuchsfahrten imstande war, zwei, ganz den alten Postkutschen nachgebildete Wagen zu schleppen, und die im August 1831 dem Betrieb übergeben werden konnte. Die Schienen bestanden aus

¹⁾ Nach „New York Central Lines Magazine“ vom April 1926.

²⁾ Siehe hierüber Band 86, Seite 151 (26. September 1926).

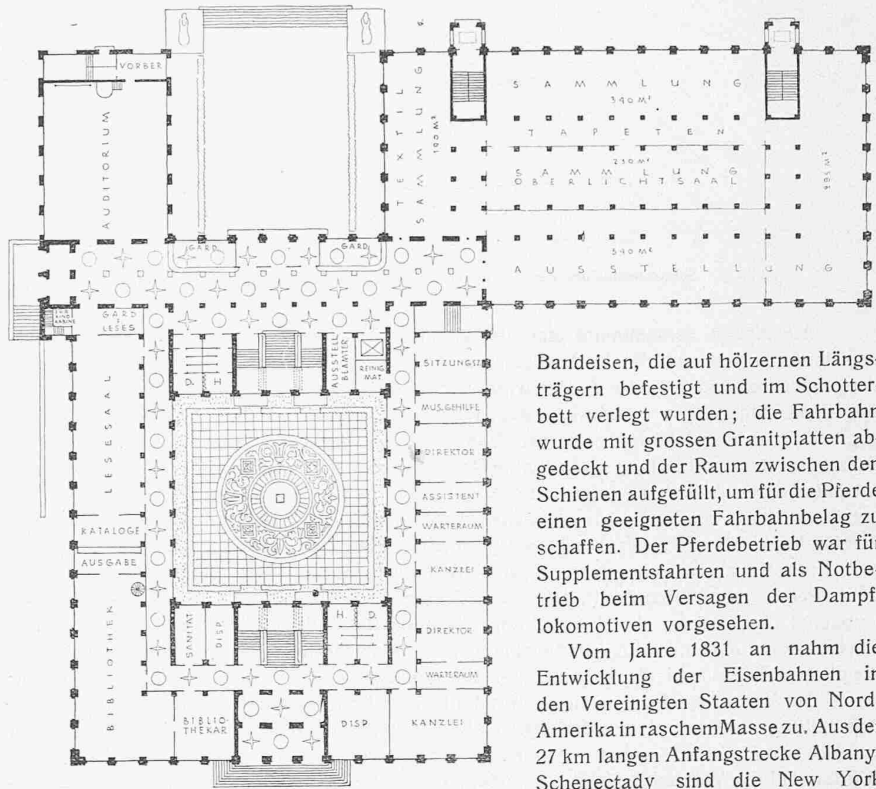


WETTBEWERB FÜR EIN GEWERBESCHULHAUS UND KUNSTGEWERBE-MUSEUM IN ZÜRICH.

1. Rang (8000 Fr.), Entwurf Nr. 37, Verfasser Max Gomringer, Zürich.

Grundrisse 1:800 vom Erdgeschoss u. I. Stock.

Grundrisse, Fliegerbild und Fassade nach den Originalen des Verfassers, Schnitte und Lageplan umgezeichnet.



Bandeisen, die auf hölzernen Längsträgern befestigt und im Schotterbett verlegt wurden; die Fahrbahn wurde mit grossen Granitplatten abgedeckt und der Raum zwischen den Schienen aufgefüllt, um für die Pferde einen geeigneten Fahrbahnbelag zu schaffen. Der Pferdebetrieb war für Supplementsfahrten und als Notbetrieb beim Versagen der Dampflokomotiven vorgesehen.

Vom Jahre 1831 an nahm die Entwicklung der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika in raschem Masse zu. Aus der 27 km langen Anfangsstrecke Albany-Schenectady sind die New York Central Lines herangewachsen mit

19 200 km³⁾ Geleiselänge auf den Hauptlinien. Die Anlagen der Gesellschaft stellen heute ein Kapital von 2 Milliarden \$ dar, die Zahl der Angestellten beträgt über 160 000; hierbei ist zu beachten, dass das Bahnnetz der New York Central Lines weniger als 5% des gesamten Eisenbahnnetzes der Vereinigten Staaten, das Ende 1924 rund 400 000 km Geleise aufwies, und die Zahl der Angestellten weniger als 10% aller Eisenbahnangestellten der Vereinigten Staaten ausmacht. Dabei bewältigten die New York Central Lines mehr als 10% des gesamten Bahngüterverkehrs und 10% des gesamten Passagierverkehrs. Die Linien des Netzes verlaufen in zwölf Staaten, die mehr als die Hälfte der Gesamtbevölkerung der Vereinigten umfassen. Jy.

³⁾ Diese Zahl ist in der „S. B. Z.“ Band 87, Seite 249 (8. Mai 1926), versehentlich zu 192 000 km angegeben.