

Abkürzung der Fristen für die Be- und Entladung der Wagen auf den Freiladegleisen, sondern auch von der bisher in jedem Jahre am 15. September eingeführten allgemeinen Herabsetzung der Ladefristen für Lagerplatzpächter und Anschlussinhaber auf 6 Stunden versuchsweise Abstand genommen werden soll, und somit die Ladefristen auf den Staatseisenbahnen allgemein 12 Tagesstunden betragen. Aber abgesehen davon, daß es noch von weiteren Erfahrungen abhängen wird, ob diese Erleichterungen einen bleibenden Charakter haben werden, kann eine dauernd wirksame, die Interessen der Eisenbahnverwaltung wie des Publikums in gleichem Maße berücksichtigende Maßregel nur in einer Erleichterung in betreff der Entladung der Güterwagen gefunden werden.

Auffallenderweise sind in den beiden letzten Jahrzehnten in betreff der leichteren, d. h. rascheren und billigeren Entladung der Kohlenwagen durch Einrichtung derselben zur Selbstentladung mit Ausnahme derjenigen Wagen, welche für den Schiffsverkehr dienen, und entweder Seiten- und Bodenklappen haben, wie bei der früheren Saarbrücker und Nassauischen Eisenbahn, oder mit beweglichen Stirnwänden versehen sind und mittels der in Ruhrort, Duisburg und Breslau vorhandenen Kippvorrichtungen entladen werden, keine weiteren Fortschritte zu verzeichnen, obgleich die von Jahr zu Jahr steigende Zahl der auf den Eisenbahnen zur Beförderung kommenden Massengüter dringend darauf hinweist, auch in dieser Beziehung den Anforderungen der Zeit nachzukommen.

Wenn erwogen wird, daß auf den deutschen Bahnen im Etatsjahr 1890/91 befördert wurden:

58 285 335 t	Steinkohlen,
11 766 648 t	Braunkohlen,
5 740 870 t	Erze,
4 424 542 t	Erden,

zusammen 80 217 395 t,

und daß diese 8 Millionen Wagenladungen mit Ausnahme der nach dem Auslande gehenden und des größten Theiles der zur Verschiffung kommenden Mengen noch in der ursprünglichen, Zeit und Arbeit raubenden und deshalb kostspieligen Weise mit der Schaufel entladen werden; wenn ferner erwogen wird, daß der besonders hierbei in Betracht kommende Kohlenverkehr eine fortdauernde bedeutende Zunahme zeigt und allein die Mehrförderung des Steinkohlenbergbaus in den 11 Jahren von 1880 bis 1890 im Deutschen Reiche 23 065 480 t oder 49 % erreichte, im Ruhrrevier 13 152 772 t oder 58 % und in Oberschlesien sogar 6 854 366 t oder 68,4 %, so erscheint es hohe Zeit, hier endlich die bessernde Hand anzulegen. Sowohl für die Eisenbahnen wie auch für Bergbau-Industrie, Landwirtschaft und Handel ist diese Angelegenheit von besonderer Wichtigkeit, weil mit der Erhöhung der Trag-

fähigkeit der Güterwagen von 10 auf 12,5, 15 und 30 t die Entladung noch weit mehr als bisher erschwert und verlangsamt wird, weil die ausgedehnte Neubeschaffung von 15-t-Wagen eine günstige Gelegenheit bietet, die Wagen zur Selbstentladung einzurichten, und weil der nicht allein in den Industriebezirken, sondern auch in landwirthschaftlichen Gegenden herrschende Arbeitermangel, in Verbindung mit dem überall auftretenden Bestreben nach Erhöhung des Lohnes und Verkürzung der Arbeitszeit es zur gebieterischen Nothwendigkeit macht, auf eine Verminderung der Handarbeit Bedacht zu nehmen und dadurch wenigstens einen theilweisen Ersatz für die Lohn-erhöhung und Abkürzung der Arbeitszeit zu gewinnen.

Der Unterzeichnete hat bereits in der von ihm im Jahre 1876 veröffentlichten Schrift „Ueber den Kohlenverkehr auf den preussischen Eisenbahnen“ nicht nur im allgemeinen auf die großen Vortheile hingewiesen, welche durch eine raschere und billigere Entladung der offenen Güterwagen zu erzielen sind, und an der Hand der im Auslande, besonders auf den englischen Bahnen gewonnenen Erfahrungen angedeutet, welche Wege zu diesem Zweck auf den östlichen Bahnen eingeschlagen werden müssen, sondern auch dadurch die Bahn gebrochen, daß auf seine Veranlassung 600 eiserne, zur Selbstentladung mit doppelten Seiten- und Bodenklappen versehene Kohlenwagen bestellt, und außerdem der Kohlenbahnhof Wedding an der Berliner Ringbahn nach dem Muster der englischen Bahnhöfe mit Sturzgerüsten zum Entladen der vorgenannten Wagen angelegt wurde. Obgleich die damit gewonnenen Erfahrungen nur von neuem das günstige Urtheil bestätigt haben, welches sich die auf den englischen und nordamerikanischen Eisenbahnen allgemein übliche Einrichtung der Wagen zur Selbstentladung und der Sturzgerüste auf den Bahnhöfen erworben und welches auch auf der früheren Saarbrücker und Nassauischen Eisenbahn zu einem gleichen Ergebniss geführt hat; obgleich sogar im Bezirks-Eisenbahnrathe zu Frankfurt a. M. von Vertretern der Industrie erklärt wurde, die Kosten der auf den Entladestellen zur Selbstentladung erforderlichen Vorrichtungen gern zu tragen, wenn dafür ein Antheil an der Ersparnis der Expeditionsgebühr gewährt würde, hat die auf den englischen und amerikanischen Bahnen bewährte Einrichtung der Kohlenwagen und Kohlenbahnhöfe keine weitere Verbreitung gefunden. Es ist dies um so mehr zu bedauern, als die Einrichtung der Kohlenwagen zur Selbstentladung durch Anbringung doppelter Seiten- und Bodenthüren keine wesentlichen Mehrkosten erfordert, und nur die Anlage der Sturzgerüste auf den Bahnhöfen einen erheblichen Mehraufwand bedingt, der jedoch durch die raschere und billigere Entladung und durch die bessere Aus-