

der Gepäckstücke, die dafür zu entrichtete Summe (gewöhnlich 25 Cents per Stück, ohne Rücksicht auf die Größe) und die Angabe des Ablieferungsortes enthält.

Nun kümmert man sich um sein Gepäck nicht mehr und nach etwa 1 oder 1½ Stunde erhält man dasselbe auf sein Zimmer gestellt; der gleiche Vorgang ist bei der Abreise, wo Alles in ähnlicher Weise abgewickelt wird.

Diese Expres-Compagnien werden der außerordentlichen Bequemlichkeiten wegen vom Publikum sehr viel benutzt und erklärt sich aus deren Vorhandensein z. B. auch der fast gänzliche Mangel an Miethkutschen und Gepäckträgern auf den Bahnhöfen Amerikas. Es entfällt dort der «Fiaker vom und zum Bahnhof», da man, mit Ausnahme des leichten Handgepäcks, kein größeres Gepäck mitführt und man deshalb die nach allen Richtungen sich verzweigende Pferdebahn für einige Cents benutzen kann, während die wenigen in den großen Städten vorhandenen Fiaker ganz exorbitante Preise fordern.»

Und ferner PONTZEN:

«In den meisten Fällen haben die Eisenbahngesellschaften nur die Handhabung des Reisegepäcks zu besorgen. Sie trachten dies mit möglichst geringem Aufwand von Zeit und Mühe zu thun und verzichten deshalb, wenn auch nicht im Prinzip, so doch in der That auf jede Entschädigung für den Transport des Reisegepäcks. Wer immer je in den Vereinigten Staaten reiste, wird von der geringen Belästigung, die ihm daselbst die Beförderung seines Gepäcks verursacht, eine gute Erinnerung bewahren. Die Gepäckmanipulation steht mit der Aufgabe, welche den Expresgesellschaften zufällt, in innigem Zusammenhange. Der Reisende, welcher seine Fahrkarte entweder im Hôtel, in welchem er wohnte, oder in irgend einem der in jeder Stadt zahlreichen Verkaufslöcher von Eisenbahn-Fahrkarten gelöst hat, oder falls er ohne Fahrkarte an die Station kommt, sie daselbst bei der in Folge dieser zahlreichen Verkaufsorte nicht stark in Anspruch genommenen Billet-Kasse löst, hat sich bloß an den am Perron stehenden Baggage-master, d. i. Gepäck-Expeditor, unter Vorweisung seiner Fahrkarte, zu wenden, um das sein Gepäck mit dem «Check», d. i. mit der Marke, für die Station, nach welcher er reist, versehen werde. Es besteht zwar die Vorschrift, daß jedem Reisenden nur 45 kg Freigewicht zugestanden werden, doch wird dieselbe so wenig beachtet, daß man beinahe nie zur Abgabe des aufzugebenden Gepäcks schreitet.

Der Gepäckexpeditor hat eine große Zahl von Lederstreifen zu seiner Disposition, auf deren jedem zwei mit derselben Nummer und demselben Stationsnamen versehene Blechmarken oder Checks aufgefaßt sind. Nennt man nun die Station, nach welcher das Gepäckstück expedirt werden soll, so nimmt er einen Riemen, auf welchem Marken mit dem Namen der betreffenden Station sich befinden, reicht dem Reisenden die eine der Marken und befestigt mittels des Riemens, der zu diesem Behufe an beiden Enden mit knopflochartigen Schlitzern versehen ist, die andere an das Gepäckstück. Hat der Reisende zwei, drei oder mehr Gepäckstücke, so erhält er zwei, drei oder mehr solcher Blechmarken von ca. 8 qcm.

Wie man sieht, wird durch die Expedition weder Schreiberei noch Abgabe, noch Handhabung von Kleister und Nummernzettel, noch Abstempelung bedingt. Der Gepäck-Expeditor steht nächst dem Gepäckwagen und wirft in der Regel selbst die von ihm selbst mit Marken versehenen Gepäckstücke in den Gepäckwagen. Während der Fahrt rangirt er dieselben mit Rücksicht auf die Reihenfolge der Ablieferungs-Stationen.

Wenn wir sagten, daß er die Gepäckstücke in den Wagen wirft, so haben wir dies Wort mit Absicht gewählt, denn es wird in der That mit den Kollis, welche aber auch demgemäß meist kräftig konstruirt sind, ohne Schonung ungegangen.

Der Umstand, daß eine Aufzählung für Ueberegewicht nie verlangt wird, wenn nicht geradezu eine mehrfache Ueberschreitung des Freigewichts augenfällig ist, sowie die unsanfte Manipulation, welcher das Gepäck ausgesetzt ist, führten zu der die amerikanischen Koffer charakterisirenden soliden, aber auch schweren Bauart, die diese Koffer für europäischen Gebrauch untauglich machen.

Der Fall, daß ein Gepäckstück, welches in angedeuteter Weise mit Marke versehen ward, in Verlust geräth, kommt beinahe nie vor. Auch fühlt sich der Amerikaner, wenn er den «Check» für sein Gepäck in Händen hat, selbst wenn — was auch zu den Seltenheiten gehört — dasselbe nicht sofort in der Bestimmungsstation abgegeben wird, nicht beunruhigt. Der Besitz der Marke und ein Schwur bezüglich des Werthes eines verlorenen Gepäckstückes sichert dem Reisenden übrigens ohne sonstige Formalitäten und in kürzester Frist eine angemessene Entschädigung. Auf einigen Bahnen ist dieselbe auf 50 bis 100 Dollars (per Stück?) limitirt.

Bezüglich der Expresgesellschaften giebt PONTZEN eine ähnliche Schilderung, wie sie oben aus dem Werke von KUPKA registrirt worden. Er fügt hinzu:

«Erwähnen wir noch, daß die Ausfolgung der Eisenbahnmarken für das Gepäck von den Expresgesellschaften, welche das Gepäck aus den Wohnungen abholen können, besorgt wird, so zeigt dies die großen Vortheile, welche für das Publikum — unter den in den Vereinigten Staaten obwaltenden Verhältnissen — aus dem Dienste der Expresgesellschaften erwachsen.» —

Die Art der Gepäckabfertigung auf den deutschen Bahnen darf als Jedermann bekannt betrachtet werden. Sie unterscheidet sich von der auf den amerikanischen Bahnen üblichen namentlich dadurch, daß stets eine Verwiegung des Gepäcks vorgenommen wird und daß über die erfolgte Einlieferung nicht Marken, sondern mit Vordruck

versehene Gepäckscheine ausgefertigt werden. Diese Gepäckscheine enthalten 4 Abschnitte. Der erste Abschnitt (Stamm) verbleibt in den Händen der Expedienten, der zweite (Talon) wird dem Packmeister als Begleitzettel mitgegeben, der dritte dem Reisenden ausgehändigt und der vierte enthält außer der Abgangs- und Bestimmungsstation die Nummern, welche mit denen der übrigen Abschnitte korrespondiren und auf die Gepäckstücke geklebt werden. Auf dem ersten und dritten Abschnitt werden noch die etwa deklairten Werthe im Falle der Beschädigung oder des Verlustes und für rechtzeitige Lieferung, sowie ferner die gezahlten Frachtbeträge vermerkt.

Der von Herrn WEDDING der Kommission unterbreitete Antrag ging nun dahin:

Der Verein für Eisenbahnkunde beantragt an maßgebender Stelle eine Vereinfachung des bestehenden Systems der Beförderung von Personengepäck nach Maßgabe des nordamerikanischen Systems für denselben Zweck in hochgeneigte Erwägung zu nehmen,

da das bestehende System kostspielig für die Eisenbahn-Verwaltungen, lästig für das reisende Publikum ist und nur unvollkommen, namentlich bei ungewöhnlichem Andrang, den von ihm erwarteten Zweck erfüllt.

Herr WEDDING hat seinem Antrage zugleich Vorschriften für die Einrichtung und Ausführung des von ihm vorgeschlagenen Systems beigefügt, die wie folgt lauten:

#### Vorschriften für die Einrichtung des neuen Systems.

1. Für jedes Personenbillet sind 2 Stücke Gepäck zulässig.
2. Beide Gepäckstücke zusammen dürfen das Gewicht von 50 kg nicht überschreiten (eventuell: Kein Gepäckstück darf das Gewicht von 30 kg überschreiten), kein Gepäckstück darf in irgend einer Richtung eine größere Abmessung als 1,5 m haben. Jedes Gepäckstück muß mit einem Henkel oder henkeiförmigem Griffe versehen sein.
3. Für die Expedition eines jeden Gepäckstückes werden ohne Rücksicht auf Gewicht und Entfernung 50 Pf. bezahlt.
4. Bei der Abgabe der Gepäckstücke an der Annahmestelle wird eine Marke an dem Henkel befestigt, deren Duplikat der Passagier als Bescheinigung erhält. Nur gegen Abgabe dieses Duplikats wird an der Ausgangsstation das Gepäck ausgehändigt.
5. Geht ein Gepäckstück verloren, so werden dafür 50 M vergütet, gleichviel wie groß das Gewicht oder wie werthvoll der Inhalt war.
6. Wer mehr als zwei Gepäckstücke auf ein Billet, oder wer den Bestimmungen sub. 2 in Gewicht oder Größe oder Beschaffenheit nicht entsprechende Gepäckstücke befördern will, oder wer auf die bestehende reglementmäßige Entschädigung im Falle eines Verlustes Anspruch macht, hat sich der gewöhnlichen Gepäckexpedition zu bedienen.

#### Ausführung.

Die Nummern bestehen aus geprefsten Leder- oder Metallscheiben, deren zwei mit Lederriemen versehen sind, mittels deren sie an den Henkeln der Gepäckstücke befestigt werden, während eine dritte Scheibe [mittels einer Oeffnung auf denselben Riemen gestreift bleibt, bis sie in die Hände des Passagiers gelangt. Nach der Aushändigung werden alle drei Scheiben wieder verknüpft.

Diese drei Scheiben tragen gleiche Bezeichnungen. Sie können an der Ausgangsstation zu gleichem Zwecke benutzt werden, oder werden von Zeit zu Zeit von den Stationen ausgetauscht.

Die Bezeichnung giebt durch die Zahl, eventuell durch Punkte und Striche den Bestimmungsort kenntlich an.

Sämmtliche Marken befinden sich in einem Repositorium genau so geordnet, wie dies jetzt für die Personenbillets der Fall ist. An einem Schalter erhält der Passagier gegen Entrichtung der Expeditions-Gebühr die Nummer ausgehändigt. Gewechselt wird nicht, Trinkgelder sind streng verboten. —

Diese Gepäckbeförderung soll sich lediglich auf die Bahnhöfe beziehen. Der von besonderen Gesellschaften (express company) in Amerika bewirkte Transport von und nach den Wohnungen soll auch hier der Entwicklung durch Privatunternehmungen überlassen bleiben.

Es ist auf den ersten Blick erkennbar, daß die Vorschläge sich dem amerikanischen System insofern anschließen, als nicht Gepäckscheine ausgegeben und die Gepäckstücke nicht mit Zetteln beklebt, sondern ausschließlich Marken verwendet werden, welche in die Hände des Reisenden gelangen und an den Gepäckstücken befestigt werden.

Die Vorschläge weichen von dem amerikanischen System insofern ab, als die Zahlung einer Expeditionsgebühr verlangt wird und als ferner die deutsche Expeditionsweise beibehalten werden soll, wenn mehr als zwei Gepäckstücke auf ein Billet, oder wenn Gepäckstücke von größerem Gewichte, oder größerem Umfang als vorgeschrieben, aufgeliefert werden, oder wenn der Reisende im Falle des Verlustes sich die reglementarische Entschädigung sichern will.

Diesen Ausnahmen würden noch die — allerdings seltenen — Fälle hinzutreten, in welchen der Werth des Gepäcks oder das Interesse der rechtzeitigen Lieferung deklairt werden soll.

In dieser Einschränkung würden nach der Auffassung der Kommission der Anwendung des vorgeschlagenen Systems auf deutschen Bahnen gesetzliche Vorschriften nicht entgegenstehen. Dagegen würde allerdings eine Abänderung des vom Bundesrathe erlassenen Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands