

Für die Bequemlichkeit der Reisenden ist daher an solchen Stationspunkten nur wenig gesorgt. Zur Befriedigung leiblicher Bedürfnisse befindet sich in den eigentlichen Wartesälen großer Stationen ein Wasserbehälter mit einigen angeketteten Trinkgeschirren, in besonderen Räumen ist zuweilen ein Buffet, häufiger findet man Waschräume und Klosets. Tische und Stühle fehlen meistens, als Ruheplätze, wenn solche überhaupt vorhanden, dienen hölzerne Sitzbänke. Oft befindet sich im Wartesaal eine kleine Buchhandlung, die auch eine Auswahl von Zeitungen führt.

Dem Aeußeren und Inneren der Stationsgebäude angepaßt sind die Güterschuppen, Brennmaterialien-Depots, Wasserstationen etc.

Auch die Bahnanlagen als solche machen im Allgemeinen keinen günstigen Eindruck, die Einfriedigungen, wo solche vorhanden, sind oft von primitivster Art bei ungemeiner Holzverschwendung, neben welcher sich Lohn-Ersparnis ersichtlich macht. Die Seitengräben sind nicht selten verschlammte, zerfallen oder versumpft. — Die Schwellen, oft von ungleicher Länge, ragen zu beiden Seiten ungleich weit vor, die ausgewechselten liegen nicht selten zu den Seiten, der Fäulnis preisgegeben, zerstreut umher, und in vielen Fällen hat das Feuer dazu beigetragen, auch die Umgebung des Bahnkörpers in einem trostlosen Lichte erscheinen zu lassen.

Die Kunstbauten endlich, wie Brücken, Uebergänge, sind meistens ohne architektonische Schönheiten.

Die Frage, warum die amerikanischen Eisenbahnen in den Bahnanlagen so wenig an Luxus, Bequemlichkeit und Komfort bieten, ist einfach dahin zu beantworten, daß des Aktionärs Dividenden dadurch in Mitleidenschaft gezogen werden. Ein für die Vereinigten Staaten allgemein gültiges Eisenbahngesetz giebt es nicht, jeder Staat regelt seine Eisenbahnverhältnisse, kümmert sich jedoch um diese Angelegenheiten nicht, sondern überläßt ev. der Konkurrenz, was die einzelnen Gesellschaften den Reisenden zu bieten für gut befinden.

Die gemeinschaftliche Devise ist «billig!» — Das Sparsystem macht sich in allen Zweigen des Eisenbahnwesens in Amerika geltend.

Neben der Einfachheit in der ganzen Anlage ist ersichtlich, daß die Bahnen sich dem Terrain mehr anschmiegen, wie dieses in Deutschland der Fall; weder sind tiefe Einschnitte noch hohe Dämme sehr zahlreich, wohl aber starke Kurven und Steigungen.

Die Kreuzungen zweier Bahnen im Niveau bei Vermeidung von kostspieligen Unterführungen und Aufschüttungen mit Kunstbauten sind ausdrücklich erlaubt. Die Eisenbahngesetze von New-York bestimmen:

*Every railroad corporation shall have the power: to cross, intersect, join and unite its railroad with any other before constructed at any point on its route and upon the grounds of such other railroad company, with the necessary turnouts, sidings and switches and other conveniences in furtherance of the objects of its connections.*

Solche Kreuzungen kommen nicht nur in der Nähe von Stationen, sondern auch in freier Linie vor. An jedem Geleise vor dem Kreuzungspunkte befindet sich eine feste Tafel mit der Aufschrift: «1000 feet from crossing».

Auch Abzweigungen in freier Linie, einfache und doppelte, sind häufig; sie dienen zum Ueberholen und Kreuzen von Zügen, oder sie führen zu industriellen Werken oder sind wirkliche Zweigbahnen (branches).

Distanzpfähle scheinen nicht gebräuchlich zu sein, doch findet sich bei diesen Abzweigungen eine Tafel mit der Inschrift: «End of siding room for cars».

In den letzten Jahren ist in manchen größeren Städten ein Zentralpersonenbahnhof angelegt oder kostspielige Bauten, z. B. später gebaute Brücken, dienen mehreren Bahnen, die früher ihre Depots am Flusse hatten und den Verkehr nach dem anderen Ufer durch Schiffe oder Trajekte vermittelten. Die Vereinigung der Bahnen findet auch in solchen Fällen im Niveau statt, wobei dann viele Kreuzungen auf einem kleinen Raum sind. Z. B. vor der Mississippi-Brücke in St. Louis einige 20, wo schließlic 10 Bahnen einen Punkt passieren müssen, um die Brückengeleise zu gewinnen.

Auch der Straßenverkehr bewegt sich hier, wie überhaupt, mit den Eisenbahnen in demselben Niveau, Ueberbrückungen der Bahn oder Unterführungen für das Publikum giebt es sehr wenige, und hat man auch an den Uebergängen die Barriären oder sonstigen Verschlüsse sowohl in den Städten, wie in der Nähe derselben und in freier Linie meistens gespart; man findet deren wenige; zuweilen, wenn die Straße nach der Bahn steil abfällt und Gefahr vorliegt, daß ein Straßenzug gegen den Willen des Lenkers nicht vor dem Uebergange zum Halten gebracht werden kann.

An den Straßenubergängen befindet sich eine Tafel mit der Aufschrift: «Look out for the locomotive!» und auf freier Linie auf den Wegübergängen eine solche mit der Inschrift: «Railroad crossing, look out for the cars».

Eine Strecke weit vor dem Uebergange befindet sich eine Tafel mit einem großen «W», welche den Führer auffordert, die Dampfpeife ertönen zu lassen (whistle).

Eine weitere Ersparnis erwächst den amerikanischen Eisenbahnen durch Wegfall der auf manchen hiesigen Linien noch üblichen durchgehenden optischen Signale und der elektrischen Läutwerke, sowie auch noch der Blockstationen; ferner auch durch die verhältnismäßig sehr geringe Zahl von Bediensteten. Das eigentliche Bahnbewachungspersonal — Bahn- und Barriärenwärter — auf freier Linie fehlt gänzlich und sind mit ihnen auch deren Buden bzw. Wohnhäuser gespart. Bei Tage üben die Streckenarbeiter eine gewisse Aufsicht aus, welche am Abend vor dem Verlassen der Bahn ihre Strecke durchgehen haben. Auf denjenigen Bahnen, auf welchen Signal-

thürme an den von dem Führer nicht zu übersehenden Stellen der Bahn vorhanden sind, haben deren Wärter mit der Bewachung der Strecke nichts zu thun, sie sichern nur durch die Signale vorausgehende Züge gegen Auflauf durch nachfolgende. Die Weichen auf freier Strecke, die zu regelmäßig und fahrplanmäßig befahrenen Abzweigungen führen, sind mit Weichenstellern besetzt und befindet sich daselbst oft auch ein sehr einfaches Gebäude.

Dagegen haben die Weichen für Ueberholungen und Kreuzungen keine ständige Bedienung. Will der Führer in das Nebengeleise fahren, so schließt der Heizer die Weiche auf und stellt sie auf das Nebengeleise; ein Bremser legt sie für die nachfolgenden durchgehenden Züge wieder auf das Hauptgeleise und verschließt sie. Durch dieses Verfahren werden ganze Zwischenstationen gespart.

Auch die Bahnhöfe sind mit Beamten und Arbeitern minder bevölkert als in Deutschland. Es giebt Haltestellen an einigen Bahnen, welche überhaupt keinen Beamten haben. Wenn ein Passagier daselbst aussteigen will, so giebt der Kondukteur mit der Zugleine, die mit einer Glocke auf der Lokomotive in Verbindung steht, ein Signal; will ein Reisender einsteigen, so giebt er selbst dem ankommenden (Lokal-) Züge ein Zeichen oder stellt ein vorhandenes Signal, welches er vor dem Einsteigen wieder zurückstellt. Das Billet löst er beim Kondukteur, wie man denn überhaupt ohne Billet einsteigen kann. Diese sind in den Gasthöfen oder in den bequem gelegenen Büreaus der Agenten zu haben, so daß an den Schaltern selten Gedränge ist und wenig Dienst-Personal das Publikum befriedigen kann.

Das Gepäck wird zum größten Theil durch Organe der Expres-Kompagnie, also durch geschäftskundige Persönlichkeiten aufgegeben, welche die Beamten wenig in Anspruch nehmen. Die Reisenden sind im Besitze eines Fahrplans und belästigen die Beamten wenig durch Nachfragen, wie denn der Amerikaner besser zu reisen versteht, als der Deutsche; er verläßt sich auf sich selbst und bedarf nicht bei jeder Gelegenheit eines Beamten, der ihm angiebt, wann und wo er ein- und auszu- steigen hat.

Das Nachfragen nach der Abfahrtszeit war in dem Wartesaale der Station der Pennsylvania R. R. in Philadelphia dadurch unnöthig gemacht, daß für alle Richtungen auf je einem Zifferblatt die Zeit angegeben war, wann der nächste Zug die Station verläßt, ferner zeigte die Vorrichtung, an welchen Stationen der Zug hält, und zwar in der in beistehender Skizze (Fig. 1) angegebenen Weise. Dieselbe auf die hiesigen Verhältnisse übertragen, zeigt die Richtung Hannover—Harburg an. An das Zifferblatt schließt sich unten ein Rahmen, in dem so viel Schilder stecken, als die Strecke Stationen hat, und zwar trägt von oben herunter jedes folgende Schild den Namen der nächstfolgenden Station. Wenn nun der nächste Zug an allen Stationen hält, so werden die Schilder so eingesteckt, daß alle Namen sichtbar sind; hält der Zug an einer oder mehreren Stationen nicht, so werden die betr. Schilder mit der unbeschriebenen Seite nach aufsen eingesteckt. Die beiden Zeiger sind mit der Hand verstellbar. Der angenommene Zug fährt um 5 Uhr 15 Min. nach Harburg, hält nur an den Zwischen-Stationen Lehrte, Celle, Uelzen, Lüneburg, er ist also ein Courierzug.

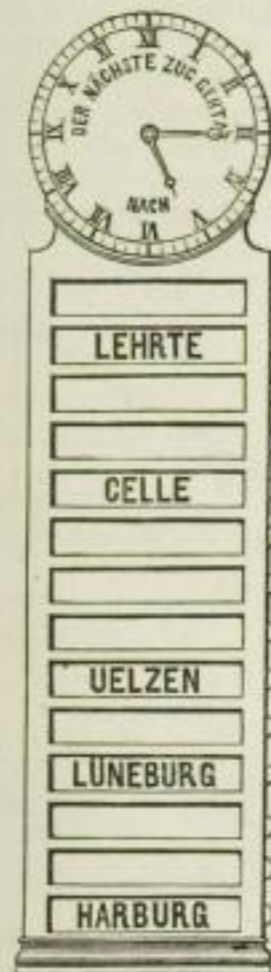


Fig. 1.

Auf Station Hannover würden für die Richtungen

Hannover—Harburg,  
Hannover—Geestemünde,  
Hannover—Braunschweig,  
Hannover—Rheine,  
Hannover—Berlin.  
Hannover-Cassel,  
Hannover-Altenbeken.

sieben solcher Gestelle nöthig sein, welche in Philadelphia neben dem Billetschalter ihren Platz hatten.

Die Art und Weise des Güterexpeditionsdienstes auf den amerikanischen Eisenbahnen erlaubt auch eine Reduzirung der Arbeitskräfte in den Güterschuppen auf ein Minimum. Das Publikum selbst verkehrt in diesen Räumen wenig, indem es die zu verfrachtenden Güter nicht an den Bahnhof bringt, noch sie von dort abholt; beides überläßt es in der Regel den Expres-Kompagnien, deren Organe sehr sachkundig sind und die Beamten wenig zu belästigen brauchen. Außerdem aber geben die Expres-Kompagnien meistens, wenn zugänglich, nur ganze Ladungen — oft in eigenen Wagen — auf, deren einzelne Stücke, wenn die Ladung aus solchen besteht, auch nicht am Bahnhofe selbst, sondern in eigenen in der Nähe der Bahnhöfe gelegenen und durch Geleise mit diesen in Verbindung stehenden Kommissionshäusern, Eilschuppen, eingeladen werden, von wo die Wagen seitens der Bahnverwaltung abgeholt und wohin die leeren Wagen gebracht werden.

In Philadelphia hatte die Marktstraße auf eine ziemlich weite Strecke vier Geleise, zwei durchgehende äußere für die Pferdebahn und zwei kürzere innere für Eisenbahnfahrzeuge, welche zum Güterbahnhofe der Pennsylvania R. R. führten. Von den Bahngeleisen