

zweitigen nach beiden Seiten 47 Privatgeleise ab, welche in die Höfe und Schuppen von Kaufleuten, in Kohlen-, Holz-, Frucht-, Mehlhandlungen etc. oder in die Packräume der Kommissionsgeschäfte führten. Die Lokomotive sollte die Straßengeleise nicht passieren, nicht wegen der Gefahr für die Menschen, sondern weil die Pferde scheuten; jedoch geschah es dennoch häufig, in der Regel aber wurden die Wagen — wegen der Steigung nach dem Bahnhofe meistens nicht mehr als drei gleichzeitig — durch Maulthiere, deren bis 16, oder durch starke Arbeitspferde, von welchen bis 7 vor einander gespannt waren, transportirt. Diese Gespanne gehörten theils der Eisenbahnverwaltung, theils auch den Expreskompagnien, von welcher die ADAM'sche die bekannteste und durch ganz Amerika verbreitete ist. Solche Kompagnien vermitteln auch den Postpaketverkehr. Im Inlande bedienen sie sich eigener Eisenbahnwagen, die gegen eine feste Taxe in den Zügen laufen; für den überseeischen Verkehr stehen sie mit den Rhedereien in festen Kontrakten.

Die Ingenieure der Pennsylvania R. R. sinnen über eine Lokomotive nach, welche weder Dampf noch Rauch ausstößt, wenn auch nur für kurze Zeit, um damit in den Straßen operiren zu können. Die Verwaltungen der Pferdeisenbahnen geben sich ebenfalls Mühe, die Pferde, deren für 3000 täglich laufende Wagen incl. Vorspann, erkrankte Thiere etc. in Philadelphia 30000 nöthig sind, durch Dampfmaschinen zu ersetzen, und laufen auch in Philadelphia in der That schon einige Dampfmaschinen, bei denen die Dampfmaschine von außen kaum bemerkbar und welche sehr wenig Rauch und den Dampf geräuschlos abgeben, doch bewähren sie sich im Winter bei Schnee und Glatteis nicht, indem die Triebräder schleudern und der Wagen nur ganz unvollkommen in einer gleichmäßig fortschreitenden Bewegung bleibt.

Der Amerikaner liebt es, die Handarbeit durch Maschinen zu ersetzen und Anlagen zu schaffen, die möglichst wenig Menschenkräfte, also wenig Lohn erfordern. Auch in dem dortigen Eisenbahnbetriebe hat man allorts Gelegenheit, Einrichtungen zu sehen, die gegen diesseitige Bahnen eine Lohnersparnis zulassen, welche ohne Zweifel die Verzinsung der Kapitalanlage etc. reichlich decken. Hierher gehören die Vorrichtungen zum Füllen der Lokomotivtender mit Brennmaterial und Wasser.

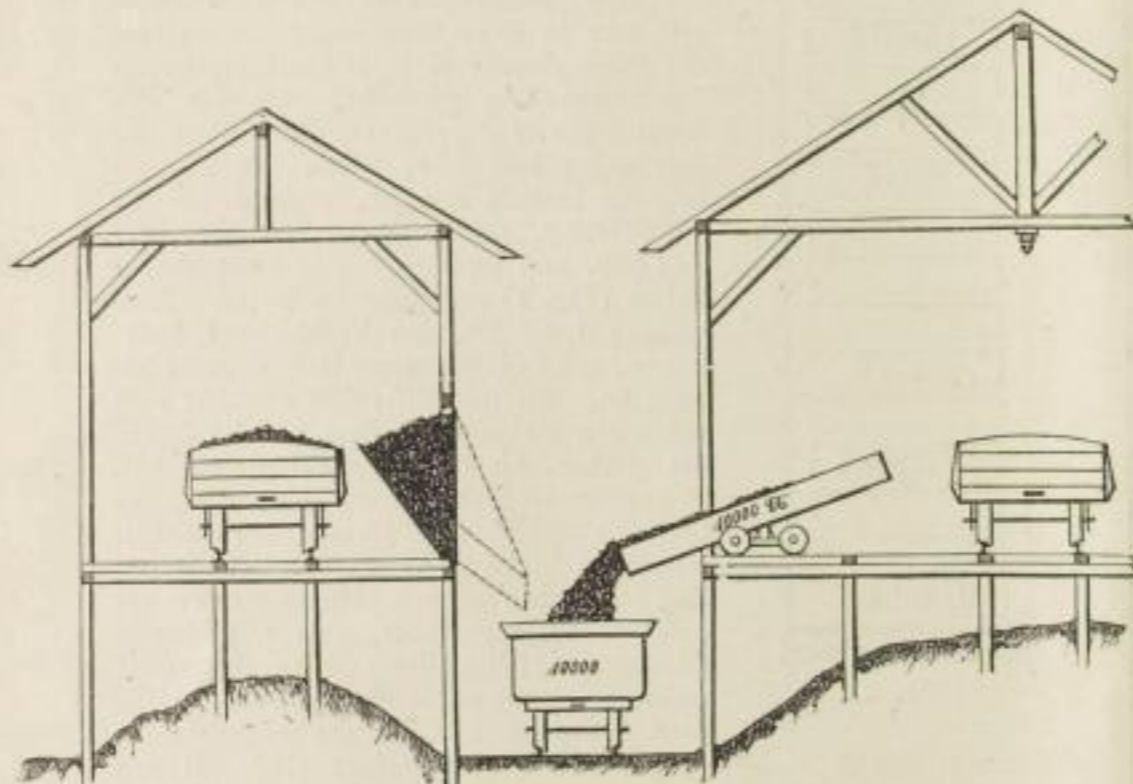


Fig. 2.

Wie aus Skizze (Figur 2) ersichtlich, werden die beladenen Kohlenwagen durch die Lokomotive auf ansteigender Rampe auf die erhöhte Kohlenbühne gedrückt und hier in die seitwärts gelegenen Trichter oder in Kippwagen entladen, von wo aus der auf dem tiefer gelegenen Fahrgeleise stehende Tender in einigen Sekunden durch Öffnen einer Klappe an dem Trichter oder durch Umkippen des Kippkarrens gefüllt wird. Ist kein Platz vorhanden, um bei nicht zu steiler Rampe die Höhe der Kohlenbühne zu gewinnen, so wird der beladene Kohlenwagen auf eine vor der Bühne gelegene Brücke geschoben und dann mit dieser durch Hydraulik oder durch Räderwerk, Zahnstangen — wenn möglich betrieben durch eine nahe gelegene Dampfmaschine — auf die Höhe der Bühne gebracht.

Hierorts ist es üblich, die Kohlen auf der Kohlenbühne zu entladen, sie alsdann in Körbe von Rohrgeflecht zu füllen und diese wieder einzeln auf dem Tender zu entleeren. Ganz gewiss bedarf aber die amerikanische Einrichtung bei demselben Kohlenverbrauch weniger Arbeiter, außerdem wird die Anschaffung einer nicht unerheblichen Anzahl von Körben und deren Reparatur gespart, und zugleich — was keineswegs gering anzuschlagen ist — wird aus der Stückkohle viel weniger Grus gebildet, als bei uns.

Ich führe hier an, daß auf Station Hannover die Verladung der Kohlen auf die Tender an Lohn, Körben und deren Reparatur vor mehreren Jahren jährlich etwa 18 000 M. kostete.

Jetzt werden auf Station Hannover die Tender, ähnlich wie in vorstehender Skizze angegeben, mittelst großer Trichter beladen, die direkt vom Kohlenwagen aus ohne Benutzung von Körben gefüllt werden.

Das Brennmaterial wird nicht ausschließlich auf den Stationen entnommen, sondern, um Transportkosten zu sparen, möglichst nahe den Zechen, von welchen die Hunde auf eigenen, senkrecht zur Bahn

gerichteten Geleisen auf eine über die Bahn führende Brücke geschoben werden und von hier aus die Kohlen in den Tender entladen.

Die Einrichtung ist nach der Skizze (Figur 3) so getroffen, daß es gleichgültig ist, auf welchem Geleise die Maschine sich befindet, je nachdem die Fallthür *a* oder *b*, beide drehbar um *o*, heruntergelassen wird, fallen die Kohlen in den Tender *A* oder *B*.

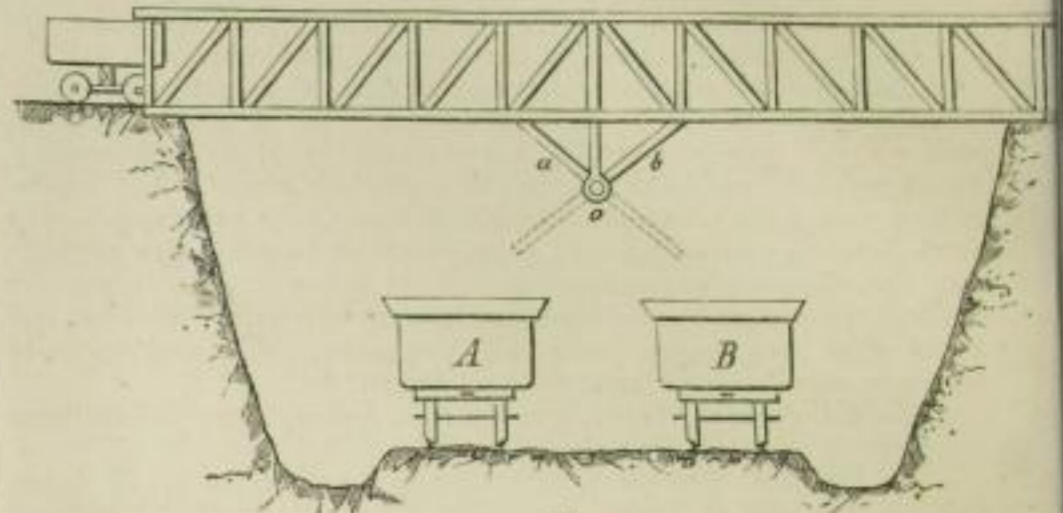


Fig. 3.

Diese Ladevorrichtung auf freier Strecke in der Nähe der Zeche hat nicht nur den angegebenen Zweck, sondern es kommt vor, daß bei schweren Güterzügen und widrigem Wetter eine Tenderladung nicht ausreicht, um den Bestimmungsort zu erreichen.

Die Speisung der Tender mit Wasser geschieht in der bei uns üblichen Weise, jedoch wird auch das Wasser nicht ausschließlich auf den Stationen entnommen, wenn die Gewinnung daselbst mit vielen Unkosten verbunden ist — in der Regel wird es hier gepumpt werden müssen — sondern es befinden sich auch auf freier Strecke einfache Wasserstationen, hölzerne Kübel auf Holzgerüsten, wo Gebirgswasser frei zufließen oder wo an einem offenen Wasser unter Ersparnis längerer Leitungen die Anlage und die Gewinnung billig ist.

In Amerika ist auch die sogenannte RAMSBOTTOM'sche Wassernahme während des Fahrens an einigen Bahnen noch üblich, zum Zweck, den sonst erforderlichen Aufenthalt auf den Wasserstationen zu vermeiden und in einigen Fällen auch, um die Kosten des Pumpens zu ersparen. Zwischen den Schienen liegt ein etwa 1000 Fuß langer, 15 bis 18 Zoll breiter und 6 bis 8 Zoll tiefer Kanal, welcher entweder durch eine Dampfmaschine oder durch freien Zufluss vom Gebirge mit Wasser gefüllt wird. Soll Wasser genommen werden, so wird vom Tender aus ein nach der Fahrtrichtung gekrümmtes Rohr hinuntergelassen, und nun bei einer Geschwindigkeit von 20 Meilen (engl.) das Wasser in die Höhe getrieben; durch einen Ausguß fließt es dann in den Tender ab. — Damit das Rohr nicht abreißt, sondern nur in die Höhe geschoben wird, steigt der Kanal sanft bis zur Schwellenoberkante an beiden Enden an und ist an diesen zur Orientirung des Führers mit je einer Laterne versehen.

Ob und in wie weit das Bestreben, die Bahnanlagen möglichst billig herzustellen und zu unterhalten, sowie mit möglichst wenig Personal den Stations- und Streckendienst auszuführen, die Sicherheit des Betriebes auf den amerikanischen Eisenbahnen berührt, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden, da noch andere Faktoren mitsprechen, doch wird diese Frage später erörtert werden.

Bahnhofsrestaurationen.

Die meisten Stationen der Eisenbahnen Amerikas führen keine Restauration. Dies wird von solchen Passagieren schmerzlich empfunden werden, welche, mit den Verhältnissen unbekannt, sich nicht vorgesehen haben. — An manchen Bahnen steht das Restaurationswesen der großen Stationen den Verwaltungen näher als bei uns üblich ist, indem die sogenannten Hotel-Depots (Gasthöfe), welche, wie unsere Stationsgebäude, unmittelbar am Perron liegen und auch die Bureaus enthalten, den Verwaltungen gehören.

Es sind vollständig zum Speisen und Logiren eingerichtete Gasthäuser, deren Betrieb nicht die Eisenbahn-Verwaltung als solche, sondern eine Aktiengesellschaft leitet, deren Aktien u. a. auch in den Händen der Eisenbahndirektoren etc. sind, welche letztere sich also selbst dahin zu beaufsichtigen haben, daß dem Publikum sein Recht geschieht.

In diesen Hotel-Depots, z. B. in Altoona, Pittsburg etc., speisen und logiren viele oder wohl alle unverheiratheten Eisenbahnbeamten für verhältnismäßig geringen Preis.

Allgemeine Organisation.

Die größeren Eisenbahngesellschaften in den Vereinigten Staaten betreiben nicht ausschließlich Eisenbahnen, sondern sie sind in vielen Fällen auch Besitzer von Kohlen- und anderen Bergwerken, Kohlenhandlungen, Rhedereien mit eigenen Schiffen, Schiffsbauanstalten, Speditionsgeschäften, auch sind sie Hotelbesitzer, wie bereits angeführt. Ferner haben sie oft große Hochofenanlagen, Walzwerke und Fabriken neben den eigentlichen Reparaturwerkstätten; in vielen Fällen bezieht die Bahn nur das Rohmaterial an Erzen, Holz etc. und fertigt selbst alles Eisenbahnmateriale an, von der neuen Lokomotive und dem Palace-car bis zum Schienennagel.