

ÜBER DAS

ENGLISCHE EISENBAHNWESEN.

REISE-STUDIEN

VON

H. SCHWABE

REGIERUNGS- UND BAURATH, MITGLIED DER KÖNIGL. DIRECTION DER
NIEDERSCHLESISCH-MÄRKISCHEN EISENBAHN.

NEUE FOLGE.

MIT EINEM ATLAS

ENTHALTEND: 16 BLATT ZEICHNUNGEN

WIEN 1877.

VERLAG VON R. v. WALDHEIM.

DRUCK VON R. v. WALDHEIM.

INHALT.

Vorwort	Seite III
-------------------	--------------

ERSTER ABSCHNITT.

Einleitung	7
----------------------	---

Vergleich zwischen den Längen und Anlagekosten der englischen und preussischen Eisenbahnen. — Geringe Zunahme der englischen Bahnen. — Günstige Lage der englischen Bahnen. — Ursache der günstigen Rentabilität der englischen Bahnen. — Ursache des geringeren Ertragnisses der preussischen Bahnen. — Fusionen der englischen Bahnen. — Veränderungen der englischen Eisenbahn-Gesetzgebung.

ZWEITER ABSCHNITT.

Bahnhofs-Anlagen.

I. Personen-Bahnhöfe.

1. Kopfstationen	9
----------------------------	---

Cannonstreet Terminus der South Eastern Railway. (Blatt III.)
— Charing Cross Terminus der South Eastern Railway. (Blatt III.)
— Moorgatestreet-Station und Mansionhouse-Station der Underground Railway in London. (Blatt IV.) — City Terminus der Great Eastern Railway. (Blatt IV.) — London Road-Station der Manchester, Sheffield und Lincolnshire und London und North Western Railway in Manchester. (Blatt V.)

2. Durchgangs-Stationen	24
-----------------------------------	----

Central-Personen-Station der North Eastern Railway in Newcastle upon Tyne. (Blatt V.) — Personen-Station Crewe der London und North Western Railway. (Blatt VI.) — Bow-Station der North London Railway. (Blatt III.) — Willesden Junction der London und North Western Railway. (Blatt III.) — Kings Cross-Station der Metropolitan Railway. (Blatt III.)

Allgemeine Bemerkungen	Seite 30
<p>Anlage der Personen-Bahnhöfe im Zentrum der Städte. — Anwendung starker Steigungen und Kurven bei Anlage der Personen-Stationen. — Trennung der Personen- und Güter-Bahnhöfe. — Raumersparende Anordnung. — Erleichterung des Zu- und Abganges des Publikums. — Zahlreichere und besser bediente Billetschalter. — Billet-Kontrolle. — Höhe der Perrons. — Breite der Perrons. — Abschliessung der Perrons. — Schienenfreie Verbindung der Perrons. — Beseitigung der niedrigen Zwischen-Perrons. — Einschränkung der Wartesäle. — Einschränkung der Diensträume. — Ueberdeckung der Plätze für das Strassenfuhrwerk. — Gepäck-Expedition. — Leistungsfähigkeit der englischen Personen-Stationen.</p>	
II. Güter-Bahnhöfe	49
<p>Kings Cross-Station der Great Northern Railway in London. (Blatt VII.) — St. Pancras-Station der Midland Railway in London. (Blatt VII.) — Güter-Station Camden der London und North Western Railway in London. (Blatt VIII.) — North Dock-Station der Lancashire und Yorkshire Railway in Liverpool. (Blatt VIII.)</p>	
Allgemeine Bemerkungen	63
<p>Grosse Verschiedenheit in der Anlage der Güterschuppen. — Fast ausschliessliche Verwendung offener Wagen mit Decken. — Raschere Beförderung der Güterzüge. — Fahrgeschwindigkeit der englischen Express-Güterzüge. — Einfluss der raschen Güterbeförderung auf Handel und Industrie. — Eilgüterzüge der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. — Zweckmässige Einrichtung des Rollfuhrwerks. — Vortheile der obligatorischen An- und Abfuhr. — Weitere Vortheile der englischen Güterschuppen. — Expedition der abgehenden und ankommenden Güter zu verschiedenen Tageszeiten. — Abschluss der Güterschuppen und Bahnhöfe. — Ersparniss an Arbeitskräften. — Anlage von Lagerhäusern auf den Bahnhöfen. — Einführung der englischen Einrichtungen in Deutschland.</p>	
III. Kohlen-Bahnhöfe	75
<p>Beschreibung der Coal Shoots der Midland und Great Northern Railway in London. (Blatt IX.)</p>	
IV. Rangir-Bahnhöfe	80
<p>Rangir-Bahnhöfe der North Eastern Railway: Station Shildon. (Blatt X und XI.) — Station Newport. (Blatt X und XI.) — Station Blaydon, Forth Banks, Park Lane, Gateshead und Heaton Junction. (Blatt XII und XIII.)</p>	
<p>Rangir-Bahnhof Edgehill (Liverpool) der London und North Western Railway. (Blatt XIV.)</p>	
V. Kleinere Stationen	95
<p>Herne Bay und Sittingbourne der London, Chatham und Dover Railway (Blatt VI), Maryhill der North British Railway. (Blatt VI.)</p>	

DRITTER ABSCHNITT.

Die unterirdischen Eisenbahnen Londons	Seite 97
--	----------

Wichtigkeit der unterirdischen Eisenbahnen. — Ausdehnung. — Die Metropolitan und St. John's wood Railway. — Die Metropolitan Railway. — Die Metropolitan District Railway. — Schwierigkeiten der Ausführung. — Anordnung der Geleise. — Gefälleverhältnisse. (Blatt XV.) — Kurven. — Oberbau. — Anlage der Zwischen-Stationen. — Billet-Kontrolle. — Uebersicht der Personen- und Güterzüge. — Abnahme der Personenzüge in den frühen Morgen- und Abendstunden. — Aufeinanderfolge der Züge. — Fahrzeiten. — Zweckmässige Anordnung des Betriebes. — Abkürzung der Aufenthaltszeiten auf den Stationen. — Geräuschlosigkeit des Betriebes. — Orientirung des Publikums. — Einschränkung der Gepäckbeförderung. — Bildung der Personenzüge. — Bremsen. — Gasbeleuchtung. — Lokomotiven. — Geschicklichkeit des Personals. — Züge der Anschlussbahnen. — Signalsystem. — Stationspersonal. — Güterverkehr. — Güter-Station Smithfield der Great Western. (Blatt XVI.) — Güter-Station Farringdonstreet der Great Northern. (Blatt XVI.) — Güter-Station der Midland. — Personenfrequenz. — Billetpreise. — Betriebsergebnisse. — Unfälle. — East London Railway.



VIERTER ABSCHNITT.

Verwaltung und Betrieb	131
----------------------------------	-----

Organisation der Verwaltung. — Ausbildung des Personals. — Vergleich in Bezug auf die Anzahl der Beamten und Arbeiter. — Einfachheit der englischen Instructionen. — Vortheile des frühen Dienstesintrittes. — Ausgedehnte Anwendung mechanischer Hilfsmittel. — Zustand des Oberbaues. — Spurweite. — Vereinfachung der Bahnbewachung. — Vereinfachung der Weichenbedienung. — Vermeidung der Spitzweichen. — Zentral-Weichenstell-Apparate. — Signalordnung. — Blocksystem. — Signalsystem für eingleisigen Betrieb. — Signalisirung der Züge. — Eigenthümlichkeiten des englischen Betriebes. — Zugstärke. — Vortheile der geringeren Zugstärke. — Steigerung der Leistungsfähigkeit durch leichtere Züge und grössere Fahrgeschwindigkeit. — Fahrgeschwindigkeit. — Wagenpersonal. — Vermehrung der Hauptgeleise. (Blatt XVI.) — Anlage von Umgehungsgeleisen. (Blatt XVI.) Vermehrung der Hauptgeleise auf den preussischen Bahnen. — Regelmässigkeit des Betriebes. — Betriebsmittel. — Lokomotiven. — Wagen. — Personenzüge. — Koupé-Eintheilung. — Geringe Anzahl von Bremsen. — Einführung selbstthätiger Bremsen. — Einführung selbstthätiger Bremsen in Deutschland. — Güterwagen. — Privatwagen.



FÜNFTER ABSCHNITT.

Konkurrenz-Betrieb	Seite 175
------------------------------	--------------

Verhältnisse in Deutschland. — Verhältnisse in England.
— Zulässigkeit des Konkurrenz-Betriebes. — Ausdehnung des
Konkurrenz-Betriebes in England. — Konkurrenz-Betrieb im
Güterverkehr. — Vortheile des Konkurrenz-Betriebes für die
deutschen Bahnen.

SECHSTER ABSCHNITT.

Tarife.

1. Personenverkehr	188
------------------------------	-----

Ueberlegenheit des englischen Personenverkehrs. — Fahr-
preise. — Vergleich der Fahrpreise. — Retourbillets. —
Abonnement-Billets. — Rundreisebillets. — Anwendung auf
deutsche Verhältnisse. — Gepäckfreigewicht. — Parcelsverkehr.

2. Güterverkehr	197
---------------------------	-----

Vergleich der Einnahmen bei den englischen und preussi-
schen Eisenbahnen. — Tarifschema. — Unterschied zwischen dem
englischen und deutschen Tarifschema. — Freiheit der Tarif-
bildung. — Differential-Tarife. — Veröffentlichung der Tarife. —
Höhe der Tarife. — Vergleich mit den preussischen Tarifen.
— Steinkohlentarife. — Berücksichtigung der Selbstkosten bei
Normirung der Tarife. — Vortheile der englischen Tarifpolitik.
— Ermässigung der Tarife bei Aufgabe grösserer Quantitäten.

Anhang.

Zusammenstellung der Längen und Anlagekosten nebst den
Ergebnissen des Betriebes der im vereinigten Königreich vor-
handenen Eisenbahnen in der Zeit von 1825—1875.