

www.e-rara.ch

Amerikanische Eisenbahnen

Kupka, Peter Friedrich

Wien, 1877

ETH-Bibliothek Zürich

Shelf Mark: Rar 16969

Persistent Link: <https://doi.org/10.3931/e-rara-79985>

Postwesen.

www.e-rara.ch

Die Plattform e-rara.ch macht die in Schweizer Bibliotheken vorhandenen Drucke online verfügbar. Das Spektrum reicht von Büchern über Karten bis zu illustrierten Materialien – von den Anfängen des Buchdrucks bis ins 20. Jahrhundert.

e-rara.ch provides online access to rare books available in Swiss libraries. The holdings extend from books and maps to illustrated material – from the beginnings of printing to the 20th century.

e-rara.ch met en ligne des reproductions numériques d'imprimés conservés dans les bibliothèques de Suisse. L'éventail va des livres aux documents iconographiques en passant par les cartes – des débuts de l'imprimerie jusqu'au 20e siècle.

e-rara.ch mette a disposizione in rete le edizioni antiche conservate nelle biblioteche svizzere. La collezione comprende libri, carte geografiche e materiale illustrato che risalgono agli inizi della tipografia fino ad arrivare al XX secolo.

Nutzungsbedingungen Dieses Digitalisat kann kostenfrei heruntergeladen werden. Die Lizenzierungsart und die Nutzungsbedingungen sind individuell zu jedem Dokument in den Titelinformationen angegeben. Für weitere Informationen siehe auch [Link]

Terms of Use This digital copy can be downloaded free of charge. The type of licensing and the terms of use are indicated in the title information for each document individually. For further information please refer to the terms of use on [Link]

Conditions d'utilisation Ce document numérique peut être téléchargé gratuitement. Son statut juridique et ses conditions d'utilisation sont précisés dans sa notice détaillée. Pour de plus amples informations, voir [Link]

Condizioni di utilizzo Questo documento può essere scaricato gratuitamente. Il tipo di licenza e le condizioni di utilizzo sono indicate nella notizia bibliografica del singolo documento. Per ulteriori informazioni vedi anche [Link]

Anspruch auf eine Interessenzahlung habe, bevor nicht die Schuld, das sind die Bonds (also gegen Ende dieses Jahrhunderts) fällig seien.

Ohne eine weitere Entscheidung abzuwarten, und um diese schwebende Angelegenheit möglichst bald einem Ende zuzuführen, machte die Union-Pacific-Railr. im Februar 1875 der Regierung folgende Vorschläge:

Die Gesellschaft verzichtet auf die Auszahlung der Summe von 800.000 Doll., welche das Gouvernement ihr für geleistete Dienste, Truppen- und Post-Transporte sammt den dafür aufgelaufenen 6% Zinsen schuldet, und dieselbe sei als Abschlagszahlung anzusehen; ferner verpflichtet sich die Un.-Pac.-Railr. durch 10 Jahre an den Staatsschatz jährlich 500.000 Doll. und nach Ablauf dieser Zeit 750.000 Doll. jährlich und zwar so lange zu zahlen, bis das Capital und die 6% Interessen als gelöscht zu betrachten sind, in welchen Abschlagszahlungen auch die an die Regierung schon jetzt zu entrichtenden jährlichen 5% der Netto-Einnahmen einbegriffen sind.

Ueber die Annahme oder Ablehnung dieses Vorschlages hat der Congress zu entscheiden, und es wird der Austragung dieser Angelegenheit natürlich mit Spannung entgegengesehen.

Postwesen.

Jede Leistung seitens der Bahngesellschaften für den Staat wird durch Geld compensirt, gibt aber auch häufig Veranlassung zu bedeutenden Meinungsdivergenzen.

Hierher gehören, wie oben erwähnt, der Transport von Militär und die damit im Zusammenhange stehenden Lieferungen an Bedarfsmaterial, Mundvorräthen etc.; die weitaus grösste Leistung für den Staat ist jedoch die Beförderung der Post, und es erachten viele Bahnverwaltungen die dafür gezahlte Entschädigung seit mehreren Jahren als gänzlich unzureichend, umsomehr, als den damals gegebenen Gesetzen heute nicht mehr bestehende Verhältnisse als Basis dienten.

So entnehmen wir einer kleinen Broschüre von D. A. Wells, welche den Titel führt „die Beziehungen des Gouvernements zu den Eisenbahnen mit Rücksicht auf den Postdienst“ folgende Daten:

Das Gesetz vom Jahre 1845 gewährte den Bahnanstalten bei einem mindesten täglichen Transporte von 18.500 Pfund eine jährliche Vergütung per Bahnmeile von 375 Dollars als höchste, und 40 Dollars als niedrigste Zahlung.

Die Postpakete wurden damals in den gewöhnlichen Bagagewagen befördert, u. z. versahen die Bahnbeamten den Dienst, der darin bestand, die Pakete oder Säcke in den betreffenden Stationen abzuliefern, und wieder neue aufzunehmen, während die Sortirung an Ort und Stelle und die Austragung von Postbeamten selbst besorgt wurde.

Seit jener Zeit nun hat sich der Verkehr ganz enorm gesteigert, und die Regierung bewog aus ökonomischen Rücksichten einige Gesellschaften, auf Kosten der Regierung gebaute sogenannte „fahrende Postämter“ (Post-Ambulanzen), welche etwa nach Art der bei uns gebräuchlichen eingerichtet sind, und in denen die ganze Manipulation während der Fahrt vorgenommen wird, ihren Eilzügen einzurangiren.

Es wurde berechnet, dass das Post-Departement, um den heutigen, an dasselbe gerichteten Anforderungen zu genügen, ganze Magazine in New-York miethen müsste, wenn die Sortirung der Post noch wie früher an Ort und Stelle geschehen sollte, und die Zeit während der Fahrt, wie es eben jetzt durch die Post-Ambulanzen ermöglicht ist, nicht ausgenützt würde.

Im Jahre 1864 lief auf der Route New-York-Philadelphia-Baltimore-Washington der erste Ambulanz-Postwagen in den Vereinigten Staaten, und jetzt sind solche auf den meisten Linien, welche die grossen Geschäftscentralen mit einander verbinden, in Gebrauch.

Ein Congress-Act vom 8. Juni 1872 regulirte nun in Folge der durch die Einführung der Post-Ambulanzen geänderten Sachlage die an die Bahnverwaltungen zu entrichtende jährliche Entschädigung folgendermassen, und setzte noch einige weitere hier im Auszuge mitgetheilte Bestimmungen in Kraft:

Der General-Postmeister wird ermächtigt, die für den Eisenbahn-Postdienst erforderlichen Routen zu bestimmen, und die Compensation, welcher als Basis: das Durchschnittsgewicht der zu befördernden Masse, die Raschheit und schnelle Aufeinanderfolge der Beförderung, und die Wichtigkeit der betreffenden Route diene, in drei Classen einzutheilen.

Es solle demnach die Compensation per Bahnmeile und Jahr auf Routen der

I. Classe	300 Dollars
„ „ „ II.	100 „
„ „ „ III.	50 „

betragen, wobei jedoch der General-Postmeister ermächtigt ist, in dem Falle, als die Hälfte des Dienstes in die Nachtzeit fällt, eine Aufzahlung bis zur Höhe von 25% zu gewähren.

Sollte es dem General-Postmeister nicht gelingen mit einer Bahngesellschaft einen Vertrag gegen Vergütung bis zu dem hier limitirten Maximalbetrage abzuschliessen, so steht es ihm frei, die Beförderung der Postbeutel auf eine andere von ihm zu bestimmende Weise, jedoch so rasch als möglich zu veranlassen.

Jede Bahngesellschaft, welche einen derartigen Vertrag abschliesst, ist verpflichtet, die Beförderung der Post sammt dem sie begleitenden Personale mit allen Zügen zu übernehmen.

Alle Gesellschaften, welchen von den Vereinigten Staaten Landschenkungen oder sonstige Unterstützungen gewährt wurden, müssen die Post zu den vom Congressse bestimmten Sätzen befördern, wobei der General-Postmeister die Classification zu bestimmen hat.

Der General-Postmeister ist ferner ermächtigt, mit den Bahngesellschaften ohne jede Concurs-Ausschreibung direct in Unterhandlungen zu treten, und er kann für die Beistellung von Post-office-Cars (Post-Ambulanzen) den Gesellschaften noch eine Extra-Vergütung von 50% gewähren.

Wir fügen dem noch bei, dass diese letztgenannten Wagen eine Länge von 40—56' haben, mit Kasten und Fächern für Briefe, mit Schubladen, Rechen, Beleuchtungs- und Erwärmungs-Apparaten, mit Eiswasser, Wasch- und Schlaf-Einrichtungen versehen sind, und stets von 2—5 Postbeamten begleitet werden; es wären hier noch weiter die Fang-Vorrichtungen

zu erwähnen, die es ermöglichen, Postsäcke während der Fahrt in den Stationen, wo nicht gehalten wird, einzufangen; eine solche Vorrichtung besteht einfach darin, dass der auf einem nahe den Geleisen befindlichen Ständer in der Station aufgehängte Postbeutel durch ein aus dem Postwagen herausdrehbares gabelförmiges Fangstück erfasst wird, und durch eine Drehung dieser Gabel wieder in den Wagen gelangt. Die in der Station abzugebenden Poststücke werden einfach aus dem Wagen geworfen und von dem dort aufgestellten Beamten in Empfang genommen.

Das Post-office-Departement versprach den Bahnanstalten bei Einführung solcher Ambulanzen vollständige Entlohnung für ihre Dienste; sie erhielten aber trotz Versprechungen bis zum Jahre 1872 dafür kein weiteres Entgeld, obwohl sie damals die Wagen selbst beistellen und erhalten, sie beleuchten und erwärmen etc. mussten.

Nebstbei mussten die Bahngesellschaften auch noch die Beförderung der Postsäcke zu abseits von der Bahnlinie gelegenen Postämtern unentgeltlich besorgen, wenn dieselben innerhalb $\frac{1}{4}$ Meile von der Station liegen, und von einem Endpunkte der Bahn aus für alle Fälle ohne Rücksicht auf die Entfernung; dazu kommt die freie Beförderung der Postbeamten, nebst Postmeistern, U.-St.-Commissären etc. etc., welche unter dem Titel „authorisirte Special-Agenten der Post“ ebenfalls frei reisen. Postbeamte und Commissäre haben weiters noch das Recht im Falle einer Verunglückung, an welcher die Bahn erwiesenermassen Schuld trägt, dieselbe zum Schadenersatz herbeizuziehen; davon soll in vielen Fällen ausgiebiger Gebrauch gemacht worden sein. Die Phil.-Wil.- & Baltimore R.-R. hat im Jahre 1850, wo sie täglich blos 1 oder 2 leichte Posten im Bagagewagen führte, 38.250 Dollar erhalten; im Jahre 1872 dagegen, wo die sämtliche Post in Ambulanzen befördert wurde, erhielt sie für circa 10 Tonnen tägliche Post nur 37.500 Dollars; die Klagen seitens der Gesellschaften waren bei einer so unzulänglichen Bemessung wohl berechtigte.

Die Bahngesellschaften setzten nun ein Comité behufs Prüfung dieses neueren Congress-Actes und dessen Consequenzen

ein, welches Comité sich um weitere Aufklärung an den General-Postmeister wendete, von dem es folgenden Bescheid erhielt:

Die Compensation wird thatsächlich auf Grundlage des Gewichtes, der Geschwindigkeit und der raschen Aufeinanderfolge der Beförderung der Post, und der dem Amte zur Verfügung stehenden Wagen-Dimensionen bestimmt.

Gemäss dieses gewissenhaft studirten Planes erhalten die Bahngesellschaften per Meile und Jahr für die Beförderung eines täglichen Durchschnittsgewichtes auf der

ganzen Strecke von 200 Pfd.	50 Doll.
„ 500 „	75 „
„ 1000 „	100 „
„ 2000 „	150 „
„ 6248 „	200—275 „
„ 13139 „	300 „
„ 18470 „	375 „

Insoferne als das Gewicht massgebend ist, finde diese Basis zur Bemessung der Compensation immer Anwendung.

Das hier auszugsweise wiedergegebene Gesetz war jedoch nur von sehr kurzer Lebensdauer, denn es unterbreitete der General-Postmeister schon im darauffolgenden Jahre auf Grund der eben citirten Ziffern dem Congressse eine neue Basis zur Bemessung der Vergütung an Bahngesellschaften, welche auch laut Beschluss vom 3. März 1873 angenommen, und somit das Gesetz vom Jahre 1872 als ungiltig erklärt wurde.

Dieser neue Congress-Act bestimmte nun Folgendes: Für die auf der ganzen Route mit entsprechender Geschwindigkeit und Aufeinanderfolge, in angemessenen, gehörig erleuchteten und erwärmten Räumen für das Manipulations-Personale, beförderte Post werden bei einem täglichen Durchschnittsgewichte von:

200 Pfd.	50 Doll. per Meile und Jahr
500 „	75 „ „ „ „
1000 „	100 „ „ „ „
1500 „	125 „ „ „ „
2000 „	150 „ „ „ „
3500 „	175 „ „ „ „
5000 „	200 „ „ „ „

und für je 2000 Pf. und mehr 25 Dollars vergütet.

Das Durchschnittsgewicht wird festgesetzt durch wirkliches Abwägen der Post in einer Reihe von Werktagen (mindestens 30) nach dem 30. Juni, und nicht weniger als einmal in 4 Jahren, welche Resultate dem General-Postmeister unterbreitet werden, wonach die Entschädigungssumme fixirt wird.

Eine Mehrzahlung kann ferner gegeben werden für jede Linie, auf welcher mindestens ein Zug täglich nach jeder Richtung mit einem Ambulanzwagen verkehrt, u. z. per Meile und Jahr:

25 Doll. nicht übersteigend für einen solchen von 40' Länge

30 „ „ „ „ „ „ 45' „

[illegible]

50 „ „ „ „ „ „ „ „ 55—60 „

Dagegen bleibt dem Postamte noch die Bestimmung der
benöthigten Wagen vorbehalten.

Das Gesetz trat noch mit dem Amendement in Kraft, dass falls sich eine Bahngesellschaft weigern würde, solche Ambulanzen beizustellen, dieselbe dann keinen Anspruch mehr auf eine Extra-Vergütung haben sollte.

Dieser Congress-Act setzte sonach eine vollständige gleiche Bemessung der Compensation, welche sich je nach dem Gewichte der beförderten Masse und der Länge der Postwagen richtete, für alle Linien fest; diese Bestimmung konnte bei der Verschiedenheit der Frequenz, der Züge etc., natürlich nicht alle Gesellschaften befriedigen; einige machten dabei allerdings noch ein gutes Geschäft, während andere nicht einmal die Selbstkosten hereinbrachten.

Das Comité eröffnete demnach im Namen einiger grosser Bahngesellschaften dem General-Postmeister in einer Eingabe, dass dieselben mit Sicherheit erwarten, dass ihre gerechten Ansprüche auf eine höhere Compensation Gehör finden werden, und erlauben sich zugleich, folgenden Vorschlag zu machen: Dass für den Transport der Post in 8räderigen Ambulanzen 40 Cents, und ein angemessener Betrag je nach der Grösse des occupirten Raumes in einem anderen Wagen per durchlaufene Meile vergütet werden solle; das hier Beanspruchte sei bei Weitem geringer, als das vom Publicum für den Frachtentransport in billigeren Wagen und mit kleinerer Geschwindigkeit Gezahlte;

ferner, dass, wenn schon die Postbeamten freie Fahrt geniessen, denselben wenigstens das Recht des Ersatzanspruches bei Unglücksfällen während der Fahrt entzogen werden solle, und dass dieselben, sobald sie in gewöhnlichen Passagierwagen reisen, 2 Cents, gegen 3 Cents des gewöhnlichen Fahrpreises per Meile zu entrichten hätten.

Zugleich gab das Comité die bindende Erklärung ab, dass, falls diese bescheidenen und gerechten Ansprüche nicht berücksichtigt oder sonst eine höhere Vergütung zugestanden würde, Post-Ambulanzen vom 18. April 1873 ab den Zügen nicht mehr einrangirt, sondern die Post in der früher üblichen Art, also in Gepäckswagen befördert werden würde.

Dieses Schriftstück wurde in der Senats-Sitzung vom 21. Februar 1873 verlesen und einem Senats-Comité zur Begutachtung übergeben.

Dieses Comité konnte über diese Angelegenheit erst wieder in der nächsten Session berichten, und mittlerweile einigten sich die Eisenbahn-Directoren dahin, die Post-Ambulanzen nach wie vor in ihren Zügen einzureihen, hauptsächlich aber, um das Odium der öffentlichen Meinung nicht auf sich zu laden, und so steht auch heute noch die Sache.

Das Postwesen ist in Amerika eine wahre Volks-Institution, welche die höchste Achtung und auch den Schutz eines jeden Einzelnen geniesst; jede Ansiedlung, die nur aus einigen Häusern besteht, erfreut sich derselben als erste Errungenschaft seitens des Staates; es gibt Briefkasten in sozusagen Urwäldern auf Bäumen befestiget, die auch ohne behördlichen Schutz sicher sind.

Wir selbst haben in grossen Städten, z. B. in Boston, Packete und Briefe auf offener Strasse auf den Kasten, da dieselben schon gefüllt waren, liegen sehen, und Mittheilungen zu Folge geräth nie eines durch Diebstahl in Verlust.

Dieses Institut wurzelt in den Lebensbedürfnissen des Volkes, und daraus erklärt sich auch die Nachgiebigkeit der Bahngesellschaften.