

Buttertransportwagen. — Camden-Amboy-Eisenbahn.

167

durch eine hölzerne, mit breiten Luftschlitzen versehene Lattenwand abgesondert sind. Durch diese Anordnung soll eine zu rasche Abgabe von Kälte und Hand in Hand hiermit ein zu rascher Verbrauch des Eises hintangehalten werden. Für je 2 Eisbehälter ist oben im Dache eine Füllöffnung mit gut dichtendem Deckel und unten ein Gefäß für das Schmelzwasser mit Abflußrohr angeordnet. Der gegen die

Mitte zu geneigte Fußboden ist mit Zinkblech verkleidet und mit einem abnehmbaren Holzlattenrost bedeckt. In der Wagendecke ist eine Lüftungsvorrichtung, über dieser ein Sonnendach angeordnet. Die Isolation der Kastenschalung ist aus Abb. 132 zu ersehen. Die durchschnittliche Temperatur der Butter während der Beförderung beträgt  $5^{\circ}\text{C}$ . *Cimonetti.*

C.

**Caledonian Railway**, die größte Eisenbahn Schottlands mit dem Sitz in Glasgow, betreibt teils eigene Linien, teils solche fremder Bahnen. 1845 wurde die Strecke von Carlisle nach Edinburgh, Glasgow und Castlecary konzessioniert. Am 10. Oktober desselben Jahres wurde mit dem Bau begonnen, der so betrieben wurde, daß bereits am 10. September 1847 die erste Teilstrecke von Carlisle nach Beattock dem Betrieb übergeben werden konnte. Die Fortsetzungsstrecke bis Edinburgh und Glasgow wurde am 15. Februar 1848 eröffnet. Die C. nahm im Laufe der Jahre eine Anzahl von Bahnen in sich auf, so erfolgte gemäß Akt vom 5. Juli 1865 die Fusion der C. mit der Scottish Central Railway (Greenhill-Perth, 112 Meil.). Diese am 31. Juli 1845 begründete Bahn bestand gleichfalls aus einer Reihe fremder Bahnen, so der Eisenbahn Callander-Oban (72 Meil.), Crieff Junction (9 Meil.), Dunblane-Doune-Callander ( $10\frac{1}{2}$  Meil.), Dundee-Perth-Aberdeen-Junction und einiger kleinen Zweiglinien, die nun alle ins Eigentum der C. übergingen. Einen nicht geringeren Zuwachs erfuhr das Netz der C. durch die mit königl. Entschließung vom 10. August 1866 genehmigte Fusion mit der Scottish North Eastern (Perth-Forfar-Aberdeen, 130 Meil.).

Die Hauptlinien der C. führen von Carlisle über Carstairs, Dunblane, Perth nach Aberdeen und von Glasgow nach Edinburgh, ferner im Westen von Callander nach Oban mit der Fortsetzung nach Ballachulish.

Die C. führt auch den Betrieb auf zahlreichen Zweigbahnen, die namentlich in der Gegend von Lanarkshire ein dichtes Netz bilden.

Durch den Anschluß der C. in Carlisle an die London and North Western Railway ist eine direkte Verbindung von London bis Aberdeen geschaffen.

Der Zentralbahnhof von Glasgow gilt als der vornehmste und am besten ausgestattete Personenbahnhof Englands.

Am 31. Juli 1911 standen 1051 engl. Meilen ( $1692\frac{1}{2}$  km) im Betrieb, wovon  $6\frac{1}{2}$  engl.

Meilen viergleisig,  $588\frac{3}{4}$  engl. Meilen doppelgleisig, der Rest eingleisig waren.

Mit 31. Juli 1911 betrug das Anlagekapital 56,501.941 £. Die Einnahmen des Jahres 1910/11 betragen 4,664.565 £, die Ausgaben 2,516.870 £, die gezahlte Dividende ergab eine Verzinsung von 3,38 % jährlich. Befördert wurden in gleichem Betriebsjahre (ausschließlich der Saisonkartenbesitzer) insgesamt 40,792.103 Personen und wurden 25,939.753 Zug/km ( $15,614.124$  Zug/km von Personenzügen,  $10,325.629$  Zug/km von Güter- und Kohlenzügen) geleistet.

**Camden-Amboy-Eisenbahn.** Die Eisenbahn zwischen den im Staat New Jersey gelegenen Städten Camden (gegenüber Philadelphia) und Amboy (südlich von New York) hat ihre Konzession vom Staat New Jersey am 4. Februar 1830 erhalten, ist im Frühjahr 1834 in Betrieb genommen und somit eine der ältesten Bahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Die Gesellschaft, der die Bahn gehört, hatte sich am 15. Februar 1831 mit der Delaware- und Raritan-Kanalgesellschaft verschmolzen. Durch ein Staatsgesetz vom 2. Februar 1832 wurde ihr auf die Dauer von zunächst 20 Jahren ein ausschließliches Privilegium zum Betrieb einer Eisenbahn zwischen den Städten New York und Philadelphia innerhalb des Staates New Jersey erteilt. Durch Gesetz vom 16. März 1854 wurde dieses Privilegium bis zum 1. Januar 1869 verlängert.

Die Gesellschaft hat das ihr durch diese — mit Bestechung und anderen unerlaubten Mitteln erworbenen — Privilegien gewährte Monopol für den Verkehr zwischen den beiden Welthandelsplätzen New York und Philadelphia und damit zwischen dem Norden und Süden der Vereinigten Staaten auf die schönste Weise mißbraucht, jahrzehntelang das Land geschädigt, die Bevölkerung ausgebeutet und ist lediglich bemüht gewesen, für die Aktionäre, hauptsächlich aber für ihre Direktoren mög-