## **Bahnhof Winterthur**

Autor(en): [s.n.]

Objekttyp: Article

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Band (Jahr): 2/3 (1875)

Heft 11

PDF erstellt am: **24.05.2024** 

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-3724

## Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek* ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

Hauptvorzüge des vorliegenden und vom Verwaltungsrath genehmigten Projectes folgendermaassen:

Vollständige Trennung der beiden Verkehrszweige;

Vermeidung der betriebsgefährlichen Niveaukreuzungen

der Personenhauptgeleise; Thunlichste Abkürzungen der verschiedenen Richtungen unter sich, namentlich aber der zukünftigen Hauptverkehrslinie von Nord und Ost nach Süd; Zweckmässige Gruppirung der einzelnen Anlagen unter

einander und als Folge geringere Betriebskosten; Günstige Situirung der Wagenremisen und der Rangir-

geleise für den Personendienst; Zahlreiche und unbehinderte Zufahrtsstrassen;

Möglichkeit grosser Ausdehnung der Anlagen und successive Erstellung derselben. Verhältnissmässig geringe Anlagsund Betriebskosten.

Es braucht wohl kaum hinzugefügt zu werden, dass eine Umgestaltung des Bahnhofes Zürich mit weitgehender Berücksichtigung der Zukunft an Hand genommen werden musste. Daraus folgt aber nicht, dass die Neuanlage in nächster Zeit in der ganzen Ausdehnung erfolgen müsse, im Gegentheil verdient das als einer der Vorzüge des vorliegenden Projectes beachtet zu werden, dass dasselbe zum grossen Theil successive den Bedürfnissen anzupassende Erstellung und Erweiterung gestattet.

Bahnhof Winterthur. Eine Einsendung der "Schweizerischen Handelszeitung" bespricht das Verhältniss der Nordostbahn zu den neuen in den Bahnhof Winterthur einmündenden Bahnen (Tössthalbahn, Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen). Da die technische Seite der Bahnhoffrage wenigstens nach der Ansicht des Einsenders so ziemlich gelöst ist, handelt es sich nur noch um die Festsetzung der Beitragsquoten der einzelnen Bahnen und die Zeit ihrer Fälligkeit. Die neuen Gesellschaften verlangen nun vom Bundesrath, dass er die Nordostbahn zwinge, die ganze Arbeit, sowohl die provisorische als die definitive Anlage des Bahnhofes zu übernehmen, "in der "Meinung, dass in Ermanglung einer Verständigung unter den "Betheiligten über die Entschädigungsansprüche der Nordost-"bahn der Entscheid des Bundesgerichtes vorbehalten bleibe." Darüber, dass eine Gesellschaft und zwar die Nordostbahn Alles ausführe, ist man einig, wohl aber will die Nordostbahn die Sache erst übernehmen, wenn die Beitragsquoten der einzelnen Gesellschaften bestimmt und geleistet sind oder doch dafür Sicherheit gestellt ist. Sie weigert sich mit Recht, das Baucapital für Bestandtheile fremder Bahnen zu liefern, besonders da nur die provisorischen Anlagen für den Betrieb derselben im Voranschlag zu der schönen Summe von Fr. 1,100,000 angesetzt sind.

Ausbildung der höhern Eisenbahnbeamten. In den Verhandlungen der 4. Abgeordneten-Versammlung d. V. d. A.- u. J.-V. abgehalten im September 1874, wurde vom Breslauer Verein die Frage aufgeworfen: "In welchem Maasse ist es wünschenswerth, dass der künftige Bau-Beamte juristische und kameralistische Studien treibt, und welche Aenderungen des Studienplans sind etwa geboten, um ihn, gleich den Bergbeamten, zu befähigen, den Vorsitz in Collegien einzunehmen und denselben nicht mehr den nur juristisch und kameralistisch gebil-

deten Kräften einräumen zu müssen."

Nach dem Protocoll über die betreffende Sitzung sollte A. auch diese Frage durch die Einzelvereine bis zum 1. April c. erledigt und dem Vorort übermittelt werden. Dieselbe ist für Preussen inzwischen bereits durch ein Rescript des Hrn. Handelsministers bezüglich der Eisenbahn-Beamten erledigt wor-In diesem Rescript ist den Eisenbahn-Verwaltungen mitgetheilt worden, dass eine Ergänzung der Vorbildung derjenigen Beamten, welche die Stellen der Mitglieder der königl. Eisenbahn-Directionen einnehmen, in soweit wünschenswerth erscheine, dass beide Beamten-Categorien ein höheres Maass kameralistischer und gewerblicher Kenntnisse, die Techniker ausserdem die Kenntniss der Grundzüge der Rechtswissenschaften, sich aneignen. Es sollen daher in Zukunft bei der Annahme und Beförderung der Eisenbahn-Beamten diejenigen Beamten besonders berücksichtigt werden, welche sich neben den Fachstudien in den fraglichen Disciplinen Kenntnisse erworben haben. Für die Techniker wird Kenntniss der Encyclopädie der Rechtswissenschaft, ferner der Institutionen des römischen Rechts, des Handelsrechts, der Nationalöconomie und der Technologie (?) für die

Juristen, wie beiläufig erwähnt werden mag, Kenntniss der Nationalöconomie, der Finanzwissenschaft, der Theorie und Methode der Statistik und der Technologie gewünscht. Die Beamten sollen zum Studium jener Disciplinen aufgefordert werden, soweit sich Zeit und Gelegenheit dazu biete.

Für die Stellung der Eisenbahn-Techniker kann diese Verfügung unseres Erachtens nur mit Freuden begrüsst werden, da deren Consequenzen voraussichtlich nicht allein auf die dienstliche Stellung, sondern auch auf die Rangstellung derselben von

Einfluss sein wird.

Eines Umstandes ist dabei specielle Erwähnung zu thun. In eine eigenthümliche Lage werden die Studirenden der polytechnischen Schulen zu Hannover und Aachen durch dieses Rescript versetzt. Beide Anstalten sind bekanntlich der Berliner Academie vollständig gleich gestellt; auf denselben sind aber unseres Wissens die meisten der angeführten Disciplinen weder in den ordentlichen Lehrplan aufgenommen, noch bietet sich ausserhalb der Anstalten Gelegenheit, die betr. Lücken zu ergänzen, nur einzelne Fächer werden als ausserordentliche Lehrgegenstände auf jenen Instituten behandelt.

Im Interesse der letzteren ist es dringend zu wünschen, dass die neue Verfügung nicht indirect zu einer Degradation der

Anstalten in Hannover und Aachen führen möge.

Die Redaction der "Deutschen Bauzeitung" sagt hierzu, dass sie die bedingungslose Anerkennung, welche der Hr. Verfasser dem erwähnten Rescripte des Hrn. Handelsministers zollt, durchaus nicht theilt, sondern die hetreffende Maassregel, deren Ursprung am grünen Tische in die Augen springt, in dieser Form für völlig verfehlt ansieht.

Jurisdiction. (Cour d'Appel de Genève.) Le voiturier ne peut être rendu responsable que des dommages qu'on prouve être le résultat de son fait.

L'action en responsabilité contre le voiturier se trouve éteinte par le paiement du prix et par la réception sans protestation, ni réserve, art. 105 du Code de commerce de Genève.

Attendu que le 29 mai dernier, à Lyon, le sieur Baatard remit à la compagnie P.-L.-M. un cheval et deux juments pour les transporter à Genève.

Attendu que ces animaux, partis de Lyon le 29 mai à 71/2 heures du matin, sont arrivés à Genève le même jour à 8 heu-

Attendu qu'ils n'ont été livrés à l'intimé que le lendemain 30 mai dans la matinée et que celui-ci en a pris livraison sans réserve et sur le vu d'un certificat délivré le dit jour par M. le médecin-vétérinaire Vicat constatant que ces animaux étaient en parfait état de santé.

Attendu que quelques heures après le cheval dut s'arrêter à Bellevue par suite de maladie, et qu'il y est mort dans la nuit du 3 au 4 juin suivant.

Attendu que la compagnie n'était tenue de livrer les trois chevaux que le jour qui suivait celui de leur arrivée (art. 48, § 9 des tarifs généraux du chemin de fer P.-L.-M.)

Attendu néanmoins que la compagnie affirme qu'elles les aurait livrés le soir même s'ils avaient été accompagnés de

certificats de santé, ce qui n'était pas le cas.

Attendu qu'il résulte des paragraphes 12, 13, 16 du règlement fédéral du 3 octobre 1873 sur les mesures à prendre pour combattre la surlangue et la claudication, que les certificats de santé sont obligatoire pour les chevaux venant de l'étranger et que ces paragraphes sont seuls applicables en l'espèce puisqu'ils rentrent sous la rubrique "Trafic à la frontière.

Attendu que l'intimé était donc en faute en ne s'étant pas

pourvu de certificat de santé.

Attendu que même en admettant que ces certificats ne fussent pas obligatoires, leur absence nécessitait la visite d'un vétérinaire suisse et que cette visite était interdite de nuit, ainsi que cela résulte d'une circulaire adressée le 3 décembre 1873 par le département fédéral de l'intérieur au département de l'intérieur du canton de Genève.

Attendu en conséquence que la non-livraison des chevaux le soir même de leur arrivée est le fait de l'intimé et non

celui de la compagnie qui n'y était pas tenue. Attendu que l'intimé, demandeur en 1<sup>re</sup> instance, n'a pas prouvé que la compagnie n'ait pas donné à ses chevaux les soins dont elle était tenue comme voiturier, ni qu'elle l'ait em-pêché de donner à ses chevaux pendant la nuit les soins nécessaires.

Attendu que c'est au demandeur à prouver l'extrême de son action.