Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 1 (1874)

Heft: 16

Artikel: Mittheilungen aus den Cantonen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-2076

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 29.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

nach Anhörung der Betheiligten zweckentsprechend zu normiren, z. B. die Art der Absperrung, die Gefällsverhältnisse, die Bestimmung der Zeit, innerhalb welcher die Hauptbahn leere Wagen zu liefern hat, Regulirung der Benutzung eines Anschlussgeleises durch verschiedene Etablissemente u. s. w. Zu Art. 7. Die durch dieses Gesetz betroffenen Verbindungsgeleise sind nie so lang, dass (wie in Frankreich) durch abgestufte Bestimmung der Zeit, während welcher die Wagen auf denselben zurückbehalten werden dürfen, die Saehe komplizit werden misste

mutzung eines Anschlussgeleises durch verschiedene Etablissemente u. s. w. Zu Art. 7. Die durch dieses Gesetz betroffenen Verbindungsgeleise sind nie so lang, dass (wie in Frankreich) durch abgestufte Bestimmung der Zeit, während welcher die Wagen auf denselben zurückbehalten werden dürfen, die Sache komplizit werden müsste.

Die Gebühr für verspätete Rückgabe der Wagen ist gleich derjeingen, welche die schweiz. Bahnen unter einander selbst (durch Uebereinkunft vom 4/5. November 1872) festgesetzt haben.

Zu Art. 8. Die vorgeschlagenen Taxen entsprechen den bisher gemäss Vertrag für die Verbindungsgeleise geltenden ziemlich genau; es sind die in den neuen, vom Bunde ertheilten Konzessionen gestatteten Maximaltaxen für Glütertransport den Privatgeleisen gegenüber noch milder zu behandeln als gegenüber jedem Andern, der die Waaren selbst verladet und abladet, dafür liegt kein innerer Grund vor. Wohl aber sind die Besitzer von Anschlussgeleisen in einer exceptionellen Stellung, welche betücksichtigt werden muss. Nach Art. 32 des Gesetzentwurfes betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkeins etc. sind Ansprüche wegen Mängeln, welche bei der Ablieferung äusserlich erkennbar waren, ausgeschlossen, sobald ohne Reclamation die Frachtstücke vom Empfänger in Besitz genommen und die darauf haftenden Spesen bezahlt sind; Ansprüche wegen Mängeln anderer Art können mit Erfolg nur geltend gemacht werden, wenn der Empfänger noben andern Requisiten auch das erfällt, zu beweisen, dass der gerügte Mangel vor der Ablieferung an ihn entstanden sei. Der gewönhiche Empfänger sowohl von Stückgeftern als von Wagenladungen ist nun in der Lage, sofort beim Abladen im Bahnlof oder, von der Camionnage-Fluhe wenigstens die äusserlich erkennbaren Mängel (gänzliches Fehlen oder Beschädigung von Frachtstücken) zu erkennen umd bet einem Vertreter der Bahnverwaltung auf der Stelle Reclumation zu erheben und den Thatbestand konstatiren zu lassen. Der Besitzer dens Verbindungsgeleises dagegen wird bei manchen Glütern sich sehn den Schlänspunk

Mittheilungen aus den Cantonen.

2) Zürich. Unterm 9. Mai 1874 machte der Reg,-Rath verschiedene Ausstellungen am Sommerfahrtenplan der N.O.B., die aber keine Berücksichtigung fanden.

3) Eine Anzahl Einwohner der Gemeinden Altstetten und Schlieren hatten ein Gesuch eingereicht, dass von Beginn des Sommerdienstes an auf der Strecke Aarau-Zürich ein ca. 5 U. 45 M. früh in Zürich ankommender Zug eingerichtet werde, welches Gesuch von der Regierung in empfehlendem Sinne dem

Eisenbahndepartement eingereicht wurde.

Darauf berichtet das Departement dem Regierungsrathe: Da die Direction der N.O.B. die Einlegung eines Frühzuges von Turgi nach Zürich als unthunlich erkläre und im Uebrigen sich herausgestellt habe, dass zur Zeit nur von den Stationen Schlieren und Altstetten eine ziemliche Zahl Arbeiter einen solchen Zug benützen würden, so habe das Departement ihr vorgeschlagen, dem Begehren dadurch gerecht zu werden, dass sie entweder in Baden jetzt schon eine Drehscheibe anbringen lasse, oder aber einen Zug aus dem Bahnhofe Zürich nach Schlieren zur Aufnahme der Arbeiter entsende."

Die Direction der Nordostbahn habe hierauf Folgendes entgegnet: Wenn Sie in Ihrem Schreiben andeuten, dass mit Anbringung einer Drehscheibe in Baden, die ohnehin in nicht ferner Zeit erstellt werden müsse, geholfen werden könnte, so erlauben wir uns, hierauf zu bemerken, dass wir bei der zur

Zeit bestehenden Ungewissheit über die künftige bauliche Gestaltung des dortigen Bahnhofes diese Einrichtung gegenwärtig noch nicht erstellen können, und dass wir im Fernern auch nicht in der Lage sind, die ohnehin schon erhebliche Zahl von Zügen zwischen Baden und Zürich noch zu vermehren.

Auch die Entsendung eines Zuges aus dem Bahnhofe Zürich nach Dietikon ist aus den mehrerwähnten Gründen nicht möglich, zumal die Abfahrt desselben schon um 4 U. 45 M. früh erfolgen müsste. Uebrigens liegt der Zeitpunkt des Beginns des Sommerfahrtenplanes so nahe, dass eine Aenderung in den bereits getroffenen Dispositionen über den Maschinendienst mit Schwierigkeiten verknüpft wäre, wenn berücksichtigt wird, dass die Ausführung der aus Betriebssicherheitsgründen in Aussicht genommenen Doppelzüge auf der Linie Zürich-Winterthur einen erheblichen Mehrbedarf an Personal und Material erheischt."

In Folge weiterer directer Verwendung sei dem Departement übrigens zugesagt worden, die Frage nochmals dem Maschinen-bureau zu überweisen und dem Wunsche zu entsprechen, sofern dies möglich sei, ohne eine besondere Locomotive für diesen

Dienst einheizen zu lassen.

Es scheint dies nicht möglich gewesen zu sein; nach dem Fahrplan kommt der erste Zug von Turgi her erst um 6 U. 52 M. nach Zürich.

4) Eine Beschwerde des Gemeinderathes Dachsen über Taxenerhöhung wurde ablehnend beschieden, da die N.O.B. nur von ihrem Rechte, Bruchtheile einer halben Stunde für eine volle halbe Stunde anzurechnen, Gebrauch gemacht habe.

St. Gallen. 1. Oktober. Der Regierungsrath verwendet sich bei dem Eisenbahndepartement in Bern bezüglich der projectirten Winterfahrpläne der N. O. B. und der V. S. B. dahin, dass die Anschlüsse in Rorschach besser in Uebereinstimmung gebracht werden, indem gemäss dem Projecte der erste Romanshornerzug gerade in Rorschach ankommen würde, nachdem der St. Galler- und Churerzug einige Minuten vorher abgefahren wären, und ferner am Abend der letzte Romanshorner- resp. Konstanzerzug einige Minuten vorher von Rorschach abfahren würde, bevor der Churer- und St. Gallerzug daselbst ankommen.

9. Oktober. Der Regierungsrath verwendet sich beim schweiz. Eisenbahndepartement dafür, dass das Expropriationsverfahren bei der Rorschach-Heidener-Eisenbahn entsprechend bestehenden gesetzlichen Vorschriften mehr befördert und mit dem Bau zugewartet werde bis nach erfolgter Plangenehmigung resp. bei Expropriationsanständen bis die Schätzungscommission ihre Arbeit

vollendet habe.

Anwendung comprimirter Luft zur Locomotion. (Corresp.) Das Septemberheft des "Manufacturer and Builder" enthält unter dem Titel "Compressed air to propel carriages" einen Aufsatz, in welchem der Nachweis versucht wird, dass diese Art der Locomotion nicht wohl zulässig sei. Es dürfte in den Rahmen Ihres Blattes passen, über diesen Gegenstand einige Andeutungen im entgegengesetzten Sinne aufzunehmen, da es ja Pflicht eines technischen Journals ist, alles dasjenige anzuregen, was zum allgemeinen Besten dienen kann, und Probleme zu besprechen, welche, wenn sie auch bis daher nur Probleme geblieben sind, doch eine bedeutende Zukunft haben können.

Die Anwendung der comprimirten Luft zu verschiedenen Zwecken hat sich im letzten Dezennium ausserordentlich ent-Von den uralten Gebläsen angefangen bis auf die heutigen Verwendungen der comprimirten Luft zur Fundamentirung unter Wasser und namentlich zu den Bohrungen bei Tunnelbauten, sind Fortschritte gemacht worden, welche nicht genug geschätzt werden können; und noch steht ein weites Feld

für Verwendung dieser Krafttransmission offen.

In neuerer Zeit hat man in verschiedenen Städten die Parzellirung von Wasserkräften mit schönem Erfolge durchgeführt. Die Parzellirung einer Wasserkraft mittelst comprimirter Luft hingegen ist bis dahin noch nicht versucht worden, und zum Theile aus dem Grunde, weil Luftmotoren erst in jüngster Zeit practisch angewendet wurden, theils weil ein Röhrennetz für comprimirte Luft, besonders bei höherer Spannung, nur äusserst schwer dicht gehalten werden kann. Es soll jedoch damit nicht gesagt werden, dass Letzteres zu den Unmöglichkeiten gehört, namentlich, wenn sich eine Wasserleitung mit einer Luftleitung so verbinden lässt, dass letztere in der ersteren eingeschlossen wird. und der Wasserdruck den Luftdruck theilweise balancirt. Der Hauptgrund aber der Nichtverwendung von Luft für Kraftparzellirung ist der bisherige Mangel an zweckmässigen Luft-motoren. Dieselben haben besonders mit zwei grossen Schwierigkeiten zu kämpfen, erstens mit der schwierigen Dichthaltung