

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 11

**Artikel:** Bahnhof Winterthur  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3724>

### 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:** 23.02.2026

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

Hauptvorzüge des vorliegenden und vom Verwaltungsrath genehmigten Projectes folgendermaassen:

1. Vollständige Trennung der beiden Verkehrszweige;
2. Vermeidung der betriebsgefährlichen Niveaumkreuzungen der Personenhauptgleise;
3. Thunlichste Abkürzungen der verschiedenen Richtungen unter sich, namentlich aber der zukünftigen Hauptverkehrs-linie von Nord und Ost nach Süd;
4. Zweckmässige Gruppierung der einzelnen Anlagen unter einander und als Folge geringere Betriebskosten;
5. Günstige Situierung der Wagenremisen und der Rangir-geleise für den Personendienst;
6. Zahlreiche und unbehinderte Zufahrtsstrassen;
7. Möglichkeit grosser Ausdehnung der Anlagen und successive Erstellung derselben. Verhältnissmässig geringe Anlags- und 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 Beteiligten über die Entschädigungsansprüche der Nordostbahn 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 Baukapital 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 Änderungen 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 gebildeten Kräften einräumen zu müssen.“

Nach dem Protocoll über die betreffende Sitzung sollte u. 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 worden. 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 Nationalökonomie und der Technologie (?) für die

Juristen, wie beiläufig erwähnt werden mag, Kenntniss der Nationalökonomie, 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 eigenhümliche 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 betreffende Maassregel, deren Ursprung am grünen Tische in die Augen springt, in dieser Form für völlig verfehlt ansieht. (D. B.)

\* \* \*

**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 7 1/2 heures du matin, sont arrivés à Genève le même jour à 8 heures 50 du soir.

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 empêché de donner à ses chevaux pendant la nuit les soins nécessaires.

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