Oratio pro domo

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 12

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-2026

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

http://www.e-periodica.ch

tatés au procès qu'il y a eu un contrat unique formé d'accord entre les diverses compagnies de chemin de fer, ayant pour objet de transporter directement de St.-Petersbourg à Paris la dame Q. et de lui remettre son bagage dans la gare de la Compagnie du Nord, contrat qui oblige au même titre envers le voyageur les dites compagnies et notamment la Compagnie du Nord, à l'exécution d'un engagement par elle volontairement accepté et dont elle a reçu le prix par anticipation; — attendu que la Compagnie du Nord était présumée avoir reçu le bagage complet, tel qu'il avait été enregistré au point de départ; que dès lors, elle était tenue de le délivrer tel au lieu de destination; — attendu que l'arrêt dénoncé, en admettant l'action de la dame Q. contre la compagnie du Nord, et en déclarant cette compagnie responsable de la perte constatée, sauf son recours contre qui de droit, a fait une saine application des principes de la matière et n'a point violé les dispositions de loi invoquées par le pourvoi — Rejette etc.

Changement de réseau. Délai. Cass. civ. 29 avril 1873. Lorsque les marchandises expédiées en grande vitesse doivent passer d'un réseau sur un autre, la Compagnie qui les reçoit, a droit à un délai de trois heures à compter de l'arrivée du train au point de jonction et n'est tenue d'expédier les marchandises que par le premier train de toutes classes dont le départ suit l'expiration de ce délai, alors même que, pour éviter tout déchargement et rechargement au point de jonction, elle aurait envoyé sur l'autre reseau ses wagons et un employé chargé de l'enregistrement des marchandises.

* * *

Zur Amortisation von Inhaberpapieren. (Corr. aus Basel.) Unterm 12. Sept. 1871 verlangt Ch. F. unter Vorweisung der zugehörenden Couponsbögen die Amortisation von 10 verlorenen Actientiteln der S. C. B und richterliche Ermächtigung an das Directorium dieser Gesellschaft zur Aushingabe neuer Titel. — Das Civilgericht von Basel hat jedoch auf Antrag der beklagten Gesellschaft geurtheilt, es sei zur Zeit in dieses Begehren nicht einzutreten und zwar aus folgenden Rechtsgründen:

„Die Todrufung von Inhaberpapieren gefährdet die Rechte „redlicher Inhaber in solchem Maass, dass sie nur zu verant„worten ist bei vollem Beweise dafür, dass derjenige, so sie „begehrt, auch wirklich Besitzer derselben und bei sehr hoher „Wahrscheinlichkeit dafür, dass sie vernichtet, unerreichbar oder „in Niemands Hand sind. — Die Vorlegung der bezüglichen „Couponsbogen kann für rechtlichen Anspruch an das Haupt„papier schon desshalb nicht mehr genügend beweisen, weil die „Trennung der Coupons aus ganz verschiedenartigen Gründen „und so erfolgt, dass der Inhaber des Capitalpapiers dieses zu „irgend einem Sicherheitszweck behält und der Inhaber der „Coupons diese zur Beleichterung des Interessenbezuges erhält, „ohne damit einen Anspruch an das Capitalpapier zu erhalten.

„Hiezu kommt der Wortlaut von § 3 des hiesigen Gesetzes „vom 7. März 1864, wonach Inhaberpapiere jeglicher Art sowie „Geld, selbst bei erwiesenem Diebstahl, nur dann vindicirt werden „können, wenn dem Besitzer selbst beim Erwerb böser Glaube „oder grobe Nachlässigkeit nachgewiesen wird, wobei ausgesprochen „ist, dass, wo der Verlustige einem Inhaber gegenüber nicht „eine dieser zwei Verschuldungen nachweist, der Inhaber seines „Anspruchs sicher sein muss.

„Im vorliegenden Falle besitzt der Richter dermalen weder „für die Angehörigkeit der zu amortisirenden Actien an Ch. F. „einen weitern Beweis als die Aussage des Bankhauses, das sie „für ihn gekauft haben will, noch hinsichtlich der Frage, ob „diese 10 Actien nicht in berechtigter Hand, d. h. verloren seien, „irgend welche Anhaltspunkte."

P. S. Der Entwurf eines Civilgesetzbuches für Baselstadt enthält die Bestimmung, dass Banknoten und Inhaberpapiere nicht amortisirt werden können.

* * *

Oratio pro domo. Die „Railroad Gazette" schreibt: „Warum schreibt ihr nicht über Gegenstände eures Berufes? Warum gebt ihr uns nicht Gelegenheit aus den Resultaten eurer Studien und Erfahrungen Nutzen zu ziehen? So fragte ich vor Kurzem einen Herrn, der einige Vortheile des auf seiner Bahn angewendeten Verfahrens der Zugabfertigung auseinandersetzte, die er für die beste im Lande erklärte und die, wie er sagte, durch ihn verbessert worden war. Seine Antwort war: „Ach, man gewinnt nichts durch das Schreiben, könnte aber dabei wol viel verlieren. Man thut am besten, sich ruhig zu verhalten." Ich wunderte mich damals überhaupt, dass Eisenbahnbeamte die Spalten unseres Blattes so wenig benutzten. Letzthin fragte ich mich, warum dem so sei? Die Einen schreiben des Ruhmes wegen, die Andern durch einen gewissen Berufsehrgeiz dazu getrieben — beides nicht unwürdige Motive. Giebt es denn in der Eisenbahnarmee Keinen, der nach Ruhm und Beförderung strebt, oder fürchten sie sich alle, dass sie es für besser erachten, sich ruhig zu verhalten? Eisenbahnleute sind von Natur bescheiden, vielleicht hat sie die Geschichte von der Fliege auf dem Rad auf den Gedanken gebracht, dass sie nicht die Meinung hervorrufen wollen, als ob die Welt nicht ohne sie fortkommen könne. Die Beförderungen haben bis jetzt auch nicht in einer Weise stattgefunden, welche es als Ruhm erscheinen liess, derselben theilhaftig zu werden. Nepotismus, Günstlingswirthschaft, Glück, Besitz des Geheimnisses eines Nebenbuhlers, Gewissenlosigkeit — all diess hat mehr zur Beförderung mitgewirkt als Verdienst. Unsicherheit der Stellung hat einen verderblichen Einfluss auf alle Grade der Eisenbahnbeamten ausgeübt. Keiner fühlte sich sicher, dass er noch einen Monat seine Stelle behalte, und spürte desswegen wenig Neigung, Pläne für die Zukunft auszulegen. Obwol nun keine Revolution bevorsteht, so hat doch eine neue Aera in der Verwaltung der Eisenbahnen begonnen, und es wird allen Leuten, welche sich für gewisse Zweige geeignet zeigen, in Zukunft mehr Ermuthigung zu Theil werden. Wenn auch Erfahrung immer hoch angeschlagen werden wird, so wird es doch nicht mehr als Verbrechen angerechnet werden, nicht von der Pike auf gedient zu haben. Leute, die denken können und theoretische Bildung haben, werden offene Stellen finden; aber sie müssen ihre Fähigkeit zeigen; wenn sie neue Ideen haben, so müssen sie denselben Ausdruck geben; sie dürfen nicht erwarten, dass die Verwaltungen diesen verschwiegenen jungen Leuten mit brillanten Ideen auflauern. Wenn gute Erziehung und Fähigkeit nicht immer die gebührende Ermuthigung erhalten haben, so liegt die Schuld nicht ganz an den Verwaltungen. Die Candidaten müssen eben suchen, ihr Licht auf den Scheffel zu stellen, sie müssen zeigen, was sie leisten, nicht aus der kleinlichen Sucht, bekannt zu werden, sondern als Beweis ihrer Fähigkeit und ihres Vermögens zu denken.

Die jungen Aspiranten dürfen nicht vergessen, dass, während die Nachfrage nach Eisenbahnbeamten in Zukunft nur langsam wachsen wird, die Zahl der Candidaten von Jahr zu Jahr zunimmt, und dass von Jahr zu Jahr ein höherer Maassstab an die geistige Befähigung derselben angelegt wird. Wenn aber die allgemeine Befähigung auf einer höhern Stufe steht nnd die Zahl der auf diesen Durchschnitt kommenden Candidaten die Nachfrage übertrifft, dann wird specielles Wissen werthvoll werden; und diejenigen, die solches besitzen, werden die Glücklichen sein. Die Tendenz der heranwachsenden Generation, mit einer „artigen" Stellung zufrieden zu sein, wird in den nächsten zwanzig Jahren sicherlich Manchem Mangel und Elend bringen. Schon jetzt sehen sich Leute mittlern und höhern Alters mit Familien durch Knaben verdrängt, welche dieselbe Arbeit um einen Lehrlingslohn leisten können."

Dass diese Bemerkungen in aller Vollständigkeit auch für unsere schweizerischen Eisenbahnverhältnisse gelten, brauchen wir wol nicht erst beizufügen. Wir können nur lebhaft wünschen, dass unsere schweizerischen Eisenbahnbeamten dieselben beherzigen und stellen ihnen für ihre Mittheilungen gerne die Spalten unseres Blattes zur Verfügung.

* * *

Statistik des Betriebsmaterials der Schweizerischen Eisenbahnen auf Ende Juni 1873. III. Gepäckwagen.

	vierachsige	zweiachsige	zusammen	Davon mit Spindelbremsen	ohne Bremsen
Nordostbahn	21 (1855—58)	25 (1855—72)	46	46	—
Suisse Occidentale ...	10 (1862)	68	78	78	—
Centralbahn	22 (1856—60)	13 (1867—73)	35	10	25
Ver. Schweizerbahnen	18 (1856—62)	3 (1870)	21	21	—
Berner Staatsbahn ...	4	4	8	8	—
Jura Industriel	—	7	7	7	—
Ligne d'Italie...	—	7	7	7	—
Ligne de Jougne	—	6	6	6	—
Bödeli	—	3	3	3	—
	75	136	211	186	25
Eidg. Postverwaltung	—	54 zweiachs. Postwagen	2		52

Die Ankaufspreise variirten von 4000 Fr. bis 5850 Fr. für zweiachsige (Guillot & Janin sogar bis 7785 Fr.) und von 5420 Fr. bis 8800 Fr. für vierachsige. Die Postwagen wurden mit 6500 Fr. bezahlt.

Bezüglich der lichten Dimensionen finden wir in Breite Variationen von 2.200 m. bis 2.600 m. (Postwagen 2.550 m.) In Höhe: auf der N. O. B. von 1.980 m (aus 1857) bis 2.220 m. (aus 1860), seit 1864 2.085 m.; auf der S. O. 1.820 m. bis 1.940 m., auf der S. C. B. 2.100 m. bis 2.160 m., auf den V. S. B. 1.960 m. für die zweiachsigen, 2.120 m. für die vierachsigen; übrige Bahnen von 1.900 m. (Bödeli) bis 2.100 m. (Jougne); Postwagen 2.070 m. In Länge: N. O. B. vierachsige 8.280 m. bis 8.990 m., zweiachsige 4.470 m. (aus 1855) bis 7.500 m. (neue); S. O. 5.900 m. bis 7.510 m. (neue aus 1872) für zweiachsige, 8.800 m. für vierachsige; S. C. B. 8.220 m. für vierachsige; V. S. B. bis 11.550 m. für vierachsige, 4.920 m. für zweiachsige; die übrigen von 5.320 m. (J. I.) bis 7.050 m. für zweiachsige; Postwagen 6.150 m., 6.168 m. und 7.050 m.

Es betragen Bufferhöhe und Entfernung: bei der

N. O. B.	1.050 m.	1.750 m.	J. I.	1.000 m.	1.710 m.
S. O.	0.960 „	1.715 „	Italie	1.000 „	1.740 „
S. C. B.	1.020 „	1.734 „	Jougne	1.020 „	1.720 „
V. S. B.	1.050 „	1.650 „	Bödeli...	1.050 „	1,050 ?
B. S. B.	1.000 „	1.730 „			

Die Tragkraft sowohl der zwei- als vierachsigen Gepäckwagen beträgt bei der N. O. B., der S. O. und den V. S. B. 10,000 Kilogr. bei einem Taragewicht von 6800—11,500 Kil. für die Wagen der N. O. B., 5900—9000 Kil. der S. O. und 5700—13,000 Kil. der V. S. B. Die Centralbahn hat Wagen von 8000—9000 Kil. Tragkraft bei 6500—10,000 Kil. Taragewicht. Die B. S. B. hat vierachsige Wagen von 9500 Kil. Taragewicht bei 5000 Kil. Tragkraft, und zweiachsige von 6500 Kil. Taragewicht bei 3500 Kil. Tragkraft. Die übrigen Bahnen haben Gepäckwagen von 5000 Kil. Tragkraft bei 5300—6170 Kil. Gewicht; die Bödelibahn von 6000 Kil. Tragkraft bei 7300 Kil. Gewicht; die Postwagen wiegen 6700—7000 Kilogr.