

Mitteilungen aus den Cantonen

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 16

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2076>

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.

nach Anhörung der Beteiligten 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 Etablissements 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 komplizirt werden müsste.

Die Gebühr für verspätete Rückgabe der Wagen ist gleich derjenigen, 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 erteilten Konzessionen gestatteten Maximaltaxen für Gütertransport in gewöhnlicher Fracht.

Zu Art. 10. Die öffentlichen Eisenbahnen bezüglich der Haftpflicht für Gütertransporte 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 berücksichtigt werden muss. Nach Art. 32 des Gesetzentwurfes betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs 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 neben andern Requisitionen auch das erfüllt, zu beweisen, dass der gerügte Mangel vor der Ablieferung an ihn entstanden sei. Der gewöhnliche Empfänger sowohl von Stückgütern als von Wagenladungen ist nun in der Lage, sofort beim Abladen im Bahnhof oder von der Camionnage-Fuhre wenigstens die äusserlich erkennbaren Mängel (gänzliches Fehlen oder Beschädigung von Frachtstücken) zu erkennen und bei einem Vertreter der Bahnverwaltung auf der Stelle Reclamation zu erheben und den Thatbestand konstatiren zu lassen. Der Besitzer eines Verbindungsgeleises dagegen wird bei manchen Gütern nicht schon auf der Anschlussstation oder dem Anschlusspunkt den Inhalt und die Beschaffenheit der Wagenladungen untersuchen können, sondern erst dann, wenn sie in seinem Etablissement abgeladen werden. Und doch geschieht die Besitzergreifung schon mit Uebernahme der Wagen am Anschlusspunkt. Dem Etablissement den in der Regel schwierigen Beweis zuzuschreiben, dass vorhandene Mängel schon vor der Uebergabe der Wagen am Anschlusspunkt verursacht worden seien, wäre höchst ungerecht. Auf der andern Seite aber ist auch die öffentliche Bahn dagegen zu schützen, dass erst auf dem Verbindungsgeleise gestiftete Schäden ihr angerechnet werden. Wir glauben unser Vorschlag enthalte einen billigen Ausgleich. Wenn der Fabrikbesitzer dies wünscht und der Hauptbahn die dadurch verursachten Kosten ersetzt, soll die Tradition der Güter ins Etablissement verlegt werden können, die rechtliche Wirkung freilich nur dann eintreten, wenn die Abladung nach dem ordentlichen Geschäftsgang ohne Verzug bewerkstelligt wird. Wenn die Bahnverwaltung ihm die Wagen etwa am späten Abend überliefern und dadurch bewirken wollte, dass er nicht mehr am gleichen Tage abladen könnte und so die Beweislast sich ändern würde, wird er sich durch Weigerung der Annahme zu sichern wissen. Bezüglich des Transportmaterials der Hauptbahn, so lange es auf dem Anschlussgeleise steht, den Besitzer des letztern auch für den Zufall, für Vorfälle, welche er in keiner Weise weder durch nachlässige Behandlung der Wagen oder der Waaren, noch durch mangelhafte Bewachung verschuldet hat, verantwortlich zu machen, scheint uns durch nichts gerechtfertigt zu sein.

Zu Art. 12. Gemäss unserer An- und Absicht soll das Gesetz auch auf die bereits bestehenden Verbindungsgeleise Anwendung finden. Dem ohne diess würde der Zweck desselben nur halb erreicht, und ein doppeltes Recht über ein und denselben Gegenstand ist wo immer möglich zu vermeiden. Die bestehenden Verhältnisse über Anschlussgeleise hätten sich demnach den Vorschriften des vorliegenden Gesetzes anzubequemen.

Wie sich aus dem vorhergehenden Berichte ergibt, kann von einer Schädigung der Interessen der öffentlichen Eisenbahnen, wenigstens in irgend erheblichem Maasse, nicht die Rede sein; die hier vorgeschlagenen Tarifbestimmungen entsprechen den in den Verträgen enthaltenen fast durchweg. Was durch den vorliegenden Gesetzentwurf wesentlich neu eingeführt wird (Bundeskontrolle, Recht auf Anlegung und Erhaltung des Anschlussgeleises), affizirt die pekuniären Interessen der Hauptbahnen nicht.

Mittheilungen aus den Cantonen.

2) Zürich. Unterm 9. Mai 1874 machte der Reg.-Rath verschiedene Ausstellungen am Sommerfahrplan 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 Sommerfahrplanes 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 Maschinenbureau 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 Romanshornzug gerade in Rorschach ankommen würde, nachdem der St. Galler- und Churerzug einige Minuten vorher abgefahren wären, und ferner am Abend der letzte Romanshorn- 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 comprimierter 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 comprimierten Luft zu verschiedenen Zwecken hat sich im letzten Dezennium ausserordentlich entwickelt. Von den uralten Gebläsen angefangen bis auf die heutigen Verwendungen der comprimierten 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 Wasserkraften mit schönem Erfolge durchgeführt. Die Parzellirung einer Wasserkraft mittelst comprimierter 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 comprimirt 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 Luftmotoren. Dieselben haben besonders mit zwei grossen Schwierigkeiten zu kämpfen, erstens mit der schwierigen Dichthaltung