Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 9

Artikel: Garderoben-Zimmer
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3873

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: 22.07.2025

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

Eisenbahngesellschaft zugemuthete Verantwortlichkeit für den behaupteten Verlust aus dem Frachtvertrage und dem, den Abschluss desselben constatirenden, Frachtbriefe noch nicht hergeleitet werden kann; dass die gewöhnlichen Regeln des Frachtvertrages kraft der bestehenden besonderen Vereinbarung eine Modification dahin erleiden, dass in Bezug auf die Quantität des aufgeladenen Gutes der Frachtbrief keinen Beweis liefert, sondern zur Begründung der Haftpflicht der Eisenbahngesellschaft für einen eingetretenen Verlust des Gutes, zu dessen Beförderung sie sich zwar verpflichtet, das sie aber thatsächlich nicht übernommen hat, der Beweis besonders geführt werden muss, dass ihr das Frachtgut vollständig in dem behaupteten Umfange übergeben worden ist, dass daher das Handelsgericht, wenn es diese Consequenz hat eintreten lassen ... weder die Art. 391, 392, 424 H.G.B. verletzt, noch die rechtliche Natur des Frachtvertrages oder des Frachtbriefes verkannt hat." — —

Expropriation. — Verzicht auf dieselbe durch den Unternehmer nach erfolgter Abtretung des Rechtes.

Eine Eisenbahngesellschaft erklärte in einem Expropriationsprocesse nach Erhalt des Antrages des Instructionsrichters betr. die Entschädigung den Verzicht auf die Expropriation, nachdem sie schon vor Schätzungscommission die sofortige Abtretung des betr. Grundstückes verlangt hatte und diesem Begehren entsprochen worden war. Das Bundesgericht hielt den Verzicht auf die Expropriation nicht mehr statthaft und verurtheilte die Eisenbahn zur Bezahlung der Entschädigung.

Gründe:

Die Eisenbahngesellschaft hat im vorliegenden Falle die ihr in Art. 46 des Bundesgesetzes über die Abtretung von Privatrechten eingeräumte Befugniss zur Anwendung gebracht, und die Abtretung des recurrentischen Grundstückes sofort nach geschehener Schätzung verlangt. Diesem Begehren ist von der Schätzungscommission entsprochen worden und da keine Partei gegen diesen Entscheid Recurs ergriffen hat, so sind die Rechte des Expropriaten längst auf die Bahngesellschaft übergegangen. Die Enteignung ist also erfolgt und nun ist klar, dass nachdem die Bahngesellschaft in dieser Weise von dem Enteignungsrechte Gebrauch gemacht hat, ein Rücktritt von der Geltendmachung desselben nicht mehr statthaft ist. (Entsch. d. Bundesger. v. 10 Juli 1875 i. S. Nationalbahn c. Geiger).

* * *

Garderoben-Zimmer. Während bei den Schweiz. Bahnen schon lange auf den grössern Bahnhöfen die Bequemlichkeit eingeführt ist, den Portiers Gepäck- und Garderobenstücke zur Aufbewahrung übergeben zu können und für diesen Garderobendienst bereits mancherorts sichernde Bestimmungen getroffen sind, haben die österr.-ungar. Eisenbahnverwaltungen erst neuestens beschlossen, an allen grösseren Bahnhöfen Garderoben-Zimmer einzurichten, in welche die Reisenden ihre Effecten, welche sie während ihres Aufenthalts in den betreffenden Orten nicht bei sich behalten wollen, zur Aufbewahrung abgeben können. Es wurde zu diesem Behufe eine gemeinschaftliche Instruction ausgearbeitet, in welcher alle Bestimmungen enthalten sind, welche sich auf den Garderobendienst beziehen. Hiernach besteht der Dienst des Garderobiers in folgenden Obliegenheiten: in der Uebernahme, Aufbewahrung und Zurückstellung der von den Reisenden an ihn abgegebenen Effecten, dann in der Ausfertigung der auf diese Effecten sich beziehenden Documente in der Erhebung und Ablieferung der für die Aufbewahrung bezahlten Gebühren und endlich in der Aufstellung der diesen Dienstzweig betreffenden Nachweisung.

* * *

Literatur.

Eisenbahn-Concurrenz und Eisenbahn-Fusionen in England. Auszug aus dem Werke: „Du régime des travaux publics en Angleterre" von Ch. de Franqueville, maitre des requêtes im franz. Staatsrathe, Secretär der Eisenbahn-Central-Commission im franz. Ministerium der Staatsbauten; — übersetzt von Victor Wilke, Commissärs-Adjunkt der k. k. Generalinspection der össterr. Eisenbahnen und herausgegeben von WILHELM von NÖRDLING, k. k. Sections-Chef und Generaldirector des österr. Eisenbahnwesens. — Wien, Lehmann & Wentzel, Buchhandlung für Technik und Kunst, 1, Opernring 17.

England und Frankreich haben beide ihre Eisenbahnen der Privatindustrie überlassen, jedoch mit dem wesentlichen Unterschiede, dass die englische Regierung so zu sagen ruhige Zuschauerin blieb, keinerlei Staatssubventionen, keinerlei Staatsgarantie gewährte und Alles der freien Concurrenz überliess, während die französische Regierung frühzeitig das Eisenbahnmonopol eigentlich organisirte, indem sie das Bahnnetz unter sechs grosse Gesellschaften vertheilte und letztere je nach Umständen mit Geldmitteln und Staatsgarantie unterstützte.

Oesterreich-Ungarn ist gewissermassen einen Mittelweg gegangen, indem es einestheils nach englischer Art die freie Concurrenz unter den Gesellschaften begünstigte und die Concessionen zerstückelte; anderseits aber, wie in Frankreich, den Concessionären mit dem Staatssäckel zu Hilfe kam.

Die Vorgänge und Erfahrungen Englands und Frankreichs verdienen darum die grösste Aufmerksamkeit von Seiten Oesterreichs, und dies um so mehr, als — so unglaublich es klingen mag! — die beiden in England und Frankreich eingeschlagenen, verschiedenen Wege schliesslich zu demselben Ziele geführt haben. In England sind die zahllosen kleinen Bahnen verschwunden und im Wege der Fusion grosse Eisenbahncomplexe entstanden, welche den französischen überraschend ähnlich sehen und auf welchen jede Concurrenz factisch aufgehört hat. Der einzige Unterschied, der noch besteht, beruht darin, dass die französische Regierung sich bei Zeiten das Recht gewahrt hat, das Monopol zu überwachen, während die englische Regierung demselben machtlos gegenüber steht und dass die französischen Bahnen, wie die österreichischen, in 60 bis 90 Jahren an den Staat heimfallen, während die englischen Concessionen auf ewige Zeit ertheilt sind. Dieser letztere Umstand macht es erklärlich, warum in England immer mehr vom Rückkaufe der Bahnen durch den Staat die Rede wird, während derselbe Vorschlag in Frankreich im Jahre 1848 so stark betont und der Ausführung nahe gebracht, in letzterem Lande mehr und mehr verstummt.

Einen vortrefflichen Einblick in die erwähnten englischen Zustände gewährt ein kürzlich in zweiter Auflage erschienenes Werk: „Ueber das Staatsbautenwesen in England" von Charles de Franqueville*), einem Sohne des bekannten Strassen-, Brücken- und Eisenbahn-Generaldirectors im französischen Staatsbautenministerium. Mitglied des Staatsrathes und Secretär der Eisenbahn-Centralcommission, ist der Verfasser überaus competent in dem von ihm behandelten Gegenstande und seine im Auftrage der französischen Regierung nach wiederholtem längerem Aufenthalte in England verfasste Arbeit besitzt nicht nur die den französischen Schriften in der Regel eigenen Vorzüge der Klarheit und übersichtlichen Kürze, sondern auch jenen einer mit Beweisen ausgestatteten Gründlichkeit.

Im vorliegenden deutschen Auszuge sind nur die über Eisenbahn-Concurrenz und -Fusionen handelnden Abschnitte aufgenommen.

*) Du régime des Travaux publics en Angleterre par Ch. de Franqueville, Paris librairie Hachette, 79 Boulevard St. Germain, 1874, 4 Bände.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 27,00 M., Airolo 24,65 M., Total 51.65 M., mithin durchschnittlich per Tag 7,38 M.

Gotthardbahn. Die Direction der Gothardbahn theilt dem „Landboten" auf eine bezügliche Correspondenz hin mit, dass sie dem Bundesrath in officiöser Weise durch ihr Präsidium eine bis auf den tiefsten Grund gehende Untersuchung der Vorgänge in Göschenen und der Ursachen, welche dazu Veranlassung gegeben, als dringend geboten bezeichnet und, weit enfernt, einer eidgenössen Untersuchung abgeneigt zu sein, sich im Gegentheil für die Wünschbarkeit einer solchen in unzweideutiger Weise ausgesprochen hat.

Rorschach-Heiden. Die Bergbahn Rorschach-Heiden wurde am 31. August collaudirt und wird den 3. September feierlich eröffnet. Die am 20. August stattgefundene vorläufige Untersuchung des baulichen Zustandes der Bahn soll sehr befriedigend ansgefallen sein.

Herisau-Waldstatt-Urnäsch. Auch auf dieser Linie hat jüngst die Voruntersuchung stattgefunden. Die Linie Herisau-Waldstatt konnte als völlig collaudationsfähig erklärt werden und die Eröffnung dieser Strecke dürfte in Bälde stattfinden, während die Linie Waldstatt-Urnäsch noch etwas zurücksteht.

Rigibahnen. Am 16. August sind einzig von der Station Vitznau bei 2200 Eisenbahnbillets auf den Rigi abgegeben worden.

Unfälle:

Auf der Bahn Heiden-Rorschach wurden einem Erdarbeiter beide Beine abgefahren. Der Mann starb darauf im Krankenspital zu Rorschach.

Centralbahn. Den 20. August fiel ein Passagier, der in Sursee auf den bereits in Bewegung gesetzten Zug springen wollte, zwischen zwei Waggons. Der Geistesgegenwart des Commandanten Jurt verdankte er jedoch seine Rettung, indem dieser den sprachlosen Mann am Arme aufhob und so lange um Hilfe rief, bis der Zug anhielt und der Betreffende hervorgezogen werden konnte.

Westbahnen. Einen Bericht über die Generalversammlung vom 28. August und die derselben vorgelegenen Tractanden werden wir in nächster Nummer bringen.

H. PAUR, Ingenieur: Redaction: A. STEINMANN-BUCHER.

Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:

Folgende Techniker werden gesucht:

I. Ingenieur-Fach:

1) Mehrere tüchtige Geometer zu Katasteraufnahmen für eine schweiz. Eisenbahn-Gesellschaft. Salair Fr. 3500 bis 4500.
2) Ein Ingenieur auf ein städtisches Ingenieurbureau.
3) Ein in der graphischen Berechnung eiserner Brücken-Constructionen geübter Ingenieur nach Brüssel.
4) Mehrere Ingenieure für eine Bahngesellschaft der französischen Schweiz.
5) Mehrere jüngere Ingenieure zu Bureauarbeiten.

II. Maschinenbau-Fach:

1) Ein tüchtiger Maschinen-Constructeur nach Lissabon.

III. Hochbau-Fach:

1) Ein junger Architect nach Odessa.
2) Ein Architect auf das Bureau einer schweiz. Bahngesellschaft.
3) Ein tüchtiger Architect auf das Bureau des eidg. Oberbau-Inspectors in Bern.
4) Ein Architect auf ein städtisches Baubureau.

Nachfrage:

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

I. Ingenieur-Fach:

1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.
3) Ein Geometer.

II. Maschinenbau-Fach.

1) Mehrere ältere und jüngere Maschinen-Ingenieure.

Bemerkungen:

1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das:

Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission,
Nr. 66, Mühlebachstrasse, Neumünster bei Zürich.