Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 1 (1874)

Heft: 1

Sonstiges

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: 21.11.2025

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

Cette sévérité encouragea beaucoup de commerçants à se lancer dans les procès. Les transactions en devinrent plus difficiles, puisqu'on était toujours assuré que malgré les réductions opérées par le tribunal sur les indemnités réclamées les chemins de fer seraient condamnés à payer tous les frais de l'instance.

Les bulletins de garantie délivrés par les expéditeurs à propos de l'inobservation des délais pendant la guerre ne purent trouver grâce devant les juges consulaires. Il y avait pourtant là contrat volontaire stipulé dans des circonstances qui ne l'expliquaient que trop. Les compagnies du Paris-Lyon-Méditerrannée et de la Suisse Occidentale qui aboutissent à Genève, subirent les mêmes infortunes judiciaires qui furent, je m'empresse de le reconnaître, souvent adoucies par la cour d'appel de notre

Malgré sa rigueur — surtout dans l'appréciation des faits le tribunal de commerce admit toutefois dans sa jurisprudence quelques-uns des principes consacrés par la généralité des tribunaux étrangers et qui découlent des règles primordiales de nos lois civiles et commerciales. C'est ainsi qu'il a repoussé les prétentions au laisser pour compte en cas de retard et d'avarie - les prétentions à faire payer aux voituriers la valeur d'objets précieux qui n'ont pas été déclarés lors de l'enregistrement des bagages qui les contenaient. — Ce sont là désormais des points de droit acquis qu'on ne discute plus, confirmés par la cour d'appel, ce qui a fermé la porte à des catégories de procès dont l'issue ne ferait aucun doute. Du reste, à mesure que la jurisprudence se forme, qu'un droit coutumier des chemins de fer se dégage des faits pour constituer des traditions juridiques, le nombre des litiges diminue considérablement et ne concerne guère plus que les transports internationaux à propos desquels il y a lieu d'examiner les moyens de défense de chaque intermédiaire responsable.

Notre cour d'appel vient d'être appelée à se prononcer sur une importante question, et sa décision fera jurisprudence.

Voici les faits:

M. X... négociant à Genève fait venir des fers de nord de l'Europe. Comme il n'existe pas de service direct entre la ville de départ et celle d'arrivée, ce transport international est divisé en plusieurs contrats successifs conclus par des com-missionnaires intermédiaires. Après avoir subi de nombreux transbordements et des manutentions réitérées, l'expédition arrive à MM., ville d'Allemagne. Le commissionnaire qui l'a reçue avec mandat de la réexpédier sur Genève, la présente au chemin de fer allemand. Mais l'examen de la marchandise ayant révélé l'existence et les traces d'avaries antérieures, la Compagnie refuse de prendre la marchandise sans un bulletin de garantie.

Le commissionnaire reconnaît le bien fondé de cette exigence et donne la garantic réclamée. Puis l'expédition parvient sans encombre et dans les délais réglementaires à Genève. — Ici le destinataire M. X . . déclare nettement qu'il ne rendra livraison que moyennant une indemnité pour avaries. Une expertise a lieu qui fixe la valeur du dommage, et voilà la Compagnie Suisse Occidentale bel et bien assignée en paiement de cette somme et

d'une autre pour dommages-intérêts.

En vain la Compagnie oppose-t-elle son bulletin de garantie pour repousser la demande. "Qu'est-ce qu'une garantie qui ne me met pas à l'abri des procès*, dit-elle. Avec comme sans bulletin je dois donc être forcée à plaider! — Vous prétendez que ce bulletin n'a qu'un effet, celui de m'assurer un recours contre l'expéditeur. Ah! le bon billet qu'a Lachâtre! C'est-àdire que dorénavant je devrai soutenir des procès - l'un au point d'arrivée pour faire arbitrer par le tribunal l'indemnité à payer au destinataire — l'autre au lieu de départ pour recouvrer contre l'expéditeur ce que j'aurai payé. Et si pendant que je plaide avec le destinataire, mon cédant expéditeur devient insolvable, je supporterai seul le poids de l'indemnité et j'aurai payé pour une faute qui ne m'est pas imputable!

La formation des contrats est libre et les conventions librement stipulées obligent les contractants et leurs ayants-droit. Si donc une personne stipule un transport avec un voiturier, elle est libre de restreindre ou de limiter la responsabilité de celui-ci. Il n'y a rien là que de très-licite, et le destinataire qui agit comme ayant-droit, doit respecter toutes les clauses du contrat qui a régi le transport. Le bulletin de garantie signifie que l'avaric est une affaire à régler directement entre l'expéditeur et le destinataire — le voiturier n'a été qu'un simple intermédiaire de transport, déchargé de toute responsabilité par le contrat même qui le lie.

"Du reste, mon mandat est parfaitement défini par la lettre de voiture. Il commence à ma prise en charge des marchandises. Je ne puis donc être responsable des avaries antérieures. Je dois transporter les marchandises qui m'ont été confiées et les remettre au destinataire dans l'état où je les ai reçues moimême. - Pourquoi les chemins de fer sont-ils en principe responsables des avaries? C'est parce qu'ils sont présumés avoir reçu les objets en bon état. Mais cette présomption tombe devant la preuve contraire. Or le bulletin de garantie délivré par l'expéditeur constatant l'existence de dommages antérieurs au transport, démontre précisément que le voiturier n'a pas reçu la marchandise en bon état. On ne peut des lors lui faire application de la présomption ordinaire de responsabilité.4

Cette argumentation simple et juridique n'a cependant pas touché nos juges commerciaux. Elle a heureusement trouvé un accueil plus favorable auprès des magistrats de la cour d'appel qui l'a admise et a déchargé la Compagnie Suisse Occidentale

de la condamnation prononcée contre elle,

Voilà un principe désormais posé, une question tranchée. Espérons que le tribunal de commerce se rangera à cette jurisprudence qui est conforme aux dispositions les plus élémentaires du droit. Il fermera ainsi la porte à une série de procès, et les différends de cette nature se règleront directement entre les véritables intéressés, expéditeurs et destinataires. — sans compliquer le règlement d'un procès contre le voiturier.

Marktberichte.

KOHLE & EISEN. London, den 11. Juni 1874. (Original-Corresp.) Die Verhältnisse zwischen den Werkbesitzern und den Arbeitern sind im Allgemeinen noch durchaus ungünstig, und sowohl in Wales als im Norden sind Fabrikation und Handel ohne alle Festigkeit. Auch lässt sich gegenwärtig noch keine beldige Aenderung zum Bessern voraussehen, obschon zugestanden werden muss, dass die Stimmung der Führer der Arbeiter-Union sich allmälig etwas gegen eine vernünstigere Anschauung der Sachlage zu neigen scheint.

Kohle: Schottland. Die Eigenthümer bestehen auf einer Lohnreduction von 20%, welcher die Arbeiter sich des Bestimmtesten widersetzen. Erstere schliessen allmälig die Arbeiter-Wohnungen und letztere ziehen sich massenweise mit ihren Familien in Zelte zurück. In Cumberland ist durch die Mitwirkung des allgemein bekannten und geschteten Schiedsrichters, Hrn. Rupert Kettle, zwischen den Besitzern und der Arbeiter-Union eine Reduction von 171/2 6/0 vereinbart worden, auf die Dauer von 2 Monaten. In Staffordshire, wo der Strike theilweise schon 10 Wochen gedauert, ist noch keine Uebereinkunft erzielt; da aber einzelne Collieries noch arbeiten, z. Th. mit Non-Union men, so ist ziemlich viel Kohle zu haben Im Westen (Bristol District) sind 4000 Colliers on Strike gegen die 10 % Lohn-Reduction. In Süd-und Nord-Wales werden vermuthlich heute alle Colliers die 10 % Reduction angenommen haben, und viele sind diese Woche schon zur Arbeit zurückgekehrt. Preize in London, heute 21/3 bis 24/6 p. T. f. s. B.

Erze: In Westyorkshire ist es Herrn Rupert Kettle gelungen, eine Reduction von 121/2 0/0 auf die Ende März bezahlten Arbeitspreise zur Annahme zu bringen, und zwar bis zum 20. August festgestellt. Southyorkshire und Cleveland District sind noch in Strike. Wales hat beinahe allgemein eine 10 % Reduction angenommen.

Eisenwerke. Die Thatsache, dass die Ausfuhr gegenwärtig nur ein Sechstheil des gewöhnlichen Quantums beträgt, zeigt hinlänglich, wie wir stehen, und die erlangten Preiserniedrigungen in Kohle, Erzen und Löhnen sind bloss genügend, um durch die Verkaufspreise der Schienen die Fabrikationskosten zu decken. Im Middlesbrough District sind von 70 Hochofen schon 27 entweder ausgeblasen oder (damped) stillstehend.

Preise. Roheisen. Glasgow 93/3 bis 95/6 p. Ton. £ 10. — sh. bis £ 10. 10 sh. Schienen. Schottland North-Staffordshire , 10.10 , , , 10.15 , North of England , 8. 15 , . . 9. — . , 8. 10 , , , 8. 15 ,

Aus den Cursberichten. On est assez froid ici - ist der Grundton aller Aus der Gursberichten. On est assez froid in — ist der Grandton aller Gursberichte vom Knde der abgelaufenen Woche. Indessen ist doch etwas Leben in den Actienmarkt gekommen, wenn auch nur ganz schwaches. Dasselbe zeigt sich vorerst nur darin, dass die Inhaber keine weitern Concessionen machen wollen, doch Niemand recht kaufen mag und desshalb die letzten Notirungen durchschnittlich Brief-Curse sind. Eine Hausse-Bewegung kündigt sich an, ob dieselbe nun rasch oder langsam verlaufe. Nordostbahn haben in Zürich etwas gewonnen und sind zu 590—592½ gesucht, zu 600 gehalten; neue zu 580—582½ zu begeben, auf 590 gehalten, in Basel flauer. Central alte am 20. zu 602½ gesucht, neue zu 560—561½ erhältlich. Union Suisse Priorität bleiben zu 252½ angeboten. Gotthard flau 508¾—510, trotzdem dass Ende Juni 6 Fr. Zins verfallen, wodurch der heutige Curs auf ca. 503 reducirt wird. Westbahnen Stammactien ziemlich unregelmässiger Verlauf, zu 143¾ gesucht. Prioritätsactien, immer mehr den Character eines Speculationspapieres annehmend, werden zu 511¼—512½ gesucht. Rigibahn unter 1400—1420 kaum mehr zu kaufen. Arth-Rigi 500 gesucht. Utiliberg wieder fest, zu 482½ gesucht. Regina montium seit Wochen stabil 400—465. Winterthur Locomotiv flau, 400 Brief. Neuhauser Industrie 585—587½ gesucht. Zürcher Dampfschiff 395 ausgeboten. Berner Waggonfabrik 325 Geld, 405 Brief. Freiburger Waggonfabrik 490 Brief. Cursberichte vom Ende der abgelaufenen Woche. Indessen ist doch etwas

Zahl der Actien	Pari Purs	Ein- bez.	Action	Zinstermin	Ren 1872	dite 1873	Curse 16 21. Juni.		
					10/6	0/11			
8,400	500	200	Arth-Rigibahn	t, Jan.	-	500	SOUG.		
800		500	Bödelibahu	*	-	10	500B.		
75,235	500	500	Centralbahn, alte	15, Apr. 31, Aug.	9	9	5971/2G 6021/2G.		
24,765		200	neue .	31. Dezbr.	-	2443	55752G560G.		
68,000		200	Gotthardbahn	30. Juni u. Dez.	6*)	64)	5083461.		
25,000		100	Internat Bergbahnen	März	-	6,25	535B.		
57,416		500	Nordostbahn, alte	30. Juni u. Dez.	8	8	5861/4G5921/2G.		
18,584		300		30. Juni u. Dez.	-		575G, -5819/4G.		
2,500		500	Rigibahn	th. Dezbr.	15	17	1330G,-1380G,		
6,000		500	Regina montium	\$0. März	-	5	4571/2G460G.		
142,000		500	Suisse Occidentale	Juli	1,00	1,00	142G145G.		
25,000		200	" privilégiées	Juli	-	227	512G,513G.		
*	500	500	Uetlibergbahn	15. Mai	-	58)	470G4821/2G.		
45,000	10000	500	V. SchBahnen,Stam.	1. Jan. 1. Juli	-	-	2000 m To 2000		
			n Prioritäts.	1. Jan. 1. Juli	4,00	2	250B.—2471/2B.		
4,500	500	500	Locom, - u. Maschin, - Fabrik Winterthur,	1. Novbr.		0	410B, - 400B.		
33,150	500	500	Sehw.IndustGesell-	2003-2003-2003			TOTAL DISEASE		
100		Post Strain	schaft Neubausen	1, Octor.	10	12	5821/2G.~585 G.		
¥ 1	500	500	Wagg, Fabr, Pribrg.	April	-	0	350B 190B, g.unsleh		
70/	SORE	500	Eisenbahumat - Fahr.			1	The second second		
	2217		Bern	1. April	5	- 0	300G - 325G.		

*) Bauzinsen. **) Marchzins, 21 Fr. pro Actie.

NB. Wir ersuchen um allfällige Berichtigungen und Ergänzungen. – Unter dem Titel "Curse" sind der niedrigste und der letzte Kurs der abgelaufenen Woche angegeben, nach der Notirung je der Plätze, wo sie am meisten gehandelt werden.

Eingegangene Drucksachen.

Bernische Staatsbahn. Geschäftsberichte 1864-1872.

Bödelibahn. Statuten.

Broie, Acte constitut, Acte de fusion. Brūnigbahn, H., III. und IV. Section, Bahnbeschreibung, Kosten- und Rentabilitätsberechnung.

Centralbahn-Gesellschaft. Statuten vom 6. Jan. 1874. Berichte

einküufte betreffend Ban und Betrieb. Statuten, Erster Geschäftsbericht. Internationale Geschlschaft für Bergbahnen. Statuten und erster Geschäftsbericht.

erster Geschäftsbericht.

Jura Industriel. Rapports 1859. 1862/64. Nouvelle Compagnie 1865/72.

Localbahnen. Prospect. Statuten. Erster Jahresbericht.

Nordostbahne. Statuten vom 30. Mai 1872. Geschäftsberichte 1853, 1855
bis 1872. Anträge der Direction an die Generalversammlung vom 28.

Septbr. 1872. 28. Juni und 2. Oktober 1872.

Regina Montium. Statuten. Erster Geschäftsbericht.

Rigibahngesellschaft. Statuten. Geschäftsberichte 1871—1873,

Snisse Occidentale. Acte d'association des 8 avril et 21 novembre
1864. Acte de société du 8 mai 1873. Rapports 1865—1872.

Vereinigte Schweizerbahne. Statuten. Rechenschaftsberichte
1857—1872. Berichte und Anträge an die Generalversammlung. Protocolle

1857-1872. Berichte und Anträge an die Generalversammlung. Protocolle der Generalversammlung. Wädensweil-Einsiedeln. Technischer Bericht sammt Nachtrag von

K. Weth. Bericht und Antrag an die Generalversammlung vom 11. Juni 1873.

Winterthur-Singen-Kreuzlingen, Statuten. Erster Geschäftsberight.

Tössthalbahn. Rentabilitätsberechnung von Dr. C. W. von Graffenried, idem Bern-Neuenburg.

Navigation sur les lacs de Neuchâtel et de Morat. Deuxième rapport.

Vom eidgenössischen Stabsbureau: eine Sammlung von Detailkarten neuer Projecte.

Jura-Bern. Fahrtenplan vom 1. Juni 1874 ab.
Arth-Rigi-Bahn. Statuten.
Snisse Occidentale. Rapport du Conseil d'administration à la seconde assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 18 mai 1874.
Bödelibahn. Jahresbericht an die ordentliche Generalversammlung der Actionäre pro 1873.
Gotthardbahn. Zweiter Geschäftsbericht pro 1873.
Schweiz. Nordostbahn. Polizeiverschriften. Signalordaung. Bahnpolizei-

regiemente. Transportregiement. Schweiz. Centralbahn. Signalordnung. Bahnordnung. Bericht über den Zugförderungs- und Werkstättendienst der Oesterr. Südbahn,

von Hrn. A. Gottschalk, Maschinendirector der Oesterr. Sädbahn.

SUISSE OCCIDENTALE. Longueur exploitée 332 kilomètres.

		REC	ETTE	S DU	21 AU 31	MA	I.							RECE	TTE	S DU ler .	JAN	VIE	R AU	31 D	IAI
1	1874				1873			1874			1874		187:1		1874						
	Brutes		Kilomètre		Brotes		Kilomètre		Brutes			Kilom.		1874		1		Brutes		Kilom.	
Voyageurs Bagages et chiens Marchandises Totaux	Fr. 166000 14000 214000 394000	Ct.	Fr. 500 42 644 1186	Ct. 17 38 75	Fr. 157000 15000 180000	CI	Fr. 472 45 557 1075	Ct. 89 18 23 30	_	Fr. 9000 1000 29000 37000	Gr.	+-+-+	6/6 5.73 6.67 15.67	Fr. 1688000 136000 2549000 4373000	Ct.	Fr. 1622000 132000 2505000 4259600	Ot.	+++++	Fr. 66000 4000 44000	Ct.	+ 4.67 + 3.68 + 1.75 + 8.88
	MOUVEMENT DU 21 AU 31 MAI.												MOUVE	CME	NT DU lei	JA	NVI	ER AU	31	MAI.	
Nombre de voyageurs . Tonnes de bagages . Tonnes de marchandises	94000 490 27000	6			87000 500 28100)			-	+ 700) + 90	0	+-+	8,65 2,- 3,90	1104800 5240 326600		1034000 4940 301900			+ 7080 + 310 + 1870	0	+ 6.85 + 6.89 + 6.60

ALLGEMEINER ANZEIGER

Schweizerische Centralbahn.

Die Bahnstrecke Aarau, bezw. Rupperswyl-Wohlen wird mit Dienstag den 23. d. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Die Fahrtordnung der Züge ist in dem pro 1. Juni ausgegebenen Fahr-plan der Schweizer, Centralbahn enthalten. Die auf den Linien der Schweizer. Centralbahn geltenden Transport- und reglementarischen Bestimmungen finden ihre Anwendung auch beim Verkehr auf der Bahnstrecke Aarau, resp. Rupperswyl-Wohlen. Basel, 19. Juni 1874.

Directorium der Schweizer, Centralbahn.

Ausschreibung von Bauarbeiten.

Die Erd-, Maurer-, Steinhauer- und Zimmerarbeiten für den Um- und Aufbau der ehemals Theiler'schen Mühle

im Hard, Aussersihl, sollen in Akkord gegeben werden. Pläne, Vorausmass und Bedingungen können auf dem städtischen Hochbaubürean eingesehen werden. Uebernahms - Offerten für genannte

Arbeiten sind bis spätestens Samstag, den 27. Juni, verschlossen und mit sachbezüglicher Aufschrift versehen, an den Unterzeichneten einzusenden. Zürich, 19. Juni 1874.

Der Bauherr der Stadt Zürich: Vögeli-Bodmer.

2 Ingenieur - Assistenten

(absolvirte Polytechniker) werden auf den 1. August zur Tracirung und Bau einer Eisenbahn zu engagiren gesucht. Nur tüchtige Zeichner werden be-rücksichtigt. Offerten mit Angabe des frühern Bildungsganges und Beilage von Studienzeugnissen werden unter A. B. 1362 an die Annoncen-Expedition der Herren Haasenstein & Vogler in Bern erbeten.

Stelle-Gesuch.

Ein cautionsfähiger junger Mann, der schon mehr als 10 Jahre beim zürcher. Notariatsfache gearbeitet und dem in jeder Beziehung die besten Zeugnisse zu Gebote stehen, sucht Placement bei einer Bahngesellschaft, auf Expropriations- oder Verwaltungsbûreau etc., oder einer Bank für Hypothekarwesen, oder einem industriellen Etablissement. Offerten unter Angabe altfälliger Cautionssumme und Honorars - Bedingungen nimmt entgegen unter Chiffre T. O. 1132 die Annoncen-Exped. Haasenstein & Vogler in Zürich.

Soeben erschienen:

Der Locomotivbau

C. Heusinger-v. Waldegg. l. Hälfte Fr. 16.

Obiges Werk bildet zugleich den Anfang des III. Bandes von Heusinger's Eisenbahntechnik und soll bis Jahresschluss complet werden.

Vorräthig bei Orell Füssli & Co., In einigen Tagen wird bei uns ausgegeben:

Systematischer Katalog

Eisenbahn-Literatur

Deutschlands, Frankreichs, Englands und Italiens, meist aus den Jahren 1865 bis 1874.

Brieftaschenformat.

Brochirt.

Preis 50 Rappen.

Inhalts-Verzeichniss:

I. Zeitschriften. II. Kalender und Jahrbücher.

Encyclopädien. Werke, verschie-dene Gebiete des Eisenbahnesens berührend.

IV. Eisenbahnunterbau: a, Terrainaufnahme, Nivellement, Formelbücher.

b. Tracirung. r. Erdban und Tunnels (mit ein-

schlägigen Capiteln der Baumechanik).

d. Brücken und Durchlässe.

V. Eisenbahnoberbau incl. Weichen, V. Eisenbahnover...

Drehscheiben, Schiebebühnen,
Signalwesen etc.

VI. Eisenbahnhochbauten.

VII. Locomotiven und Transport-material, incl. Dampfmaschinenlehre.

VIII. Administration und Betrieb.

IX. Eisenbahnrecht, Eisenbahnpolitik. Eisenbahnstatistik.

X. Eisenbahnen im Kriege

XI. Eisenbahnkarten und Geographic.

Wir glauben mit der vorliegenden zum ersten Mal versuchten matischen Zusammenstellung der Eisenbahnliteratur des In- und Auslandes allen Interessenten einen um so grösseren Dienst zu erweisen, als es auch für Fachmänner immer schwieriger wird, das täglich anwachsende Gebiet dieser Specialität zu überblicken.

Die Abonnenten dieses Blattes erhalten den Katalog nach Erscheinen gratis und franco.

Die im Kataloge verzeichneten Werke sind meist auf unserem Lager vorräthig oder können in kürzester Frist von uns geliefert werden. ORELL FUSSLI & Co. in Zürich, Buchhandlung für wissenschaftl. u. technische Literatur.

Buchhandlung in Zürich. Druck und Verlag von Orell Füssli & Co. in Zürich.