

**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:** 14.01.2026

**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-Méditerranée 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 canton.

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 du 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 commissionnaires intermédiaires. Après avoir subi de nombreux transbordements et des manutentions répétées, 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 garantie 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-à-dire 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'avarie 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 moi-même. — 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 dès lors lui faire application de la présomption ordinaire de responsabilité. »

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 régleront 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 baldige Aenderung zum Besseren voraussehen, obschon zugestanden werden muss, dass die Stimmung der Führer der Arbeiter-Union sich allmählig etwas gegen eine vernünftige 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 allmählig die Arbeiter-Wohnungen und letztere ziehen sich massenweise mit ihren Familien in Zelte zurück. In Cumberland ist durch die Mitwirkung des allgemein bekannten und geachteten Schiedsrichters, Hrn. Rupert Kettle, zwischen den Besitzern und der Arbeiter-Union eine Redaction von 17 1/2% 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. Preise in London, heute 21/3 bis 24/6 p. T. f. s. B.

Erze: In West-Yorkshire ist es Herrn Rupert Kettle gelungen, eine Redaction von 12 1/2% auf die Ende März bezahlten Arbeitspreise zur Annahme zu bringen, und zwar bis zum 20. August festgestellt. South-Yorkshire 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 Quantum 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.		
Rohisen.	Glasgow	93/3 bis 95/6 p. Ton.
Schienen.	Schottland	£ 10. — sh. bis £ 10. 10 sh.
	North-Staffordshire	„ 10. 10 „ „ 10. 15 „
	North of England	„ 8. 15 „ „ 9. — „
	Wales	„ 8. 10 „ „ 8. 15 „

Aus den Cursberichten. On est assez froid ici — ist der Grundton aller Cursberichte vom Ende 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 weiten Concessionen machen wollen, doch Niemand recht kaufen mag und deshalb 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—592 1/2 gesucht, zu 600 gehalten; neue zu 580—582 1/2 zu begeben, auf 590 gehalten, in Basel flauer. Central alte am 20. zu 602 1/2 gesucht, neue zu 560—561 1/2 erhältlich. Union Suisse Priorität bleiben zu 252 1/2 angeboten. Gotthard flau 508 3/4—510, trotzdem dass Ende Juni 6 Fr. Zins verfallen, wodurch der heutige Kurs auf ca. 503 reducirt wird. Westbahnen Stammactien ziemlich unregelmässiger Verlauf, zu 143 1/4 gesucht. Prioritätsactien, immer mehr den Character eines Speculationspapiers annehmend, werden zu 511 1/4—512 1/2 gesucht. Rigibahn unter 1400—1420 kaum mehr zu kaufen. Arth-Rigi 500 gesucht. Uetliberg wieder fest, zu 482 1/2 gesucht. Regina montium seit Wochen stabil 460—465. Winterthur Locomotiv flau, 400 Brief. Neuhauser Industrie 585—587 1/2 gesucht. Zürcher Dampfschiff 395 angeboten. Berner Waggonfabrik 325 Geld, 405 Brief. Freiburger Waggonfabrik 490 Brief.

Zahl der Aktien	Parc.	Ein- bez.	Actien	Zinstermin	Rendite	Course
					1872	1873
5,400	500	200	Arth-Rigibahn	1. Jan.	0/0	0/0
800	500	500	Bödelibahn	7	—	5/0
75,235	500	500	Centralbahn, alte	13. Apr. 31. Aug.	9	9
24,765	500	200	neue	31. Dezbr.	—	5/4
68,000	500	200	Gotthardbahn	30. Juni u. Dez.	6/0	6/0
25,400	500	100	Internat. Bergbahnen	März	—	6/25
37,416	500	500	Nordostbahn, alte	30. Juni u. Dez.	8	8
18,581	500	300	neue	30. Juni u. Dez.	—	5/5
2,500	500	500	Rigibahn	15. Dezbr.	15	17
6,000	500	500	Regina montium	30. März	—	5
142,000	500	500	Suisse Occidentale	Juli	1/00	1/00
28,000	500	200	privilegiées	Juli	—	5/12
?	500	500	Uetlibergbahn	15. Mai	—	5/0
45,000	500	500	V. Sch.-Bahnen, Stam.	1. Jan. 1. Juli	—	—
			Prioritäts	1. Jan. 1. Juli	4/00	2
4,800	500	500	Locom.- u. Maschin.- Fabrik Winterthur	1. Novbr.	—	0
3,150	500	500	Schw. Indust.-Gesellschaft Neuchâtel	1. Octbr.	10	12
?	500	500	Wagg.-Fabr. Fröburg	April	—	0
	500	500	Eisenbahnmater.-Fabr. Bern	1. April	5	0

\*) Kautzinsen. \*\*) Marchzins, 21 Fr. pro Actie.

NE. Wir ersuchen um allfällige Berichtigungen und Ergänzungen. — Unter dem Titel „Course“ sind der niedrigste und der letzte Kurs der abgelaufenen Woche angegeben, nach der Notierung je der Plätze, wo sie am meisten gehandelt werden.

### Eingegangene Drucksachen.

Bernische Staatsbahn. Geschäftsberichte 1864—1872.  
Bödelibahn. Statuten.

Broie. Acte constitut. Acte de fusion.

Brünigbahn. II, III und IV. Section. Bahndescription, Kosten- und Rentabilitätsberechnung.

### SUISSE OCCIDENTALE.

Longueur exploitée 332 kilomètres.

RECETTES DU 21 AU 31 MAI.										RECETTES DU 1er JANVIER AU 31 MAI									
1874					1873					1874					1873				
Brutes		Kilomètre		%	Brutes		Kilomètre		%	Brutes		Kilom.		%	Brutes		Kilom.		%
Fr.	Cl.	Fr.	Cl.		Fr.	Cl.	Fr.	Cl.		Fr.	Cl.	Fr.	Cl.		Fr.	Cl.	Fr.	Cl.	
Voyageurs	168000	—	500	—	157000	—	472	89	—	+ 9000	—	+ 5/3	168000	—	162000	—	+ 6000	—	+ 4/0
Bagages et chiens	14000	—	42	17	15000	—	45	18	—	— 1000	—	— 6/2	136000	—	132000	—	+ 4000	—	+ 3/0
Marchandises	214000	—	644	58	185000	—	557	23	—	+ 29000	—	+ 15/0	2549000	—	2505000	—	+ 44000	—	+ 1/5
Totaux	394000	—	1186	75	357000	—	1075	30	—	+ 37000	—	+ 14/3	4373000	—	4259000	—	+ 114000	—	+ 8/8
MOUVEMENT DU 21 AU 31 MAI.										MOUVEMENT DU 1er JANVIER AU 31 MAI.									
1874					1873					1874					1873				
Nombre de voyageurs	94000	—	—	—	87000	—	—	—	—	+ 7000	—	+ 8/5	1101800	—	1034000	—	+ 70800	—	+ 6/8
Tonnes de bagages	490	—	—	—	500	—	—	—	—	— 10	—	— 2/0	5240	—	4910	—	+ 310	—	+ 6/2
Tonnes de marchandises	27000	—	—	—	23100	—	—	—	—	+ 900	—	+ 3/0	326600	—	307900	—	+ 18700	—	+ 6/2

## ALLGEMEINER ANZEIGER

### Schweizerische Centralbahn.

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

Die Fahrordnung der Züge ist in dem pro 1. Juni ausgegebenen Fahrplan 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. Rapperswil-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 Hochbauamt eingesehen werden.

Uebernahms-Offerten für genannte Arbeiten sind bis spätestens Samstag, den 27. Juni, verschlossen und mit sachbezoglicher Aufschrift versehen, an den Unterzeichneten einzusenden.

Zürich, 19. Juni 1874.

Der Bauherr der Stadt Zürich:  
Vögeli-Bodmer.

### 2 Ingenieur-Assistenten

(absolvierte Polytechniker) werden auf den 1. August zur Tracirung und Bau einer Eisenbahn zu engagiren gesucht. Nur tüchtige Zeichner werden berücksichtigt. Offerten mit Angabe des früheren Bildungsganges und Beilage von Studienzeugnissen werden unter Chiffre 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 Verwaltungsbureau etc., oder einer Bank für Hypothekarwesen, oder einem industriellen Etablissement. Offerten unter Angabe allfälliger Cautionssumme und Honorars-Bedingungen nimmt entgegen unter Chiffre T. O. 1132 die Annoncen-Exped. Haasenstein & Vogler in Zürich.

Sieben erschienen:

### Der Locomotivbau

VON

C. Heusinger-v. Waldegg.

1. Hälfte Fr. 16.

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

Vorräthig bei

Orell Füssli & Co.,

Buchhandlung in Zürich.

In einigen Tagen wird bei uns ausgegeben:

### Systematischer Katalog

der

## Eisenbahn-Literatur

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

Briefaschenformat. Brochirt. Preis 50 Rappen.

### Inhalts-Verzeichniss:

- I. Zeitschriften.
- II. Kalender und Jahrbücher.
- III. Encyclopädien. Werke, verschiedene Gebiete des Eisenbahnwesens berührend.
- IV. Eisenbahnunterbau:
  - a. Terranaufnahme, Nivellement, Formelbücher.
  - b. Tracirung.
  - c. Erdbau und Tunnel (mit einschlägigen Capiteln der Bau-mechanik).
  - d. Brücken und Durchlässe.
- V. Eisenbahnoberbau incl. Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Signalwesen etc.
- VI. Eisenbahnhochbauten.
- VII. Locomotiven und Transportmaterial, incl. Dampfmaschinen-lehre.
- VIII. Administration und Betrieb.
- IX. Eisenbahnrrecht, Eisenbahnpolitik, Eisenbahnstatistik.
- X. Eisenbahnen im Kriege.
- XI. Eisenbahnkarten und Geographic.

Wir glauben mit der vorliegenden zum ersten Mal versuchten systematischen 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 Katalog verzeichneten Werke sind meist auf unserem Lager vorrätig oder können in kürzester Frist von uns geliefert werden.

Orell Füssli & Co. in Zürich,

Buchhandlung für wissenschaftl. u. technische Literatur.