

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 21

**Artikel:** Berichte der Britischen Eisenbahn-Commission  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-2143>

#### **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:** 20.02.2026

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

des gegenwärtigen Systems würden den einzigen Einwendungen gegen diese Aenderung, die als ernst angesehen werden können, begegnen. Die Wagen I. Klasse würden besser gefüllt als früher und daraus folgt, dass jeder Passagier nicht mehr den weiten Raum zur Verfügung haben würde wie jetzt. Dies ist ein Hinderniss. Aber die Unbequemlichkeit, die das verursacht, kann und sollte wohl riskirt werden. Erstens sollte wenigstens ein Compartiment jeder Classe in jedem Zug streng für Damen reservirt bleiben. Das ist auf dem Continent überall durchgeführt\*, und jeder Reisende muss schon gesehen haben, dass diese Compartiments zum mindesten eben so gut gefüllt sind, als irgend andere in den Zügen, so dass die Gesellschaften dadurch nichts verlieren. Dann sollte die Erleichterung getroffen werden, dass den Reisenden erlaubt würde, ein ganzes Coupé zu miethen, wenn sie für diese Bequemlichkeit eine entsprechende Zuschlagstaxe zahlen. Endlich sollten Pullman-Wagen zu solchen Preisen angefügt werden, die den Bau und Betrieb derselben lohnend machen.

Wenn diesen Bedingungen genügt wird, so darf man allen vernünftigen Einwänden, welche gegen die Durchführung dieses Experiments sich erheben könnten, getrost entgegen sehen. Die gegenwärtigen Passagiere II. Classe werden klar einen Vortheil haben. Sie werden zum selben Preis, den sie jetzt zahlen, in viel bequemern Wagen geführt. Diejenigen, welche jetzt I. Classe reisen, einzig der körperlichen Bequemlichkeit wegen, welche diese Wagen darbieten, werden auch besser daran sein; denn sie haben dieselbe Hülfe gegen physische Müdigkeit wie jetzt, bei beträchtlicher Reduction der Kosten. Die Gesellschaften gewinnen durch eine Reduction der Betriebskosten. Die Einzigen, welche darunter leiden, sind Jene, welche aus Grund jener Abgeschlossenheit, die das ungeschriebene Gesetz der Gewohnheit ihnen gewährt, in I. Classe reisen, und auch Diese werden diesen Vortheil wieder haben können — wenn sie ihn bezahlen.

Die Bestrebungen der Directoren gehen nicht dahin, die jetzt bestehenden Classenunterschiede aufzuheben, sondern nur die Fahrtaxen auf den richtigen Maassstab zurückzuführen. Dieser erste Punkt ist leicht zu beweisen. Es stehe Jemand auf einer Eisenbahn-Plattform und betrachte einen Durchschnittszug, wie er durch die Station passirt. Da sind Wagen I. Classe und III. Classe darin, und man wird zugeben, dass die Erstellungskosten eines Wagens I. Classe viel grösser sind, als diejenigen eines Wagens III. Classe. Der Wagen III. Classe wird stärker strapazirt, aber derjenige I. Classe wird bälder schäbig, und wir werden das Richtige treffen, wenn wir annehmen, dass die Abnutzung beider dieselbe ist — d. h. dass sie dieselbe Meilenzahl machen können, bevor sie ausser Dienst gesetzt werden müssen. Was ist das Verhältniss der Zahl der Inhaber der beiden Wagen? Fast jeder Wagen III. Classe wird so stark gefüllt, als er nur eben halten kann, während die Coupés der I. Classe je durch einen, zwei oder drei besetzt sind, und ein Passagier sich schon schlecht behandelt fühlt, wenn man ihm zumuthet, in einen Wagen zu steigen, in welchem schon vier sitzen, so dass er keinen Eckplatz für sich hat. Es gibt natürlich Ausnahmen in den kurzen Vorstadtzügen, aber als Regel ist obige Beschreibung nicht übertrieben. Das Verhältniss der Zahl der Passagiere III. Classe in einem Wagen III. Classe zu der Zahl der Passagiere I. Classe in einem Wagen I. Classe ist um so viel grösser wie 3 : 1 — was wir als das Verhältniss der Fahrtaxe per Mile der Reisenden I. Classe zu derjenigen der Reisenden III. Classe ansehen können — dass der ganze eingenommene Betrag für den Betrieb eines Wagens III. Classe auf eine Mile beträchtlich grösser ist, als der ganze Betrag für einen Wagen I. Classe. Anderseits kostet der Wagen I. Classe mehr, und eine Vergleichung der Betriebskosten beider zeigt keine grosse Verschiedenheit, da das totte Gewicht in jedem Falle so gross ist, dass die Differenz in der lebenden Fracht nicht wesentlich in's Spiel kommt. Es folgt daraus, dass die Einnahme verglichen mit den Betriebskosten grösser ist in den Wagen III. Classe als in denjenigen I. Classe, und es bezahlt entweder der Reisende I. Classe zu wenig oder der in III. Classe zu viel. Doch sind wir hierin nicht leeren Muthmaassungen überlassen. Ein Correspondent, Mr. Price Williams, gibt uns eine genaue Vergleichung der Rentabilität der verschiedenen Verkehrsklassen. Da Wagen von gemischem Character konstruit wurden, so musste er die I. und II. Classe zusammennehmen; aber dieser Fehler in der Vollständigkeit seiner Analysis macht, dass dabei die I. Classe nur noch besser wegkommt, als es in Wirklichkeit der Fall ist. Man nehme aber nur seine Zahlen, wie sie sind und was ist das Resultat? Auf der London

und Northwestern gibt die Gesellschaft Lst. 1,026,180 für das Führen der Passagiere I. und II. Classe aus und nimmt Lst. 1,389,001 ein, macht einen Nettogewinn von 35% ihrer Ausgabe. Sie gibt Lst. 580,998 für den Transport ihrer Reisenden III. Classe aus und nimmt Lst. 1,651,269 ein, was einen Gewinn von 185% ergibt. Die Einnahmen der Midland sind eben so belehrend. Die Gesellschaft gab letztes Jahr Lst. 333,514 auf die I. Classe aus und empfing Lst. 437,975, was einen Gewinn von 31% zeigt, während sie Lst. 448,649 auf den Verkehr der III. Classe ausgab gegen eine Einnahme daraus von Lst. 960,470, was einem Gewinn von 113% gleichkommt. Diese Vergleichungen stellen unumstösslich den Satz fest, dass ein Passagier in I. Classe gegenwärtig nicht so viel bezahlt, als er im Vergleich mit der III. Classe zahlen sollte; und die Directoren der Midland schlagen vor, diese Ungleichheit dadurch zu corrigiren, dass sie die Passagiere I. Classe enger zusammenpacken, oder dann dieselben für den Luxus des Alleinseins entsprechend zahlen lassen. Einige werden die erstere, andere die letztere Alternative vorziehen; jedenfalls aber ist es ein falscher Alarm, der gegen eine beabsichtigte Abschaffung der verschiedenen Classen erregt wurde. Die Tendenz der Eisenbahnverwaltungen geht in gerade entgegengesetzter Richtung, wie man daraus sieht, dass in den Vereinigten Staaten am einen Ende der Stufe Pullmanwagen, am andern Ende Auswandererzüge angefügt wurden, und dass in Deutschland eine IV. Wagenklasse der rohesten Sorte von Reisenden angepasst wird. Es wird immer die Möglichkeit der Isolirung und Abschliessung für Jene vorhanden sein, welche diese Vortheile haben wollen — aber sie müssen dafür bezahlen."

\* \* \*

#### Berichte der Britischen Eisenbahn-Commission. (Schluss.)

Von der Acte von 1854 abgehend, haben wir zunächst über Gegenstände zu berichten, auf welche jene Acte sich nicht bezog, die aber nach der Acte von 1873 unter unsere Jurisdiction fallen. In verschiedenen speziellen Eisenbahn-Acten ist vorgesehen, dass wenn Streitigkeiten zwischen Eisenbahngesellschaften ausbrechen, dieselben durch Schiedsgericht geschlichtet werden sollen. Es existirt auch eine allgemeine Eisenbahn-Acte, die in 1859 durchging (22 und 23 Victoria, cap. 59), und welche vorsieht, dass irgend zwei oder mehr Eisenbahnen, (by writing under common seals), sich verständigen mögen, irgend welche bestehenden oder kommenden Differenzen zwischen sich durch Schiedsgerichte zu erledigen. Alle solchen Differenzen, ob die Uebertragung an ein Schiedsgericht in Gemässheit irgend einer Spezial-Acte oder in Gemässheit der allgemeinen Acte von 1859 geschehen sei, können nun von uns entschieden werden, und die 8. Section der Acte von 1873 gibt jeder Eisenbahngesellschaft, die bei einer Differenz Partei ist, die Vollmacht, die andern Gesellschaften zu zwingen, dass sie sich einer derartigen Erledigung unterordnen, statt dass ein Schiedsgericht angerufen werde (es sei denn, dass die im Nothfall als Schiedsgericht handeln sollende Person in der Spezial-Acte mit Namen aufgeführt sei). Zwei Ansuchen sind auf Grund dieser Section an uns gestellt worden. Das erste entstand aus Differenzen zwischen der Buckfastleigh und der South Devon Eisenbahngesellschaft. Erstere Gesellschaft ist Eigentümerin einer Eisenbahn von Ashburton nach Totnes und hat dieselbe auf Ewigkeit der South Devon Gesellschaft verpachtet, durch welche jene Strecke unterhalten und betrieben wird. Der Betriebsvertrag zwischen den zwei Gesellschaften setzt fest, wie die Erträge der Linie getheilt werden sollen, und die Hauptdifferenz, obwohl nicht die einzige, bezog sich darauf, dass die South Devon Gesellschaft unterlassen hatte, gewisse Summen, die sie für Ausgaben an den Endstationen eingenommen, in Rechnung zu setzen und als einen Theil der zur Vertheilung bestimmten Summen einzurechnen. Wir entschieden, dass die fraglichen Summen, gemäss dem Wortlaut des Vertrages, ein Theil der Einnahmen der Linie seien, und dass sie in der Vertheilung zwischen der Eigentümerin und der Betriebsgesellschaft einbezogen werden sollten.

Der Gegenstand des andern Gesuches hatte Bezug auf die Bedingungen, unter welchen „running powers“ \* ausgeübt werden dürfen. Die streitenden Parteien waren die Carmarthen und Cardigan Gesellschaft und die Central Wales and Carmarthen Junction Gesellschaft. Die Ermächtigung der letztern Gesellschaft, über die Linie der andern zu fahren, war durch eine Spezial-Acte ertheilt worden, und es war vorgesehen, dass Differenzen durch Schiedsgericht erledigt werden sollten. Die Linien der beiden Gesellschaften waren ursprünglich nicht von

\* Der Herr Verfasser scheint auf dem Continent nicht recht orientirt zu sein.

\* Vollmacht, auf der Linie einer andern Gesellschaft zu fahren.

gleicher Spurweite und die breitspurige Linie der Camarthen und Cardigan Gesellschaft musste dem schmalspurigen Verkehr angepasst werden, bevor von der Erlaubniss, darüber zu fahren, Gebrauch gemacht werden konnte. Das wurde auf Kosten der Betriebsgesellschaft ausgeführt und die dafür zu bezahlende Entschädigung (consideration) und ob dieselbe durch eine Ermässigung des Miethgeldes (toll) oder anders zu begleichen sei, bildete eine der Schwierigkeiten des Falles. Zu Ende 1867 erhöhte die Eigenthümerin ihre Frachtsätze (rates) gegenüber der Betriebsgesellschaft, welche gegen diese Erhöhung remonstrierte und einen Entscheid des Schiedsgerichts verlangte. Demgemäß wurde ein Schiedsrichter bezeichnet; aber die Sache ging so langsam vor sich, dass der Fall noch vor ganz kurzer Zeit schwebend war, als die Gesellschaften beschlossen, von dem schiedsrichterlichen Spruch abzusehen, und wenn möglich denselben nach der Acte von 1873 entscheiden zu lassen. Die Angelegenheit wurde von uns einlässlich erörtert am 28. Juli und den folgenden Tagen, und am 24. August wurde unser Entscheid erlassen, welcher den Grundsatz feststellte, nach welchem die respectiven Rechte der beiden Gesellschaften geordnet werden sollten, und verfügte, dass die Rechnung zwischen denselben vom Dezember 1867 gemäss einer Tabelle von Frachten und Rückerstattungen (rates and allowances) geregelt werden sollte, die wir feststellten, und die nach unserer Verordnung auch in Zukunft gelten sollte, mit Revision am Ende von je fünf Jahren.

Wie erwähnt, bezieht sich die 8. Section der Acte von 1873 auf Differenzen zwischen Eisenbahngesellschaften und Privatpersonen. Aber jetzt, unter einer im gegenwärtigen Jahr (37 und 38 Victoria, cap. 40) erlassenen Acte können auch solche Differenzen, wenn der Schiedsrichter oder Obmann nach der allgemeinen oder Spezial-Acte das Board of Trade wäre oder durch das Board bezeichnet werden sollte, durch dasselbe unserm Entscheid unterworfen werden, und schon in zwei Fällen, die wir eben behandeln werden, hat das Board, in Ausübung der ihm übertragenen Vollmacht, uns als Schiedsrichter bezeichnet.

Was die Differenzen anbelangt, welche nicht nothwendig durch Schiedsgericht erledigt werden müssen oder nicht durch ein solches erledigt werden dürfen, so können dieselben unserm Entscheid unterbreitet werden, wenn eine der Parteien eine Eisenbahngesellschaft ist und alle Parteien mit der Anbringung der Angelegenheit bei uns einverstanden sind. Diess entspricht der 9. Section der Acte von 1873 und ein Fall davon, „Day vs. die Metropolitan Eisenbahngesellschaft“ wurde gemäss denselben bei uns angebracht, in welchem Falle der Kläger, ein Passagier eines Arbeiterzuges jener Eisenbahn, die Gesellschaft um Entschädigung für eine Verletzung belangte. Hundert Pfund ist das Maximum der Entschädigung, welches einer Gesellschaft in solchem Falle auferlegt werden kann, und am Tage vor den Plaidoyers machte die Gesellschaft mit dem Kläger um 85 Pfund ab.

Nicht selten kommt es vor, wie z. B. in der Buckfastleigh Angelegenheit schon angeführt wurde, dass die Eigenthümerin einer Eisenbahn und die Betriebsgesellschaft verschiedene Gesellschaften sind. Die Special-Acte für die Eisenbahn gibt den beiden Gesellschaften das Recht, einen Betriebsvertrag einzugehen. Ein solcher Vertrag ist aber, wenn er seit Annahme der Acte von 1873 eingegangen wurde, nicht gültig, er sei denn von uns genehmigt, die wir in dieser Hinsicht die früheren Funktionen des Board of Trade ausüben; und es müssen auch gewisse Bedingungen, welche sich auf die an das Publikum und an die Actionäre zu erlassenden Mittheilungen und auf die Genehmigung der Actionäre beziehen, erfüllt werden. Die Reglemente, welche wir entwarfen, um diesen Theil unserer Aufgabe auszuführen, sind im Anhange enthalten, und eine unserer Verordnungen ist, dass dem Publikum eine Frist von 28 Tagen von der ersten Anzeige von einem beabsichtigten Betriebsvertrag an eingeräumt wird, um Einwendungen bei uns anzubringen. Die Anzahl der Betriebsverträge die nach Section 10 der Acte von 1873 zur Genehmigung vorgelegt wurden, beträgt sechs. Es wurde kein Einwand gegen irgend einen derselben bei uns eingebracht, und, soweit wir urtheilen konnten, wurde durch dieselben keinen öffentlichen Interessen Eintrag gethan. Nur in einem Fall waren wir nicht im Stande, unsere Genehmigung zu ertheilen, weil die Erfordernisse der Specialacte bezüglich Veröffentlichungen nicht befolgt worden waren. Ein Verzeichniss der Verträge folgt im Anhang.

Durchgehender Verkehr, oder Verkehr, der als Bestimmungsort eine Station einer andern Bahn hat, als derjenigen, über welche er zuerst geht, bildete den Gegenstand einiger Verordnungen der Acte von 1854. Dort wird von den Eisen-

bahngesellschaften verlangt, dass dieselben nach der Reihe durchgehenden Verkehr ohne unbegründete Zögerung und mit allen erforderlichen Erleichterungen besorgen. Indessen ist es nicht klar, ob das Publikum oder eine Eisenbahngesellschaft auf Grund dieser Acte als eine dieser Erleichterungen fordern dürfe, dass ein solcher durchgehender Verkehr zu Transitfrachtsätzen geschehe, und dass dafür nur eine Buchung und ein Frachtnachweis für die ganze Route gemacht werden. Der Bericht der königl. Eisenbahn-Commission im Jahre 1867 und der Bericht des Joint Select Committee über Amalgamation von Eisenbahngesellschaften in 1872, empfehlen beide ein Vorgehen in diesem Sinn, und diese Empfehlungen sind zum Theil in der 11. Section der Acte von 1873 ausgeführt worden. Das Publikum ist zwar noch ohne Befugniß zur Initiative in solchen Angelegenheiten; aber eine Eisenbahngesellschaft kann jetzt, unter gewissen Umständen, verlangen, dass Transitverkehr von oder nach Stationen der Linie dieser Gesellschaft, durch andere Eisenbahngesellschaften zu Transitfrachtsätzen ausgeführt werde.

Wenn diese Forderung Anlass zu Differenzen zwischen den interessirten Gesellschaften gibt, in Bezug entweder auf die Route, oder auf den Frachtnachweis, oder auf dessen Vertheilung, so müssen die Differenzen nach Section 11 uns vorgelegt und gemäss unserm Entscheide festgesetzt werden.

Auf Grund dieser Section sind wir zweimal in Anspruch genommen worden. Die Potteries, Shrewsbury und North Wales Gesellschaft benötigte einen Transitfrachtsatz für Steine von den Breidden Brüchen nach Widnes, via London and North-western Eisenbahn, Whitchurch und Chester und schlug als Frachtsatz eine bezügliche Summe vor, mit Vertheilung nach der Meilenzahl nach Abzug der Expeditionsgebühren. Die London and North-western Gesellschaft erachtete den vorgeschlagenen Frachtsatz für zu niedrig für diese Entfernung, und daraufhin wandte sich die andere Gesellschaft an uns, denselben zu gestatten. Die Vorladung (summons) war gewährt worden; weiteres Vorgehen wurde aber durch das freiwillige Zugeständniss des Frachtsatzes überflüssig.

Die East and West Junction Eisenbahn-Gesellschaft war die Klägerin im andern Fall, der diese Section betraf. Ihre Linie kreuzt die Hauptlinie der Great-Western Eisenbahn-Gesellschaft zu Fenny Compton und zu Stratford; wo sie endigt, schliesst sie an die Stratford and Hatton Verzweigung derselben Bahn an. Sie durchzieht einen eisenreichen Bezirk und wurde erbaut, um für das Erz einen Weg durch die Great Western Route nach Wales, Staffordshire und andern Bezirken zu schaffen. Die beiden Gesellschaften waren über die Transitsätze, zu welchen der Verkehr besorgt werden sollte, einig; da aber die Frachten nach der Meilenzahl getheilt werden sollen, so waren sie in Streit über die Route, indem die Great Western Gesellschaft wünschte, dass der Verkehr ihr in Fenny Compton übergeben werde, während die Junction Gesellschaft vorschlug, dass die Uebergabe in Stratford stattfinde. Die Junction-Gesellschaft berief sich bezüglich dieser Differenz auf uns, und der Standpunkt, den wir einnahmen, war der, dass wir ihren Vorschlag nicht billigen könnten, wenn, wie sie glaubte, damit der Transitverkehr von der Erleichterung eines Transitfrachtsatzes über Fenny Compton ausgeschlossen werden sollte, da das eine mit der durch Stratford gehenden concurrirende Route sei. Wir empfahlen zu gleicher Zeit, dass für beide Routen Transitsätze aufgestellt und dass diese Transitsätze so festgesetzt werden sollten, dass die beiden Routen gleichgestellt werden, soweit dieselben die beiden Gesellschaften betrafen, indem dann dem Publikum und den Eigenthümern der Mineralien freigestellt werde, ihren Verkehr derjenigen Route zu übergeben, welche sie vorziehen würden.

Ueber diese und andere Fälle, die wir beschrieben haben, sind vollständige Berichte abgefasst worden, und da diese Berichte gedruckt sind und nachgeschlagen werden können, haben wir es für am besten gehalten, in diesem allgemeinen Berichte eurer Majestät nur einen kurzen Auszug aus jedem Falle zu geben.

Die 14. Section der Acte von 1873 fordert, dass Frachten- und Distanzenbücher auf jeder Eisenbahnstation zur Einsicht offen liegen müssen, und dass dieselben die Distanz zu jedem Platze, auf welchen die Station aufgibt, und die Frachtsätze, welche die Gesellschaft in jenem Augenblicke für nach diesen Plätzen bestimmte Waaren fordert, zeigen sollen. Die Eisenbahn-Commissäre können auch verlangen, dass die Frachtsätze für jede besondere Waarengattung in die Bücher derart eingetragen werden, dass sie zeigen, wie viel von jedem Ansatz auf das Führen auf der Bahn, wie viel auf Bahnhofsgebühren und andere Dienstleistungen kommt. Auf unsere Veranlassung hin sind bei mehreren Stationen verschiedener Gesellschaften

Inspectionen vorgenommen worden, um zu erfahren, ob dieselben mit den in gehöriger Form angelegten Büchern versehen seien; und auf sehr wenigen der inspizirten Stationen nur wurde gefunden, dass was die Acte forderte, auch in entsprechender Weise ausgeführt worden war. Wir setzten uns mit dem Board of Trade in Verbindung bezüglich der am meisten im Rückstand begriffenen Eisenbahngesellschaften, damit, wenn es dem Board of Trade passend erschien, bei uns auf Grund der Section 6 der Acte von 1873 das Ansuchen um einen Befehl gegen dieselben gestellt werde, und da jetzt Mangel an Zeit, vollständige Tabellen der Frachtsätze und Distanzen vorzubereiten, von keiner Gesellschaft mehr als Entschuldigungsgrund für fortgesetzte Nichtbeachtung dieser Vorschrift der Acte mehr angeführt werden kann, werden wir gemäss der uns obliegenden Pflicht streng auf Durchführung derselben halten.

In einem Fall, der uns betreif „Perkins gegen London and Northwestern Eisenbahngesellschaft“ vorgelegt wurde, beklagte sich der Antragsteller, dass die Gesellschaft ihm nicht gestatten wolle, aus den Büchern auf ihrer Widnes Station Copien oder Auszüge zu machen. Wir entschieden, dass die gesetzliche Vorschrift, dass die Bücher zur Einsicht offen liegen müssen, gleichbedeutend sei mit der Vorschrift, dass die Frachtsätze veröffentlicht werden solle, und ein allgemeines Recht geben, Einsicht zu nehmen und auch Copien und Auszüge zu machen.

Unsere Jurisdiction dehnt sich noch über zwei andere Gegenstände aus. Der eine betrifft die den Eisenbahngesellschaften in Bezug auf die Canäle auferlegten Beschränkungen, der andere die Erledigung von Anständen mit Bezug auf den Postdienst der Eisenbahnen. In keiner dieser beiden Kategorien sind während des verflossenen Jahres Klagen bei uns eingelaufen; doch wird in nächster Zeit ein Gesuch des Postamtes um Einschreiten gegen die Highland Eisenbahn-Gesellschaft von uns behandelt werden wegen Zuwiderhandeln gegen die 18. Section, die sich auf Spedition der Briefpost bezieht.

Wir haben schliesslich nur noch beizufügen, dass die Beamten, welche auf Grund von Section 24 ernannt wurden, sind: ein Registrar mit einer Besoldung von 500 £ jährlich und ein Schreiber mit 300 £, und dass wir dermalen unsere Sitzungen noch im Comité-Zimmer des Hauses der Lords abhalten.

All diess unterbreiten wir ergebenst eurer Majestät.

FREDERICK PEEL.

H. MACNAMARA.

W. P. PRICE.

Bureau der Eisenbahn-Commissäre, Westminster-Palast.

Aug. 31.

\* \* \*  
**Jurisdiction.**

**Travaux. Indemnités.** Cass. 12 février 1873. C'est à l'autorité judiciaire et non à l'autorité administrative qu'il appartient de connaître de la demande en indemnité formulée par un usinier contre une compagnie de chemin de fer, à raison des dommages résultant pour son usine d'une prise d'eau que cette compagnie a établie sur un cours d'eau, même en vertu d'une autorisation de l'administration: les dommages ne sont pas, dans ce cas, occasionnés par l'exécution de travaux publics.

(La Cour — attendu que les indemnités réclamées par T. D. et consorts, n'ont pas pour fondement un préjudice occasionné par l'exécution de travaux effectués par suite d'un arrêté administratif, mais un dommage résultant pour eux comme usiniers sur la Merlette, de la prise d'eau pratiquée dans ce ruisseau par la Compagie d'Orléans avec l'autorisation du préfet statuant en vertu de son droit de police en matière de cours d'eau; qu'il est de principe que de semblables autorisations ne sont accordées que sous la réserve des droits des tiers et de leur action devant les tribunaux civils pour raison du préjudice qu'ils en éprouvent —).

**Entrepreneur.** Cass. 23 juin 1873. Les tribunaux ordinaires demeurent compétents pour fixer le sens et régler l'exécution des clauses litigieuses d'un marché de travaux publics, et spécialement d'un marché pour les travaux de construction d'un chemin de fer, si le procès se concentre entre l'entrepreneur des travaux et la Compagnie concessionnaire à forfait du chemin de fer et s'il n'engage ni directement ni indirectement les intérêts de l'Etat.

L'entrepreneur induit en erreur sur la nature des déblais à exécuter est autorisé à raison de cette erreur substantielle, à demander la révision du prix moyen fixé pour le mètre cube de déblai; la compagnie pouvant se prévaloir contre l'entrepreneur de la stipulation d'un prix qu'il n'a accepté qu'en prévision d'un travail différent et sur la foi de données inexactes.

(La Cour — attendu qu'il y a lieu de distinguer, quant

à la compétence des tribunaux, entre les actes administratifs et les contrats passés en la forme administrative; — Que les premiers sont les règlements ou mesures d'autorité, dans lesquels le gouvernement ou ses agents figurent comme représentants de la puissance publique, et qu'il est interdit au pouvoir judiciaire d'en connaître; — Que les autres, formés par l'accord des deux volontés et dans lesquels l'Etat ou la commune agit comme propriétaire du domaine public ou municipal, constituent au fond des conventions purement civiles et restent, en général, soumis au droit commun —);

**Force majeure — Retour.** Le voiturier est tenu de consulter l'expéditeur sur la direction à donner aux marchandises qu'un cas de force majeure empêche de faire parvenir à la destination convenue. Au mandant seul appartient le droit de disposer de la chose et de donner des ordres quant à ce.

Spécialement, une compagnie de chemin de fer qui par suite de la rupture de la voie pendant la guerre, fait rétrograder au point de départ les marchandises dont le transport lui était confié, sans en avoir référé à l'expéditeur et sans y être contrainte par une nécessité justifiée, n'est pas fondée à réclamer le prix de ce trajet.

La compagnie chargée du transport est responsable dans ce cas envers l'expéditeur du fait des autres compagnies employées à ce transport.

Toulouse 22 avril 1872.

**Livraison partielle.** La Cour — attendu que l'obligation, même divisible, doit s'exécuter entre le créancier et le débiteur comme si elle était indivisible; qu'en principe donc, le voiturier qui s'est obligé à transporter dans un certain délai une certaine quantité de marchandises, est tenu de remettre dans ce délai au destinataire l'intégralité de ce chargement, et ne peut contraindre le destinataire à le recevoir en partie; — Qu'il ne suit pas cependant de là que le destinataire ait toujours le droit de laisser pour compte au voiturier le chargement entier dont une partie seulement lui est offerte; que cela ne lui est permis que lorsque la partie offerte serait inutile sans le tout; mais qu'il peut refuser la partie offerte lorsqu'on ne lui offre en même temps une indemnité pour le retard que subit la remise de cette partie du chargement; — Et attendu en fait, que la compagnie du Nord de l'Espagne ayant chargé à Mérida 80 balles de laine pour être remises dans un délai fixé à L. et L. à Hendaye, n'en a représenté que 72, et que, loin de faire au destinataire aucune offre pour les 8 balles manquantes elles a voulu exiger l'acquit entier de la lettre de voiture, sur la seule réserve d'un règlement ultérieur pour les 8 balles manquantes; que L. et L. ont justement repoussé ces exigences et que, les 8 balles n'étant pas arrivées que deux mois après, la compagnie demeure responsable du retard de la livraison pour le chargement entier, etc.

Pau 20 janvier 1873.

**Vol.** Le vol commis par un homme d'équipe, dans la gare du chef où il est employé, constitue le crime de vol domestique. (Recueil de Sirey.)

Grenoble 4 juillet 1872.

\* \* \*  
**Amerikanische Eisenbahnen.** Aus dem Berichte des schweiz. Generalconsuls in Washington (Herrn John Hitz) über das Jahr 1873.

Durch die Ueberstürzung, mit welcher voriges Jahr der Bau von Eisenbahnen betrieben wurde, die sich keineswegs als wirkliches Bedürfniss herausgestellt haben und über deren Rentabilität man von vornherein begründete Bedenken hegen musste, ist die finanzielle Krisis vom letzten Herbst heraufbeschworen worden. Als Folge derselben trat hinwieder am 19. September die Suspension der Finanz-Agenten der Northern Pacific Eisenbahngesellschaft ein, wodurch die Arbeiten an den im Bau begriffenen grössern Bahnen als: Chesapeake und Ohio-, Kansas-Pacific-, Missouri-, Kansas und Texas-, New-York-Oswego-, Midland- und Canada-Eisenbahn, unterbrochen wurden; gleichwohl ergab sich am Ende des Jahres eine Zunahme der Bahnlänge um 1400 Stunden.

Wenn man bedenkt, dass der Total-Betrag der emittirten und ausstehenden Eisenbahnobligationen auf 9,000,000,000 Fr. veranschlagt ist und dass sich am Schlusse des Jahres trotz dieses enormen Betrages nur circa 20 % des Totals der fundirten Eisenbahn Schulden leidend zeigten, so ist der Stand kein ganz ungünstiger, namentlich im Vergleich mit demjenigen in früheren Crisen, wie z. B. 1857.

Damals mussten sich die meisten Bahnen theilweise bankerott erklären; diesmal ist das nicht der Fall, und es ist anzunehmen, dass die im Bau begriffenen und im Betrieb stehenden Eisenbahnen sich in verhältnissmässig kurzer Zeit erholen werden. Gegen den überreilten Bau neuer Bahnen ist vorgesorgt.