

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 25

**Artikel:** Rechtsfälle - Jurisdiction  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-2187>

#### 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:** 15.01.2026

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

Nachdem man Mittwochs allen Schnee entfernt hatte, versuchte man umsonst, das Wasser in die Leitungen zu fassen; es musste hier mit grosser Sorgfalt verfahren werden. Freitag Abends erst wurden die Maschinen wieder in Thätigkeit gesetzt, und die Maschine begann 8 Uhr Abends wieder zu funktioniren.

Auch die äusseren Arbeiten waren durch das Schneegestöber unterbrochen, die Abhänge waren mit 1,50 Meter hohem Schnee bedeckt, das Thermometer zeigte — 8° und — 10°. Die Entfernung des Erdreichs war sehr schwierig, der Schnee bedeckte fortwährend die Wege, und es bedurfte vieler Mühe, sie frei zu halten. Die Reuss führte reichlich die Ueberreste der Lawinen, welche das Thal von Schöllenen fortwährend anfüllten, mit sich; in jedem Augenblick fürchtete man, dass die Leitungen von Neuem verstopt würden. Alles dies hatte den Verlust einer ganzen Woche zur Folge. Von Sonntag dem 15. bis Sonntag dem 22. November rückte man nur um 8,20 Meter vor, während die vorhergehende Woche 27,55 Meter und die nachfolgende in Granitgestein 20,55 Meter ergab.

Im Gegensatz hiezu waren die Fortschritte auf der Südseite (Airolo) bedeutender. Die Schwierigkeiten, von welchen wir in unsern letzten Berichten meldeten, sind theilweise verschwunden. Das Mittel der mechanischen Posten beträgt täglich 3, und sobald die Infiltrationen aufgehört haben und die neuen hydraulischen Vorrichtungen vollendet sein werden, kann man füglich ein Mittel von 4 Posten annehmen. Ebenso dringt das Wasser durch die Bohrlöcher bald nach rückwärts, bald seitlich, oft auch während der Arbeit mit sehr grossem Drucke und hemmt so den Fortgang der Bohrung beträchtlich.

Die neuen hydraulischen Arbeiten an der Leitung des Tessin, welche bekanntlich bestimmt sind, die Supplementarturbinen zu speisen, die auf der Verticalachse jeder schon bestehenden Turbine placirt sind und den Erfolg der Tremola erhöhen sollen, werden sehr thätig betrieben. Die Ausgrabungen sind auf der ganzen Strecke des neuen Canals ausgeführt; die hölzernen Canäle sind bis zur Brücke von Albinasca gelegt. Sobald diese neue Arbeit fertig sein wird, werden die 5 Compressorengruppen mehr als genügende comprimirte Luft sowohl zur Bohrung im Frontangriff, als auch zur Ausweitung der Gallerie, liefern.

Die 4. und 5. Gruppe von Compressoren für die Nordseite sind ebenfalls bereit, in Thätigkeit zu treten, ebenso die Aspiratoren, trotz der Kälte, welche ihre Montirung leicht hätte verzögern können.

Im Ganzen ist der normale Fortschritt denenoch gesichert, und wenn die Bohrung diesen Monat nicht durch oben erwähnte Gründe wider Willen gestört worden wäre, so hätte man am 1. Januar den dritten von den 15 Kilometern, aus denen der Tunnel bestehen wird, erreicht. Der Dezember ist aber ebenfalls sehr ungünstig. Das Barbarafest und Weihnachten werden immerhin ihre Verhinderungen bringen. Dessenungeachtet glaubt man noch 20 Meter zu erreichen.

Endlich hat noch eine sehr unbedeutende Explosion stattgefunden. Am Morgen der h. Barbara, welche die Schutzpatronin der Minirer ist und welche in der Umgegend sehr gefeiert wurde, flog eine Hütte, welche dazu diente, den Dynamit aufgefrieren zu lassen, in die Luft; jedoch ist kein Unfall zu beklagen.

\* \* \*

#### Rechtsfälle. — Jurisdiction.

I. St. Gallen. 1. Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, für den Schaden, welchen von ihr transportierte Waaren erlitten haben, dem Empfänger Ersatz zu leisten.

2. Wenn aber nachweislich ist, dass der Schaden nicht auf ihren, sondern auf andern Bahnen, denen sie die Waare zur Weiterbeförderung abgenommen hat, entstanden ist, so richtet sich das Maass der Entschädigung nach den für diese letztern gelgenden gesetzlichen Bestimmungen.

Dem Grosshändler Th. B. in St. G. wurde von der Verwaltung der V. S. B. eine Sendung von 14 Kisten Cigarren abgeliefert, von welchen eine Kiste sich in Folge Durchnässung als beschädigt erzeugte. Aus der darüber aufgenommenen Expertise ergab sich, einmal dass die Durchnässung auf dem Transporte, jedoch nicht auf den nur auf einer kurzen Strecke benutzten Bahnen der genannten Gesellschaft stattgefunden habe, und sodann, dass sich der Betrag des Schadens auf Fr. 584. 50 belaufe. Die belangte Bahnverwaltung weigerte sich, diesen Schaden zu vergüten, weil er nicht auf ihren Linien entstanden, und verlangte eventuell die Herabsetzung des eingeklagten Betrages auf Fr. 183. 75, weil die deutschen Bahnen, welche nach Anweisung des Klägers die Waare von Hamburg bis Lindau resp. Rorschach

befördert haben, nach den in Deutschland zu Recht bestehenden Reglementen nur Fr. 75 per Zentner zu vergüten pflichtig seien und der belangten Bahnverwaltung demnach auch kein höherer Betrag von dorther zurückvergütet werde.

Das Cantonsgericht, an welches die Parteien den Rechtsfall, unter Uebergehung der ersten Instanz, zur Entscheidung gebracht hatten, fand, „dass nach den gemeinen Rechtsregeln die abliefernde Bahn für Schädigungen, welche auf dem Transport stattgefunden, haftbar sei, wogegen ihr auf den allfällig schuldigen Vorgänger das Regressrecht zustehen müsse“ und „dass in Bezug auf den Betrag der Schadensvergütung das Moment in Betracht falle, dass die Schädigung ausser unserm Rechtsgebiete stattgefunden habe, weshalb die Bestimmungen des Betriebsreglements für die sämmtlichen Eisenbahnen Deutschlands vom 1. August 1872, welches jeweilen durch das Regierungsbüllt veröffentlicht werden muss und welches nach Art. 427 des deutschen Handelsgesetzbuches zur Aufstellung von Normalschadensberechnungen befugt ist, zur Anwendung komme, dass gemäss den Bestimmungen desselben auf der Transportlinie Hamburg-Lindau für allen eintretenden Schaden, welcher Art immer, nur Fr. 75 per Waarenzentner vergütet werden.“ Bei Schöpfung des Urtheils fiel endlich noch in Betracht, dass wenn die Waare statt nach dem Normaltarif zu einem höheren Frachtsatze bezogen worden wäre, die Vergütung für den erlittenen Schaden nicht nach der Normaltaxe, sondern nach dem wahren Werthe der Waare zu erfolgen gehabt hätte.

Auf diese Motive hin wurde die Verwaltung der V. S. B. zur Bezahlung von Fr. 183. 75 an den Kläger verurtheilt. (Urteil des Kantonsgerichtes vom 14. October 1873.)

II. Le vol commis sur un chemin de fer ne peut être considéré comme un vol sur un chemin public.

(Attendu que les dispositions aggravantes de l'art. 483 (383) C. pén. ont eu pour but la protection du voyageur souvent isolé sur les routes ordinaires et qu'elles ne s'appliquent pas aux voies ferrées sur lesquelles les voyageurs ne circulent qu'en nombre et sous la protection des agents de la compagnie).

Il ne peut être considéré non plus comme un vol par un voiturier, s'il a été commis, non pas par un préposé de la compagnie, chargé de la garde et de la surveillance des bagages et des marchandises, mais par un ouvrier employé par elle à la réparation de la voie.

(Recueil de Sirey.)

III. Le 19 avril 1874, Janniot, marchand de bois à Briénon, vend à Guérin-Dauvée, marchand de bois à Troyes, une certaine quantité de traverses de chemins de fer et de bois de croisement, livrable à la gare de Theil-Cerisiers, station du chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne.

Janniot se met en mesure d'effectuer la livraison; sa première voiture arrive le 23 avril, et, du consentement du chef de gare de Theil, ses charretriers déposent les traverses, au fur et à mesure des arrivages, dans les dépendances de la dite gare. Il est à remarquer que le chef de gare ne délivre aucun récépissé de la marchandise et que les bois se sont ni comptés, ni mesurés, ni pesés par lui.

Le dernier dépôt avait eu lieu le 11 mai, lorsqu'à la date du 13 mai, le chef de gare de Theil fait connaître qu'avant tout enlèvement les droits de magasinage devront être acquittés.

L'importance du droit réclamé à cette date, et dont il n'avait jamais été question jusque-là, était déjà si considérable (environ 7000 francs), que ni Janniot, ni Guérin ne voulurent le prendre à leur charge.

Enfin, après différents pourparlers, tant entre eux qu'avec la compagnie d'Orléans à Châlons, Guérin fit sommation à la compagnie d'avoir à lui livrer les traverses en question contre le payement d'une somme de 770 francs, qu'il voulut bien lui offrir à titre d'indemnité pour l'occupation momentanée du terrain sur lequel les bois ont été déposés, et, sur le refus de la compagnie, l'affaire fut portée devant le tribunal de Sens.

Le jugement rendu par le tribunal fait suffisamment connaître, en les repoussant, les prétentions de la compagnie. Ce jugement est ainsi conçu :

„Considérant qu'à l'offre de 770 francs que Guérin-Dauvée lui a faite suivant exploit extrajudiciaire de Crose, en date du 6 juin, pour le dépôt en la gare de Theil, au cours des mois d'avril et du mai derniers, de 4,489 traverses et de 178 croisements, la Compagnie défenderesse répond à la barre par une demande en payement d'un droit de magasinage de 18,203 francs pour le temps couru jusqu'au 9 juin, et en outre de 355 francs par chaque jour, à compter de cette date jusqu'à leur enlèvement;

„Considérant qu'à l'appui de sa demande, qui ne tend à rien moins qu'à absorber et au-delà la valeur des bois objet de l'instance, valeur qui n'atteint pas 14,000 francs, la Compagnie se contente d'invoquer les tarifs en vigueur;

„Considérant que le droit et l'équité exigent davantage et que le premier devoir de la Compagnie, en abordant de tels débats était de prouver ;

D'abord, par les déclarations de l'expéditeur, et les récépissés à lui délivrés par ses agents, que les marchandises avaient été déposées réglementairement en gare, et tombaient bien sous l'application des tarifs invoqués ;

Et ensuite, par des correspondances, des mises en demeure ou des témoignages, que son chef de gare à Theil avait, à différentes reprises, au cours des arrivages, appellé l'attention de l'expéditeur sur l'énormité de la dette que chaque jour qui s'écoulait mettait à sa charge ;

Considérant que la Compagnie n'apporte aucun de ces documents de droit ;

Qu'elle ne peut ignorer cependant que le contrat entre l'expéditeur et le transporteur ne se forme que par la déclaration remise par l'un et le récépissé délivré par l'autre ;

Qu'elle sait aussi que ces formalités ont un caractère obligatoire, dont les Compagnies ne peuvent s'affranchir en aucun cas, et que l'ordonnance du 15 novembre 1846, le cahier des charges générales, l'arrêté du 12 juin 1866, les prescrivent formellement :

Considérant qu'il est impossible également à la Compagnie défenderesse d'établir, en équité, qu'elle a mis l'expéditeur en garde contre les tarifs dont elle réclame aujourd'hui l'application ;

Que la lettre adressée à Véron par le chef de gare de Theil, en date du 13 mai dernier est, au contraire, la reconnaissance formelle que jusqu'au dernier arrivage de toutes les pièces de bois, l'expéditeur n'a été prévenu par aucun agent du danger d'un dépôt aussi prolongé ;

Considérant que de ce qui précède, il résulte évidemment qu'il n'existe aucun lieu de droit, dans le sens de la demande reconventionnelle entre Guérin-Dauvée et la Compagnie défenderesse ;

Qu'il n'y a en l'espèce, ni expéditeur, ni commissionnaire, ni transporteur et que, par conséquent, le droit de magasinage, qui ne s'applique qu'à des marchandises expédiées ou destinées à l'être, ne peut être perçue ;

Que les bois en question ont été déposés sur les terrains de la gare de Theil, comme ils auraient pu l'être sur des terrains voisins de cette gare ;

Qu'il s'agit donc simplement d'apprecier quelle est la somme due par Guérin-Dauvée pour l'occupation par ces bois, d'une surface de cinq à six ares, du 23 avril au 6 juin, c'est-à-dire pendant quarante-trois jours.

Considérant que la somme de 770 fr. offerte, à cet effet, par Guérin-Dauvée est largement suffisante ;

Par ces motifs,

Le Tribunal déclare la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons-sur-Marne mal fondée en sa demande reconventionnelle de 18,203 fr. et de 355 fr. susmentionnée ;

Et adjugeant à Guérin-Dauvée le bénéfice de ses conclusions :

Ordonne que, dans les vingt-quatre heures de la signification du présent jugement, ladite Compagnie sera tenue de délivrer à Guérin-Dauvée les bois, objet de l'instance, contre le payement préalable de la somme de 770 francs, à titre d'indemnité de dépôt.

Ordonne, en outre, l'exécution provisoire, nonobstant appel et sous caution ;

Condamne, enfin, la Compagnie en tous les dépens de l'instance.

(Annales industr.)

#### IV. On écrit au „Bulletin financier suisse“ :

„Le litige de la Suisse Occidentale au sujet d'une obligation perdue vient d'être terminé à la satisfaction des porteurs de titres.

Il a été jugé que la Compagnie devrait verser à la Banque cantonale et à leur échéance le montant des coupons qui pourra être retiré par le propriétaire dépossédé au bout de cinq ans, s'il ne se présente pas de tiers porteur pour le réclamer.

Quant au capital, il devra également être déposé à la Banque lorsque le numéro sortira au tirage et pourra être retiré au bout de dix ans par le propriétaire dépossédé avec les intérêts qu'il aura produits.

Il a été dit que le jugement vaudrait titre en remplacement du numéro perdu.“

\* \* \*

**Actions. — Actions privilégiées. — Obligations.** On a la coutume de diviser les titres mobiliers en titres à revenu fixe et titres à revenu variable. Ces deux grandes classes ont leur raison d'être et, pour une grande partie du public capitaliste, une telle division a l'avantage d'être simple, aisément compréhensible, de s'imposer en quelque sorte. Le titre à revenu fixe, c'est la Rente de l'Etat et toutes autres valeurs qui s'en rapprochent, non point par la sécurité du placement, mais par cette condition du prêt qui rend le revenu connu d'avance et invariable, aussi longtemps que le prêt dure. Le titre à revenu variable, c'est, par excellence, cette action de charbonnage qui est soumise aux fortunes les plus diverses. Durant de longues périodes, le capital semble mis à fonds perdus; il ne rapporte rien et la mine végète et s'endette, parce que les prix sont bas, parce qu'on ne peut se débarrasser de l'eau, parce que le grisou a tout compromis, parce qu'on ne peut trouver d'argent pour foncer un nouveau puits, etc., etc. Mais en quelques heures tout change, la hausse survient, on a recoupé une veine, on se trouve relié par une voie directe à un grand centre de consommation. Aussitôt, l'argent afflue, les dividendes atteignent un taux insensé, et telle famille qui avait à peine remarqué quelques morceaux de papier reçus par héritage et enfouis au fond d'un coffre, se trouve riche à millions.

Telle est évidemment l'impression la plus parfaite du titre à revenu variable, de même que la Rente sur l'Etat représente

le mieux — dans un pays bien administré, s'entend — le titre à revenu fixe.

Mais, entre ces valeurs situées au deux pôles, l'ingéniosité de l'esprit d'entreprise et souvent la logique même des choses ont placé d'autres valeurs mobilières, participant des deux types et empruntant un attrait considérable à cette situation double. Telle est l'action privilégiée, très-connu en Allemagne et en Angleterre, employée quelquefois en Belgique, presqu'inconnue en France.

Ce sont surtout les entreprises de chemins de fer qui ont amené la création d'actions privilégiées, et on s'en rendra suffisamment compte si on arrête quelque temps son esprit sur les conditions qui sont faites à ces sortes d'entreprises.

La création d'une voie ferrée de quelqu'importance nécessite une forte mise de fonds. Chaque kilomètre que l'on construit, coûte cent mille, deux cent mille francs et souvent d'avantage, de telle sorte qu'à moins qu'il ne s'agisse d'un court embranchement, le capital nécessaire dépasse les forces individuelles. Il faut avoir recours à l'association, et même, l'association ne suffit pas; il faut emprunter. C'est-à-dire qu'à côté du capital primitif qui court tous les risques de l'entreprise, il est nécessaire d'aller chercher le capital d'emprunt, dont la foi est moins robuste, et de le satisfaire par des avantages, des priviléges, des sûretés. Aussi n'existe-t-il pas, à notre connaissance, de chemin de fer établi sans le secours de prêteurs venant aider le capital des premiers actionnaires.

Mais quels avantages peut-on donner à des prêteurs s'intéressant dans une compagnie de chemins de fer?

N'oublions pas qu'en nos pays du moins, les chemins de fer sont concédés, ceux que les construisent ont le droit de percevoir le péage pendant un certain nombre d'années; mais à l'expiration de la concession, la ligne et son armement font retour au gouvernement qui a octroyé la concession.

On ne peut donc hypothéquer un chemin de fer, comme on le ferait d'une maison, d'une usine, d'une terre. Là est la première difficulté; on y a obvié, autant que faire se peut, par la création de titres obligations qui ont un privilège sur les recettes nettes de l'entreprise. Le titre obligation de chemin de fer a donc pour première sûreté, non pas un droit d'hypothèque qui serait illusoire, mais la certitude de recevoir sur les premiers produits libres, l'annuité représentant le service de l'intérêt et de l'amortissement.

Etant donné la nécessité d'emprunter, on comprend que, de tout part et à très peu d'exception près, on se soit décidé à créer des obligations.

Mais, il faut de la prudence et de la mesure dans la création des obligations. Leur première garantie étant les recettes de la ligne à construire, il ne faut pas exagérer la charge kilométrique de cette ligne. Plusieurs systèmes ont été essayés dans ce but. Dans nombre de pays, le pouvoir législatif est intervenu en indiquant une proportion obligée entre le capital actions et le capital obligations.

L'initiative privée a, de son côté, formulé un système: on a créé des actions privilégiées, c'est-à-dire, des titres qui participent du caractère de l'obligation, parce qu'avant tout autre prélevement, on leur sert un intérêt déterminé, et du caractère de l'action, parce qu'elle ne sont pas une dette, un créance dans le sens absolu du mot, mais des actions spéciales ou de priorité jouissant d'un privilège.

Par la création d'un capital sous forme d'actions privilégiées, on arrive à restreindre à des limites absolument raisonnables la charge kilométrique d'un chemin de fer; on assure ainsi le crédit de l'entreprise et on évite d'en compromettre l'avenir.

Mais pour que l'action privilégiée justifie le titre qu'on lui donne, il convient qu'elle participe aux chances heureuses de l'entreprise.\*

Il y a, en effet, deux catégories possibles d'actions privilégiées. On peut sous cette forme créer une sorte d'obligations, moins le titre, et donner un privilège sur les recettes nettes, à concurrence d'un revenu indiqué et invariable. On peut aussi lui attribuer, en outre, un partage de bénéfice avec les actions ordinaires.

De la première espèce d'actions privilégiées, nous ne dirons que quelques mots. Car, à de très rares exceptions près, cette création ne peut être appliquée. En effet, si l'action privilégiée n'a aucun droit à un supplément de dividende, elle ne diffère en rien de l'obligation. Admettant que l'entreprise prospère, les intérêts sont payés et rien de plus. En cas de revers, le revenu

\* En Belgique on a créé surtout des actions privilégiées n'ayant qu'un droit illusoire et même aucun droit dans le partage des bénéfices, au-delà de la somme fixe d'intérêt qu'elles prélevent par privilégié. On a été plus large en Angleterre et en Allemagne.