

Chemins de fer et Tribunaux

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 1

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1910>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Tarifwesen. Frachterhöhung in Deutschland. Wie bekannt haben der deutsche Reichskanzler und der Bundesrath unterm 5. Mai den deutschen Bahnen eine vorläufige Erhöhung der Gütertarife um circa 20 % bewilligt. Die dauernde Erhöhung soll aber erst zugleich mit einer gründlichen Tarifreform durchgeführt werden. Das Reichs-Eisenbahn-Amt verlangt ein einheitliches Tarif-System für ganz Deutschland. Von dem Vorschlage einer Annahme des sog. elsass-lothringischen Tarif-Systems ist man zurückgekommen, vielleicht mit Berücksichtigung des sehr geringen Ertrages der Reichsbahnen, deren Anlage-Capital sich nur zu zwei Procent verzinst. Dagegen wird ein seit einiger Zeit auf den bayerischen Bahnen angenommenes und auch von den Eisenbahn-Verwaltungen im Allgemeinen gebilligtes gemischtes System befürwortet. Dieses System bricht für die ordentlichen Tarife vollständig mit der Werth-Classification. Ein Anklang an diese findet sich nur noch in den Specialtarifen für Rohproducte und Lebensmittel. Im Uebrigen wird unterschieden Eil-Gut, Stück-Gut, Wagenladungs-Gut. Für letzteres sind die Preise verschieden, je nachdem 5000 oder 10,000 Kilogramm zugleich aufgegeben, bezw. bezahlt werden. Ein Unterschied in der Fracht, je nachdem bedeckt oder unbedeckt gebaute Wagen benutzt werden, findet nicht statt; es ist die Zusammenladung verschiedener Waaren in einen Wagen gestattet. Hiedurch wird also die in den Kreisen des Handelsstandes so sehr erstrebte Concurrenz der Spediteure mit den Eisenbahnen, die Trennung von Traction und Spedition provocirt. Der Spediteur wird darauf hingewiesen, stets so viel Stück-Gut, als eine Wagenladung füllt, zu sammeln; er kann dann dem Publikum billigere Preise stellen als die Eisenbahnen; den letztern wird ein Theil ihrer Arbeit genommen und eine bessere Wagen-Ausnutzung erreicht. (Wes. Ztg.)

Die Anträge, welche von den beteiligten Bundesraths-Ausschüssen in Betreff der Eisenbahn-Tariffrage festgestellt sind, lauten wörtlich:

Der Bundesrath wolle beschliessen: 1) Dass vom Standpunkt des Reichs gegen eine mässige, im Durchschnitt den Betrag von 20 Procent nicht überschreitende Erhöhung der Eisenbahnfrachttarife unter der Voraussetzung nichts einzuwenden sei, dass, sobald als die erforderlichen Vorarbeiten es gestatten, spätestens mit dem 1. Januar 1875, das in der vom Reichs-Eisenbahn-Amt entworfenen Denkschrift über das Ergebniss der Betriebs-Einnahmen empfohlene, von der Braunschweiger Konferenz deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vorgeschlagene (Wagenraum-) Tarifsystem in seinen Grundzügen zur Einführung gelange; dass indessen diejenigen Bahnverwaltungen, welche das in der Denkschrift als das „natürliche“ (elsass-lothringische) bezeichnete Tarifsystem bereits eingeführt haben, solches beibehalten dürfen, und dass dessen weiterer Einführung nichts entgegenstehe. 2) Dass interimistisch eine Erhöhung der bestehenden Gütertarife unter Ausschluss der zur Zeit geltenden Sätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Salz, Mehl und Mühlenfabricate durch einen Zuschlag von höchstens 20 pCt. herbeigeführt werden dürfe. 3) Dass bei demnächstiger Normirung der Sätze zu dem Zwecke, die Frachteinheiten der generellen Wagenladungsklassen zu der Frachteinheit für Stückgut in ein angemessenes Verhältniss zu bringen, dahin zu wirken sei, dass die Differenz in den Sätzen für Classe A nicht weniger als 33 1/3 pCt., für Classe B nicht weniger als 50 pCt. der Sätze für Stückgut betrage. 4) Dass die Vorschriften für die Beförderung von Stückgut, wie folgt, zu normiren: zu den Frachtsätzen der Stückgutklasse werden alle Güter befördert, welche der Versender nicht als Eilgut oder Wagenladung aufgibt, bezw. welche nicht nach den bestehenden Vorschriften als Wagenladungen zu berechnen sind. Die Fracht wird nach dem Gewicht der Sendung berechnet, mit der Maassgabe, dass für jeden Kubikmeter Wagenraum, welchen die Sendung nach der Feststellung der Versandt-Güter-Expedition in Anspruch nimmt, die Fracht für mindestens 3 Ctr. = 150 Kilogramm erhoben wird. Ueberschüssende Bruchtheile eines Kubikmeters werden mit 2/10 Ctr. = 15 Kilogramm für jeden angefangenen Cubik-Decimeter berechnet. Der Frachtminimalsatz beträgt 0.4 Mark. 5) Dass Salz, Kartoffeln, Mehl und Mühlenfabricate derjenigen ermässigten Wagenklasse zugetheilt werden, deren Sätze den zur Zeit geltenden am nächsten stehen. 6) Dass die Seite 2/4 ff. der Denkschrift vorgeschlagenen speciellen Tarifvorschriften, nach Anhörung der Delegirten der Eisenbahnverwaltungen, vom Reichs-Eisenbahn-Amt festgestellt und dem Bundesrathe zur Genehmigung unterbreitet werden, und dass dasselbe Verfahren sowohl in Bezug auf die gleichmässige Einreihung der Artikel in die der Denkschrift Seite 42 gedachten Specialtarife als auch hinsichtlich der für das natürliche (elsass-lothringische) System erforderlichen Tarifvorschriften beobachtet werde. Dass vorbehalten bleibe, nach Ablauf von längstens fünf

Jahren eine Revision des Tarifsystems nebst Ausführungsvorschriften vorzunehmen.

Diese Vorschläge sind vom Bundesrathe angenommen worden, und bereits hat eine Reihe von Eisenbahnverwaltungen die Erhöhung ihrer Tarife pro 1. August offiziell angekündigt.

Wir erwähnen schliesslich noch, dass nach dem „Frankfurter Journal“ vom 12. c. auch die Frage, ob und inwieweit eine Erhöhung der Eisenbahnpersonaltarife in Aussicht zu nehmen sei, im Handelsministerium abermals erörtert worden sei.

* * * * *

Chemins de fer et Tribunaux. (Genève, juin 1874.)

Ce n'est guère que depuis quatre ans que nos tribunaux genevois ont vu se multiplier dans une certaine mesure les procès contre les chemins de fer et ont été appelés à élaborer une jurisprudence sur les questions nombreuses et variées que soulèvent la formation et l'exécution du contrat de voiture.

Les événements militaires de 1870—1871 qui se déroulaient à nos frontières suisses, avaient profondément bouleversé les conditions de transport. Est-il nécessaire de rappeler l'encombrement des matériels étrangers et des marchandises qui vinrent demander à notre pays un abri contre le fléau de la guerre? Ajoutez à cela la prise de possession exclusive des lignes allemandes par le gouvernement pour l'expédition de ses troupes — l'interruption forcée des grands réseaux qui aboutissent à Paris — la suppression des voies parallèles de l'Est; — et l'on comprendra aisément que les chemins de fer suisses, protégés par leur neutralité politique, aient été subitement envahis par un transit considérable à un moment où leurs conditions d'établissement ne leur permettaient pas de rendre des services quatre fois plus importants que ceux pour lesquels ils avaient été créés.

A ces causes extérieures vinrent s'ajouter des circonstances locales. Nos réseaux furent à plusieurs reprises accaparés par les autorités supérieures fédérales pour les transports militaires nationaux et même étrangers lors de la reddition de l'armée du général Bourbaki.

Eh bien, malgré cet envahissement imprévu nos compagnies — c'est honneur et justice à leur rendre — ont lutté avec courage, avec patriotisme pour satisfaire aux impérieuses exigences des expéditions intérieures et internationales. L'histoire fidèle qui rendra compte de cette période douloureuse — mais glorieuse pour la Suisse — ne manquera pas, en étudiant la crise économique qu'a traversée notre pays, de proclamer que nos compagnies de chemins de fer ont largement accompli leur devoir et fait tout ce qu'elles pouvaient en des temps aussi critiques et avec les ressources dont elles disposaient.

Certes, il n'est que trop vrai que le commerce dut ressentir les contre-coups de cette perturbation. Plus d'un transport a subi des retards, plus d'une marchandise s'est avariée par suite d'un arrêt forcé dans les gares encombrées. Et voilà les réclamations qui s'élèvent et les procès qui éclatent contre les chemins de fer. Dans un but d'intérêt mal dissimulé certaines personnes excitent l'opinion publique et pour plaire aux négociants se livrent à des diatribes contre la négligence, l'inexactitude, le mauvais vouloir même des compagnies — comme si celles-ci n'eussent pas préféré de beaucoup pouvoir exécuter leurs engagements plutôt que de payer de lourdes indemnités.

Quelle influence cette ligne contre les chemins de fer a-t-elle exercé sur les décisions judiciaires? Je l'ignore, — mais je constate un fait à peine vraisemblable. C'est que pour tous les procès de la guerre a fait surgir, notre tribunal de commerce n'a pas admis une seule fois l'exception de force majeure prévue par nos lois (art. 97 du code de com.) — pas même lorsque l'autorité fédérale s'empara des lignes suisses pour régulariser l'entrée de l'armée de l'Est.

Un exemple entre plusieurs:

Le 31 janvier 1871 une certaine quantité de fûts de pétrole avaient été remis à la gare de Bâle à l'adresse d'une maison de commerce de Genève. Le chef d'état-major général Paravicini ayant pris possession des voies ferrées le 1^{er} février, les marchandises précitées ne purent arriver à leur destination dans les délais réglementaires et ne furent livrées qu'après la réouverture des réseaux aux transports privés. Il y avait là occasion ou jamais pour le tribunal de Genève d'exonérer le voiturier de toute responsabilité au sujet de ce retard dont la cause était trop patriotique pour qu'on pût la méconnaître. — Il n'en fut rien cependant, et un bon jugement condamna la compagnie de la Suisse Occidentale à payer aux destinataires une indemnité équivalente à la moitié du prix de la lettre de voiture qui s'élevait à une somme relativement forte.

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'observation 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 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 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 voraussagen, obschon zugestanden werden muss, dass die Stimmung der Führer der Arbeiter-Union sich allmählig etwas gegen eine vernünftigeren 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 Ueberinkunft 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 Westyorkshire 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. 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 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.

Roheisen.	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 Coursberichten. On est assez froid ici — ist der Grundton aller Coursberichte 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 weitem 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 Cours 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 ausbezogen. Berner Waggonfabrik 325 Geld, 405 Brief. Freiburger Waggonfabrik 490 Brief.