

# Jurisdiction

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 21

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2144>

## **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.

Inspectionen vorgenommen worden, um zu erfahren, ob dieselben mit den in gehöriger Form angelegten Büchern versehen seien; und auf sehr wenigen der inspizierten 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 erschiene, 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 betreff „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 sollen, 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 Categorien 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 euerer 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 Compagnie 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 heraufbeschoren 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 Eisenbahnschulden leidend zeigten, so ist der Stand kein ganz ungünstiger, namentlich im Vergleich mit demjenigen in frühern Krisen, wie z. B. 1857.

Damals mussten sich die meisten Bahnen theilweise bankrott 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 übereilten Bau neuer Bahnen ist vorgesorgt.