

## Ueber die Subvention schweizerischer Eisenbahnunternehmungen.

Von Heinrich Stüssi.

### Vorbemerkung.

Im Juli vorigen Jahres richtete ich eine Zuschrift an die schweizerischen Kantonsregierungen mit der Bitte, mir Auskunft darüber zu ertheilen, was für gesetzliche Bestimmungen über die Subventionirung der Eisenbahnunternehmungen in ihren respektiven Kantonen existirten, welche Subventionen schon ertheilt worden seien oder in nächster Aussicht stünden, was für Subventionen von Gemeinden und Privaten ertheilt und in welcher Form diese Unterstützungen gewährt worden seien.

Einzelne Regierungen gaben in zuvorkommendster Weise Auskunft; hiefür meinen verbindlichsten Dank; andere dieser Berichte beschränkten sich auf spärlichere Mittheilungen; insbesondere waren verschiedene Regierungen nicht in der Lage, über die von den Gemeinden ihrer respektiven Kantone gewährten Subventionen Aufschluss ertheilen zu können. Die Regierungen von *Bern, Wallis, Genf, Schaffhausen, Solothurn und Luzern* liessen mich ganz ohne Antwort; erst späterhin konnte ich von dem bernischen Eisenbahndirektor auf Ansuchen seinen Bericht an die Regierung betreffend Subvention der neuen bernischen Bahnunternehmungen erhalten.

Zur Vervollständigung des Materials richtete ich nachträglich eine Bitte ähnlichen Inhaltes an die Eisenbahndirektionen, auch hier mit sehr verschiedenem Erfolge.

Etwelche weitere Ergänzung konnte ich aus einem Haufen defekter amtlicher Literatur, Amtsblätter, Rechenschaftsberichte etc., den zu durchstöbern mir erlaubt wurde, schöpfen.

Trotz alledem blieb das Material äusserst mangelhaft; und wenn auch einige der eingelaufenen Berichte an sich ganz interessant sind, so konnte doch eine Zusammenstellung dieses Materials als solche von gar keinem oder nur sehr geringem Werthe sein. Wenn ich eine solche Zusammenstellung nun doch unternahm und dieselbe sogar der Oeffentlichkeit übergebe, so geschieht es einestheils, um überhaupt einmal einen Anfang zu machen in zusammenfassender Betrachtung dieser Verhältnisse, anderntheils und insbesondere aber desswegen, um dadurch die kompetenten Behörden und Privaten anzuregen, die nöthigen Materialien zur Berichtigung und Ergänzung mir zukommen zu lassen, so dass dann eine zweite spätere Bearbeitung ein vollständigeres Bild der angeregten Frage zu geben vermöchte.

Ich durfte hoffen, dass dieser Weg eher als ein neues ausführlicheres Fragenschema zum Ziele führen werde, weil diese Zusammenstellung wohl in die Hände vieler mir unbekannter Persönlichkeiten gelangen kann, die

vielleicht werthvolle Mittheilungen zu machen im Stande sind, und weil ferner aus dieser Zusammenstellung eher als aus einem neuen Fragenschema hervorgehen wird, welche Mittheilungen gewünscht werden.

Um für diese statistischen Daten einen gewissen gemeinsamen Abschluss zu gewinnen, wäre wünschbar, dass bis Neujahr 1876 alle diese Mittheilungen eingehen und dass dieselben auch alle im Jahre 1875 vorkommenden hier einschlagenden Vorgänge berühren möchten. Die Redaktion der schweizerischen statistischen Zeitschrift wird die Güte haben, derartige Mittheilungen in Empfang zu nehmen.

### I. Einleitung.

#### a. Der Begriff der Subvention.

1. Im Anfange der Entwicklung unseres Eisenbahnwesens, so lautet gewöhnlich die Phrase, wurden jene Linien in Ausführung genommen, welche, in den vorzüglichsten Verkehrsrichtungen liegend und Mittelpunkte des Handels und der Industrie mit einander verbindend, eine gute Rendite für die angelegten Kapitalien versprachen. Das Privatkapital betheiligte sich desswegen gerne an solchen Unternehmungen, und Kantone, Gemeinden und Einzelne zeichneten freiwillig Aktien, in der Hoffnung, damit eine gute Anlage ihres Vermögens getroffen zu haben, und ohne irgend welchen Nebengedanken der Unterstützung.

2. Nachdem aber diese Hauptlinien gebaut waren, ergab sich, dass zur Vervollständigung des Netzes noch eine ganze Reihe weiterer Linien gehörten; viele wegen ihrer Industrie oder wegen ihrer landwirthschaftlichen Erzeugnisse oder wegen ihrer landschaftlichen Reize (als Touristenwege) ausgezeichnete Gegenden waren ohne Eisenbahnverbindung geblieben. Das Privatkapital, durch verschiedene Misserfolge abgeschreckt, liess sich nicht mehr gerne zu solchen Unternehmungen herbei, deren von so vielen Umständen abhängiger Erfolg nicht von vorneherein als hinlänglich gesichert erschien, und doch lag, heisst es, die Erstellung dieser weitem Linien sowohl im Interesse der unmittelbar betheiligten Landesgegend, als auch in weitem Grenzen im Interesse der betheiligten Kantone.

3. Es wurden desswegen diese Interessenten in Anspruch genommen, derart, dass sie von vorneherein entweder für einen *bestimmten* Zinsverlust auf ihrer Betheiligung sich verbindlich machten, oder die Verzinsung ihrer Betheiligung dem aller Erwartung nach durch längere Zeit *ungünstigen Ertrag* der Unternehmung unterwarfen.

Sie gewährten sonach durch ihre Betheiligung dem Unternehmen eine Unterstützung, ohne welche das Unternehmen *nicht* oder *schwerlich* zu Stande gekommen wäre.

Und damit hätten wir den Begriff der *Subvention*, in Theorie sehr einfach, gewonnen.

4. Wer hienach, ob Gemeinde, Private oder Kanton sich an einem neuen Eisenbahnunternehmen betheiligt, sei es in Aktien in Hoffnung von Kursgewinnen oder guter Rendite, sei es in Obligationen zu einem dem für anderweitige Geldanlagen üblichen mindestens gleichkommenden Zins, der gewährt der Unternehmung keine Subvention.

Wer aber Aktien zeichnet, deren Verzinsung von vorneherein schon auf eine geringe Höhe limitirt ist, welche gewöhnlichen Aktien an Rang nachstehen, welche eine unter der für andere Geldanlagen übliche liegende Verzinsung erwarten lassen — oder wer der Unternehmung Geld oder Geldeswerth schenkt — oder ihr zu einem niedrigeren als dem üblichen Zinsfusse oder in beschränkter Sicherheit Geld leiht — der leistet der Bahn eine Subvention.

5. In allen Fällen wird man aus der Gewährung einer Subvention mit Sicherheit schliessen müssen, dass die subventionirenden Faktoren, Kanton, Gemeinde oder Privaten ein wahres oder vermeintliches Interesse an der Erstellung der Bahn haben; sonst würden sie selbstverständlich keine Opfer dafür bringen. — Dieses Interesse mag theils ein allgemeines sein, theils mag es darin liegen, dass man durch den Betrieb der Bahn indirekt wieder mehr hereinzubringen hofft, als man zu Gunsten der Unternehmung direkt opfert.

Ein *Staat* wird eine Bahn unterstützen, theils weil er es für seine Pflicht erachtet, das Wohlergehen des Landes zu fördern, und in den Eisenbahnen ein Hauptmittel dazu zu erblicken glaubt; theils aber auch, weil er hofft, dass durch den Betrieb der Eisenbahn die Steuerkräfte des Landes steigen, so dass ihm an Steuern mehr eingehen werde, als er an Subvention ausgegeben; theils passirt es ihm sogar, dass, wenn er seine Oberhoheit einer Eisenbahngesellschaft gegenüber wacklig fühlt, er aus sogenannten eisenbahnpolitischen Rücksichten einem sich für den Augenblick als Konkurrenz gerirenden neuen Unternehmen mit Summen auf die Beine hilft.

Eine *Gemeinde* wird eine Bahn unterstützen, weil sie findet, dass sie nur auf diese Weise sich materiell auf der gleichen Höhe mit andern Gemeinden halten kann, weil auch sie hofft, im allgemeinen Steigen der Preise und Vermögen an Steuern mehr wieder einzubringen, als die Subvention gekostet hat.

*Privaten* unterstützen eine Bahnunternehmung im Hinblick auf die Ersparnisse, welche ihnen billigere Transportkosten bieten, oder weil sie im allgemeinen Aufblühen der Gegend selber besser zu prosperiren hoffen.

Es wird auch vorkommen, dass derartige Interessen nur vermeintliche sind, dass einzelne tonangebende *Dorf-, Stadt- oder Kantonsgrößen* ihren respektiven Körperschaften derartige Interessen vorzumalen und plausibel zu machen wussten und dieselben zu finanzieller Unterstützung von Bahnunternehmungen überredeten in der einzigen Absicht, selbst dereinst in der Unternehmung eine Quelle privater Vortheile finden zu können.

Ebensowenig wird es immer der Fall sein, dass ohne die Subvention die betreffende Eisenbahnunternehmung nicht zu Stande gekommen wäre. Sehr oft sogar kann man sagen, dass die Unternehmerin einer neuen Bahn diese Bahn ganz gewiss auch ohne Subvention hätte bauen *müssen*, oder von selbst gebaut hätte, sei es, dass die Bedeutung der neuen Linie im ganzen Netz ihr zur Pflicht machte, diese Bahn nicht in andere Hände übergehen zu lassen, sei es, dass das neue Unternehmen von Anfang an eine gute Rendite als wahrscheinlich erblicken liess, die man sich wieder nicht entgehen lassen durfte. Jeder Geschäftsmann aber nimmt, so viel er bekommt und wo er's findet, und wenn man einer Gegend beständig sagte, wir bauen ohne Subvention nicht, und dieselbe recht lang zappeln liess, so musste sie am Ende schon müde werden — zumal wenn kein Mann da war, der allenfalls auch eine andere ernstliche Lösung angestrebt hätte.

6. Es ist hier nicht der Ort, zu untersuchen, ob die Eisenbahnen wirklich das Wohl der Völker so wesentlich fördern, wie immer behauptet wird, ob die dafür aufgewendeten Summen im Ganzen zu dem gebrachten Nutzen in einem vernünftigen Verhältnisse stehen, ob nicht insbesondere in der Schweiz ein guter Theil der von Privaten, Gemeinden und Kantonen für solche Unternehmungen ausgeworfenen Summen nicht besser für andere Zwecke hätten verwendet werden können. Es muss hier die blosser Andeutung genügen.

7. Wir haben oben in 4. und 5. gesehen, dass zum Begriff der Subvention nöthig ist:

- a. dass die Betheiligung in Aussicht eines direkten Verlustes stattfinde;
- b. dass ein solcher Verlust auch wirklich erfolge.

In vielen Fällen ist es nun nicht schwer, die Subvention als solche zu erkennen; ein Geschenk in dieser oder jener Form ist sicherlich eine Subvention.

Es gibt aber andere schwierigere Fälle. Die Toggenburgerbahngesellschaft weiss z. B. zu berichten, dass sich an ihrem Unternehmen verschiedene auswärtige Kantone betheiligten, während keiner dieser Kantone von einer solchen Betheiligung etwas weiss. Es ist zwar möglich, dass die betreffenden Beträge Zeichnungen von Privaten aus den betreffenden Kantonen sind.

Dagegen kann der umgekehrte Fall eher vorkommen, dass der sich Betheiligende eine Kapitalanlage zu machen glaubte, auf eine Rendite hoffte, dass aber im Laufe der Zeit die Bahn nicht nur keine Rendite abwirft, sondern

dass dabei sogar das Grundkapital noch verloren geht. Das war z. B. der Fall Neuenburgs bei der Bethheiligung am Jura industriel, welche Bethheiligung, wie der Bericht in treffender Weise sagt, die Umstände zur Subvention gemacht haben.

Diess ist auch der Fall bei den Vereinigten Schweizerbahnen, die keine Subvention empfangen haben wollen.

8. Es würden also, um vollständig zu sein, in einer Arbeit über die Subventionirung der Eisenbahnunternehmungen *alle* Bethheiligungen von Kantonen, Gemeinden und Privaten bei Gründung eines Eisenbahnunternehmens aufgeführt werden müssen, und es möchte dann Jeder im einzelnen Falle mit sich ausmachen, was er als Kapitalanlage, was als Subvention ansehen will.

9. Damit ist aber die Sache noch nicht erschöpft. Es kann eine Eisenbahngesellschaft auch während des Betriebes in finanzielle Klemmen gerathen, und in Zeiten eines ungünstigen Geldmarktes sich in der Unmöglichkeit befinden, die nöthigen Mittel vom Markte her anders als mit sehr grossen Opfern zu bekommen; in solcher Lage wird sie sich vielleicht an die Kantone wenden und dieselben um ein Darleihen zu (relativ) niedrigerem Zins oder um Uebernahme noch nicht begebener Aktien ansuchen. Auch solche Bethheiligung werden wir als wahrhaftige Subvention ansehen, und in diesem Punkte ganz mit den Anschauungen der Centralbahn übereinstimmen müssen, während es als reiner Undank anzusehen ist, wenn die Vereinigten Schweizerbahnen, ganz vergessend, wie kräftig ihnen im Jahre 1861 der Kanton St. Gallen unter die Arme gegriffen, behaupten, sie haben nie irgend welche Unterstützung empfangen.

10. Es genügt sonach nicht zu wissen, wie das erste Baukapital zu Stande gebracht wurde. Eine vollständige Uebersicht über alle Subventionsverhältnisse wäre nichts anderes als eine vollständige Finanzgeschichte der Eisenbahnunternehmungen.

11. Und damit hätten wir erst den äussern Rahmen, etwa das, was in der Geschichte die chronologischen Tabellen sind, gewonnen. Erst eine Geschichte der eisenbahnlichen Entwicklung in der Schweiz würde dann das Verständniss und Leben hineinbringen; erst aus einer solchen Geschichte könnten wir sehen, aus was für Motiven die Subventionen jeweilen ertheilt wurden, und welches die Früchte derselben waren.

Wir werden aber froh sein müssen, wenn wir nur das in 10. angedeutete Material vollständig zusammen bekommen, und dürfen diese letztberührte Aufgabe schon einem andern Bearbeiter überlassen.

12. Dieser Einleitung wollen wir im allgemeinen Theil nur noch zwei Betrachtungen anschliessen, die eine die verschiedenen Subventionsgesetze, die andere die verschiedenen Formen gewährter Subventionen betreffend.

## B. Die Eisenbahnsubventionsgesetze.

13. Ein Eisenbahnsubventionsgesetz ist ein Compromiss zwischen den verschiedenen Gegenden eines Landes. Wo verschiedene Eisenbahnen im einen und andern Theile eines Kantons in Aussicht stehen, die mit der Zeit eine nach der andern um Staatsunterstützung einkommen werden, wo jedes dieser Begehren schon in den vorberathenden Behörden zu unerquicklichen Debatten führen könnte, wo Gefahr ist, dass in der definitiven Abstimmung das den Staatsausgaben für Eisenbahnzwecke nicht immer geneigte Volk das eine oder andere dieser Begehren verwerfen und damit an der interessirten Landesgegend gegenüber anderen vorher begünstigten eine Ungerechtigkeit begehen könnte, da ist es klug, in blanco den Grundsatz der Staatsbethheiligung bei Eisenbahnunternehmungen aufzustellen, dass jede oder doch mindestens jede, gewisse allgemeine und für alle gleiche Bedingungen erfüllende, Bahnunternehmung unterstützt werden solle.

So wird die Subvention der Laune des Augenblicks entzogen und zu einem Recht, auf das jede Eisenbahnunternehmung Anspruch hat; sie kann von vorneherein auf die Subvention zählen, ja dieselbe zum voraus discountiren; — insofern sie nur gewisse Bedingungen erfüllt, kann ihr dieselbe nicht entgehen.

14. Allerdings setzen hie und da die Verfassungen diesen Grundsatz schon fest.

Die Verfassung des Kantons Zürich sagt in Art. 26:

«Diejenigen Gebietstheile des Kantons, welche in Hinsicht auf Bevölkerung und Verkehr mit denen auf gleicher Linie stehen, welche mit Staatshülfe zu Eisenbahnen gelangt sind, haben ebenfalls Anspruch auf Staatsunterstützung.»

Ebenso § 28 der Verfassung des Kantons Thurgau:

«Unternehmungen, welche den Ausbau des thurgauischen Eisenbahnnetzes zum Zwecke haben, wird der Staat nach Massgabe seiner Kräfte die erforderliche Unterstützung zu Theil werden lassen.»

Damit ist zwar das Prinzip gelegt; die Ausführung aber, insbesondere die Bestimmung der Höhe und Form der Bethheiligung, war durch ein besonderes Gesetz zu normiren.

15. Diesen Charakter des Compromisses zwischen verschiedenen Landesgegenden, von welchen jede fürchtete, dass sie allenfalls bei der Einzelbehandlung jeder Subvention leer ausgehen möchte, tragen die Eisenbahnsubventionsgesetze wohl aller Kantone.

Die Weisung zu dem (vom Volke verworfenen) Subventionsgesetz des Kantons Waadt betont: «La loi du 21 février 1873 (eben das Subventionsgesetz) établit donc entre les différentes parties du sol vaudois, en matière de chemins de fer régionaux, cette solidarité, cette liaison d'intérêts qui, dès 1826, a été observée dans la construction de nos routes et a permis de développer dans le

pays ce réseau de voies de différentes classes, l'une des sources les plus fécondes de notre prospérité nationale.»

Die Weisung zum thurgauischen Gesetze fürchtet:

«Dass eine Einzelbehandlung der verschiedenen Projekte dem Ganzen keinen Gewinn bringen könnte, wohl aber die doppelte Gefahr der Uneinigkeit der leitenden Behörden und der Zersplitterung der für die Ausführung so nöthigen vereinigten Kräfte in sich bergen werde.»

16. Neben diesem Charakter des Compromisses tritt aber besonders auch die Absicht hervor, durch die in Aussicht gestellten Subventionen neuen Unternehmungen zu rufen und dieselben zu ermuntern. Es ist diess vielleicht in Zürich und Thurgau nicht so stark in den Vordergrund getreten, weil dort sonst schon genug Projekte vor der Thür standen, die nur der Annahme des Gesetzes harrten, um auch sofort anzuklopfen. Wohl aber machte sich diese Absicht in dem Erlass der Subventionsgesetze der Kantone Graubünden und Neuenburg besonders geltend.

Der Bericht der neuenburgischen Grossrathskommission sagt:

«Pour ce qui nous concerne, nous désirons vivement qu'elles (les populations intéressées) en éprouvent promptement le besoin (de construire leurs embranchements); ce sera bien là la meilleure preuve que la loi que nous avons élaborée, répond à une nécessité, et que le désir de voir prospérer notre chère patrie, engage tous ses enfants à favoriser les conditions économiques de leur existence.»

17. *Eisenbahnsubventionsgesetze* besitzen die Kantone:

	Volksabstimmung vom	Ja	gegen	Nein.
Zürich	14. April 1872	25822	7365	
Thurgau	25. Febr. & 7. April 1872	7641	7365	
Neuenburg	6., 7., 8. März 1874	3601	1478	

Der dem Volke des Kantons *Waadt* am 23. Mai 1873 vorgelegte Gesetzesentwurf wurde mit 12432 Nein gegen 10409 Ja verworfen.

Der Entwurf eines Eisenbahnsubventionsgesetzes für den Kanton *Graubünden* hat noch der Volksabstimmung zu unterliegen.

Auch in *Bern* war der Erlass eines solchen Gesetzes nahe getreten; der Eisenbahndirektor sprach sich zwar gegen Erlass eines allgemeinen Subventionsgesetzes aus, proponirte aber ein Subventionsdekret, welches die staatliche Bethheiligung bei allen derzeit in Aussicht stehenden und eine weitere Periode des Eisenbahnbaues abschliessenden Unternehmungen grundsätzlich gewährleistet und für jene Klasse derselben, deren Vorarbeiten hinlängliche Anhaltspunkte zur Berechnung der Baukosten geben, die Bethheiligungssumme fixirt; ein Dekret, das also in seiner praktischen Bedeutung sich wohl nicht von den Subventionsgesetzen der andern Kantone unterscheidet.

Der Text dieser Gesetze mag unter den Titeln: *Bern*, *Graubünden*, *Neuenburg*, *Waadt* und *Zürich* nachgeschlagen werden. Eine etwelche Uebersicht wird folgende

vergleichende Zusammenstellung geben, in welcher auch das Gesetz von *Graubünden*, obwohl erst Entwurf, dasjenige von *Waadt*, obwohl vom Volke verworfen und das Dekret von *Bern*, obwohl noch der Volksabstimmung unterliegend\*), berücksichtigt wurden.

18. Alle Gesetze, mit Ausnahme desjenigen von *Thurgau* verlangen, dass die auf Staatsbethheiligung Anspruch habende Bahnunternehmung einem *ansehnlichen Theile* (à une partie importante, considérable) *des Kantons* (où d'un district: *Neuenburg*) *zum Vortheil gereiche*.

Ob diese Bedingung von einer neuen, um Unterstützung einkommenden Bahnunternehmung erfüllt werde, das hat der Grosse Rath (*Kantonsrath*) zu beurtheilen; und damit ist, wie der bernische Eisenbahndirektor in seinem Berichte richtig bemerkt, wieder etwas Willkürliches in diese Subventionsertheilung eingeführt, das, theilweise wenigstens, gerade der Absicht, welche das Gesetz diktirte, entgegensteht, der Absicht nämlich, hier feste und allgemein gültige Normen festzustellen.

Es ist aber offenbar doch ein grosser Unterschied, ob die Subventionirung von vorneherein gesetzlich gesichert ist und über die *Ausschliessung* davon als über einen Ausnahmefall besonders Beschluss gefasst werden muss — oder ob die Behörde tabula rasa hat und die *Ertheilung* der Subvention beschliessen soll. Es ist ein grosser Unterschied, ob über eine solche Ausschliessung eine *Behörde* Beschluss zu fassen hat, oder ob das *Volk* die Subventionirung durch seine Abstimmung zu dekretiren hat, wobei ja schon das rein zufällige Moment der Bethheiligung an der Abstimmung entscheidend werden kann. Ein gewisser Rest von Willkürlichkeit musste im Gesetze bleiben, wenn man nicht jede Bahn, auch jede Luxusbahn, unterstützen wollte; dass diese Willkürlichkeit aber nicht sehr gefährlich ist, hat die bisherige Anwendung dieser Gesetze, im Kt. *Zürich* wenigstens, schon bewiesen.

19. Im weitern verlangt *Zürich*, dass die Bahn den *Gesammtinteressen des Kantons nicht widerspreche*; *Thurgau* und *Waadt* in gleichem Sinne: dass der Kanton keinen Widerspruch gegen die Konzession erhoben habe — während *Neuenburg* bloss will, dass die Bundesversammlung die Konzession erteilt habe.

20. *Thurgau* schliesst die *schmalspurigen Bahnen* von jeder Staatsbethheiligung aus; *Neuenburg* dagegen nimmt in erster Linie die Subvention schmalspuriger Bahnen in Aussicht, ohne jedoch die Normalspur davon auszuschliessen.

21. *Zürich* subventionirt solche Bahnen, welche in Folge Inanspruchnahme des *Prioritätsrechtes* gebaut werden, nicht; *Thurgau* verweist die Bethheiligung an derartigen Bahnunternehmungen auf den Vertragsweg.

22. Die *Höhe der Bethheiligung* wird festgesetzt wie folgt:

\*) Seit der Zeit vom Volke angenommen am 28. Februar 1875.

**Zürich:** ein Dritteltheil der Anlagekosten, im Maximum Fr. 50,000 per Kilometer, insofern die betheiligte Landesgegend eine dem Staatsbeitrage mindestens gleichkommende Leistung übernimmt.

**Thurgau:** Fr. 20,000 per Kilometer, unter ausdrücklichem Ausschlusse jeder weitem Vorschüsse oder Anleihen oder Subvention für Baugesellschaften.

**Neuenburg:** Die Hälfte des Kostenvoranschlags, oder insofern die Baukosten unter dem Voranschlage bleiben, die Hälfte der Baukosten, inbegriffen den Werth allfällig in Anspruch genommener Theile des Reichsbodens, Strassen.

**Graubünden:** Ein Vierteltheil der Anlagekosten, im Maximum Fr. 40,000 per Kilometer.

**Waadt:** ein Dritteltheil der Anlagekosten sammt Betriebsmaterial, inbegriffen den Werth allfällig in Anspruch genommener Theile des Reichsbodens, Strassen — im Maximum Fr. 30,000 für den Kilometer Bahn von 1,435 Spurweite, Fr. 20,000 für den Kilometer Bahn von schmalerer Spur. — Bahnen, deren Anlage oder Betrieb in Folge besonders kostspieliger Einrichtungen oder beträchtlicher Tunnels und Kunstbauten sich vertheuert, können auch in höherem Betrage unterstützt werden.

**Bern:** ein Vierteltheil der Baukosten, im Maximum Fr. 40,000 per Kilometer.

23. Es bleibt dem Grossen Rath (Kantonsrathe) die *endliche Festsetzung der Beteiligungssumme* vorbehalten (Zürich, Waadt); derselbe hat auch im einzelnen Falle an die Beteiligung diejenigen Bedingungen zu knüpfen, welche zur Wahrung der öffentlichen Interessen und zur Sicherung des Unternehmens nothwendig erscheinen (Zürich, Graubünden, Waadt). Zu diesen Bedingungen gehört auch die Beteiligung des Staates an der Verwaltung der Bahn in Form der Abordnung eines oder mehrerer Mitglieder in den Verwaltungsrath (Zürich, Graubünden, Waadt, Bern).

24. Was die *Form der Beteiligung* anbelangt, so bleibt dieselbe in der Regel dem Grossen Rathe überlassen;

jedoch lässt Zürich (und Waadt) demselben nur die Wahl zwischen Aktien und Obligationen offen, zu nicht ungünstigeren Bedingungen, als sie für den Einschuss der betreffenden Landesgegend aufgestellt sind; Thurgau will in der Regel Aktien haben, die in gleichen Rechten mit den übrigen Aktien stehen, erlaubt jedoch auch eine Beteiligung à fonds perdus, während Graubünden nur eine Beteiligung in Aktien gestattet, und auch Bern eine Aktienbeteiligung zu gleichen Rechten mit den übrigen Aktienzeichnungen (ausgenommen Burgdorf-Langnau und Gotthard) in Aussicht nimmt.

25. Weitere Bestimmungen, die zur Sicherung des mit der Beteiligung beabsichtigten Zweckes dienen sollen, betreffen den Modus der *Einzahlung der Beteiligungssumme*.

So soll nach dem zürcherischen Gesetze die Einzahlung erst beginnen, wenn das ganze Baukapital gesichert ist. Thurgau zahlt seine Beiträge, soweit sie für Aktien gegeben werden, mit den übrigen Aktien ein; soweit sie aber als Geschenk gegeben werden, zur Hälfte nach Vollendung des Unterbaues und zur Hälfte nach Eröffnung des Bahnbetriebes. Neuenburg leistet seine Zahlungen mit dem Fortschreiten der Arbeiten auf Grund von Ausweisen, dass mehr als die verlangte Einzahlung bereits verbaut wurde. Das Gesetz von Waadt verlangte als Bedingung für den Beginn der Einzahlungen die ernstliche Inangriffnahme des Baues und erlaubte deren Fortsetzung nur auf Grund von Ausweisen, die darthun sollten, dass dieselben Zahlungen auch auf den übrigen Aktien und Obligationen bereits geleistet seien. Am vorsichtigsten geht Bern zu Werke, welches die wirkliche Einzahlung von einem speziellen Beschlusse des Grossen Rathes abhängig macht und dieselbe erst nach gehöriger Vollendung der Linie und Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Länge derselben zulässt.

26. Schliesslich enthalten diese Gesetze noch Bestimmungen bezüglich der Aufbringung der zur Leistung der Subventionen nöthigen Mittel, bezüglich Verrechnung dieser Posten, Vorbehalte bezüglich der Ratifikation durch Volksabstimmung etc. Wir können dieselben hier übergehen.

(Fortsetzung folgt im nächsten Quartalheft.)