

Nach Abzug von 4769 Rehabilitirten der Jahre 1848/74 und (nach gleichem Verhältniss berechnet) von 854 der Jahre 1832/46 würden somit noch

18581 Geldstager

bleiben ⁴⁾.

Auf die nicht absolut genaue Berechnungsart ist schon aufmerksam gemacht. Dagegen glaube ich, dass in obiger Berechnung die genauest mögliche Methode angewandt sei. Ob die Gisische Tafel zu günstig sei und welchen Einfluss die Annahme des mittlern Alters übe, kann ich augenblicklich nicht untersuchen, fordern schon obige Daten eine ganz bedeutende Arbeit.

Wie viele von diesen Geldstageren noch *im Kanton Bern wohnen*, d. h. wie viele ausgewandert und wie viele dagegen von andern Kantonen eingewandert sind, entgeht jeder Beobachtung.

Wie viele Geldstager sind bezüglich ihrer übrigen Verhältnisse stimmfähig?

Tab. 14 lehrt, dass von 100 Konkursiten der Jahre 1870/74 waren:

Stimmfähige Männer, Berner und Schweizer . 84,1%

Nicht stimmfähige, Frauen, Ausländer . . 15,9%

Auf die oben problematisch ermittelte Zahl von 18581 noch lebenden Geldstageren angewendet würden nach diesem Verhältniss

15726 Geldstager stimmfähig sein.

Auch diese Berechnung ist nicht genau, weil sie gleiche Verhältnisse im ganzen Zeitraum voraussetzt wie 1870/74.

Jedoch das Bessere ist der Feind des Guten.

⁴⁾ Nach einer andern Berechnung nach der einjährigen Sterbenswahrscheinlichkeit in Kinkelins Elemente der Lebensvers. gelangte ich auf eine Ziffer von 19600.

So viel ist mit Sicherheit ersichtlich, dass der oben statistisch als Unrecht konstatierte Entzug des Stimmrechts und Verlust der Ehrenfähigkeit *eine verhältnissmässig sehr bedeutende Klasse von Staatsbürgern betroffen hat.*

Es ist offenbar ein durchaus falscher politischer Tendenzschluss, wenn hieraus die Folgerung sollte gezogen werden: dass *eben desshalb* das Stimmrecht nicht gewährt werden solle.

Das *Umgekehrte ergibt sich mit absoluter Logik* aus der statistischen Darstellung:

1) *Dass die weitaus grösste Zahl der Geldstage aus den Geschäftsverhältnissen, dem Wechsel und den Schwankungen der Industrie, etc., unverschuldet entstehen.*

2) *Dass somit der Entzug der Ehrenfähigkeit in den weitaus meisten Fällen eine durchaus ungerechtfertigte und überdies höchst unzweckmässige Massregelung durch die Staatsautorität, eine unrechtmässige Einmischung derselben in den Gang des Geschäftslebens ist.*

Die Richtigkeit des juristisch aufgestellten Satzes, die Folgen des Geldstages seien überhaupt nicht von der Administrativgesetzgebung zu bestimmen, sondern bezüglich betrügerischem und leichtsinnigem Geldstag dem Straf-Untersuchungsverfahren zuzuweisen, findet in obiger Untersuchung volle Bestätigung.

Die *politische Tragweite* dieser Ergebnisse bezüglich der eidg. Regelung der Stimmrechtsfrage und der intensiven Vertretung des Kantons Bern in schweiz. Fragen, Wahlen und Abstimmungen braucht hier nicht weiter erörtert zu werden.

Da wo Fragen sozialer Natur und Forderungen des Rechtes so stark hervortreten, wie dies nach obigen Daten Daten in der Geldstagerfrage der Fall ist, da treten politische Rücksichteilen und irrige Aengstlichkeiten absolut in Hintergrund.

Ueber die Subvention schweizerischer Eisenbahnunternehmungen.

Von Heinrich Stüssi.

(Fortsetzung.)

C. Die Formen der gewährten Betheiligungen.

27. Die Formen, in welchen sich die Kantone, Gemeinden und Privaten an Eisenbahnunternehmungen theiligten, bieten eine ziemlich grosse Musterkarte dar.

Der Grundformen sind zwar nur vier: das Geschenk, die Betheiligung im engern Sinne durch Uebernahme von Aktien, das Darleihen und die Garantie.

Aber diese Grundformen schliessen eine grössere oder geringere Zahl von Nüancen in sich.

Das Geschenk.

28. Das *Geldgeschenk*, oder um diesen etwas vornehmern Ausdruck zu gebrauchen, die Subvention à fonds perdus, ist, wie obige Zusammenstellung zeigte, nur im thurgauischen Subventionsgesetze vorgesehen, und auch da nur ausnahmsweise. Es liegt eine derartige Freigebigkeit denn doch nicht mehr ganz im Geiste unserer Zeit. Sogar Graubünden hofft, dass seiner im Jahre 1871 in einem patriotischen Momente à Fonds perdus gewährten Unterstützung von 4 Millionen Franken an eine Alpen-

bahn «je nach Umständen möglicherweise doch irgend welche in letzter Linie zukommenden Rechte vorbehalten werden, die jenen Fonds die Natur einer Nachgangsaktie verleihen.»

Im Ganzen werden verhältnissmässig wenige solcher Unterstützungen und in geringerem Betrage ertheilt worden sein; sie kamen am ehesten noch vor zum Zwecke von Vorstudien.

Nach dem mir zu Gebote stehenden Material wurden nur die Toggenburgerbahn, die Bodelibahn, Winkeln-Herisau-Appenzell und die Tössthalbahn auf diese Weise unterstützt.

Unter den der Toggenburgerbahn gewährten Subventionen à Fonds perdus bilden einen sehr wesentlichen Posten die *Verzichtleistung auf stipulierte Bauzinsen* zu Gunsten des Unternehmens.

29. Eine weitere Klasse von Geschenken bilden die *Materialleistungen*. Von der ersten Bahn, die auf Schweizerboden gebaut wurde, der Zürich-Baden-Bahn, bis zur jüngst in Bau genommenen Linie sind wohl nur wenige, welche nicht irgend welche unentgeltliche Naturalleistungen aufzuweisen hätten, seien es Abtretungen von Land, von Strassen, von Sand- und Kiesgruben, von Steinen, von Bauholz, von Telegraphenstangen oder durch förmliche unentgeltliche Leistung von Arbeit.

Hier hat man wohl auch jene unentgeltliche Abtretung der Resultate früherer Aufnahmen und Studien einer Bahnlinie an eine Eisenbahngesellschaft zu rechnen, wie sie hie und da vorkam.

Diese Leistungen stellen zwar wohl nirgends eine gar grosse Summe dar, und werden der Natur der Sache nach bei kleinen Lokalbahnen verhältnissmässig viel beträchtlicher sein als bei grossen Linien, soweit man in der Schweiz von grossen Linien sprechen kann. Einen verhältnissmässig grossen Betrag werden diese Leistungen dort erreichen, wo die Bahn auf längere Strecken Theile von Strassen benützt.

30. Eine letzte Gattung von Geschenken bilden die *Steuerbefreiungen*. Ich habe leider die Eisenbahnakten-sammlung nicht zur Hand, um aus den einzelnen Concessionen ersehen zu können, welche Steuerfreiheiten gewährt wurden.

Bis in die neuere Zeit scheint gänzliche Befreiung der Eisenbahngesellschaften für den Bahnkörper sammt Zubehör von jeglichen kantonalen und kommunalen Abgaben und Lasten ziemlich allgemeine Regel gewesen zu sein; erst in neuerer Zeit behielten sich einige Kantonsregierungen vor, die Eisenbahngesellschaften der Besteuerung zu unterwerfen, insofern der Nettoertrag der Unternehmung einen gewissen Procentsatz übersteige. Wenn ich nicht irre, bestehen derartige Bestimmungen im Kanton Zürich; Bern unterwirft die Gäubahn der Besteuerung, wenn ihr Nettoertrag 5% erreicht; die gleiche Bestim-

zung ist auch in das Dekret für die neu zu subventionirenden bernischen Bahnen aufgenommen worden.

Wie gross die hiedurch den Eisenbahnen vom Staate und den Gemeinden gewährten Geschenke sind, das lässt sich nur schwer bestimmen. Gewiss würde man aber dabei auf sehr beträchtliche Summen stossen.

31. Zu notiren ist hier auch die im Jahre 1854 von den Bundesbehörden dekretirte *Befreiung der importirten Eisenbahnmaterialien vom Eingangszoll*, die im Jahre 1864 unverändert erneuert, im Jahre 1874 endlich doch auf die Schienen allein reducirt wurde. Es ist immerhin ein bemerkenswerther Fortschritt, dass bei dieser Gelegenheit die Ungerechtigkeit einer solchen Befreiung im Prinzip anerkannt wurde, und man nur aus «Billigkeitsrücksichten» für etliche einflussreiche Eisenbahnhäupter, die noch grosse Quantitäten von Schienen über die Grenze zu bringen hatten und sich desswegen auch verzweifelt für ihr «Recht» wehrten, die Frist auf weitere zehn Jahre ausdehnte.

Die Aktie.

32. Die *Aktie* ist ein Schein, welcher dem Inhaber zu einem gewissen Theil das Recht des Eigenthums an der Bahn gibt. Wenn auch in der Regel das Bewusstsein dieses Miteigenthums an der Bahn nicht grad gross ist und von den leitenden Persönlichkeiten aus nahe liegenden Gründen eher zurückgedrängt als geweckt wird, wenn auch der Inhaber einer Aktie sich in der Regel nur als Besitzer eines Papiers fühlt, das sich gut oder schlecht rentirt, und das er morgen mit Gewinn oder Verlust absetzen kann, so hört er de facto doch nicht auf, wirklicher Miteigenthümer der Bahn zu sein, an deren Leid und Freud er, so lange er eben Aktionär bleibt, theilhaftig ist und mit deren Ruin sein Geld in erster Linie flöten geht.

Und dieses Eigenthumsrecht ist der Grundzug im Charakter jeder Gattung von Aktien.

33. Bezüglich der *Arten von Aktien* kommen nun folgende Fälle vor:

Da, wo es möglich ist, das ganze Aktien-Kapital in gleichberechtigten Aktien aufzubringen, — und dies wird der Fall sein entweder da, wo die Rentabilität aller Wahrscheinlichkeit nach eine befriedigende sein wird, oder dort, wo die am Zustandekommen des Unternehmens interessirten Faktoren auch ohne solche Hoffnung das ganze Aktien-Kapital über sich nehmen — da hat es keinen Zweck, verschiedene Kategorien von Aktien aufzustellen; da wird man allen Aktien nach jeder Richtung gleiche Berechtigung zugestehen.

Wir haben oben gesehen, dass Bern für seine Theilnahme an Eisenbahnunternehmungen, mit einer einzigen Ausnahme, Aktien fordert, die mit allen übrigen in gleichem Rechte stehen; ebenso Thurgau.

So stehen auch die bis jetzt von Zürich gezeichneten Aktien in keiner Weise hinter den Aktien der übrigen Betheiligten zurück, obwohl dies nach dem Subventionsgesetz möglich wäre, da derselbe für die Staatsbetheiligung nur gleiche Berechtigung mit der Betheiligung der Landesgegend verlangt.

34. Eine *verschiedene Berechtigung* der Aktien eines Eisenbahnunternehmens kann in folgenden Fällen eintreten:

Eine Eisenbahngesellschaft wünscht durch eine neue Aktienemission sich Geld zu beschaffen; sie ist aber zum Voraus sicher, dass Niemand solche Aktien kaufen würde, insofern dieselben zu gleichen Rechten wie die alten ausgegeben würden. In diesem Falle gibt sie den neuen Aktien gewisse Vorrechte, die in der Regel in einem ersten Anrecht auf den allfälligen Ertrag dieses Unternehmens bestehen.

Derart scheint das Verhältniss der Prioritätsaktien der Vereinigten Schweizerbahnen, der Actions privilégiées der Suisse Occidentale zu sein.

35. Oder: wo von Anfang an nicht erwartet werden kann, dass der Ertrag des Unternehmens im Stande sei, allen Aktien eine passende Verzinsung zu gewähren, wo desswegen von Anfang an zu rechnen ist, dass sich bei Gleichberechtigung aller Aktien das Privatkapital gar nicht zur Betheiligung herbeilassen würde, da muthet man den interessirten Gegenden zu, dass sie mit ihren Aktien erst dann am Reinertrage theilnehmen, wenn die vom Privatkapital acquirirten beziehungsweise die frei emittirten Aktien schon eine gewisse Verzinsung erlangt haben.

Ersteres sind dann die *Subventions-* oder nachstehenden Aktien; letzteres die *Prioritätsaktien*.

Das Verhältniss der Berechtigung dieser beiden Kategorien von Aktien kann nun ein höchst verschiedenes sein.

36. a) Bei der *Gotthardbahn* z. B. kommt ein Reinertrag ausschliesslich dem emittirten Aktienkapital zu, bis dessen Verzinsung 7% erreicht; ein Ueberschuss über diese 7% wird zu gleichen Theilen unter die emittirten und die Subventions-Aktien vertheilt.

b) Bei der *Toggenburgerbahn* hat sich der Kanton St. Gallen für seine Aktienbetheiligung eine Priorität reservirt, die darin besteht, dass aus dem Reinertrage zuerst auf seine Aktien ein 2½% Zins ausgerichtet werden muss, bevor die andern Aktien zum Zinsgenusse kommen.

c) Die Subventionsaktien der *Emmenthalbahn* haben erst dann Anspruch auf Verzinsung, wenn die Prioritätsaktien einen Zins von 4% beziehen; eine fernere Dividende wird unter beide Kategorien gleichmässig vertheilt.

d) Bei der Bergbahngesellschaft *Rorschach-Heiden* wird aus dem Reinertrag vorab den Aktien ersten Ranges eine Dividende von 6% ausgerichtet. Ein Ueberschuss kommt den Aktien zweiten Ranges zu, bis deren Ver-

zinsung 5% erreicht, während alle darüber hinausgehenden Mehrerträge ausschliesslich als Superdividende den Aktien ersten Ranges zufallen.

e) Die Aktien ersten Ranges der *Regionalbahnen am Südostabhange des Jura* nehmen das Reinerträgniss der Bahn für sich in Beschlag, bis ihre Verzinsung 7% erreicht; ein weiterer Ueberschuss wird unter die Aktien beider Kategorien gleich vertheilt.

f) Gar komplizirt war diess Verhältniss für die beiden Aktienkategorien der *Bern-Luzern-Bahn* angenommen. Da sollten zuerst die Prioritätsaktien 5% erhalten; ein weiteres Erträgniss sollte unter beide Kategorien gleich vertheilt werden, bis die Verzinsung der Prioritätsaktien auf 8% gestiegen wäre; ein weiterer Ueberschuss sollte den gewöhnlichen Aktien allein zufallen, bis auch sie 8% Dividende bekommen hätten; in noch weitere Ueberschüsse sollten sich beide Aktienkategorien gleichmässig theilen. Auf Verlangen des Kantons Bern aber musste dieser Plan aufgegeben und die Prioritätsaktien in Obligationen verwandelt werden.

37. Es kann auch die ungleiche Berechtigung eine nur *vorübergehende* sein, wie z. B. der Fall war mit den im Jahre 1861 vom Kanton St. Gallen übernommenen Prioritätsaktien der Vereinigten Schweizerbahnen, für welche der Kanton durch einige Jahre auf alle Dividenden verzichtete.

Oder es kann sich die ungleiche Berechtigung auf andere Umstände als auf die Verzinsung beziehen, wie z. B. die von der *Zürichsee-Gotthardbahn* placirten Aktien während der Bauzeit *nicht unter pari* verkauft werden dürfen, während die von den Bauunternehmern übernommenen Aktien keinerlei Bedingung unterliegen.

38. In keinem Falle aber haben, meines Wissens, die verschiedenen Kategorien von Aktien verschiedenes Anrecht auf das Eigenthum an der Bahn. Bei einer allfälligen Liquidation theilen sich die Prioritätsaktien mit den Subventionsaktien zu gleichen Rechten und einzig nach Verhältniss ihres Nominalwerthes in den Erlös.

Beides sind Aktien, Eigenthümer, nicht Gläubiger, der Bahn.

39. Schliesslich und als Anhang haben wir uns noch mit dem Kapitel der *Bauzinsen* zu beschäftigen.

Fassen wir den Aktionär als das auf, was er seiner rechtlichen Stellung nach ist, als Miteigenthümer der Bahn, dann muss das Institut der Bauzinsen als ein durchaus unbegründetes erklärt werden. Wer immer durch einen Verwalter irgend eine Baute erstellen lässt, der wird dem Verwalter sagen: Wenn du Geld nöthig hast, so verlange. Es würde aber Jedermann lächerlich finden, wenn er sagen würde: Verwalter, verlange mehr als du brauchst und gib mir das zu viel Verlangte unter dem Titel Ersparniss oder Bauzins wieder zurück; damit ich meine, ich habe dabei wirklich etwas gewonnen und mich darüber freuen kann.

Der Bauzins entspricht offenbar der Voraussetzung, die Aktieneinzahlungen seien erst nach Vollendung der Bahn fällig; unter dieser Voraussetzung wird die frühere Einzahlung für die Zeit bis zur Vollendung allerdings zum Darlehen und muss verzinst werden. Der Unsinn dieser Supposition kommt aber klar zu Tag, wenn man sich erinnert, dass die Zinsen aus dem eingezahlten Kapital gewonnen werden, dass aber diese guten Leute die Zinsen für ihr eigenes Geld an sich selbst zahlen. Das Publikum aber meint offenbar, es komme ihm in diesen Bauzinsen ein Vortheil, ein Geschenk zu und lässt sich dadurch eher bestimmen, Subventionen zu zeichnen. Es liegt somit in diesen Bauzinsen eine Täuschung, die von den Einen mit Bewusstsein inscenirt wird, von den Andern gedankenlos nachgeahmt wird. Aber «mit Sittensprüchen baut man ja keine Eisenbahnen!»

Man wird nun einwenden, dass nicht alle Aktien Subventionsaktien sind, dass ein grosser Theil derselben bestimmt ist, auf den Markt zu gehen und dort seinen Weg zu machen, und dass diess viel eher möglich ist, wenn ein Bauzins bezahlt wird, und um so eher, je höher dieser Bauzins ist.

Es ist nun erstens nicht abzusehen, welcher nothwendige Zusammenhang zwischen dem Bau einer Eisenbahn und der Corruption des Börsenspiels besteht. Man möchte versucht sein, zu sagen, wenn eine Bahn nur um den Preis gebaut werden kann, dass dabei eine Anzahl Gründer, Syndicate, Consortien oder wie diese modernen Räuberbanden alle heissen, das Publikum um Hunderttausende schröpft, so lasse man das Ding lieber bleiben. Es ist vielleicht der volkswirtschaftliche Nutzen, den die Bahn bringt, lange nicht gross genug, um den durch jene Jobbereien und die im Gefolge gehende Demoralisation angerichteten volkswirtschaftlichen Schaden zu decken.

In jedem Falle müssen wir aber in den Bauzinsen etwas Unkonsequentes, in vielen Fällen sogar etwas Unlauteres erblicken.

Bauzinsen zahlen unter anderm:

Oerlikon-Bülach (Obligat. mit vom Ertrag abhängiger Verzinsung)	2%
Winterthur-Singen-Kreuzlingen	2%
Etzweilen-Schaffhausen	2%
Zürich-Zug-Luzern (Obligat. mit vom Ertrag abhängiger Verzinsung)	3%
Bern-Luzern	4%
Wynenthalbahn	5%
Gotthardbahn	6%

Nur die *Tössthalbahngesellschaft*, *Wald-Rüti* und die *Jura-Bern-Bahngesellschaft* haben den Muth gehabt, mit dieser Ueberlieferung zu brechen und keine Bauzinsen zu bezahlen.

Eine etwas eigenthümliche Stellung schafft sich in dieser Frage hin und wieder der Staat. Er erklärt: Ich

trete nicht von Anfang an in gleicher Eigenschaft wie jeder andere Aktionär bei; sichere aber meinen spätern Beitritt unverweigerlich zu, wenn die Bahn vollendet ist, oder wenn der Unterbau fertig ist. Es hat dieser Standpunkt insofern einige Berechtigung, als der Staat keinerlei Verantwortlichkeit wird übernehmen wollen, ein Unternehmen, das halb vollendet im Stiche gelassen wird, selbst zu vollenden und ebenso wenig Interesse daran hat, sein Geld in einem halb vollendeten Unternehmen zu vergraben und zu verlieren. Es würde sich aber dann von selbst verstehen, dass der Staat nach Vollendung nicht nur seine Subvention bezahlt, sondern auch noch jene Zinsen, welche von den successiven Einzahlungsterminen der andern Aktionäre an aufgelaufen wären, da ja seine Einzahlungen thatsächlich auf die gleichen Termine fällig wurden wie diejenigen der andern Aktionäre und er noch genug Vortheil hat, in der Sicherheit mit der Einzahlung selbst bis zur Vollendung der Bahn warten zu können. Er kann nun zwar eine derartige Zinsenzahlung verweigern — car tel est mon plaisir. Dann war aber seine Subventionssumme faktisch um diese Zinsen geringer, ja noch um mehr — denn die Verwaltung wird sich das Geld, was der Staat hätte einzahlen sollen, inzwischen anderweitig beschaffen müssen und dabei noch einen weitem Schaden erleiden.

Am strengsten meint es in dieser Hinsicht Bern, das seine Einzahlungen erst nach Vollendung der Bahn leistet, selbstverständlich ohne irgend welchen Zins. Nur der Jura-Bern-Bahn wurde die Einzahlung auf den Termin der Vollendung des Unterbaues fällig erklärt und von da ab zu 5% verzinst.

So zahlt auch Baselstadt die zweite Hälfte seiner Subventionssumme an die Jura-Bern-Bahn erst nach Inbetriebsetzung der Bahn. Und Waadt leistet seine Einzahlung an die Bahn Lausanne-Ouchy auch erst nach Vollendung der Arbeiten.

Das Anleihen.

40. Die Forderungen der Gläubiger einer Bahn können entweder von einer gewöhnlichen Schuld herdatiren; mit diesen haben wir es hier nicht zu thun.

Oder diese Forderungen können aus einem Anleihen herkommen. Solche Anleihen sind oft nicht bedeutend und können von einem Bankinstitute übernommen werden. Oft aber erreichen sie so hohe Beträge, dass dieselben nicht von einem einzelnen Bankinstitute übernommen werden können oder wollen.

In diesem Fall wird das ganze Anleihen in Theile zerlegt und für diese einzelnen Theile Titel auf geringere Beträge lautend ausgegeben, die nichts anderes als Partial-Schuldscheine sind und den Namen *Obligationen* führen. Diese Obligationen werden dem Publikum zur Verfügung gestellt, entweder so, dass die emittirende Bahngesellschaft

die Emission auf eigene Rechnung und Gefahr vornimmt und sich dabei der Bankinstitute nur als Commissionäre bedient — oder indem ein Bankinstitut oder eine Gruppe von Bankinstituten, ein Consortium, das Anleihen auf feste Rechnung übernimmt und auf eigene Rechnung und Gefahr emittirt. Selbstverständlich können zwischen diesen extremen Fällen wieder Mittelgattungen, in welchen beide Systeme verbunden sind, vorkommen.

Im ersten Fall ist dem Bankhaus die gewöhnliche Commission zu bezahlen; im zweiten Falle aber kommt die Geschichte gewöhnlich ziemlich theuer. Siehe Bern-Luzern, Gotthard, Winterthur-Singen-Kreuzlingen, Kanton Zürich.

41. Der Inhaber einer Obligation ist Gläubiger der Bahngesellschaft. Ist seine Forderung dazu noch intabulirt, so geht er nach dem Gesetz über die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahnen allen Gläubigern (abgesehen von Liquidationskosten, Brandsteuern, Beamtengehalten und Kautionen) vor. Hat er aber zu Gunsten anderer Gläubiger auf sein Pfandrecht verzichtet oder andern Gläubigern ein vorgehendes Pfandrecht eingeräumt, dann rangirt er natürlich hinter diesen bevorrechteten Pfandgläubigern.

Nach diesen verschiedenen Anrechten bei der Liquidation einer Bahn unterscheidet man Anleihen von verschiedenen Rangklassen; die bevorzugten darunter werden etwa auch als Prioritätsanleihen bezeichnet.

Die Unterstützung einer Bahngesellschaft durch ein Darlehen kann sonach darin bestehen, dass der Gläubiger sich mit Bezug auf den Rang seines Anrechtes in zweite oder dritte Linie stellt, dass er der Bahngesellschaft ein Darlehen in derart reduzierter Sicherheit gibt, dass die Gesellschaft an anderem Orte ein solches Anleihen nicht erhalten könnte.

42. Im weitem kann aber die Unterstützung einer Bahnunternehmung durch ein Darlehen darin bestehen, dass der Gläubiger mit einem geringeren Zinsfusse vorlieb nimmt, als der Schuldner anderswo zahlen müsste. Meistens sind diese beiden Nachstände mit einander verbunden.

43. Wo eine neue Bahn als selbständiges Unternehmen mit eigenem Kapital behandelt werden soll, da wird es sich in erster Linie darum handeln, eine Gesellschaft zu finden, welche das neue Unternehmen übernimmt, beziehungsweise das Baukapital aufbringt.

Hier wird die Subvention des Unternehmens in erster Linie in Uebernahme von Aktien bestehen. Und erst wenn ein Eigenthümer der Bahn da ist, wenn die Bahnunternehmung ein Vermögen besitzt, das die Herstellung wenigstens eines Theiles der Bahn garantirt, kann ein Anleihen aufgenommen und die erstellte oder noch zu erstellende Bahn verpfändet werden.

44. Wo aber eine neue Bahnlinie zwar als Eigenthum und auf Rechnung und Gefahr einer schon beste-

henden Gesellschaft gebaut wird — und diess wird überall der Fall sein, wo die neue Bahn eine gute Rendite erwarten lässt oder für die Mutterbahn in eisenbahnpolitischer Hinsicht von grosser Wichtigkeit ist, wo also die Unternehmerin entweder den zu erwartenden Gewinn nicht mit Dritten theilen oder nicht Gefahr laufen will, dass eine Generalversammlung oder ein Verwaltungsrath der neuen Bahn gelegentlich über dieselbe in einer ihren, der Unternehmerin, Interessen wenig dienenden Weise verfügen — wo diese Gesellschaft aber gern noch von Gemeinden, Staat und Privaten wenn immer möglich eine lieber grosse als kleine Summe in Form eines Geschenkes herauspresst, da wird für die Subvention die Form der Obligation zu erniedrigtem Zinsfuss gewählt werden. In Fällen, wo von vorneherein für Jahre eine kleine Rendite zu erwarten, da kann auch die Verzinsung ohne Gefahr vom Ertrage abhängig gemacht werden, wie es bei Zürich-Zug-Luzern und Zürich-Bülach der Fall war. In neuerer Zeit beliebt mehr die erstere Form der festen, niedrigen Verzinsung, die entweder mit den Jahren steigt oder sich bis zum Rückzahlungstermine gleichbleibt.

45. Subventionen in Form von Darlehen kamen z. B. vor bei folgenden Unternehmungen:

a) mit festem Zins:

Bötzberggemeinden 2,000,000 Fr. auf 10 Jahre zu $3\frac{1}{4}\%$,
Aargauische Südbahn 2,500,000 Fr. auf 10 Jahre zu $3\frac{1}{4}\%$,
Bülach-Schaffhausen 2,000,000 Fr. auf 10 Jahre zu 3% ,
Glarus-Lintthal 3,200,000 Fr. auf 20 Jahre zu $2\frac{1}{2}\%$;

b) mit steigendem Zins:

Linksufrige Zürichseebahn 7,000,000 Fr. auf 3 Jahre zu 3%
dann » 4 » » $4\frac{1}{4}\%$
» » 3 » » $3\frac{1}{2}\%$

Rechtsufrige Zürichseebahn 5,000,000 Fr. auf je 5 Jahre zu 2, $2\frac{1}{2}\%$ und 3% ,

Dielsdorf-Niederweningen 170,000 Fr., zuerst durch 12 Jahre unverzinslich, dann durch je 5 Jahre zu 2, $2\frac{1}{2}\%$, 3, $3\frac{1}{2}\%$ und 4% ;

c) Gemischt:

Bei Etzweilen-Schaffhausen wird das Baukapital zunächst in Aktien aufgebracht und geniesst dasselbe während der Bauzeit eine feste Verzinsung von 2% . Für die kurze Zeit von der Vollendung der Bahn vom 1. Juli 1878 bis 1. Januar 1882 partizipiren die Aktien am Ertrag der Bahn: werden aber von da ab in 4% Nordostbahnobligationen auf 12 Jahre Dauer convertirt, während die Nordostbahn der Unternehmung die über das Gesellschaftskapital hinaus nöthigen Summen zu 5% vorschiesst.

Die Garantie.

46. Eine Garantie in der Art, dass ein gewisses Reinerträgniss der Bahn oder eine gewisse Verzinsung des Aktienkapitals durch Kantone oder Gemeinden garantirt würde, kommt meines Wissens bei schweizerischen Bahnen nicht vor.

Dagegen finden sich wohl andere Formen von Garantien.

Zwar scheiterte die Uebernahme einer Zinsengarantie für das Obligationen-Kapital der Bern-Luzern-Bahn, welche den Kantonen Bern und Luzern aufgebunden werden sollte, an dem kräftigen Bewusstsein für staatliche Würde, wie es in jenen Kantonen noch besteht, welches Bewusstsein nicht erlaubte, dass der Staat sich allen Zumuthungen der Basler Geldchristen unterwerfe, als ob diese Basler Geldchristen «Herr wären im Lande».

Wir finden aber diese Garantie bei dem Unternehmen Winterthur-Singen-Kreuzlingen, wo die Gemeinden Winterthur, Baden, Zofingen und Lenzburg für die Zinsen des Obligationenkapitals eintreten; beim Tössthalbahnunternehmen, wo die Gemeinden des Tössthals sammt Winterthur für Obligationenkapital und Zinsen garantiren; bei der Jura-Bern-Bahn, wo die Gemeinden Biel, Sonceboz, Tavannes, Corgémont, Courtelary, Cormoret, Villeret, St. Imier, Sonvillier und Renan, einzeln und sammthaft, für ein Obligationenkapital von 3,250,000 Fr. sammt Zinsen eintreten; bei Wädenswil-Einsiedeln, wo die Gemeinde Wädenswil zu $\frac{2}{3}$ und die Bezirksgemeinde zu $\frac{1}{3}$ sich in die Zinsgarantie des $4\frac{1}{2}\%$ Obligationen-Kapitals von 1,000,000 Fr. theilen.

Es kommt diess ungefähr natürlich auch der Garantie eines Reinerträgnisses gleich, eines Reinerträgnisses in der Höhe der Zinsen des betreffenden Anleihens.

II. Kantone.

Subventionen der Kantone.

Aargau.

1. Besitzt keine *gesetzlichen Bestimmungen* über die Subvention von Eisenbahnen.

2. Bis dato sind vom Kanton keinerlei *Subventionen* ertheilt worden und dürfen für die Zukunft auch schwerlich solche in Aussicht genommen werden. Einzig am *Gotthardunternehmen* betheiligte sich der Kanton mit Fr. 1,000,000.

3. *Landabtretungen* oder andere Naturalleistungen zu Eisenbahnzwecken sind keine erfolgt.

4. *Obligationen* besitzt der Kanton Aargau keine, wohl aber *Aktien*, die er seiner Zeit erworben. Doch steht derselbe derethalben zu den betreffenden Eisenbahnunternehmen in keinen andern Beziehungen als jeder Privatmann, der Eigenthümer von Aktien ist.

Die dem Staate Aargau gehörenden Aktien bilden einen Bestandtheil des Staatsvermögens und sind nur wegen ihrer guten Rendite angekauft worden.

5. *Zinsgarantie* hat der Staat bei keinem Eisenbahnunternehmen weder übernommen noch in Aussicht gestellt.

6. Bezüglich der *Steuerbefreiung* ist zu bemerken, dass so lange die Befugniß zur Koncessionirung von Eisenbahnunternehmen Sache des Kantons war, der Grundsatz der Steuerfreiheit sowohl für Vermögen als für Erwerb in Folge des Bahnbetriebs, und zwar sowohl gegenüber dem Staate als gegenüber den Gemeinden, festgehalten wurde. In dieser Steuerfreiheit sind jedoch die Steuern an die mutuelle Feuerversicherung nicht inbegriffen. Ebenso findet diese Steuerpflicht auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche sich, ohne unmittelbare und nothwendige Beziehung zur Bahnlinie zu haben, in dem Eigenthum der Gesellschaft befinden möchten, keine Anwendung.

In neuern, von der Bundesbehörde ertheilten, Koncessionen ist in dieser Beziehung nichts bestimmt; es werden aber im Kanton Aargau jüngere Unternehmen den ältern unter allen Umständen gleichgestellt.

7. An das *Bötzbergunternehmen* leisteten die interessirten Gemeinden und Korporationen eine Subvention in der Weise, dass sie den Gesellschaften (N. O. B. und S. C. B.) eine Summe von 2,000,000 Fr. zum Zinsfusse von $3\frac{1}{4}\%$ als Darlehen auf 10 Jahre aushin gaben. Die Beschaffung des Baukapitals übernahm die aargauische Bank in Verbindung mit andern Geldinstituten, gestützt auf einen Vertrag mit dem Bützbergkomite, welches sich hinwieder anheischig machte, für Bezahlung der Zinsdifferenz und die Spesen besorgt zu sein.

8. Das *Südbahnunternehmen* subventionirten 29 Gemeinden der Bezirke Aarau, Lenzburg, Brugg, Bremgarten und Muri mit einem Darlehen an die Baugesellschaft auf die Dauer von 10 Jahren zu $3\frac{1}{4}\%$. Die Kapitalbeschaffung übernahm ebenfalls die aargauische Bank zu $4\frac{3}{4}\%$, so dass den Gemeinden nur die Bezahlung der Zinsdifferenz von $1\frac{1}{2}\%$ zufällt.

9. Beim Eisenbahnunternehmen *Wohlen-Bremgarten* hat sich die Einwohnergemeinde Bremgarten mit einer festen Summe am Gesellschaftskapital zu betheiligen.

10. Weitere Subventionen von Gemeinden bestehen beim *Nationalbahnprojekt*, und werden auch für die *Wynenthalbahn* und die *Seethalbahn* durch die betreffenden Komite aufzubringen gesucht; in welcher Form ist jedoch noch nicht genau anzugeben.

(Offizielle Mittheilung.)

Appenzell A. Rh.

11. Besitzt kein *Gesetz* über die Subvention von Eisenbahnunternehmen.

12. Hat auch keinerlei staatliche Subventionen ertheilt.

13. Für *Winkeln-Herisau-Urnäsch-Appenzell* steuernten die drei betheiligten Gemeinden des Kantons Fr. 580,000 à fonds perdus, nämlich Herisau Fr. 360,000, Waldstatt Fr. 40,000, incl. Fr. 10,000 von Privaten in Herisau) und Urnäsch Fr. 180,000.

14. An Aktien zweiten Ranges der Bahn *Rorschach-Heiden* übernahm Heiden 730 Stück = Fr. 365,000.

(O. M.).

Appenzell I. Rh.

15. Betheiligte sich an der Eisenbahn *Winkeln-Herisau-Appenzell* mit Fr. 220,000 à fonds perdu. Von einzelnen Gemeinden oder Bezirken wurden keine Subventionen erteilt.

(O. M.).

Baselland.

16. Besitzt kein *Gesetz* über Subvention von Eisenbahnen.

17. An das *Gotthardunternehmen* leistet der Kanton einen Beitrag von Fr. 150,000.

18. Im Ganzen scheint der Kanton in diesen Hinsichten gut weggekommen zu sein und weit davon, Subventionen zu zahlen, tragen ihm die erteilten Konzessionen vielmehr noch ein.

So knüpfte er die Konzession von *Pratteln-Augst* an die Bedingung der Erstellung einer Lokomotivbahn zur Saline Schweizerhalle (Vertrag vom 6. April 1871). Die Konzession für *Liestal-Wasserfälle* wurde laut Vertrag vom 9. Dezember 1871 nur gegen die Verpflichtung zum Bau und Betrieb einer Bahn von *Liestal bis Waldenburg* erteilt. Die Kosten dieser Bahn sind für normale Spur zu Fr. 1,500,000, für schmale Spur zu Fr. 800,000—900,000 veranschlagt. Daran haben die Gemeinden der interessirten Thalschaft Fr. 100,000 zu leisten, welche der Centralbahn vor Beginn der Bauarbeiten auszuführen sind. Ebenso muss sich die Zentralbahn mit einem Dritteltheil an den Kosten für Bau und Beschaffung des Betriebsmaterials einer allfälligen Bahn nach dem *Gelterkindenthal* betheiligen, in gleichen Rechten und Pflichten, wie die übrigen zwei Dritteltheile, und muss auf Verlangen den Betrieb dieser Bahn gegen Ersatz der Kosten übernehmen.

In der Angelegenheit der Bahn von Basel bis zur Kantonsgrenze bei Aesch, *Jura-Bern*, verweigerte der Kanton mit aller Bestimmtheit jede Staatssubvention (Konferenz vom 19. Oktober 1871); und als dann die Gefahr drohte, dass eine Basler Gesellschaft die Konzession für dieselbe Strecke zum Voraus erhalte, verzichtete die Jurabernbahngesellschaft auch auf alle Gemeindesubventionen aus Baselland.

19. Die auf basellandschaftlichem Gebiete befindlichen Eisenbahnen sind frei von *Kantons- und Gemeindesteuern*, haben jedoch die Steuerbeiträge an die obligatorische kantonale Brandkasse zu zahlen.

20. Der Regierungsrath hat sich sowohl im Ver-

waltungsrath der Zentralbahn als der Jurabernbahn eine *Vertretung* vorbehalten.

21. Die Staatsrechnung weist in ihren Aktiven 2000 *Zentralbahnaktien* auf.

Baselstadt.

22. Besitzt kein *Gesetz* über Subvention von Eisenbahnunternehmungen.

23. Bei der Verlängerung der sogenannten *Strassburger-Bahn*, oder spätern *Ostbahn* von St. Louis nach Basel übernahm Baselstadt in Verbindung mit der Stadtgemeinde laut Konzession 9/21. Juni 1843 die Lieferung des zur Station und einem Theil der Linie erforderlichen Areals, die Lieferung von Wasser (24,000 Liter in 24 Stunden), die Herstellung von 2 Zufahrtsstrassen zum Bahnhof und den Umbau der dortigen Festungswerke. — Alles zusammen in einem Kostenbetrage von ungefähr 600,000 Fr. alter Währung, wogegen 160,000 Quadratfuss an veräußlichen Bauplätzen gewonnen wurden.

24. Der schweiz. *Zentralbahn* wurde in Art. 34 ihrer Konzession vom 10. November 1852 *Befreiung* der Gesellschaft als solcher von kantonalen und Gemeindesteuern zugestanden. Durch Spezialvertrag betheiligte sich der Kanton noch ausserdem an dem Unternehmen mit 2000 *Aktien* à 500 Fr. (die Direktion der Zentralbahn berichtete von 3000 Stück), welche sich durch Liberirung auf 1200 und durch Verkauf auf 1000 Stück verminderten. — Die Uebereinkunft vom 1. Juli 1857 betreffend den Bahnhof zu St. Elisabethen überband die sehr bedeutenden Kosten dieses Bahnhofes fast ausschliesslich der Zentralbahngesellschaft.

25. Die *neue Linie nach St. Louis* wurde laut Konzession vom 20. Oktober ohne irgend welche Subvention von der Zentralbahn erbaut; diese letztere leistete im Gegentheil an eine der Bahn entlang erstellte Ringstrasse einen Baarbeitrag.

26. Der eidgenössische Vertrag betreffend die *badische Staatsbahn* am 27. Juli 1852 gewährt derselben in Art. 11 Steuerfreiheit, in Art. 12 Befreiung von Transitgebühren, in Art. 13 zollfreie Einfuhr von Material. Der kantonale Vertrag vom 19. Februar 1853 befreit Baden von kantonalen und städtischen Besteuerung, gewährt an Baden ein Darlehen von 1 Million Gulden zu 3½%, rückzahlbar von 1878 bis 1898; der Kanton übernimmt einen Sechstheil des Kaufpreises des Areals für Bahn und Zubehörde, erstellt eine Zufahrtsstrasse und liefert Wasser (6500 Liter in 24 Stunden).

In den Jahren 1870 und f. war Baden genöthigt, den hiesigen *Bahnhof* zu vergrössern und einen Rangierbahnhof zu bauen, an dessen bedeutenden Erstellungskosten der hierseitige Kanton keinerlei Subvention leistete.

Ebenso erbaute Baden auf seine Kosten in Ausführung von Art. 34 des Hauptvertrages von 1852 eine Strasse von Riehen nach Weil und eine Brücke über die Wiese, welche Eigenthum von Baselstadt wurden.

27. Die *Wiesenthalbahn* erhielt durch Vertrag vom 26. Juli 1860 weder Staats- noch Gemeindesubvention.

28. Als Subvention an die von der schweiz. Zentralbahn und der badischen Staatsbahn erstellte *Verbindungsbahn* wurden laut der ersten ertheilten Konzession vom 16. März 1870 von Staat und Gemeinde Basel die beiden ihm gehörenden sogenannten Lagerhäuser im Zentralbahnhof in einem Baarwerthe von ungefähr 400,000 Fr. gegeben, wogegen die Zentralbahn Baarleistungen, Erstellung eines Fussgängersteges über den Rhein und Verbindungswege im Betrage von ungefähr 80,000 Fr. zusammen übernahm.

29. Die *Jurabahn* geniesst laut Konzession vom 31. Dezember 1872 die gleiche Steuerfreiheit wie die schweiz. Zentralbahn. Als Subvention übernahm der Staat 1000 Aktien zu 500 Fr.

30. Für den *neuen Güter- und Rangierbahnhof* verlangt die Zentralbahn keine Subvention. (O. M.).

Bern*).

31. Aus dem Berichte, welchen der Eisenbahndirektor des Kantons Bern an Regierungsrath und Grossen Rath betreffend Subventionirung neuer Eisenbahnunternehmungen erstattete, geht hervor, dass Bern bis dahin noch kein Gesetz über Subvention von Eisenbahnen besitzt.

Der Eisenbahndirektor hält es auch nicht für am Platz, diese Verhältnisse durch ein für alle Fälle gelten sollendes Gesetz zu regeln. Wenn, wie es in den Kantonen, wo Subventionsgesetze bestehen, der Fall sei, doch die schliessliche Entscheidung über die Subventionswürdigkeit einer Bahn dem gesetzgebenden Körper vorbehalten bleiben müsse, so habe das Gesetz ja keinen grossen Werth mehr. Insbesondere aber spreche gegen den Erlass eines Eisenbahnsubventionsgesetzes, dass dadurch dem Kanton Bern finanzielle Verpflichtungen unbestimmter Tragweite auferlegt würden, und dass das Berner Volk kaum geneigt sein möchte, durch die Annahme eines solchen allgemeinen Gesetzes den Behörden eine Vollmacht in blanco zur Ausgabe einer völlig unbestimmten Zahl von Millionen zu unterzeichnen. Dieser Ansicht hat der Grosse Rath und das Volk im Dezember 1874 beigepflichtet.

Bezüglich *früherer Subventionen*, welche der Kanton Bern an Eisenbahnunternehmen ertheilte, entnehme ich einem dem erwähnten offiziellen Dokumente einverleibten Berichte des Herrn Dr. v. Graffenried Folgendes:

*) Die bernische Eisenbahndirektion resp. deren Sekretär, Herr Rodt, hatte die Güte, diesen Theil zu revidiren. D. Red.

32. Centralbahn.

Von der Zentralbahn liegen auf Berner Gebiet die Strecken:

Thun-Bern	31 Kilometer.
Bern-Herzogenbuchsee	40 »
Herzogenbuchsee-Murgenthal .	13 »
84 Kilometer.	

Durch Konzession vom Jahre 1852 hatte die Centralbahngesellschaft die Verpflichtung übernommen, ihre bernischen Linien ohne Staatssubvention zu bauen. Bald erklärte sie aber dieser Verpflichtung nicht nachkommen zu können, wenn ihr der Staat nicht finanzielle Hülfe bewillige, und in Folge dieser Erklärung gewährte ihr der Kanton Bern 1854 eine Subvention in Form einer Aktienbetheiligung für 4 Millionen Franken, von welcher die interessirten Gemeinden Bern, Biel, Burgdorf, Herzogenbuchsee, Langenthal und Thun die Hälfte mit 2 Millionen übernahmen.

Im Jahre 1858 subventionirte der Staat Bern auch die sog. Ostwestbahngesellschaft, welche eine Linie von Bern nach Langnau und Luzern und weiter über Zug zum Anschluss an die Vereinigten Schweizerbahnen nach Rapperswyl bauen wollte und welche zudem die Konzession für die Linien Biel-Bern und Biel-Neuenstadt erhalten hatte, mit einer Summe von Fr. 2,000,000. Wie bekannt, gelangte indess die Ostwestbahngesellschaft nicht zur Vollendung ihrer Linien, sondern musste vielmehr im Jahre 1861 liquidiren und der Staat Bern, welcher überdiess ihre unvollendet gebliebenen Linien käuflich an sich zog, verlor seine Subvention bei Heller und Pfennig. Aus den ursprünglichen Ostwestbahnlinien, welche im Wege des Staatsbaues vollendet wurden, ging die bernische Staatsbahn, bestehend aus den Linien Bern-Langnau und Bern-Biel-Neuenstadt, hervor. Die ersten Linien wurden später mit der Bern-Luzernbahn, die letztere mit den Jurabahnen vereinigt, so dass dieselben unten bei diesen Linien kompariren.

33. Jura-Bern-Bahn.

Von diesem Netze fallen in den Kanton Bern:

Zollikofen-Biel	26 Kilometer.
Biel-Neuenstadt	15 »
Biel-Delle	90 »
Sonceboz-Convers	28 »
Delsberg-Grellingen	24 »

183 Kilometer.

Nach Maassgabe eines Dekretes vom 2. Februar 1867 hat sich der Kanton Bern bei dem Jura-Bern-Unternehmen betheiligt, wie folgt:

a) für Biel-Sonceboz-Dachsfelden mit Aktien für	4,500,000 Fr.
b) für Sonceboz-Convers	1,700,000 »
c) für Puntrut-Delle	750,000 »
d) für Ausführung des ganzen juras- sischen Bahnnetzes, nämlich Dachsfelden - Basel, und Dachsfelden- Pruntrut, durch den Dinschuss der Staatsbahnlinsen Zollikofen-Biel u. Biel-Neuenstadt in das Gesamtnetz zum Kostenwerth gegen Aktien für	10,800,000 Fr.
	17,750,000 Fr.

34. Bern-Luzern-Bahn.

In das Gebiet des Kantons fällt die Strecke Gümlingen-Trubschachen von 35 Kilometern.

Nach den Bestimmungen des Dekrets vom 3. November 1871 ist der Staat Bern bei der Bern-Luzern-Bahn theilhaftig, wie folgt:

a) Durch Einschuss der Staatsbahnlinie Gümlingen-Langnau in das Bern-Luzern-Netz gegen Aktien für . .	6,600,000 Fr.
b) Durch weitere Uebernahme für	2,000,000 Fr.
Abzügl. Theilhaftigkeit bern. Gemeinden und Privaten	250,000 »
	1,750,000 Fr.
	8,350,000 Fr.

35. Broyethalbahn.

Am 4. November 1871 theilhaftigte sich der Kanton Bern mit einer Subvention in Aktien von 500,000 Fr. bei der Broyethalbahn, deren bernische Strecke Lyss-Fräschelz, 12 Kilometer, am 30. Mai 1873 an die Jura-Bern-Bahn übergang.

36. Gotthardbahn.

An diesem Unternehmen theilhaftigt sich der Kanton Bern mit einer Subvention von 1,000,000 Fr.

37. Es ergibt sich hieraus folgende Tafel (ebenfalls wie alles vorige aus dem Berichte des Herrn von Grafenried entnommen):

	Es kommen an d. K. l. Bahn an Subvention	Auf den Einwohner	Die Staatssubvention macht im Verhältniss z. d. Anlagekosten
Centralbahn . . .	23,810 Fr.	25 Fr.	9 %
Jura-Bern-Bahn . .	97,000 »	144 »	36 %
Bern-Luzernbahn . .	238,570 »	119 »	112 %
Broyethal-Bahn . .	41,600 »	55 »	27 %

Die in nächster Zukunft zu subventionirenden Linien theilt der Bericht des Eisenbahndirektors und der ihm folgende Beschluss in zwei Kategorien:

I. Linien, welche sofort mit einer festen Subventions- summe zu bedenken sind.

38. Die Brünigbahn von Brienz über den Brünig nach dem Vierwaldstättersee.

Für die I. Sektion dieser Bahn, die Bodelibahn vom Thuner- bis zum Brienzersee wurde keine Subvention von Seite des Staates beansprucht.

Die Einwohner- und die Bürgergemeinde von Därigen zusammen gaben eine Baarsubvention von Fr. 7000 und einiges Terrain am Thunersee unentgeltlich; die Gemeinde Bönigen gab das Land, so weit es ihr gehörte, 200,000 Quadratfuss, unentgeltlich, Fr. 15,000 baar, und 7000 Fuss Holz.

Das Baukapital war zu Fr. 797,000 veranschlagt und sollte durch Fr. 300,000 in 600 Aktien und durch Fr. 500,000 in Obligationen, welche die eidgen. Bank in Bern übernahm, gedeckt werden. Bei der ersten Auflage der Aktien wurden statt 600 Stück 848 Aktien gezeichnet.

Später scheint dies Kapital verdoppelt worden zu sein und beträgt dasselbe laut dem Bericht des bernischen Eisenbahndirektors Fr. 600,000 in Aktien und Fr. 1,000,000 in Obligationen.

Für das ganze Unternehmen der Brünigbahn wurde vom Initiativkomite im Jahre 1871 eine Staatssubvention von Fr. 2,000,000 verlangt. In Anbetracht der noch ganz ungenügenden Vorarbeiten wurde diese Summe nicht bewilligt, dagegen vom Grossen Rathe der Beschluss gefasst:

1) Die Erstellung einer Eisenbahn über den Brünig liegt im Interesse des Kantons und besonders der theilhaftigten Landesgegend.

2) Der Staat wird dies Unternehmen nach Maassgabe seiner Mittel unterstützen in ähnlicher Weise, wie andere Eisenbahnunternehmungen von gleicher Bedeutung.

Unterm 26. November 1873 brachte das Brünigbahn-Komite ein Gesuch um eine Staatssubvention von Franken 2,500,000 Fr. ein.

Die Baukosten der 50 Kilometer langen Strecke von Brienz nach Stanzstaad sind zu Fr. 12,340,000 veranschlagt. Davon sollten $\frac{2}{5}$ in Aktien, $\frac{3}{5}$ in Obligationen aufgebracht werden. Nach der Meinung des Eisenbahndirektors wird das Obligationenkapital auf die Hälfte gesteigert werden müssen, so dass nach Abzug der Staats-theilhaftigkeit von Fr. 2,500,000 in Aktien der theilhaftigten Landesgegend noch Fr. 3,670,000 in Aktien zur Last bleiben, wovon Ob- und Nidwalden und Luzern $1\frac{1}{2}$ bis 2 Millionen, das Berner Oberland den Rest übernehmen soll.

Brienz, Oberried und Ringgenberg-Golzwyli treten an die Bahnunternehmung das Gemeindeland, soweit es von der Brünigbahn berührt wird, unentgeltlich ab. Durch das angenommene Dekret wurde die verlangte Subvention von Fr. 2,500,000 auch wirklich bewilligt.

39. *Thun-Konolfingen.*

Diese Bahnlinie misst 14,69 Kilometer und ist zu Fr. 3,580,000—3,700,000 veranschlagt.

Das Baukapital soll zur Hälfte in Aktien, zur Hälfte in Obligationen aufgebracht werden.

Das Initiativ-Komitee sucht um eine Kantonssubvention von Fr. 1,000,000 nach, während den Gemeinden eine Beteiligung von $\frac{3}{4}$ Millionen, dabei Thun mit Fr. 400,000. zugebracht ist.

Der Eisenbahndirektor schlägt vor, die Staatsbeteiligung im Betrage von Fr. 750,000 zu gewähren; durch den Beschluss wurden Fr. 800,000 bewilligt.

40. *Lyss-Herzogenbuchsee-Zofingen.*

Die Gesamtlänge dieser Linie beträgt 62 Kilometer; die Baukosten sind zu $9\frac{1}{2}$ —11 Millionen veranschlagt, wovon 5— $5\frac{1}{2}$ Millionen in Aktien aufzubringen sind, vom Staate wird eine Beteiligung von Fr. 2,000,000 verlangt, die auch bewilligt sind.

Ueber die Beteiligung der Gemeinden siehe *Lyss-Zofingen*.

41. *Burgdorf-Langnau.*

Die Länge dieser Linie beträgt 20,674 Kilometer, wovon 18 neu zu bauen; ihre Anlage soll Fr. 3,900,000 kosten, und es soll dies Kapital zu $\frac{1}{3}$ in Obligationen, zu $\frac{2}{3}$ in Aktien aufgebracht werden. Die Aktien sollen zur Hälfte Prioritäts- und zur Hälfte Subventionsaktien werden, in der Bedeutung wie unter *Emmenthalbahn* nachzulesen, allwo auch die Beteiligung der Gemeinden zu finden.

Für die Linie wurde eine Staatssubvention von Fr. 840,000 verlangt, die der Eisenbahndirektor auf Fr. 750,000 reduzieren möchte. Durch fraglichen Beschluss wurden Fr. 800,000 bewilligt.

II. Kategorie. Bahnen, für welche einstweilen nur das Prinzip der Subvention anerkannt, und ein nach Kilometern des auf bernischem Gebiete liegenden Theiles der Linie bestimmtes Maximum der Subvention festgestellt wird.

42. *Brünigbahn-Fortsetzung.* Brienz-Interlaken, Därligen-Thun, Thun-Bern durch das Amt Seftigen.

Die ungefähren Voranschläge betragen:

Bern-Thun, 30 Kilometer	Fr. 5,300,000
Thun-Därligen, 26 Kilometer	» 5,160,000
Brienz-Interlaken, 18 »	» 4,140,000

74 Kilometer Fr. 14,600,000

43. *Thun-Bulle.*

Länge 90 Kilometer; Voranschlag Fr. 13,731,620, halb in Aktien, halb in Obligationen.

44. *Langenthal-Huttwyl.*

Länge 13,865 Kilometer; Voranschlag Fr. 2,700,000, wovon Fr. 1,000,000 in Obligationen und Fr. 1,700,000 in Aktien aufzubringen beabsichtigt werden.

45. *Goldbach-Lützelflüh-Sumiswald-Huttwyl.*

Länge 21 Kilometer; Baukosten Fr. 2,730,000.

46. *Neuenburg-Bern (über Laupen) und Cornaux-Aarberg.*

Länge Cornaux-Müntschemier-Aarberg 23 Kilometer, wovon 21 auf den Kanton Bern fallen. Müntschemier-Laupen-Thörishaus 24 Kilometer, wovon 19 im Kanton Bern. Baukosten für Cornaux-Aarberg Fr. 2,000,000; für Müntschemier-Laupen-Thörishaus Fr. 7,000,000; zusammen Fr. 9,700,000.

47. *Zollikofen-Bolligen-Worb-Zäziwyl.*

Länge 32 Kilometer, Baukosten $3\frac{1}{2}$ Millionen. Der Eisenbahndirektor nimmt diese Linie als eine zur Staatsbahn parallele Konkurrenzlinie nicht unter die Zahl der zu subventionierenden auf und der Grosse Rath hat dem beigeppflichtet.

48. Die *Schlusszusammenstellung* der in Aussicht genommenen Subventionen ergibt:

A. Als Linien der ersten Klasse:	Fr.
1. Die Brünigbahn (Brienz-Vierwaldstättersee)	2,500,000
2. Thun-Konolfingen	800,000
3. Lyss-Zofingen	2,000,000
4. Burgdorf-Langnau	800,000
	6,100,000

B. Für die Linien der zweiten Kategorie ergaben sich nach dem Berichte des Eisenbahndirektors folgende Maximalsubventionen, d. h. es steigen die Subventionen für diese Linien, wenn angenommen wird, es werde überall das vom Eisenbahndirektor vorgeschlagene Maximum der Subvention (welches auf Fr. 40,000 festgestellt ist, jedoch $\frac{1}{4}$ der Baukosten nicht übersteigen darf), bewilligt werden, auf folgende Beträge an:

	Fr.
1. Thun-Därligen	910,000
2. Thun-Seftigen-Bern	1,050,000
3. Interlaken-Brienz	630,000
4. Thun-Bulle	1,680,000
5. Langenthal-Huttwyl	560,000
6. Goldbach ev. Lützelflüh-Sumiswald-Huttwyl*)	840,000
Dazu Huttwyl-Grenze	80,000
7. Cornaux-Aarberg	630,000
8. Müntschemier-Laupen-Bern	760,000
	7,140,000

Dagegen ist nun zu bemerken, dass im Grossen Rathe das kilometrische Subventionsmaximum von Fr. 40,000 auf Fr. 50,000 erhöht wurde und dass demgemäss, nach den Angaben der Botschaft des Grossen Rathes an das Volk, die Beteiligung des Kantons an diesen Linien voraussichtlich auf Fr. 9,800,000 ansteigen wird.

49. Der Bericht nimmt an, dass der Staat das zur Leistung dieser Subventionen nöthige Anleihen mit $4\frac{1}{2}\%$ werde verzinsen müssen und gelangt auf Grund wahr-

*) Für Fortsetzung über Walkringen und Anschluss an Bern-Luzern ist eine Subvention ebenfalls in Aussicht gestellt.

scheinlicher Zinserträge seiner Beteiligungssummen zu folgendem Maximalzinsenausfall:

A. Auf den Linien der ersten Kategorie:

1. Brienz-Vierwaldstättersee	Fr. 44,500
2. Thun-Konolfingen	» 9,365
3. Lyss-Zofingen	» 21,000
4. Burgdorf-Langnau	» 5,250

Fr. 80,115

B. Auf den Linien der zweiten Kategorie:

1. Thun-Därigen	} Fr. 60,039
2. Thun-Seftigen-Bern	
3. Interlaken-Brienz	» 21,105
4. Thun-Bulle	» 42,000
5. Langenthal-Huttwyl	» 28,800
6. Goldach-Huttwyl	» 37,800
7. Cornaux-Aarberg	» 15,750
8. Müntschemier-Laupen-Bern	» 19,000

Fr. 224,494

Total . . Fr. 304,609

Oder bei einer Verzinsung des Staatsanleihe zu 5 %
Fr. 110,115 + 258,194 = 368,309.

50. Entsprechend den im Grossen Rathe an den Vorschlägen des Eisenbahndirektors vorgenommenen Abänderungen (Erhöhung der Subventionen für die Linien Thun-Konolfingen und Burgdorf-Langnau, Erhöhung des Subventionsmaximums für die Linien der zweiten Kategorie, Inaussichtnahme einer Subvention für Fortsetzung der Linie Huttwyl-Sumiswald-Goldbach über Walkringen zum Anschlusse an die Bern-Luzernbahn) stellte dagegen die Botschaft des Grossen Rathes an das Volk die Berechnung auf, dass der Staat auf seiner Subvention für die Linien erster Klasse schlimmsten Falls eine Zinseinbusse von Fr. 111,400, auf diejenigen für die Linien zweiter Kategorie dagegen eine solche von Fr. 372,030; zusammen also einen Einnahmeausfall von Fr. 483,430 erleiden werde; beides unter der Voraussetzung, dass der Staat seine Aktienanleihen à 5 % verzinsen müsse. 50. Von diesen Subventionen werden voraussichtlich (und es ist auch von diesen keineswegs sicher) nur diejenigen der Linien Thun-Konolfingen, Burgdorf-Langnau und Lyss-Zofingen noch im Laufe der nächsten bernischen Finanzperiode (1875—1878) und zwar wahrscheinlich erst im letzten Jahre derselben zahlfällig werden. Der auf diesen Subventionen sich ergebende Zinsausfall wird sich unzweifelhaft aus den Ueberschüssen der laufenden Verwaltung decken lassen. Wenn sodann in den Jahren 1879 und 1880 sämtliche Linien der ersten Kategorie zur Ausführung gelangen sollten, so wird der daherige Zinsausfall von Fr. 111,400 sich nach der Annahme der Botschaft des Grossen Rathes an das Volk hauptsächlich aus dem Mehrertrage der Jurabahnaktien, für welche in dem vierjährigen Voranschlage nur eine Rendite von 2 % aufgenommen ist, decken lassen. Die Mittel endlich, um

die Zinseinbussen auf den Subventionen für Linien zweiter Kategorie zu decken, hoffen die bernischen Behörden einerseits dadurch, dass Staatsgelder, welche gegenwärtig noch zu andern Zwecken bestimmt sind (Juragewässerkorrektion, Gotthardsubvention u. s. f.) verfügbar werden, andererseits durch die infolge der Eisenbahnen eintretenden Hebung der Steuerkraft, ohne Steuererhöhung gewinnen zu können.

51. Das angenommene Dekret lautet:

Dekretsentwurf betreffend die Beteiligung des Staates an dem Baue neuer Eisenbahnlinien.

Der Grosse Rath des Kantons Bern, auf den Antrag des Regierungsrathes, beschliesst:

Art. 1. Der Staat theiligt sich an dem Baue der nachgenannten Eisenbahnlinien durch Uebernahme von Aktien in folgendem Verhältniss:

- Bei der Linie von Brienz über Meyringen und den Brünig nach dem Vierwaldstättersee mit einer Aktiensumme von Fr. 2,500,000.
- Bei der Linie Thun nach Konolfingen mit einer Aktiensumme von Fr. 800,000.
- Bei der Linie Lyss-Zofingen mit einer Aktiensumme von Fr. 2,000,000.
- Bei der Linie von Burgdorf nach Langnau mit einer Aktiensumme von Fr. 800,000.

Art. 2. Diese Aktienbetheiligungen werden nur solchen Gesellschaften zugesichert, welche dem Staate genehm sind und ihren Sitz im Kanton Bern haben.

Art. 3. Die wirkliche Einzahlung der Aktien des Staates geschieht für jede der betreffenden Linien nur auf speziellen Beschluss des Grossen Rathes und erst nach gehöriger Vollendung der Linie und Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Länge derselben.

Von der konstatirten Vollendung des Unterbaues an wird jedoch der Unternehmungsgesellschaft von $\frac{2}{3}$ der Aktiensumme ein Zins von 5 % per Jahr zu gut geschrieben und nach Eröffnung der Bahn ebenfalls ausbezahlt.

Art. 4. Die Aktien des Staates stehen bezüglich der Beteiligung am Reingewinn, sowie überhaupt bezüglich aller aus dem Besitze von Aktien fliessenden Rechte mit allen übrigen Aktien im gleichen Range.

Ausnahmsweise jedoch wird der Staat für seine Beteiligung an der Linie Burgdorf-Langnau die eine Hälfte der ihm zukommenden Aktien in Nachgangs-(Subventions-) und die andere Hälfte in Prioritätsaktien übernehmen.

Art. 5. Der Staat hat das Recht, in den Verwaltungsrath der betreffenden Gesellschaften höchstens den Fünftel der Mitglieder zu ernennen.

Von diesen Mitgliedern darf kein weiterer Aktienbesitz gefordert werden.

Art. 6. Die Bahnverwaltung hat im Einverständniss mit den kompetenten Behörden die geeigneten Vorkehren zur Sicherung des Bezugs der Konsumsteuer auf geistigen Getränken zu treffen.

Art. 7. Die Bahngesellschaften, welche die oben, Art. 1, bezeichneten Linien betreiben, sollen für die Bahn selbst mit Bahnhöfen, Zubehörenden und Betriebsmaterial, sowie für deren Betrieb und die Verwaltung der Bahn erst dann in kantonale und Gemeindebesteuerung gezogen werden, wenn der Reinertrag der Bahn 5% jährlich erreicht oder übersteigt.

Art. 8. Keine von diesen Gesellschaften darf ohne Ermächtigung des Grossen Rathes mit einer andern Gesellschaft in Fusion treten oder ihre Konzession an eine andere Gesellschaft abtreten.

Wird dieser Bedingung zuwidergehandelt, so ist der Staat berechtigt, von seiner Aktienbetheiligung zurückzutreten und allfällige auf seine Aktien geleistete Zahlungen zurückzufordern, wogegen er die Aktien der Gesellschaft zur Verfügung zu stellen hat.

Art. 9. Bevor der Bau einer Linie begonnen wird, ist dem Grossen Rathe ein Finanzausweis einzureichen und es darf mit dem Bau erst dann begonnen werden, wenn dieser Finanzausweis vom Grossen Rathe als genügend anerkannt ist. Wird dieser Vorschrift keine Folge gegeben, so fällt die Betheiligungszusage für die betreffende Linie dahin.

Art. 10. Die für die Linie Lyss-Zofingen zugesicherte Subvention von Fr. 2,000,000 wird überdiess noch von der speziellen Bedingung abhängig gemacht, dass die Ausführung der Fortsetzung dieser Linie von Zofingen nach Winterthur in der Weise sicher gestellt sei, dass deren Finanzausweis durch den Bund genehmigt und deren Bau in Angriff genommen ist.

Art. 11. Die durch Art. 1 des gegenwärtigen Dekrets zugesicherten Aktienbetheiligungen des Staates fallen für diejenigen Strecken dahin, für welche nicht innerhalb sechs Jahren, von der Annahme dieses Dekrets durch das Volk an gezahlt, der in Art. 9 vorgesehene Finanzausweis geleistet wird.

Art. 12. Ausser den durch Art. 1 des gegenwärtigen Dekrets zugesprochenen Subventionen wird noch für folgende Linien eine Staatsbetheiligung zugesichert, welche indess den vierten Theil der Baukosten, jedoch nicht mehr als Fr. 50,000 per Kilometer, Beides der auf bernerischem Gebiete gebauten Bahnstrecke, nicht übersteigen darf, nämlich für die Linien:

- a) Bern-Thun durch den Amtsbezirk Seftigen;
- b) Thun-Därligen;
- c) Interlaken-Brienz;
- d) Thun-Bulle durch das Simmenthal;
- e) Goldbach-Lützelfüh-Sumiswald-Huttwyl und eventuell Fortsetzung (s. oben);
- f) Langenthal-Huttwyl;
- g) Cornaux-Aarberg;
- h) Müntschemier-Laupen-Bern;

Art. 13. Die Festsetzung der in Art. 12 zugesicherten Subventionen geschieht innerhalb der in diesem Artikel

festgesetzten Grenze durch den Grossen Rath, welcher dabei einerseits auf die Wichtigkeit der zu subventionierenden Linie und auf die für dieselbe von der betheiligten Landesgegend gebrachten Opfer, andererseits auf die Schwierigkeiten und Kosten des Baues Rücksicht zu nehmen hat.

Es gelten für diese Betheiligungen die in den Art. 2, 3 und 4 (erster Absatz) und in den Art. 5, 6, 7, 8 und 9 des gegenwärtigen Dekrets festgesetzten Bedingungen.

Art. 14. Die für die Linien

- a) von Bern durch den Amtsbezirk Seftigen nach Thun,
- b) von Thun nach Därligen und
- c) von Interlaken nach Brienz

zugesicherten Staatsbetheiligungen werden überdiess von der speziellen Bedingung abhängig gemacht, dass die Ausführung der Linie von Brienz über den Brünig an den Vierwaldstättersee in der Weise sicher gestellt sei, dass deren Finanzausweis vom Bunde genehmigt und deren Bau in Angriff genommen ist. Diese Bedingung fällt dahin, wenn die daherige Voraussetzung nicht innerhalb sechs Jahren eintritt (Art. 11).

Für die Linien Art. 12, litt. e und f wird, auf den Fall ihrer Fortsetzung von Huttwyl in das Gebiet des Kantons Luzern, der Vorbehalt gemacht, dass der Anschluss an die Bern-Luzernbahn bei Wohlhausen stattfinde.

Art. 15. Die in dem Art. 12 des gegenwärtigen Dekrets zugesicherten Staatsbetheiligungen fallen für diejenigen Strecken dahin, für welche nicht innerhalb 10 Jahren, von der Annahme dieses Dekrets durch das Volk an gezahlt, der in Art. 9 vorgesehene Finanzausweis geleistet wird.

52. Was die *Besteuerung* der Bahnunternehmungen anbelangt, so ist dieselbe beinahe durchgängig auf dem Wege der Privilegienertheilung in den Konzessionen geregelt worden. Einzig die neuen Linien der Centralbahn (Langenthal-Wauwyl und Solothurn-Schönbühl), für welche besondere Bestimmungen in Betreff der Besteuerung in den Konzessionen nicht getroffen wurden, werden hievon eine Ausnahme machen und dem gemeinen kantonalen Steuerrechte unterliegen. Die Grundsätze nun, welche die Konzessionen in Betreff der Besteuerung von Eisenbahnen aufstellen, sind für die einzelnen Linien verschiedenen. Darin zwar stimmen alle Konzessionen überein, dass sie das Vermögen und Einkommen der *Bahnangestellten*, sowie Gebäude und Liegenschaften der Eisenbahngesellschaften, welche mit dem Bahnkörper in keiner Verbindung stehen, gleich andern Steuerobjekten zur Besteuerung heranziehen. Hingegen weichen sie in Betreff der Besteuerung des Bahnkörpers selbst und seiner Dependenz, des Betriebsmaterials und des Einkommens aus dem Bahnbetrieb von einander ab. Der Centralbahn nämlich ist für die alten Linien ihres Netzes durch die Konzession vom 24. November 1852 vollkommene Steuerfreiheit ge-

währt, ebenso auch der Linie Langnau-Krüschenbrunnen-Luzern, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass auch der Kanton Luzern das gleiche Vorrecht gewähre, während dagegen die Gäubahn, die Emmenthalerbahn (Sollthurn-Burgdorf), die Broyethalbahn und die bernischen Jurabahnen zur Besteuerung herangezogen werden sollen, wenn der Reinertrag der Bahn 5 % jährlich erreicht oder übersteigt (so die Konzession für die Gäubahn und die Broyethalbahn), oder wenn die Aktien eine Dividende von 5 % abwerfen (so die Konzessionen für die Jurabahn und die Emmenthalerbahn); der Subventionsbeschluss vom 5. Christmonat 1874 hat, wie dessen Wortlaut ergibt, die Bestimmungen der Broyethal- und Gäubahnkonzession reproduziert und es werden alle die Grundsätze, wie sie in diesen Konzessionen enthalten sind, für die neuen Linien massgebend sein.

53. Ueber die *Verrechnung* der auf Eisenbahnen bezüglichen Posten der Staatsrechnung sagt das Finanzgesetz von 1872:

§ 19. Die Staatsbahn umfasst in Aktiven (Bauconto) den Bahnkörper mit Dependenzen, das Betriebsmaterial, die Betriebsvorräthe und das Verwaltungsinventar, in Passiven die Staatsbahnanleihen.

Der Betrieb der Staatsbahn, sowie die Verwaltung ihrer Aktiven werden durch ein besonderes Gesetz geordnet.

Der Reinertrag der Staatsbahn fällt in die laufende Verwaltung.

Die Staatsbahnanleihen werden durch die laufende Verwaltung verzinst und amortisirt.

§ 20. Die Kapitalanlagen bei Eisenbahnunternehmen werden durch die laufende Verwaltung besorgt, welcher auch der Ertrag derselben zufällt.

Die Eisenbahnanleihen zum Zwecke solcher Kapitalanlagen werden in gleicher Weise verwaltet, verzinst und amortisirt wie die Staatsbahnanleihen.

Fribourg.

54. Ne possède aucune loi ni décret général concernant la subvention des chemins de fer.

55. L'Etat a accordé:

- 1) à *Bulle-Romont* Fr. 42,000 par kilomètre à titre gratuit en obligations 5 %.
- 2) à *Fribourg-Payerne* Fr. 42,000 par kilomètre à titre gratuit en obligations 5 %.
- 3) à *Payerne-Estavayer* Fr. 700,000 en actions ordinaires de la Suisse-Occidentale payables en espèces;
- 4) au *chemin de fer de la Broie* Fr. 350,000 en actions ordinaires de la Suisse Occidentale payables en espèces.

56. Les *Communes* du canton de Fribourg ont souscrit Fr. 350,000 en actions ordinaires des chemins de fer de la *Suisse Occidentale* pour la ligne *Fribourg-Payerne-Estavayer-Yverdon* et Fr. 350,000 en même va-

leur pour le chemin de fer de la *Broye*. Toutes payables en espèces.

St. Gallen.

57. Hat kein Gesetz über die Subvention von Eisenbahnunternehmen.

Es existirte ein Gesetz vom 22. Januar 1846 über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen sammt Nachtragsgesetz vom 6. Mai 1847. Diese wurden unterm 27. November 1871 aufgehoben, und dafür der einzige Artikel beigesetzt: Die Art und das Maass der Besteuerung von Eisenbahnunternehmen wird jeweilen durch die betreffende Konzession festgesetzt.

58. *Subventionen wurden ertheilt:*

a) An die *Vereinigten Schweizerbahnen* (St. Gallen-Appenzeller- und Südostbahn) Fr. 9,000,000 in Aktien, ursprüngliche Betheiligung.

Durch später erfolgte Konversion gestaltete sich das Verhältniss anders; wie, wird nicht gesagt. Wahrscheinlich datiren die 4 % tigen Obligationen, I. und II. Hypothek, die der Eisenbahn-Conto aufweist, daher. Ebenso wenig wird der Uebernahme von Prioritätsaktien im Jahre 1861 (siehe Vereinigte Schweizerbahnen) erwähnt.

b) An die *Toggenburgerbahn* Fr. 2,500,000 in Prioritätsaktien, in der Meinung, dass die andern Aktien erst dann zu einem Zinsgenuss gelangen, wenn die Reinerträge der Bahn nach Deckung des dem Staate zukommenden Zinsbetrages (2 1/2 %) noch einen Ueberschuss abwerfen.

c) An die *Bischofszellerbahn* Fr. 200,000 in Aktien.

d) An eine *bündnerische Alpenbahn* Fr. 2,000,000 à fonds perdus.

e) An die *Zürichsee-Gotthardbahn-Aktien* Fr. 600,000 in Subventionsaktien.

Der Amtsbericht des Regierungsrathes über das Jahr 1873 berichtet auch noch von einer Subventionsverhandlung bezüglich der:

f) *Rechtsufrigen Zürichseebahn*. Die Gemeinde Rapperswyl habe sich an die Regierung gewendet, es möge der Kanton einen Theil der von der Gemeinde dem Unternehmen versprochenen Subvention übernehmen. Im Hinblick auf andere voraussichtlich den Kanton und Rapperswyl in Anspruch nehmende Unternehmen habe der Regierungsrath das Gesuch abgelehnt, worauf die Gemeinde direkt an den Grossen Rath gelangt sei, auf dessen Tagesordnung es sich (Juni 1874) noch befinde.

g) Auch die Gemeinde Rorschach sei für die Bahnunternehmung *Rorschach-Heiden* um Uebernahme eines Theiles der von ihr eingegangenen Verpflichtung zur Beschaffung von Geldmitteln eingekommen.

59. Ueber die Betheiligungen von *Gemeinden* siehe Toggenburgerbahn. An der Bahnunternehmung *Rorschach-Heiden* betheiligte sich Rorschach mit Fr. 115,000, Luttenberg mit Fr. 20,000 in Aktien zweiten Ranges. An die *Zürichsee-Gotthardbahn* soll Rapperswyl Fr. 500,000 in Aktien beisteuern, an die *rechtsufrige Zürichseebahn*

Fr. 200,000 (?) in Obligationen der schweiz. Nordostbahn übernehmen; an *Wald-Rüti* Fr. 15,000 in Aktien. Be-theiligung von Gossau an *Sulgen-Bischofzell-Gossau*?

60. Die *Amtsrechnungen* des Kantons St. Gallen enthalten einen besondern Eisenbahn-Conto. Der Status desselben pro 31. Dezember 1873 war folgender:

Aktiva.

	Nominalwerth.		Kostenwerth.		Fr.	Rp.
	Fr.	Fr.	Fr.	Rp.		
I. An Werthpapieren auf die Vereinigten Schweizerbahnen:						
1) Prioritätsaktien: 1250 Stück vom 1. Juli 1859 .	625,000		625,000.	—		
2550 Stück vom 31. März 1865 .	1,275,000	1,275,000				
2) Obligationstitel:						
I. Hypothek 2044 Stück vom 31. März 1865 .	3,373,600	} 8,913,100				
II. » 3803 » » » » » .	5,539,500					
		10,188,100	8,301,375.	70		
	10,813,100		8,976,375.	70	8,976,375.	70
II. An Werthtiteln auf die Toggenburger Bahn:						
5000 Aktien à Fr. 500					2,500,000.	—
III. An Kassa-Saldo (für Anleihenabzahlung bestimmt)					86,000.	—
IV. An Guthaben geleisteter Einzahlung an die Eisenbahn Sulgen-Bischofzell-Gossau					8,000.	—
					11,571,175.	70

Passiva.

A. Staatsanleihen für die Vereinigten Schweizerbahnen:						
1) Serie I und II, in Basel rückzahlbar bis 1. März 1884					1,100,000.	—
2) » VI, bei Subskribenten in St. Gallen	} rückzahlbar Ende 1879, resp. 1. Jan. 1880		1,198,500			
» » » Basel			801,500		2,000,000.	—
3) » VIII, in St. Gallen — Stuttgart rückzahlbar Ende 1900					1,000,000.	—
4) » X, I. Abtheilung, bei Subskribenten in St. Gallen rückzahlbar Ende 1882					1,000,000.	—
5) » XV, bei Subskribenten in St. Gallen, Zürich, Basel, Stuttgart von Fr. 4,500,000 rückzahlbar Ende 1887					2,500,000.	—
6) » XVII, gemäss Prospektus vom 27. August und 8. September 1873 in St. Gallen, Winterthur, Zürich u. s. w. rückzahlbar 31. Okt. 1888					1,300,000.	—
B. Staatsanleihen für die Toggenburger Bahn:						
7) Serie X, II. Abtheilung, bei Subskribenten in St. Gallen rückzahlbar Ende 1882			500,000			
8) » IX, » » » » » » 1884			2,000,000		2,500,000.	—
					11,400,000.	—
					171,175.	70
					171,175.	70
					—	—
					11,571,175.	70

Die *Rechnung* weist an Zinseneinnahmen pro 1873 auf:
 von 4% Eisenbahnobligationen I. Hypothek Fr. 135,214. —
 » 4% » II. » » 222,030. —
 » Prioritätsaktien vom 1. Juli 1859 . . » 30,937.50
 » » » 31. März 1865 . . » 63,112.50
 » 5000 Aktien der Toggenburgerbahn . . » 50,000. —
 Fr. 501,294. —

An Zinsenausgaben für erhobene Staatsanleihen:
 Für die Verein. Schweizerbahnen . Fr. 395,000
 » » Toggenburgerbahn . . . » 118,750

Fr. 513,750

Der Amortisationsfonds der Eisenbahnstaatsschuld betrug am 31. Dezember 1872 Fr. 386,873. Dazu kamen an 4½% Zinsen Fr. 17,409.28, wovon laut Beschluss des Grossen Rathes vom 29. November 1866 der Betrag von Fr. 12,409.28 in den Eisenbahnkonto übergang, so dass der Stand des Amortisationsfonds pro 31. Dezember 1873 Fr. 391,873 war.

Ausser diesem Betrag von Fr. 12,409.28 hatte auch die Staatskasse noch Fr. 5467.26 zur Deckung des Rechnungsdefizits in den Eisenbahnkonto einzuschliessen.

Glarus.

61. Besitz *kein Gesetz* über staatliche Subvention von Eisenbahnen.

62. a) Im Jahre 1853 wurden gegenüber der schweiz. Südostbahn für die *Wallenseebahn* mit Abzweigung nach Glarus Aktien im Betrage von Fr. 500,000 übernommen.

b) Im Jahre 1871 hatte das Gründungskomite für eine Bahn von *Glarus nach dem Hinterlande* vom Lande eine Subvention von Fr. 60,000 per Kilometer mit Verzicht auf das Kapital und auf jede Verzinsung verlangt (Fr. 600,000 für die Strecke bis Hätzingen, weitere Fr. 300,000 für die Fortsetzung bis Linthal). Das Projekt gelangte nicht zur Verwirklichung.

c) Für die *linksufrige Zürichseebahn* übernahm der Kanton Glarus in Folge des am 4. Juli 1872 zwischen dem Zentralkomite dieser Bahn und der Direktion der schweiz. Nordostbahn abgeschlossenen Vertrages einen Antheil an dem von den beteiligten Gegenden zu leistenden Darlehen.

Dieser Antheil wurde auf Fr. 600,000 angesetzt, wovon Fr. 300,000 im Laufe des Jahres 1874 einbezahlt wurden, die übrigen Fr. 300,000 nach Inangriffnahme von Horgen-Zug zu bezahlen sind. Für das Darlehen werden Obligationen auf die Nordostbahn ausgestellt, die, je von der Einzahlung gerechnet, während der ersten drei Jahre zu 3, während der folgenden vier Jahre zu 3 $\frac{1}{2}$ und während weitem vier Jahren zu 3 $\frac{1}{2}$ % zu verzinsen und dann abzubezahlen sind.

d) Unterm 30. August 1873 kam ein Vertrag zwischen der Standeskommission des Kantons und der Direktion der Nordostbahn zu Stande über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn *von Ziegelbrücke nach Näfels* und einer Eisenbahn *von Glarus nach Linthal*.

Dieser Vertrag legt dem Kanton Glarus folgende Pflichten auf:

Art. 4. Insofern mit den Verein. Schweizerbahnen keine Vereinbarung getroffen werden kann zu gemeinsamer Benützung der Strecke Näfels bis Glarus, verpflichtet sich die schweiz. Nordostbahn die Eisenbahn Ziegelbrücke-Näfels bis Glarus fortzusetzen. In diesem Fall hat ihr der Kanton Glarus die Hälfte des erforderlichen Baukapitals unter denjenigen Bedingungen darzuleihen, welche für die Subvention der linksufrigen Zürichseebahn durch Vertrag vom 4. Juli 1872 vereinbart worden sind.

Art. 9. Hinwieder verpflichtet sich der Kanton Glarus, das für die Eisenbahn Glarus-Linthal erforderliche und wirkliche Anlagekapital (Bauzinsen inbegriffen), jedoch immerhin nur bis auf die Höhe des Maximalbetrages von Fr. 3,200,000 für zwanzig Jahre zum Zinsfuss von 2 $\frac{1}{2}$ % jährlich darzuleihen.

Art. 10. Die Einzahlung dieses Darlehens hat in folgender Weise zu geschehen: Fr. 1,000,000 drei Monate nach Beginn der Erdarbeiten; Fr. 1,000,000 fünfzehn

Monate von gleichem Termin an gerechnet, und der Rest drei Monate nachdem die Bahn dem Betriebe übergeben sein wird, mit Vorbehalt allfällig beanstandeter Posten in der Schlussrechnung, über welche zunächst Verständigung oder gerichtlicher Entscheid zu walten hätte.

Art. 11. Die Zinspflicht und ebenso der zwanzigjährige Termin, nach dessen Ablauf die Rückzahlung zu erfolgen hat, beginnt für jede der drei obigen Rata-Einzahlungen mit dem Tag der wirklich bewerkstelligten Einzahlung.

Art. 12. Für jede Einzahlung wird der Finanzverwaltung des Kantons Glarus eine auf die Nordostbahngesellschaft laufende Schuldverschreibung ausgestellt.

Von den durch diesen Vertrag stipulirten Beträgen war am 12. August 1874 noch nichts einbezahlt.

An dem daraus fliessenden Zinsenausfall wird der Kanton $\frac{6}{9}$, die Industriellen der beteiligten Landesgemeinden $\frac{2}{9}$, die Gemeinden $\frac{1}{9}$ tragen.

63. Alles im Kanton Glarus liegende Eigenthum der Verein. Schweizerbahnen, soweit es zum Unternehmen selbst gehört, ist *steuerfrei*.

64. Aus der *Staatsrechnung* pro 1873 ergibt sich, dass der Kanton besitzt:

An Obligationen der Verein. Schweizerbahnen I. Hypothek 4 %, Fr. 213,500.

An Stammaktien der Verein. Schweizerbahnen 550 Stück ohne Werthangabe.

Behufs Leistung der Subventionen an die linksufrige Seebahn ist im Jahre 1873 ein Anleihen von Fr. 300,000 aufgenommen worden.

Graubünden.

65. Ein *Gesetzesentwurf* betreffend «kantonale Subventionierung interner Thalbahnen» ist vom Regierungsrathe dem Grossen Rathe vorgelegt worden. Derselbe lautet wie folgt:

1. Der Kanton Graubünden beteiligt sich bei künftig zu erstellenden internen Thalbahnen, welche sich über die erforderlichen Bau- und Betriebsmittel ausgewiesen, und den Interessen eines ansehnlichen Theiles des Kantons entsprechen, mit einem Gesamtbetrage von Fr. 40,000 per Längenkilometer. Falls die kilometrischen Gesamtanlagekosten weniger als Fr. 160,000 betragen, wird die Staatsbeteiligung auf einen Viertel besagter Kosten herabgesetzt.

2. Die Staatsbeteiligung findet in Aktien statt, und erfolgt die Einzahlung erst nach Vollendung des Unterbaues.

3. Der Kanton ist bei den betreffenden Bahnunternehmungen zu einer Vertretung im Verwaltungsrathe berechtigt, welche jeweilen durch die Regierung gewählt wird.

4. Ferner ist der Grosse Rath befugt, in jedem einzelnen Falle an die Staatsbetheiligung diejenigen Bedingungen zu knüpfen, welche zur Wahrung der öffentlichen Interessen und zur Sicherung des Unternehmens nothwendig erscheinen.

5. Die durch Volksbeschluss von 1871 dekretirte Alpenbahnsubvention von 4 Millionen Franken bleibt in Kraft, und zwar in der Meinung, dass diejenigen Beiträge, welche auf Grund des vorliegenden Gesetzes zu Gunsten einzelner Sektionen besagter Alpenbahn ausgesetzt werden, seiner Zeit von obiger Alpenbahnsubvention in Abzug gebracht werden sollen.

6. Für obige Staatsbetheiligung ist ein selbständiger Conto zu eröffnen.

66. Der *mitgehende Bericht* sagt:

Man dürfte bei der Voraussetzung schwerlich fehlgreifen, dass auf Jahre hinaus höchstens etwa folgende interne Thallinien zum Subventionsbezug gelangen:

	Kilom.	Baukosten.	Kantonale Subvention. à Fr. 40,000 per Kilom.
1. Chur-Thusis . .	24,5	5,412,000	980,000
2. Reichenau-Ilanz .	18	6,890,000	720,000
3. Lanquart-Küblis	20	4,140,000	800,000
4. Schuls-Samaden.	53,6	11,979,000	2,144,000

Kilom. 116,1 28,421,000 Fr. 4,644,000

67. An der Erbauung der *Südostbahn* respektive *Vereinigten Schweizerbahnen* hatte sich der Kanton mit 2 Millionen Franken, die Stadt Chur mit 1 Million und verschiedene Gemeinden mit kleinern Summen als Aktionäre betheiligt.

Luzern.

68. Gesetzliche Bestimmungen über Subvention?

69. a) Bei der *Centralbahn* betheiligte sich der Kanton Luzern 1854 für sich und einzelne Gemeinden und Korporationen durch Uebernahme von 4000 Stück Aktien zu Fr. 2,000,000.

b) An der Unternehmung *Zürich-Zug-Luzern* betheiligte sich der Kanton Luzern (für 64 Kilometer) mit Fr. 1,000,000 in Obligationen. Siehe diesen Titel.

c) Im April 1872 wurde ein Kredit von Fr. 2000 für Uebernahme von 100 Stück Gründungsaktien der *Jura-Gotthardbahn* bewilligt. Dieser Kredit wurde erst 1873 in Anspruch genommen.

d) Unterm 6. März 1874 beschloss der Grosse Rath, vorbehaltlich der Volksabstimmung, die Subvention der Lenzburg mit Luzern durch das Hitzkirchthal verbindenden *Seethalbahn* mit Fr. 800,000 in Aktien unter folgenden Bedingungen:

1. Dass diese Aktien in gleichen Rechten und Rang stehen, wie alle andern Aktien, welche von den bei dieser Unternehmung interessirten Kantonen, Gemeinden, Gesellschaften und Privaten übernommen werden;

2. Dass der Betrag des aufzunehmenden Obligationenkapitals nicht über die Hälfte des gesammten Baukapitals festgesetzt werde;

3. Dass bei der Organisation der Bau- und Betriebsgesellschaft den luzernischen Behörden eine angemessene Vertretung und deshalb die Genehmigung der daherigen Gesellschaftsstatuten vorbehalten bleibe;

4. Dass bevor die Einzahlung des Kapitals von Fr. 800,000 erfolge, der luzernische Grosse Rath den Ausweis über das zur betriebsfähigen Herstellung der Bahn und zur Sicherung des künftigen Bahnbetriebes nöthige Kapital als vorhanden erklärt habe.

Bei der Volksabstimmung waren von 31,072 stimmfähigen Bürgern 2932 (!) erschienen (29 Gemeinden hatten gar nicht gestimmt); von denselben hatten sich 622 für Annahme, 2262 für Verwerfung ausgesprochen. Da sich aber nicht 13,000 Bürger an der Abstimmung betheiligt hatten, so war der Antrag des Grossen Rathes angenommen.

e) *Gotthardbahn*. Im Mai 1873 berichtet das Finanzdepartement dem Regierungsrathe: «Die luzernische Staatskasse habe für Erstellung einer Gotthardbahn schon seit dem Jahre 1853 verschiedene Ausgaben bestritten. So seien ausgerichtet worden:

1861. März 10. An das Sectionsbureau der schweiz. Centralbahn für 5 Gründungsaktien	Fr. 2,500
1861. Mai 18. An den Kassier des Gotthardkomite für 5 Gründungsaktien	» 2,500
1863. Sept. 25 u. Okt. 29. An den Kassier des Gotthardkomite für 8 Gründungsaktien	» 4,000
1864. Dez. 31. An Regierungsrath Zingg, Präsident des Gotthardausschusses	» 5,000
1865. Juli 15. Weiterer Beitrag an die Vorstudien	» 4,000
1868. Okt. 29. Vorschuss als Beitrag zur Vorbereitung der Gotthardbahn	» 5,000
1870. Dez. 31. Vorschuss als Beitrag zur Vorbereitung der Gotthardbahn	» 5,000

Zusammen Fr. 28,000

Diese Einzahlungen seien durch die Direktion der Gotthardbahn theils im Jahre 1872, theils im Jahre 1873 rückvergütet worden, und zwar die letztern Vorschüsse im Betrage von Franken 10,000 mit Zins, betragend Fr. 899. 73 Ct.

Die übrigen Auslagen, die luzernischerseits seit 1853 für Erstellung einer Gotthardbahn verausgabt worden seien, wurden für Abordnungen, Planaufnahmen, Drucksorten verwendet und belaufen sich auf Fr. 9323. 90 Ct.

Der Regierungsrath, erwägend, dass die *andern betheiligten Kantone ihre ähnlichen Ausgaben nicht geltend gemacht haben*, weist das Finanzdepartement an, von der Einforderung der angeführten Auslagen im Betrage von Fr. 9323. 90 Ct. Umgang zu nehmen, und die in Depo-

sition liegenden, nunmehr rückbezahlten Gründungsaktien der Gotthardbahn derselben zurückzustellen.

An der Gotthardsubvention betheiligt sich der Kanton Luzern mit Fr. 1,000,000. «Für diese Subvention ist in der Staatsrechnung ein besonderer Conto zu eröffnen. Die jeweiligen einbezahlten Subventionen sind im Guthabensetat mit 4% ihres Betrages auszusetzen und der Rest von 96% ist durch die Gewinn- und Verlustrechnung abzuschreiben (Mai 1874).»

f) *Bern-Luzern-Bahn*. Die Regierung des Kantons Luzern hatte dem Initiativkomite dieser Unternehmung bewilligt:

An Vorschüssen	Fr. 2000. —
An Zahlungen u. Auslagen für Verschiedenes	» 1064. 40
	Fr. 3064. 40

Davon wurde der Gesellschaft späterhin (in Uebereinstimmung mit dem Vorgehen der bernischen Regierung) der zweite Posten geschenkt.

Ebenso wurden dieser Gesellschaft im Mai 1872 die dem Kanton Bern gehörenden *Ostwestbahnpläne* für die Linie Langnau-Bern zur Benutzung überlassen.

In demselben Monat bewilligte Luzern (und ebenso Bern) einen Vorschuss von Fr. 15,000 an die Kosten der Vorbereitung, die jedoch an der ersten Einzahlung auf die vom Kantone übernommenen Aktien in Abzug zu bringen sei.

Die Betheiligung des Kantons Luzern an diesem Unternehmen betrug Er. 1,500,000 (für 94—96 Kilom.).

g) Für *Kriens-Luzern* bewilligte der Kanton Franken 50,000 (für 4 Kilometer).

h) An die Vorstudien einer Verbindung von *Willisau* mit der *Centralbahn* bewilligt der Grosse Rath (März 1873) einen Beitrag von im Maximum Fr. 800.

Die ganze Betheiligung des Kantons an dieser Verbindungsbahn wurde (1870) zu Fr. 150,000 in Aktien (für 9 Kilometer) angesetzt. Siehe übrigens diesen Titel.

70. Die *Steuerfreiheit* der Bahnunternehmungen im Kanton Luzern scheint bis anhin Regel gewesen zu sein; jedoch wurde der Unternehmung *Rigi-Kaltbad-Scheidegg*, die nicht nur Eisenbahn-, sondern auch Gasthof-Unternehmung ist, keine Steuerfreiheit bewilligt (November 1872).

71. Die Stadtgemeinde Luzern betheiligte sich an der Gotthardbahn mit Fr. 1,150,000; sie soll sich an der Zürichsee-Gotthardbahn mit Fr. 100,000, an der Brünigbahn mit? betheiligen.

Pfaffnau (St. Urban) übernahm Fr. 50,000 in Aktien der Unternehmung Lyss-Zofingen.

Bezüglich der Betheiligung der Gemeinden siehe im weitem die Titel Bern-Luzernbahn, Seethalbahn, Willisau-Centralbahn.

Neuchâtel.

72. *Loi* concernant la participation financière de l'Etat pour la construction de chemins de fer régionaux.

1. L'Etat participera financièrement à la construction de chemins de fer régionaux qui intéresseront une partie considérable du canton ou d'un district, et qui auront obtenu une concession de l'Assemblée fédérale.

2. Cette participation consistera en une subvention dont la forme et les conditions seront déterminées par le Grand Conseil, suivant chaque cas, et dont le chiffre est fixé d'avance à la moitié du devis total.

Si le devis est dépassé, la différence sera supportée en entier par les Compagnies ou populations intéressées; si, au contraire, le devis n'est pas atteint, l'Etat réduira sa subvention dans la proportion des économies réalisées.

3. Dans le cas où la voie ferrée occuperait, sur une étendue de quelque importance, des portions du domaine public et notamment d'une route, leur valeur estimative devra être comptée et comprise dans la participation de l'Etat.

4. Toute demande de participation financière de l'Etat devra être accompagnée des pièces justificatives exigées par l'arrêté fédéral du 20 février 1873, pour les demandes de concessions de chemin de fer, ainsi que de la justification des moyens financiers, tant pour la construction que pour l'exploitation.

5. Le décret du Grand Conseil accordant une subvention ne deviendra exécutoire que lorsque la concession sera entrée en vigueur.

Les versements se font à fur et à mesure de l'avancement de la construction, sur des états de situation justifiant qu'il a été fait des travaux pour une somme supérieure au versement réclamé.

Les contributions financières provenant d'autres sources, comme actions ou souscriptions, devront être appelées simultanément dans la proportion de leur importance respective.

6. Les articles 1 et 2 de la présente loi, pouvant entraîner l'Etat à un engagement financier de plus de Fr. 500,000, seront soumis à la ratification du peuple à teneur de l'art. 39 de la Constitution, mais avec la réserve que l'engagement pris ne pourra lier l'Etat que pour une somme de deux millions.

Dans la votation populaire des 6, 7 et 8 mars 1874 les art. 1 et 2 de cette loi ont été adoptés par 3601 votants contre 1478.

73. Depuis la promulgation de la loi, aucune demande de subvention n'a encore été adressée à l'Etat. Mais il y a lieu de supposer qu'assez prochainement il y en aura une pour le chemin de fer régional projeté au val de Travers.

Auparavant il n'a été accordée qu'une seule subvention de chemin de fer. C'est celle de Fr. 3,000,000 pour le Jura industriel, accordée dans la forme d'une prise d'actions que les circonstances ont transformée en subvention.

Le Conseil d'Etat avait pris en vue la construction d'un réseau entier de chemins de fer régionaux à voie

réduite et formant embranchement aux lignes principales. Ce réseau devait embrasser les lignes suivantes:

	Longueur.	Frais de construction.	Matériel roulant.	Devis total.	Subvention.
	Kil.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Val-de-Travers	11,150	548,700	310,000	858,700	429,350
Val-de-Ruz	10,195	480,000	164,000	644,000	322,000
Ponts-Chaux-de-Fonds	16,550	819,600	218,000	1,037,600	518,800
Cortailod-Troisrods	4,000	155,500	92,000	247,500	123,750
Brenets-Col-des-Roches	2,650	430,000	92,000	522,000	261,000
Totaux .	44,545	2,433,800	876,000	3,309,800	1,654,900 (C o).

Nidwalden.

74. Hat kein *Gesetz* über die Subvention von Eisenbahnunternehmungen.

75. An das *Gotthardunternehmen* bezahlt der Kanton Fr. 20,000.

In Aussicht stehen die Subventionsbegehren der *Brünig- und Jura-Gotthardbahn*. (O. M.)

Obwalden.

76. Besitzt kein *Gesetz* über Subvention von Eisenbahnen.

77. Von der *Gotthardsubvention* übernahm der Kanton Fr. 40,000. (O. M.)

Schaffhausen.

78. Gesetzliche Bestimmungen?

79. a) Für *Bülach-Schaffhausen* sollte der Kanton Schaffhausen mit den Gemeinden Schaffhausen, Neuhausen, Rüdlingen und Buchberg der diese Strecke bauenden Nordostbahn Fr. 700,000 ($\frac{1}{3}$ der von der beteiligten Gegend verlangten Gesamtbeteiligung) als Anleihen gewähren.

b) An dem Unternehmen *Winterthur-Singen-Kreuzlingen* scheint sich der Kanton als solcher nicht beteiligt zu haben.

c) In Folge eingereichten Gesuches des Komite der Eisenbahnlinie *Etzweilen-Feuerthalen* beschloss der Grosse Rath sich an diesem Unternehmen mit einem Betrage von Fr. 100,000 in Aktien zu beteiligen.

d) An der *Gotthardbahnsubvention* beteiligt sich Schaffhausen mit Fr. 150,000. An die Kosten der Vorstudien waren vom Kanton Schaffhausen Fr. 5000 gesteuert worden, die ihm nach Konstituierung der Gesellschaft wieder zurückkamen.

80. Bezüglich der Beteiligung der *Gemeinden* siehe *Winterthur-Singen-Kreuzlingen*.

Für *Bülach-Schaffhausen* übernahm die Stadt Schaffhausen unterm 3. April 1873 den Betrag von Fr. 250,000 (Anleihen à 3% auf 10 Jahre).

Schwyz.

81. Besitzt kein *Gesetz* über Subvention der Eisenbahnen.

82. a) Die Subvention an das *Gotthardunternehmen* beträgt eine Million Franken.

b) Für die *linksufrige Zürichseebahn* wurden unterm 25. April 1871 Fr. 2000 an vorläufige Bahnstudien bewilligt.

Von der ganzen Bausumme sollten nach einem damaligen Voranschlag des Gründungskomite die Bezirke March und Höfe eine Million Franken übernehmen (Rechenschaftsbericht Schwyz 1871); und es wandte sich unterm 29. September 1871 das Lokalkomite an den Kantonsrath um Uebernahme eines Betrages von Fr. 300,000 von jener Million.

«Der Kantonsrath beschloss unterm 8. November:

1. Für die Eisenbahn Zürich-Wesen, resp. Richtersweil-Glarnergrenze nebst Abzweigung von Pfäffikon bis zur St. Gallischen Kantonsgrenze im Seegebiet, leistet der Kanton eine Subvention von Fr. 250,000, nämlich:

a) Fr. 100,000 als Darleihen à 3 $\frac{1}{2}$ % laut Art. 1, litt. c, des Vertrages des Gründungskomite mit den Herren Kuchen und Napier am 4. August 1871 und

b) Fr. 150,000 in Aktien laut litt. a des erwähnten Vertrages.

2. Wenn die vom Gründungskomite den gesuchstellenden zwei Bezirken auferlegte Quote den Betrag von Fr. 1,000,000 nicht erreicht, so reduziert sich die Subvention des Kantons im Verhältniss der Differenz.

Zu diesem Zwecke steht dem Regierungsrathe die Einsicht in die Bau- und Lieferungsverträge zu.

3. Der Kanton kann unter keinen Umständen zu einer Nachzahlung über obige Subventionssumme gehalten werden.

4. Die Bezahlung der Beiträge hat erst dann zu erfolgen, wenn die Regierung das Unternehmen als finanziell gesichert betrachtet.

Die Einzahlungen geschehen nach Massgabe des Vorrückens der Arbeiten in der Weise, dass die Regierung auf Grund eigener Untersuchung nicht mehr als 90%

der geleisteten Arbeit resp. der auf den Subventionsbetrag fallenden Theilquote entrichtet.»

Als später die Nordostbahngesellschaft den Bau dieser Bahn übernahm, wurde die Form der Bethheiligung geändert, siehe *linksufrige Seethalbahn*.

c) In Folge Gesuches des Einsiedler Lokalkomites um eine staatliche Subvention des Bahnunternehmens *Wädensweil-Einsiedeln* beschloss unterm 20. Juni 1871 der schwyzerische Kantonsrath:

« 1. Der Kantonsrath verpflichtet sich, für die Eisenbahn Zürcher-Schwyzergrenze bis Einsiedeln die Summe von Fr. 80,000 in Aktien zu leisten, unter folgenden Bedingungen:

a) Dass sich die Regierung von der Vertrauenswürdigkeit des Systems Wetli oder, wenn dieses nicht zur Ausführung kommt, eines andern in Anwendung zu bringenden Systems, sowie von der Zulänglichkeit der von den Unternehmern angebotenen Kautio n überzeugt habe,

b) Dass der Regierung eine Vertretung in der Verwaltung eingeräumt werde.

2. Der Regierungsrath wird beauftragt:

a) Bei Genehmigung der Pläne darauf hinzuwirken, dass der Gemeinde Wollerau eine geeignete Haltstelle zwischen Samstager n und Schindellegi eingeräumt werde;

b) Die Einzahlungen nach Raten je nach dem Fortschreiten der Arbeiten auf dem Gebiete des Kantons zu leisten.

83. Die Gesamtbetheiligung von Kanton (Fr. 80,000); Bezirk Einsiedeln sammt Genossame und Stift und von Privaten an der Eisenbahn *Wädensweil-Einsiedeln* beträgt Fr. 250,000 in Aktien. Ausserdem übernahm die Bezirks-gemeinde Einsiedeln zu $\frac{1}{3}$ die Zinsgarantie des $4\frac{1}{2}\%$ Obligationenkapitals von Fr. 1,000,000.

An der *linksufrigen Zürichseebahn* betheiligen sich die Bezirke March und Höfe mit einem Darleihen von Fr. 750,000 zu den unter diesem Titel nachzulesenden Bedingungen.

Bezüglich anderer Subventionen von *Gemeinden* siehe Zürichsee-Gotthardbahn.

Tessin.

84. Besitzt kein besonderes Eisenbahnsubventions-gesetz.

85. An das *Gotthardunternehmen* leistet der Kanton einen Beitrag von Fr. 3,000,000. Er gewährt derselben Gesellschaft die Befreiung von jeder kantonalen und Gemeindesteuer; tritt ihr unentgeltlich jene nicht produktiven Landstrecken ab, welche Gemeinden, Patriziaten, Korporationen, Kreisen, Bezirken und dem Staate gehören, mit Ausnahme der Bäume und anderer Produkte, die sie enthalten könnten; gewährt ihr freien Gebrauch von Steinbrüchen, Kalk, Gyps, Sand und Bausteinen, die sich darin befinden, und endlich die Materialien, welche sich

im Bett der Flüsse und Ströme oder Bäche befinden könnten, soweit sie nicht zum Schutze der anliegenden Grundstücke dienen, all das immerhin nur in den Grenzen, soweit es der Gesellschaft zur Konstruktion und Erhaltung der Bahn und ihrer Dependenzen nöthig sein wird.

86. Von *Bezirken* oder *Gemeinden* sind keine weiteren Subsidien verlangt worden.

87. Die erwähnte Subvention von Fr. 3 Millionen ist laut Dekret vom 26. Mai 1872 und 8. Februar 1873 durch ein Anleihen im selben Betrage aufgenommen worden. Es wurden Obligationen ausgegeben zu Fr. 500, mit $2\frac{1}{4}\%$ Semestralzins. Als Prämie kommt den Uebernehmern jener Ueberschuss zu, der sich allfällig für das Subventionskapital nach Ueberschreitung einer 7% gen Dividende des Aktienkapitals ergibt. Die Rückzahlung erfolgt ab 20. März 1893, entweder auf einmal oder in Raten durch Verlosung bis spätestens 20. März 1908.

(O. M.).

Thurgau.

88. Aus älterer Zeit besteht kein *Gesetz über Eisenbahnen oder deren Subvention*, sondern es wurde dieses als Vertragssache angesehen und behandelt, bis der § 28 der neuen Staatsverfassung vom 28. Februar 1869 vorschrieb, dass der Staat Unternehmungen, welche den Ausbau des thurgauischen Eisenbahnnetzes zum Zwecke haben, nach Massgabe seiner Kräfte die erforderliche Unterstützung zu Theil werden lassen soll. In Folge dessen wurde dann am 10. Januar 1872 hierüber folgendes Gesetz erlassen:

§ 1. Bei jedem in Zukunft auf thurgauischem Gebiete von Privaten oder Gesellschaften unternommenen Eisenbahnbau (Lokomotivbau mit breiter Spurweite), für welchen die Staatsbehörden freiwillig die Konzession ertheilen, findet von Seite des Fiscus eine Bethheiligung im Verhältnisse von Fr. 20,000 per Kilometer des Baues statt. Dabei gelten kleine Enclaven zwischen zwei thurgauischen Stationen als thurgauisches Gebiet.

Wenn Eisenbahnbauten zufolge von Prioritätsrechten unternommen werden, so bleibt die Frage, ob, und in bejahendem Falle, in welchem Umfange eine Staatsbethheiligung eintreten soll, Vertragssache. — In der Regel sind für den diesfälligen Staatsbeitrag der Finanzverwaltung-Aktien, welche den an andere Inhaber ausgestellten in jeder Beziehung rechtlich gleichstehen, zu behändigen.

Durch Beschluss des Grossen Rathes kann jedoch ein Theil desselben als Geschenk (à fonds perdus) verabreicht werden.

§ 2. Um der in § 1 dargestellten Begünstigung theilhaft zu werden, hat jede Unternehmung gegenüber dem Grossen Rathe, der darüber endgültig entscheidet, den Ausweis zu leisten:

a) Dass der Bau und Betrieb der betreffenden Eisenbahn finanziell gesichert sei;

b) Dass das Gesellschaftskapital wenigstens die Hälfte der erforderlichen Gesamtkosten erreiche;

c) Dass mindestens die Anlage einer Station auf thurgauischem Gebiete gewährleistet werde.

§ 3. Die Einzahlung des Staatsbeitrages geschieht, soweit derselbe in Aktien erfolgt, gleich derjenigen der übrigen Aktien; soweit derselbe à fonds perdus gegeben wird, zur Hälfte, sobald der Unterbau der Eisenbahn vollendet ist, zur andern Hälfte bei Eröffnung des Bahnbetriebes.

§ 4. Ausser der in § 1 festgesetzten Subvention macht der Staat keinerlei Vorschüsse oder Anleihen an Baugesellschaften und übernimmt auch keine Garantie für dieselben.

§ 5. Gegenwärtiges Gesetz tritt nach erfolgter Genehmigung durch das Volk in Kraft.

Die Abstimmung in den Gemeinden fand am 25. Februar und 7. April 1872 statt. Von 22,080 Stimmberechtigten beteiligten sich 15,014 an der Abstimmung; für Annahme desselben stimmten 7641, für Verwerfung 7365.

89. Mit Ende 1866 waren auf dem Gebiete des Kantons Thurgau im Betrieb:

Nordostbahn: Romanshorn-Islikon	45 Kil.
Verein. Schweizerbahnen: Aadorf-Rikenbach	14 »
	59 Kil.

Im Laufe des Jahres 1869 kam dazu die am 15. Oktober dem Betriebe übergebene Linie Romanshorn-Rorschach	10 »
Und am 23. Juni 1870 Wyl-Rikenbach der Toggenburgerlinie	1,3 »

So dass die Gesamtlänge der auf thurg. Gebiete im Betriebe befindlichen Eisenbahnlinien . . . 70,3 K.

90. a) An den *Vereinigten Schweizerbahnen* und der *Toggenburgerbahn* beteiligte sich der thurgauische Fiskus nicht (und doch will der Verwaltungsrath der Toggenburgerbahn vom Kanton Thurgau eine Subvention von Fr. 14,000 erhalten haben; es muss dies wohl eine Gemeinds- oder Privatbeteiligung sein).

b) Bei der *Nordostbahnlinie* Romanshorn-Islikon beteiligte er sich insoweit, dass er für ein Kapital von Fr. 1,100,000 Aktien zeichnete (2200 Stück à Fr. 500), von denen er aber später successive nach und nach den grössern Theil wieder mit namhaftem Gewinne veräusserte, und behufs später bevorstehender Subventionen an weniger abträgliche Linien einen besondern *Eisenbahnfond* von Fr. 1,700,000 aus dem Staatsvermögen ausschied, selbstverständlich mit Zuwendung von noch anderen Kapitalien. Es geschah dies 1872 und die erste Subvention, die demselben zugeschrieben wurde, war diejenige

c) der *Gotthardbahn* mit Fr. 100,000, die verheissen, aber bis jetzt nur theilweise einbezahlt wurde nach Massgabe der Forderung, wie sie diessfalls jeweilen gestellt wurde (an die Kosten der Vorstudien hatte Thurgau

Fr. 6000 geleistet, die im April 1872 zurückbezahlt wurden).

d) Die Erstellung einer weitem Strecke folgte im Jahre 1871 in der Linie *Romanshorn-Konstanz* mit 19 Kilometer, so dass sich die Summe, die oben angegeben, auf 89, 3 Kilometer steigert. Diese Linie sollte zuerst von einer Aktiengesellschaft übernommen und ausgeführt werden; nachdem aber die Nordostbahn die Linie Romanshorn-Rorschach ohne alle Subvention erbaut hatte, bewarb sie sich um die Konzession der Linie Romanshorn-Konstanz (Kreuzlingen) und erhielt sie, gleichzeitig auch eine unbedingte Subvention von Fr. 75,000 aus der Staatskasse auf dem Vertragswege, sowie die Zusicherung, dass der Staat, soweit er Grundeigenthum in Kreuzlingen und Münsterlingen besitze, welches für die Bauausführung nöthig werde, die Abtretung unentgeltlich zu machen habe. Nach einem von der Direktion der Nordostbahn vorgelegten Plane betrug die Abtretung von kultivirtem Land 19 Jucharten 18,600 Quadratfuss und von Reichsboden 18,100 Quadratfuss. Ausserdem wurde vorübergehend für die Zwecke der Zufuhr und Ablagerung 34,800 Quadratfuss beansprucht. Der Werth dieses Bodens mag der oben vermerkten Baarbeitragssumme mindestens gleichkommen.

91. Die Weisung zum Subventionsgesetz hatte an neuen Linien in Aussicht genommen:

Kreuzlingen-Etzweilen	mit ungefähr 31,6 Kil.
Frauenfeld-Wyl	» 16,6 »
Etzweilen-Diessenhofen-Landsgrenze	» 14,9 »
Sulgen-Bischofzell-Hauptweil	» 15,3 »
Eschlikon-Bichelsee-Landsgrenze	» 3,7 »
	80,1 Kil.

In Wirklichkeit wurden folgende Subventionen bis dato verlangt und ertheilt:

a) *Winterthur-Singen-Kreuzlingen* mit 32,781 Kilometer auf thurgauischem Boden, im Betrage von Fr. 655,620 (Die Direktion dieser Bahnunternehmung will nur Franken 595,620 erhalten haben), die bis Ende 1874 voll einbezahlt wurden und wofür der Staat Gesellschaftsaktien bezog.

Diese Subvention war an die Bedingungen geknüpft worden:

1) Dass der Ausweis darüber geleistet werde, dass das ganze Bau- und Betriebskapital im Betrage von Fr. 12,000,000 gesichert, der Finanzausweis vom Bundesrath genehmigt und als Gesellschaftskapital in Aktien und freiwilligen Beiträgen die Hälfte des Baukapitals im Betrage von Fr. 6,000,000 aufgebracht sei; 2) dass über einen gewissen Tracé-Anstand entschieden sein werde und 3) dass die Bahngesellschaft dem Staate in ihrem Verwaltungsrathe eine durch den Regierungsrath zu wählende Vertretung einräume.

b) An die Eisenbahnunternehmung *Nordostbahn-Bischofzell-Gossau-Herisau* mit 14,968 Kilometer auf thurgauischem Gebiet, im Betrage von Fr. 179,616, die eben-

falls Ende 1874 voll einbezahlt waren. Diese Subvention war an die Bedingungen geknüpft worden, dass das Bau- und Betriebskapital für die Linie Amriswil-Herisau auf Fr. 5,000,000, für Sulgen-Herisau auf Fr. 4,800,000 angesetzt werde, wovon je die Hälfte in Aktien aufzubringen, und dass dem Staate eine Vertretung im Verwaltungsrath der Gesellschaft eingeräumt werde.

c) An *Etzweilen-Feuerthalen* unter ähnlichen Bedingungen. Dieser Beschluss scheint aber nicht zur Ausführung gekommen zu sein.

92. *Steuerbefreiung* haben nur die Nordostbahn und die Verein. Schweizerbahnen anzusprechen, und zwar gegenüber von Kanton und Gemeinde, soweit sie nicht Gebäulichkeiten und Liegenschaften besitzen, welche keine unmittelbare oder nothwendige Beziehung zu der Bahn selbst haben. Wie viel damit jedes Jahr diesen Unternehmungen erspart wird, lässt sich nicht leicht in Zahlen berechnen, um so weniger als bisher die Rechnungen über die Anlagekosten noch nicht vollständig erhältlich waren.

93. Ueber die von thurgauischen *Gemeinden* gewährten Subventionen konnte die Kantonsregierung keinen Aufschluss geben, und es kann daher hier nur auf den Titel: « Winterthur-Singen-Kreuzlingen » verwiesen werden.

94. Laut Rechenschaftsbericht des Regierungsrathes für das Jahr 1872 betrug die Anzahl der in diesem Jahre verkauften Nordostbahnaktien 1700 Stück, der durchschnittliche Verkaufspreis Fr. 651. 79 Ct. Vom Erlös wurden 436 Nordostbahnaktien neuer Emission zu 600 gekauft; ein anderer Theil in Gotthard- und Centralbahnobligationen angelegt. — Unterm 8. September betrugen die Einzahlungen auf Eisenbahnsubventionen bereits Franken 950,000 und der Regierungsrath wurde ermächtigt, ein Staatsanleihen von Fr. 500,000 aufzunehmen, da der Eisenbahnfond aus Werthtiteln bestehe, die zur Zeit nicht ohne grossen Verlust in baares Geld umgewandelt werden könnten.

Der bezügliche Beschluss lautet:

Der Regierungsrath des Kantons Thurgau, in der Absicht, nach Inhalt des Gesetzes vom 10. Januar 1872 die für die Subventionirung der neu projektirten Eisenbahnunternehmungen muthmasslich verwendbare Summe aus dem Staatsvermögen auszuschneiden beschliesst (4. November 1872:

1) Es wird für die Unterstützung der projektirten Eisenbahnen ein besonderer « Eisenbahnfonds » in einer Gesamtsumme von Fr. 1,700,000 — oder unter Hinzurechnung der Zinsen à $4\frac{1}{2}\%$ für die Dauer von 6 Jahren in einem Kapitalbetrage von Fr. 1,470,000 gebildet, und darüber durch die Finanzverwaltung besondere Rechnung geführt.

2) Zum Zwecke der Bildung dieses Fonds werden aus dem Staatsvermögen die nachbenannten Bestandtheile ausgeschieden:

a) An Gotthardobligationen . .	Fr. 530,000
b) An Centralbahnobligationen . .	» 350,000
c) An Gefällablösungskapitalien . .	» 188,000
d) An Kaufschuldkapitalien . .	» 263,000
e) An Kontokorrentguthaben . .	» 77,000
f) An festen Darleihen	» 62,000
	Fr. 1,470,000

3) Vom 1. Januar 1873 an gerechnet, fallen alle für dieses oder die künftigen Jahre eingehenden Einnahmen an Zinsen und Dividenden in die neu zu bildende Eisenbahnkasse, wogegen aus derselben auch die für den Bau des Gotthardtunnels zu leistenden Beiträge zu bestreiten sind. — Würde die Erhebung eines Staatsanlehens für kantonale Eisenbahnzwecke als wünschbar erfunden werden, so bleibt die Neubildung des Fonds vorbehalten.

4) Ein allfälliger Fondsüberschuss kommt der Staatskasse gut, sowie diese hinwiederum für Mehrausgaben einzustehen hat.

(Offizielle Mittheilung, Rechenschaftsberichte, Amtsblätter)

L'Annuaire de Statistique du canton de Berne.

Par Mr le Président C. Bodenheimer.

(Statistisches Jahrbuch für den Kanton Bern, herausgegeben vom kantonalen statistischen Bureau, VI. und VII. Jahrgang, speziell für die Jahre 1871 und 1872, Bern, Kommissionsverlag von Huber & Comp., 1875, 719 Seiten 8°. (Suite.)

Mouvement de la population en 1872.

La tenue des registres d'état civil dans le Jura bernois.

Le bureau de statistique a dû renvoyer à un autre volume, soit à une autre année de l'*Annuaire*, le mou-

vement de la population en 1872, après avoir découvert que les curés catholiques avaient singulièrement négligé les registres de l'état civil.

De tout temps, la Direction de l'Intérieur ne pouvait obtenir qu'avec beaucoup de peine des curés catholiques, chargés de l'état-civil, les données nécessaires pour