

Ueber die Subvention schweizerischer Eisenbahnunternehmungen.

Von Heinrich Stüssi.

(Fortsetzung.)

Uri.

95. Besitzt kein *Gesetz* über Subvention von Bahnunternehmungen.

96. a) Am *Gotthardunternehmen* theiligt sich dieser Kanton mit 1,000,000 Fr.

b) An dem *Jura-Gotthardbahn-Unternehmen* hat sich Uri vorläufig mit 2,000 Fr. an Gründungsaktien theiligt. (Offiz. Mittheilung.)

Vaud.

97. *Loi*, voir l'introduction.

98. a) Par décret du 10 mars 1856, l'Etat a pris à sa charge la fourniture de tous les terrains et des bois nécessaires à la construction du chemin de fer de *Jougne à Massonger*.

b) Par décret du 3 décembre 1857, la fourniture des terrains de *Lausanne à Villeneuve* a été remplacée par une subvention en argent de 225,000 fr. L'Etat a payé pour la fourniture des traverses et des chassis fr. 355,696. 61: pour la fourniture des terrains de *Villeneuve à St-Maurice*, fr. 718,585. 14.

c) Par décret du 24 septembre 1866, une subvention de 3,200,000 fr. a été accordée par l'Etat pour le chemin de fer de *Jougne à Eclépens*. Quelques communes et particuliers ont en outre souscrit des subventions ensemble pour 495,000 fr. Par l'art. 13 de ses statuts modifiés en date du 7 mai 1868, la compagnie de *Jougne* s'engageait envers l'Etat de Vaud à laisser en dépôt entre ses mains pendant trois ans dès l'ouverture de la ligne, non-seulement son cautionnement de 200,000 francs, mais encore la somme de 495,000 fr., montant de la subvention des communes. Ce dépôt avait pour but de permettre à l'Etat, en cas de besoin, de pouvoir au paiement de frais de l'exploitation, etc. Ces trois ans d'exploitation avaient pris fin le 1^{er} juillet 1873.

d) Par décret du 4 juin 1871, l'Etat a souscrit pour 200 actions de 2^e classe du chemin de fer de *Lausanne à Ouchy* à 500 fr., total 100,000 fr. L'un des membres du Conseil d'administration sera nommé par le Conseil d'Etat. La Compagnie ne pourra être assujettie à des impôts cantonaux ou communaux pour le terrain occupé par la voie ferrée ni par ses accessoires. L'Etat de Vaud concède gratuitement à la Compagnie: 1. les eaux à extraire du Grenet et l'emploi du lac de Bret comme réservoir, à charge de la Compagnie de désintéresser les tiers; 2. le droit de faire passer sur et sous ses routes, rues et chemins, le chemin de fer, les conduites d'eau et d'air.

e) Par décret du 5 décembre 1872, l'Etat a souscrit pour 600 actions de 500 fr. de 2^e classe du chemin de fer de *Lausanne à Echallens*, total 300,000 fr.

f) Par décret du 5 décembre 1872, l'Etat a souscrit pour 3,800 actions de 500 fr., soit 1,900,000 fr. pour le chemin de fer de la *Vallée de la Broie*. Les communes ont souscrit pour 1,800 actions de 500 fr. soit 900,000 fr. à recevoir en actions de la Suisse occidentale comptant au pair.

g) Par le même décret l'Etat a souscrit pour une somme de 300,000 fr. à titre d'actions *Fribourg-Yverdon* sur territoire vaudois, somme pour laquelle l'Etat recevra des actions de la Suisse occidentale au pair. Les communes ont souscrit pour 578 actions de 500 fr. soit 289,000 fr.

99. Toutes les Compagnies de chemins de fer sont exemptes d'impôts.

100. Une association de communes a obtenu de l'autorité une concession pour la construction d'un chemin de fer de *Crassier à Croix* au pied du Jura avec embranchement de Bière à Allaman. Les communes demandent de l'Etat une subvention de 1,650,000 fr., mais celle-ci n'est pas encore accordée (19. 8. 74). L'Etat a seulement pris à sa charge une dépense de 46,000 fr. pour études.

Zug.

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

102. Subventionen sind ertheilt worden:

a) An die *Ostwestbahn* (Züricher-Grenze über Zug nach Luzerner-Grenze) leistete der Staat 200,000 Fr. und die Stadtgemeinde Zug 200,000 Fr. durch Uebernahme von Aktien.

b) An *Zürich-Zug-Luzern* (siehe diesen Titel) 800,000 Fr. in Obligationen.

c) An das *Gotthardunternehmen* à fonds perdus, incl. 50,000 Fr. der Stadtgemeinde, 250,000 Fr.

An die Vorstudien hatte der Kanton Zug 4,500 Fr. geleistet, welche im Jahre 1872 wieder zurückbezahlt wurden.

d) An *Thalweil-Zug* per Anleihen 600,000 Fr., incl. Stadtgemeinde Zug 50,000 Fr., Baar 50,000 Fr., Fabrik-etablissemments Unterägeri und Baar 100,000 Fr.

In Aussicht stehen Subventionen für Affoltern-Aegeri (?) und Rapperswyl-Brunnen-Rothkreuz.

103. Das Budget des Kantons pro 1874 nimmt 2,700 Fr. als 4½ %ige Passivzinsen von 60,000 Fr. für die Ostwestbahn auf, und 800 Fr. für das Anleihen an die Nordostbahn. Letzterer Posten hat sich aber bei den sehr günstigen Ergebnissen des Jahres 1874, wo das Anleihen mit 5⅔ % verzinst werden konnte, in ein Guthaben von 7,200 Fr. verwandelt.

Zürich.

104. *Wirklich ertheilte Subventionen.*

Vor Erlass des Eisenbahnsubventionengesetzes hatte sich der Kanton Zürich beim Bau der Eisenbahnen *Zürich-Zug-Luzern, Bülach-Regensberg* und bei der *Gotthardbahn* finanziell beteiligt.

Bezüglich der ersten ist auf die Besprechung der betreffenden Unternehmung zu verweisen. Bezüglich der zweiten ist mir kein Material zur Hand.

Am Gotthardunternehmen beteiligte sich der Kanton Zürich mit 1,500,000 Fr. unter den bei diesem Titel angeführten Bedingungen.

Die seit Erlass des erwähnten Gesetzes gewährten Subventionen beziffert der Rechenschaftsberichts des Regierungsrathes für das Jahr 1873 wie folgt:

	Kilometer auf Zürcher Gebiet.	Staatssubvention
Wädensweil-Einsiedeln	6	300,000 Fr.
Wald-Rüti	6	300,000 »
Winterthur-Bauma-Fischenthal- Wald	40	1,920,000 »
Winterthur-Singen-Kreuzlingen	29	1,450,000 »
Linkes Seeufer mit Thalweil-Zug	39	1,950,000 »
Effretikon-Hinweil	22	880,000 »
Rechtes Seeufer	30	1,500,000 »
Winterthur-Kloten-Baden	34	1,700,000 »
Stäfa-Wetzikon	20	700,000 »
Ottenbach-Affoltern-Hausen	18	630,000 »
	244	11,330,000 Fr.

Durch neuerliche Vorgänge ist das Zustandekommen der schmalspurigen Bahnen in den Hintergrund gedrängt und damit auch die bezügliche Subvention aus Abschied und Traktanden gefallen.

105. Laut Mittheilung der Finanzkanzlei des Kantons Zürich waren am 19. Oktober 1874 *bereits einbezahlt* worden:

An Winterthur-Singen-Kreuzlingen	916,500 Fr.
an Wädensweil-Einsiedeln ¹⁾	100,000 »
an Wald-Rüti ²⁾	110,000 »
an die linksufrige Zürichseebahn	1,400,000 »
an die Tössthalbahn	875,000 »
	3,401,500 Fr.

wozu laut Beschluss des Regierungsrathes vom 23. Januar 1875 eine erste Einzahlung an Effretikon-Hinweil mit 289,000 »
kommt, so dass die Summe der geleisteten Einzahlungen beträgt 3,690,500 Fr.

¹⁾ Regierungsrath, 19. April 1873: An die Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln resp. die muthmaasslich 250,000 Fr. betragende Aktienbeteiligung des Staates wird für *Rechnung der Gemeinde Wädensweil* eine Einzahlung von 40% beschlossen.

²⁾ Erste Einzahlung 20% oder 60,000 Fr. am 19. April 1873, zweite mit 50,000 Fr. am 12. September 1874.

106. Der Art. 26 der zürcherischen Staatsverfassung lautet:

« Die Eisenbahnen, welche um ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung willen ausserordentlicher Privilegien seitens des Staates geniessen, sind unter dessen Aufsicht dieser Bestimmung entsprechend zu verwalten.

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

Der Kantonsrath lud den Regierungsrath ein, über die Ausführung dieses Artikels ein Gesetz zu hinterbringen; unterm 25. Oktober 1871 legte der Regierungsrath einen bezüglichen Gesetzesentwurf vor.

Dieser Entwurf wurde vom Kantonsrathe in einigen Punkten abgeändert und gelangte in folgenden Hauptzügen vor das Volk:

1) Beteiligung des Staates mit Fr. 50,000 per Kilometer bei Eisenbahnen die einem ansehnlichen Theil des Kantons zu Vortheil gereichen; für Anlagen unter Fr. 150,000 Kosten per Kilometer nur $\frac{1}{3}$ der gewöhnlichen Staatsbeteiligung.

2) Die beteiligte Landesgegend leistet mindestens so viel als der Staat.

3) In jedem einzelnen Fall setzt der Kantonsrath die Staatsbeteiligung fest.

Die Volksabstimmung am 14. April 1874 ergab:

Beteiligung von 66,311 Stimmberechtigten, 58,458, Ja 25,822, Nein 23,386, leere 9,194, ungültig 56.

107. Mit Weisung dat. 17. August 1872 legte der Regierungsrath dem Kantonsrathe eine Anzahl *Subventionengesuche* vor; er bemerkt unter Andern hiezu:

« Die Bedingungen, welche der Staat an die Subventionsertheilung knüpfen wird, lassen sich nach folgenden Gesichtspunkten ausscheiden:

« a) Bedingungen, beziehungsweise Vorbehalte betreffend das Mass der Subvention im Sinne des § 1 des citirten Gesetzes, und Vorbehalt der definitiven Festsetzung der Höhe des Beitrages durch den Kantonsrath nach Vollendung des Baues der Bahn;

« b) Bedingungen betreffend den Beginn und die Art der Einzahlungen: Die Einzahlungen beginnen erst, wenn dem Regierungsrath der Ausweis geleistet sein wird, dass das ganze Bankapital gedeckt ist, und die einzelnen Einzahlungen erfolgen auch nur in dem Verhältniss, in welchem der kilometrische Bauansatz zu dem zugesicherten Staatsbeitrag steht;

« c) Bedingungen betreffend die dem Staate als Beteiligte in der Verwaltung zu gewährenden Vertretung;

« d) Bedingungen zur Wahrung allfälliger staatlicher Interessen, soweit diese nicht schon in der Concession oder durch Statutengenehmigung Berücksichtigung gefunden haben sollten.

« Der Staat wird ferner dafür sorgen, dass er seiner Verbindlichkeit wieder enthoben ist, falls das Unternehmen aus irgend welchen Gründen nicht innert Frist zu Stande kommt.

« Die rechtliche Stellung, welche durch die beantragten Beschlüsse zwischen dem Staate und den einzelnen Unternehmungen geschaffen wird, wäre folgende:

« Der Kantonsrath ermächtigt den Regierungsrath und dieser die Finanzdirektion, unter den aufgestellten Bedingungen und Vorbehalten bei der Eisenbahnunternehmung mit einem bestimmten Betrage sich zu theiligen. Die so angebahnte privatrechtliche Verpflichtung des Staates der Unternehmung gegenüber wird erst existent, wenn von dieser in rechtskräftiger Form, sei es durch die Statuten, sei es durch bindende Gesellschaftsbeschlüsse, die Annahme der Staatsbetheiligung unter jenen Bedingungen und Vorbehalten dem Regierungsrathe erklärt worden ist. »

108. Diese Anschauungen haben in den bezüglichen Subventionsbeschlüssen folgenden Ausdruck gefunden:

1. a) Bei allen subventionirten Bahnen mit Ausnahme der schmalspurigen wird nach dem Wortlaute des Subventionsgesetzes eine Betheiligung von 50,000 Fr. per Kilometer der Bahnlänge festgesetzt unter den im Subventionsgesetz aufgeführten Bedingungen.

Bei den schmalspurigen Linien wird bestimmt:

Der Kanton Zürich theilt sich: a) mit einem Darlehen, welches, so lange die Baukosten 100,000 Fr. per Kilometer nicht übersteigen, den dritten Theil der Baukosten beträgt, und welches jährlich von der Gesellschaft für schweiz. Lokalbahnen zu $4\frac{1}{2}\%$ verzinst und nach 15 Jahren zurückbezahlt wird; für den Fall, dass durch ein Höhersteigen der kilometrischen Expropriationskosten über 7,000 Fr. hinaus die Baukosten der Linie mehr betragen als 100,000 Fr. per Kilometer, wird jenes Darlehen um die Hälfte dieses Mehrbetrages vermehrt, wobei indessen der Gesamtbetrag des Darlehens 35,000 Fr. per Kilometer nicht übersteigen darf;

b) mit einem jährlichen Zuschuss von 750 Fr. per Kilometer an die Betriebskosten der ersten zehn Jahre, in der Meinung, dass das diesfällige Betreffniss im Ganzen 15,000 Fr. per Jahr nicht übersteigen darf.

2. Wo die Betheiligung ganz in Aktien erfolgte, wurde in Gemässheit von Art. 5 des Subventionsgesetzes die Bestimmung beigesetzt:

« Die definitive Festsetzung der Höhe des Beitrages auf Grundlage der oben aufgestellten Bedingungen erfolgt nach Vollendung des Baues der Bahn auf den Antrag des Regierungsrathes durch den Kantonsrath. »

b) 1. Was die Form der bereits erteilten Subventionen anbelangt, so ist zu bemerken, dass der Staat für alle Unternehmungen Aktien zeichnet « zu nicht ungünstigeren Bedingungen, als sie für den Einschuss der betreffenden Landesgegend aufgestellt sind —

mit Ausnahme der beiden Seeuferbahnen, wo die Betheiligung durch Obligationen geschieht « zu gleichen Bedingungen, wie solche für den Vertrag mit der Nordostbahn (der Eigenthümerin dieser beiden Bahnen) dat. 4. Heumonats 1872 festgesetzt sind (erste drei Jahre 3% Zins, folgende vier Jahre $3\frac{1}{4}\%$, letzte drei Jahre $3\frac{1}{2}\%$, dann Abzahlung) —

und der schmalspurigen Bahnen, wo, wie oben erwähnt die Betheiligung theils in einem Darlehen, theils in einem Zuschuss zu den Betriebskosten besteht.

2. Das Subventionsgesetz bestimmt in Art. 3: Die Einzahlung beginnt erst, wenn das ganze Baukapital gesichert ist.

In Ausführung dieser Bestimmungen setzen die speziellen Betheiligungsbeschlüsse fest:

Die Einzahlung beginnt (erfolgt) erst, wenn die Gesellschaft beim Regierungsrathe sich darüber ausgewiesen haben wird, dass das ganze Baukapital gesichert und der *Finanzausweis vom Bundesrathe anerkannt* ist.

An die Unternehmung *Winterthur - Singen - Kreuzlingen* hatte der Regierungsrath die erste Einzahlung geleistet, obwohl der Finanzausweis vom Bundesrathe noch nicht anerkannt worden war. Es führte diess zu einer Interpellation der Regierung durch ein Mitglied des Kantonsrathes, welche Interpellation aber die Regierung mit einem Hinweis auf die Dringlichkeit der damaligen Sachlage beantwortete, die ihr nicht erlaubt hätte, den Entscheid des Bundesrathes erst noch abzuwarten; übrigens habe die Regierung jenen Beisatz auch nicht für bindend erachtet, sie würde sich eine solche Bevormundung wohl verboten haben. Der Kantonsrath erklärte sich mit den Anschauungen der Regierung einverstanden.

Für die rechtsufrige Seebahn, für Winterthur-Kloten-Baden und für die schmalspurigen Bahnunternehmungen wurde der Schlusspassus (und der Finanzausweis vom Bundesrathe anerkannt ist) weggelassen, dagegen zur Konstatirung der Sicherung des Baukapitals der Kantonsrath dem Regierungsrathe substituirt.

Für die linksufrige Zürichseebahn wird bestimmt:

Die Einzahlung erfolgt erst, nachdem der Bauplan durch die kompetente Behörde genehmigt ist, und die Einzahlung von Seite der betreffenden Landesgegend stattgefunden hat.

3. Das Gesetz sagt nichts über die Art und Weise, wie die Einzahlungen zu leisten seien. Nach Artikel 5 desselben, welcher dem Kantonsrathe Vollmacht gibt, an die Betheiligung diejenigen Bedingungen zu knüpfen, welche er zur Sicherung des Unternehmens, sowie zur Wahrung der staatlichen Interessen für erforderlich hält — unter welche Bedingungen doch in vorderer Reihe der Einzahlungsmodus gehört — steht es dem Kantonsrath zu, diess Verhältniss bei jeder einzelnen Subventionserteilung zu ordnen.

In den einzelnen Subventionsbeschlüssen findet sich diess bezüglich die Bestimmung:

« Die einzelnen Einzahlungen erfolgen nach Massgabe des Fortschreitens der Arbeiten auf Kantonsgebiet

und sind zu einem Drittheile des Erstellungswerthes, beziehungsweise in dem gleichen Verhältnisse zu leisten, in dem der kilometrische Bauansatz zum zugesicherten Staatsbeitrage steht. »

Ausgenommen hievon sind die Subventionen für die rechts- und linksufrige Zürichseebahn. Die Weisung zu dem Beschlussesentwurf bezüglich Subvention der schmalspurigen Bahnen sagt hierüber:

« Bei dem für die rechtsseitige und linksseitige Zürichseebahn bewilligten Subventionen wurde mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Bethheiligung in Obligationen mit bestimmter Rückzahlung stattfindet, die Einzahlung nicht an das Fortschreiten der Arbeiten geknüpft. Obgleich auch die schweiz. Gesellschaft für Lokalbahnen in gleicher Weise sich zur Rückzahlung nach 15 Jahren fest verpflichtet, wird im Beschlussesentwurf die Gliederung der Einzahlung nach Massgabe des Vorrückens der Arbeiten wie in früheren Fällen festgehalten, da in einem entscheidenden Punkte die Verhältnisse nicht gleich sind. Während nämlich dort bei den Seethalbahnen die ganze Summe der hinzugebenden Subventionen von vorneherein in einem bedeutenden Vermögen, das für die Aktiengesellschaft der schweiz. Nordostbahn sich nach Abzug ihrer Passiven ergibt, ihre unzweifelhafte Deckung findet, beträgt dagegen die Deckung, welche die schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen zur Stunde für alle gegenwärtig von ihr eingegangenen Engagements thatsächlich darzubieten im Stande ist, nur 20% von 5 Millionen also 1 Million Franken. Es muss also durch das zu erstellende Objekt selber die Sicherheit completirt werden. »

c. Bezüglich der Vertretung des Staates in der Verwaltung des Unternehmens wiederholen die einzelnen Subventionsbeschlüsse einfach die Bestimmung des Gesetzes (siehe Art. 4).

Nach dem Gesetze ist es dem Regierungsrathe frei gestellt, diese Vertretung in seiner eignen Mitte oder ausserhalb zu suchen. Meines Wissens hat derselbe bis dahin derartige Vertretungen immer aus seiner eignen Mitte bestellt.

d) Als weitere schützende Bestimmung finden wir die Klausel: « Die Subventionspflicht des Staates fällt dahin, wenn die Concession erlischt, oder wenn nach Verfluss von zwei Jahren, ab Datum des Beschlusses, die verlangte Sicherung des Bankapitales nicht erfolgt ist. »

Diese Clausel fehlt bei dem Subventionsbeschlüsse für die linksufrige Zürichseebahn.

In dem Beschlüsse betreffend Subvention der schmalspurigen Bahnen wird beigefügt:

« Für das vom Staate für diese Unternehmung gewährte Darlehen haftet ausser dem Vermögen der schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen noch speziell in erster Hypothek die zu erbauende Bahn von N. bis N. nebst Betriebmaterial. Die Gesellschaft ist befugt, eine weitere, dem Darlehen des Staates gleichkommende

Summe in gleichen Rechten wie dieses auf die Bahn zu versichern. — Ohne Zustimmung des Kantonsrathes darf die zu erwartende Concession von der schweiz. Gesellschaft für Lokalbahnen nicht an eine andere Gesellschaft übertragen werden. »

109. Unterm 14. Juni 1873 richtete der Regierungsrath ein Schreiben an den Kantonsrath mit dem Gesuche um Interpretation des § 6 des Subventionsgesetzes.

Dieser § 6 bestimmt: Zu dem in § 1 bezeichneten Zwecke ist nach Bedarf ein Staatsanleihen bis zu dem Betrage von 8 Millionen Franken zu erheben — und es war nun die Frage, ob damit nicht gesagt werden wollte, dass nach Erschöpfung dieser Mittel das Volk für die Gewährung eines neuen Kredites befragt werden müsse. Wenn nein, warum ist denn obige Bestimmung in das Gesetz aufgenommen worden, da ja dem Kantonsrathe sonst schon die Befugniss zusteht, Anleihen aufzunehmen? Wenn ja, warum gibt denn der § 1 dem Kantonsrathe das unbedingte Recht, Subventionen zu ertheilen und deren Mass festzusetzen, warum ist nicht in jenem § 1 eine bezügliche beschränkende Bedingung beigefügt worden?

Die Minderheit der vom Kantonsrathe bestellten Kommission spricht sich für erstere Auffassung aus. Der § 1 sei durch den § 6 von selbst beschränkt; bis auf 8 Millionen habe der Kantonsrath unbedingte Vollmacht Subventionen zu ertheilen; dann aber müsse vom Volke weiterer Kredit verlangt werden. Insbesondere erhebt sich diese Minderheit dagegen, dass diese 8 Millionen durch das Hinzuwerfen anderer im Besitze des Staates sich befindender zinstragender Eisenbahn-papiere, die von frühern Subventionen herkommen, in die Höhe getrieben werden dürfen.

Die Kommissionsmehrheit dagegen beantragte: « Wenn Titel der Staatssubvention, welche sich im Conto der Eisenbahnsubventionen befinden, veräussert werden, so fällt der jeweilige Gegenwerth, vorbehaltlich der nach § 10 a des erwähnten Gesetzes zur Tilgung der Eisenbahndarlehen zu verwendenden Mehrerlös über den vom Staate eingesetzten Werth hinaus in das Conto zurück, und es kann derselbe zu weitem Eisenbahnsubventionen nach Massgabe des Gesetzes verwendet werden, immerhin mit der Beschränkung, dass das für solche Zwecke bestimmte Eisenbahnanleihen 8 Millionen Franken nicht übersteigen darf. »

Dieser Antrag wurde vom Kantonsrathe gutgeheissen, und ein anderer Antrag, nach welchem diese Interpretation dem Entscheide des Volkes unterstellt werden sollte, abgelehnt.

110. Aus der *Staatsrechnung* des Kantons Zürich pro 1873 ist folgendes zu entnehmen:

Der Conto der Eisenbahnsubventionen übernahm aus dem centralisirten Staatsgut:

a) Nordostbahnaktien, alte, 2,980 Stück à 500 Fr.	Fr. 1,490,000
b) Zürich-Zug-Luzern Obligationen, 3,350 Stück à 500 Fr.	< 1,675,000
c) Bülach-Regensberger Obligationen, 1,200 Stück à 500 Fr.	< 600,000
	Fr. 3,765,000

Zur Deckung der in Aussicht stehenden Einzahlungen auf Eisenbahnsubventionen wurde:

- I. Ein Anleihen von 4,000,000 Fr. aufgenommen.
- II. 1,005 Stück alter Nordostbahnobligationen verkauft.

I. Das Anleihen wurde durch Vertrag vom 26. September 1873 von einem Bankkonsortium, bestehend aus der Bank in Winterthur, der schweizerischen Kreditanstalt, dem Basler Bankverein und den Herren von Speyr und Comp. in Basel, à forfait übernommem zum Kurswerthe von $97\frac{1}{2}$ und zu einem jährlichen Zins von $4\frac{1}{2}\%$. Die vom zürcherischen Fiskus ausgegebenen Obligationen in Titeln von 1000, 5000 und 10,000 Fr. sind auf Ende Februar 1884 ohne weitere Kündigung in Zürich und Basel spesenfrei rückzahlbar. Der Fiskus verpflichtete sich, die zur Einlösung der in Basel zur Zahlung kommenden Coupons nöthigen Fonds jeweils 8 Tage vor Verfall dem Basler Bankverein franco einzusenden und vergütet für die Zinszahlung diesem Institute $\frac{1}{4}\%$; ebenso verpflichtet er sich, die zur Einlösung der auf Ende Februar 1884 in Basel zur Rückzahlung kommenden Obligationen nöthigen Fonds acht Tage vorher dem Basler Bankverein franco zu übermitteln und vergütet diesem Institute hiefür $\frac{1}{8}\%$. Die Druckkosten der Prospekte etc. gehen zu Lasten des Fiskus.

Bis Ende 1873 ist an dieses Anleihen die Summe von 2,062,475 Fr. bezahlt worden.

Der Cursverlust von 100,000 Fr. auf diesem Anleihen wird durch Abschreibungen, deren erste im Jahre 1873 mit Fr. 33,732. 40 statt hatte, gedeckt.

II. Die 1,005 Stück alten Nordostbahnobligationen wurden für Fr. 634,109. 95 verkauft und somit gegenüber dem Nominalwerth ein Gewinn von Fr. 131,609. 95 realisirt.

Dagegen kamen als neue Anschaffungen in den Conto der Eisenbahn-Subventionen:

993 neue Nordostbahnaktien à 300 Einzahlung	Fr. 297,900. —
2,500 Winterthurer - Singen - Kreuz- lingen Aktien à 50 Einzahlung	> 125,000. —
500 Wädensweil-Einsiedeln Aktien à 200 Einzahlung	> 100,000. —
600 Wald-Rüti Aktien à 100 Einz.	> 60,000. —
720 linksufrige Seebahn-Obligationen	> 250,000. —
Gotthardtahn Schuldschein, 1. Rate	> 63,084. 96
	Fr. 895,984. 96

Der Bestand in Aktien und Obligationen zum Neunwerthe beträgt somit per Ende 1873 Fr. 4,158,484. 96, was eine Vermehrung von rund 400,000 ausmacht. Der Rest von rund 1,700,000 Fr. aus der Einzahlung auf die 4 Millionen Anleihe wird als Conto corrent Guthaben bei der Staatskasse ausgewiesen.

Nachtrag zum ersten Theil.

Eisenbahnsubventionsgesetze.

111.

Thurgau.

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

Wenn Eisenbahnbauten zufolge von Prioritätsrechten unternommen werden, so bleibt die Frage, ob und im bejahenden Falle, in welchem Umfange eine Staatsbetheiligung eintreten soll, Vertragsrecht. — In der Regel sind für den diessfälligen 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 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 Stimm-

berechtigten beteiligten sich 15,014 an der Abstimmung; für Annahme des Gesetzes stimmten 7,641, für Verwerfung 7,365.

112. *Neuchâtel.*

1. L'Etat participera financièrement à la construction des 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 dévis total.

Si le dévis est dépassé, la différence sera supportée en entier par les Compagnies ou populations intéressées; si, au contraire, le dévis 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 janvier 1873, pour les demandes de concessions de chemins 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 500,000 Fr. 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 3,601 votants contre 1,478.

113. *Vaud.*

Projet voté par le Grand Conseil le 21 février 1873 et soumis à la votation du peuple le 23 mai 1873, re-

jeté par 12,432 voix, 10,409 s'étant prononcées pour l'acceptation :

1. L'Etat de Vaud participera financièrement à la construction des chemins de fer restant à établir sur son territoire qui intéressent une partie importante du canton, et à la concession desquels il ne ferait pas opposition.

2. Cette participation pourra atteindre au maximum : 30,000 fr. par kilomètre de voie pour les chemins de fer à voie ordinaire de 1^m4352 entre rails; 20,000 fr. par kilomètre de voie pour ceux à voie réduite.

Elle ne pourra être supérieure au tiers des frais d'établissement de la ligne, y compris le matériel roulant pour une valeur kilométrique déterminée.

Dans le cas où la ligne 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 le chiffre de la participation de l'Etat.

3. Il pourra être dérogé aux maxima fixés par l'art. 2 en faveur des chemins de fer, dont la construction ou l'exploitation exigerait des installations fixes très-coûteuses ou des tunels et travaux d'art considérables.

4. La participation de l'Etat a lieu au moyen d'une prise d'actions ou d'obligations à des conditions qui ne seront pas plus défavorables que celles fixées pour la participation des contrées intéressées.

En aucun cas l'Etat ne pourra être porteur de plus de la moitié des actions.

Les versements sur ces actions ou obligations n'auront lieu qu'après le commencement sérieux des travaux de construction, et sur la preuve faite par la Compagnie que des versements identiques ont été déjà effectués sur toutes les autres actions ou obligations.

5. Le Grand Conseil détermine définitivement et pour chaque cas le chiffre de la participation de l'Etat et fixe toutes les mesures qu'il estime nécessaires à la garantie de l'entreprise et à la sauvegarde des intérêts de l'Etat.

6. Comme condition de la participation le canton prendra part à l'administration de la Compagnie dans la mesure que le Grand Conseil déterminera en accordant le concours financier de l'Etat.

7. Pour payer les contributions fixées aux art. 1^{er} et 2 ci-dessus, le Grand Conseil pourra disposer par voie d'emprunt d'une somme pouvant aller jusqu'à quatre millions.

8. Il sera tenu un compte spécial des avances faites par l'Etat et des revenus qu'il en retirera.

9. Toute demande de participation financière de l'Etat devra être accompagnée :

1° Du tracé du chemin de fer rapporté sur une carte du $\frac{1}{25000}$ au minimum;

2° Du profil en long;

3° D'un exposé des motifs indiquant entre autres le mode et les conditions de la construction et de l'exploitation, l'évaluation des frais de construction et du trafic probable, les ressources financières de la Compagnie demanderesse, etc., etc.

114. Graubünden.

Entwurf, noch in Schwebe.

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

2. Die Staatsbetheiligung 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, welcher 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 nach Grund des vorliegenden Gesetzes zu Gunsten einzelner Sektionen besagter Alpenbahnsubvention in Abzug gebracht werden sollen.

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

II. Eisenbahnunternehmungen.

An solche ertheilte Subventionen.

1. Nehmen wir die sehr wenigen Bahnen voraus, welche bisher noch nicht in den Fall kamen, die Mithilfe von Kantonen, Gemeinden oder interessirten Privaten in Anspruch nehmen zu müssen. Es sind diess die drei *Rigi* Bahnen und die *Uetlibergbahn*, deren Direktion fast etwas neidisch bemerkt: « Unsere Bahn gehört nicht zu denjenigen, denen in irgend einer Form etwas geschenkt wird. »

Es will allerdings auch noch die Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen ihre Gesellschaft unter diese Klasse gerechnet wissen, mit welchem Rechte werden wir später sehen.

2. Basel-St-Louis (Strasbourg-Bâle).

Kanton Baselstadt, vom 21. Juni 1843.

§ 9. Der laut beiliegenden Plänen zum hiesigen Stationsplatze erforderliche Boden wird von den Behörden von Basel unentgeltlich zur Verfügung der Compagnie gestellt.

§ 10. Der Ankauf des laut Plänen zur Bahn selbst benöthigten Bodens, von dem neuen Stadtgraben bis zur französischen Grenze, hingegen geschieht zwar ebenfalls durch die Behörden von Basel; indessen hat die Compagnie dieser letztern die Hälfte des disffälligen Ankaufspreises und der Kosten zu vergüten; im höchsten Fall jedoch nur bis auf die Summe von 50,000 Fr.

Sollte wider Erwarten der Betrag dieser Hälfte die Summe von 50,000 Fr. überschreiten, so würde der Mehrbetrag den Behörden von Basel allein zur Last fallen.

§ 12. Die Stadtbehörde überlässt den Unternehmern für den Gebrauch in ihrem Bahnhof unentgeltlich $3\frac{3}{4}$ Helbling Wasser (d. h. also ungefähr 24,000 Liter in 24 Stunden), wovon jedoch nur $\frac{1}{2}$ Helbling gutes Quellwasser zu sein braucht, das Uebrige in Abwasser bestehen kann.

Nach § 16 verpflichteten sich die Behörden überdiess zur Herstellung zweckmässiger Strassenverbindung mit dem Bahnhof; und zur Zahlung von 50,000 Fr., wenn auf Verlangen der Regierung ein zweites Geleise gelegt worden ist.

Laut besonderm Vertrag theilten sich Staat und Stadt in obige Leistungen zu gleichen Theilen, der Staat für sich den nöthigen Umbau der Festungswerke, die Stadt für sich gewisse Strassenbauten und die Lieferung des Wassers übernehmend.

Bern-Luzern.

3. Der Bau der Linie Langnau-Luzern erfordert ein Kapital von Fr. 14,000,500
dazu die bereits gebaute Strecke Güm-
lingen-Langnau mit Betriebsinventar 6,600,000

Fr. 20,600,500

Der Vertrag zwischen dem Initiativkomite der Ementhal-Entlebucherbahn und den Regierungen von Bern und Luzern, betreffend den Ausbau und die Subventionirung der Eisenbahn Bern-Luzern enthält folgende Bestimmungen:

§ 1. Die bereits im Betriebe befindliche Bahnstrecke Gümlingen-Langnau wird mit der noch zu erstellenden Linien-Langnau-Luzern nach den Bestimmungen dieses Vertrages zu einem Unternehmen vereinigt und zu diesem Zwecke von dem Kanton Bern an die Bahnunternehmung Bern-Luzern abgetreten. Die Abtretung erfolgt, wenn der in §. 13 vorhergesehene Ausweis geleistet und von den Regierungen von Bern und Luzern anerkannt worden ist.

§ 2. Die Kantone Bern und Luzern ertheilen dem Initiativkomité der Emmenthal-Entlebucher Bahn zu Händen der von ihrer zu begründenden Gesellschaft für die Bern-Luzern Bahn die für die Erstellung und den Betrieb der Bahnlinie erforderlichen Concessionen nach dem Wortlaute der Beilagen zu diesem Verträge.

§ 3 bestimmt die Voranschläge: Langnau-Luzern zu 10 Millionen Franken, das Betriebsmaterial zu Fr. 1,800,000; den Kaufpreis für Gümlingen-Langnau-Luzern in betriebsfähigem Zustande 6,600,000 Fr.

§ 4. Das für den Bau der Bahnlinie Langnau-Luzern und den Ankauf der Strecke Gümlingen-Langnau erforderliche Kapital von 16,600,000 Fr. soll beschafft werden:

- a) Durch Herausgabe von Obligationen mit fixem Zins, den 5% per Jahr nicht übersteigen soll, haftend mit erster Hypothek auf der ganzen Bahnlinie Bern-resp. Gümlingen-Luzern 4,000,000 bis 5,000,000 Fr.
 - b) Durch Prioritätsaktien, welche auf den über die Betriebskosten und Verzinsung des Obligationenkapitals sich ergebenden Reingewinn vorab Anspruch haben, bis deren Ertrag 5% erreicht 2,000,000 bezw. . . . 1,000,000 >
 - c) Durch Emission gewöhnlicher Aktien welche nach der Verzinsung des Obligationenkapitals, und, nachdem die Prioritätsaktien 5% erhalten haben, an einem weitem Ertragnisse der Bahn mit den Prioritätsaktien verhältnissmässig gleich participiren, bis die letztern zu einer Dividende von 8% gelangt sind, einen weitem Ueberschuss aber allein erhalten, bis sie ebenfalls 8% Dividende tragen, und endlich in einen 8% übersteigenden Ertrag mit den Prioritätsaktien gleich sich theilen 10,600,000 >
- 16,600,000 Fr.

Sofern das Betriebsmaterial angeschafft werden muss, ist die dafür erforderliche Summe von 1,800,000 Fr. durch entsprechende Erhöhung des Obligationenkapitals aufzubringen.

§ 5. Die Plazirung der Obligationen, sowie die Prioritätsaktien ist Sache des Initiativkomites, macht 6,000,000 Fr. eventuell 7,800,000 Fr.

Von den gewöhnlichen Aktien werden 4,000,000 Fr. von den Kantonen Bern und Luzern übernommen und zwar vom Kanton Luzern, inbegriffen der Bethheiligung der längs der Bahn liegenden luzernischen Gemeinden 2,000,000 >
vom Kanton Bern nebst den betheiligten bernischen Gemeinden. 2,000,000 >
Der Rest der Aktien im Betrage von 6,600,000 >

übernimmt der Kanton Bern als Gegenwerth der von ihm abzutretenden Bahnstrecke Gümlingen-Langnau.

§ 6. Sofern das für den Bau der Linie Langnau-Luzern in Anschlag gebrachte Kapital oder die eventuell für das Betriebsmaterial berechnete Summe nicht im ganzen Betrage verausgabt werden sollte, reduziert sich um den betreffenden Betrag die vom Initiativkomité zu beschaffende Summe, so wie dieses hinwieder auch den Mehrbedarf zu beschaffen hat, wenn jene Summe nicht ausreichen sollte.

§ 7. Die Einzahlung des Aktienkapitales hat allmählig nach Massgabe des Bedürfnisses zu erfolgen. Die einbezahlten Summen werden während der Bauzeit aus dem Bankkapital zu 4% verzinst. Diese Bestimmung findet jedoch keine Anwendung auf diejenigen Aktien, welche der Kanton Bern in liberirten Titeln für die Bahnstrecken Gümlingen-Langnau erhält und welche bis zur Vollendung des Baues der Strecke Langnau-Luzern auf den Ertrag der Bahnlinie Bern-Langnau, deren Betrieb noch von der bernischen Staatsbahn fortbesorgt wird, angewiesen werden.

§ 8. Die vom Initiativkomité zu gründende Gesellschaft übernimmt den Bau der Linie Langnau-Luzern nach Massgabe der in diesem Verträge und in den Konzessionsakten enthaltenen Vorschriften. Verträge über Arbeiten oder Lieferungen, welche die Summe von Fr. 100,000 übersteigen, sind jedoch der Genehmigung der Regierungen von Bern und Luzern zu unterbreiten.

§ 11. Vom Reinertrag, der sich nach Verzinsung des Obligationenkapitals und der Verzinsung der Prioritätsaktien mit 5% herausstellt, werden im ersten Jahre 200 Fr., im zweiten 400 Fr., im dritten 600 Fr., und im vierten und den folgenden Jahren 800 Fr. per Kilometer in einen Reservenfond gelegt.

§ 12. In den Generalversammlungen haben emittirte Prioritäts- und übrige Aktien gleiches Stimmrecht. In den Verwaltungsrath und in die Direktion ernennen die Regierungen von Bern und von Luzern und die Gesellschaft je ein Drittel der Mitglieder.

Diesen Vertrag ratifizierte das Volk des Kantons Bern in der Abstimmung vom 7. Jenner 1872 mit 28,523 gegen 11,162 Stimmen mit folgenden Beisätzen:

Art. 2. Die Gemeinden und Privaten der betheiligten Landesgegenden mit Inbegriff der Stadt Bern (Gemeinde, Korporationen und Privaten) haben an der Aktiensumme von 2,000,000 Franken einen Betrag von 250,000 Franken zu übernehmen.

Art. 4. Die Prioritätsaktien sollen durch Obligationen ersetzt werden.

4. Laut Mittheilung der Direktion der Bern-Luzernbahn zeichneten für Langnau-Luzern Aktien:

A. Kanton Bern :		Fr.
I. Staat Bern		1,750,000
II. Amtsbezirk Bern :	Fr.	
Einwohnergemeinde Bern	97,500	
Bürgergemeinde Bern	97,500	
Einwohnergemeinde Bolligen	4,000	
» Muri	1,500	
		200,500
III. Amtsbezirk Konolfingen :		
Einwohnergemeinde Worb	1,500	
» Schlosswyl	500	
» Rubigen	1,000	
» Münsingen	1,000	
» Gysenstein	1,000	
» Niederhünigen	500	
» Stalden	500	
Kirchgemeinde Oberdiessbach	1,000	
Privaten	3,000	
		10,000
IV. Amtsbezirk Langnau :		
Einwohnergemeinde Eggiwyl	5,000	
» Signau	4,000	
» Schangnau	5,000	
» Trub	8,000	
» Trubschachen	1,500	
Privaten	16,500	40,000
		10,000
Total		2,000,500

B. Kanton Luzern.

		Fr.
I. Staat Luzern		1544500
II. Amt Entlebuch :		
Einwohnergemeinde Marbach	Fr. Fr.	(2387624)* 14000
Corporationsgemeinde Marbach		2000
Einwohnergemeinde Escholzmatt	(4075916)	68000
Corporationsgmde. Escholzmatt		3500
Einwohnergemeinde Flühli	(2784780)	16000
Einwohnergemeinde Schüpheim	(6257540)	80000
Corporationsgmde. Schüpheim		6500
Einwohnergemeinde Hasle	(1804310)	20000
Corporationsgemeinde Hasle		3000
Einwohnergemeinde Entlebuch	(4109782)	60000
Corporationsgemeinde Entlebuch		5000

*) Die eingeklammerten Zahlen geben das Vermögen der Gemeinde.

		Fr.	Fr.
Einwohnergemeinde Ro- moos	(1417000)	10000	
Corporationsgemeinde Ro- moos		5000	
Einwohnergemeinde Dap- pleschwand	(968000)	5000	
Corporationsgemeinde Dap- pleschwand		1500	
Einwohnergemeinde Schachen Privaten	(755000)	5000	16000
			320500
III. Amt Sursee :			
Einwohnergemeinde Wer- thenstein	(1227772)	15000	
Einwohnergemeinde Wohl- hausen	(1671590)	10000	
			25000
IV. Amt Luzern :			
Einwohnergemeinde Malters Einwohnergemeinde Schwar- zenberg	(3465978)	25000	5000
Einwohnergemeinde Littau und Dorfzwing	(3245600)	20000	50000
Stadtgemeinde Luzern		50000	10000
Privaten		10000	110000
	Total		2000000

Die Gesamtzahl der Aktienzeichnungen beträgt so-
nach 4,000,500 Fr. Die Aktien stehen unter sich in
gleichem Rang und erhalten während der Bauzeit 4%
Zins aus dem Baukapital. Vom Zeitpunkt der Eröffnung
der Linie Bern-Luzern ab wird der sich ergebende Rein-
ertrag nach Abzug der Betriebskosten, Verzinsung des
Obligationenkapitals und Beitrag an den Reservefonds auf
alle Aktien gleichmässig vertheilt.

5. Das *Obligationenkapital* wurde durch ein Con-
sortium von Basler Bankinstituten und Bankhäusern auf-
gebracht. In Art. 5 des Vertrages hatte sich die Bern-
Luzern-Bahngesellschaft die Wahl zwischen folgenden
drei Modalitäten vorbehalten :

a) Kommissionsweise Begebung des Anleihe-
ns, wobei der Eisenbahngesellschaft die Feststellung des Zins-
fusses und des Emissionskurses freisteht, gegen Vergütung
von 1% Kommission auf dem begebenen Betrage und
der Publikationskosten.

b) Feste Uebernahme eines 4½% Anleihe-
ns mit Zinsengarantie der Kantone Bern und Luzern zum Kurse
von 97½% auf dem Nominalbetrage.

c) Feste Uebernahme eines 5% Anleihe-
ns ohne Zinsengarantie, aber mit hypothekarischer Verpfändung
im ersten Range des gesammten Bahnkörpers und aller
Zubehörden zum Kurse von 95% auf dem Nominal-
betrage.

Die Frage der Uebernahme der Zinsengarantie durch
die Kantone Bern und Luzern nach Modus b hatte zu

langen Verhandlungen geführt, und die beidseitigen Regierungen hatten sich unterm 10. Oktober 1872 zu einer Uebereinkunft verständigt, nach welcher für den Fall, wo der Ertrag der Eisenbahn Bern-Luzern nicht ausreichen sollte, um die diessfälligen Obligationen voll zu verzinsen, die Kantone Bern und Luzern vorschussweise den fehlenden Betrag auszurichten hätten und zwar Luzern zu $\frac{2}{7}$ und Bern zu $\frac{5}{7}$. Allfällige Vorschüsse sollten den beiden Kantonen gutgeschrieben, mit $4\frac{1}{2}\%$ verzinst und in den nachfolgenden Betriebsjahren zurückvergütet werden, bevor den Aktionären irgend eine Dividende ausgerichtet würde.

Es schien Aussicht vorhanden, dass dieser Vertrag von Seiten der beiden Grossen Rätthe genehmigt werden würde. Das Konsortium war aber von der Fassung desselben nicht befriedigt und verlangte kategorisch folgende Zusätze:

« Dem Bankkonsortium gegenüber haften die beiden Kantone in vorerwähnten Verhältnisse *solidarisch*, mit der ausdrücklichen Verpflichtung, dass falls die zur Zahlung der Zinsen erforderlichen Beiträge nach § 8 des Anleiensvertrages nicht 8 Tage vor Verfall dem Konsortium in Basel durch die Bahngesellschaft zur Verfügung gestellt sind, die beiden Kantonsregierungen auf einfache briefliche Anzeige hin und ohne weitere Formalität das Zinsbetreffniss dem Bankkonsortium sofort übermitteln werden. »

« Für die von den Kantonen Bern und Luzern geleisteten Zinsvorschüsse soll die Bahn Bern-Luzern mit keinem Pfandrecht irgend welcher Art beschwert werden. »

« Die Kantone Bern und Luzern werden ihre diessfälligen Forderungen an die Bahngesellschaft erst nach vollständiger Befriedigung der Obligationeninhaber, resp. nach Rückbezahlung des Kapitals geltend machen. »

Diese nachträglichen Modifikationen konnten bei den beiden Kantonen keine Annahme finden, und es trat somit die dritte Mordalität in Ausführung.

6. An die Kosten der Vorbereitung des Unternehmens hatte der Kanton Luzern 2,000 Fr. an Vorschüssen, Fr. 1,064. 40 an Zahlungen für Verschiedenes, der Kanton Bern einen mir nicht bekannten Betrag gegeben. Luzern verzichtete (Mai 1873) auf die geleisteten Zahlungen von Fr. 1,064. 40, verlangte aber Rückzahlung des Vorschusses von 2,000 Fr. Der Kanton Bern verzichtete ebenfalls auf seine Auslagen und Vorschüsse mit Ausnahme eines Postens von 2,000 Fr.

Im weitem wurden dem Unternehmen die früher für das Ostwestbahnunternehmen aufgenommen, dem Kanton Bern gehörigen Pläne unentgeltlich überlassen.

Bötzbergbahn.

7. Laut Vertrag vom 14. Februar 1869 wurde der Bau dieser Linie von der Zentralbahn und der Nordostbahn gemeinsam übernommen. Die beteiligten aargauischen Gemeinden leisten ein Darlehen von 2,000,000 Fr. auf

10 Jahre zu $3\frac{1}{4}\%$ verzinslich, von welchem jeder der beiden benannten Gesellschaften die Hälfte zukommt.

Chemin de fer de la Vallée de la Broie.

8. Les subventions primitives de nature différentes ont toutes été converties en actions au même rang et servent à la construction du tronçon Palézieux-Fräschelz sur une longueur d'environ 68 kilomètres.

Etat de Vaud. Fr. 1,900,000

District de Moudon:

Moudon	Fr. 200,000
Lucens	31,860
Hermenches	8,100
St-Cierges	6,000
Chavannes-sur-Moudon	6,177
Courtilles	7,125
Sottens	5,280
Thierrens	5,040
Chapelles	3,500
Bussy	3,000
Forel	3,000
Denezzy	2,220
Neyruz	2,150
Cremin	2,000
Syens	1,385
Villars-le-Comte	1,275
Villars-Mendraz	1,000
Breules	1,000
Correvon	660
Rossenges	685
Martherenges	500
Chesalles	300
Dompierre-sur-Lucens	1,000
Frévonloup	5000

Fr. 298,757

District de Payerne:

Payerne	Fr. 300,000
Corcelles	50,000
Granges	33,015
Grandcour	6,100
Missy	2,000
Trey	2,000
Villarzel	2,000
Combremont-le-Grand	1,000
Combremont-le-Petit	1,500
Sassel	1,000
Seigneux	2,000
Henniez	1,000
Cerniaz	1,000
Marnand	1,000
Villars-Bramard	750
Chevroux	500
Sédeilles	200

Fr. 405,065

District d'Avenches.

Avenches	120,000
Faoug	41,700
Montmagny	8,000
Constantine.	6,000
Villars-le-Grand	5,000
Cudrefin	5,000
Bellerive	5,380
Chabrey	3,000
Olleyres	2,000
Donatyre	1,500
	<hr/>
	Fr. 197,580

*Communes fribourgeoises.**District du Lac et de la Broye.*

Morat	Fr. 500,000
Chiètres	100,000
Fräschelz	15,000
Courgevand	12,000
Oberried	10,000
Charmey	10,000
Domdidier	10,000
Meyrez-Greng	9,000
Bas-Vully	8,000
Montilier	6,000
Ormev	4,000
Salvagny	3,000
Coussiberlé	3,000
Lourtens.	3,000
Châtel	2,000
Courlevon	1,000
Champagny	1,200
Agrimoine	1,000
Altavilla	1,000
Buchillon	400
	<hr/>
	Fr. 699,600
Souscription nationale vaudoise.	143,000
	<hr/>
	Fr. 3,639,002
Souscription Johner et Benninger, à Jeuss	500
Cession gratuite de terrain insignifiantes. (Communication de la Direction.)	

Brünigbahn.

9. Siehe Bern.

(Oerlikon-) Bülach-Dielsdorf und Dielsdorf-Niederwenigen.

10. Bau und Betrieb der ersten Strecke sind von der schweiz. Nordostbahngesellschaft als eines ihr eigentümlichen Unternehmens übernommen worden, gegen Leistung eines Darlehens zu ermässigtem Zins von Seiten der beteiligten Landesgegend. Das Verhältniss zwischen der Nordostbahngesellschaft, dem Kanton, der beteiligten Gegend und der neuen Bahn ist nahezu dasselbe wie

bei Zürich-Zug-Luzern. Der Zins des Darlehens richtet sich nach dem Ertragnisse der Bahn, derselbe wurde von der Nordostbahndirektion 1873 zu $1\frac{3}{5}\%$, 1874 zu $3\frac{4}{5}\%$ angesetzt.

Der Kanton Zürich als solcher beteiligte sich mit 600,000 Fr., für welche die Obligationen noch in der Staatskasse liegen. Wahrscheinlich wird auch die Gemeindegeldbeteiligung ebensoviel betragen haben. Vertheilung auf die einzelnen Gemeinden?

11. Die Fortsetzung von Dielsdorf nach Niederwenigen wird wiederum von der Nordostbahn als eigne Unternehmung ausgeführt. Die Baukosten sind zu 1,450,000 Franken veranschlagt. Die beteiligten Gemeinden haben ein Darlehen von 170,000 Fr. (2. 8. 72) zu leisten und zwar 120,000 Fr. in Baar und 50,000 Fr. in Obligationen der Eisenbahnunternehmung *Oerlikon - Bülach-Dielsdorf*.

Die Einzahlung des Anleihens erfolgt zur Zeit des Beginnes der Erdarbeiten auf einen von der Nordostbahndirektion zu bestimmenden, mindestens drei Monate vorher mitzutheilenden Termin gegen Ausstellung von Obligationen auf die Nordostbahn zu je 500 Fr., nach Wunsch auf Inhaber oder auf Namen lautend.

Dieses Darlehen ist durch 12 Jahre unverzinslich, von da ab zu 2% und zwar steigt nun der Zinsfuß alle 5 Jahre um $\frac{1}{2}\%$ bis auf 4% , in der Meinung jedoch, dass die Verzinsung jenes Theils des Darlehens, welcher in Obligationen Bülach-Dielsdorf geleistet wurde, keinen höhern Zins beziehen sollte, als den Reinertrag, welcher diesen Obligationen laut Jahresbericht zugetheilt wird. Nach fünf weiteren Jahren ist das Darlehen seitens der Gemeinden kündbar, während die Nordostbahngesellschaft ihrerseits jederzeit zur Kündigung berechtigt ist. Die Rückzahlung findet in vollem Nominalbetrage statt.

Bülach-Seglingen-Schaffhausen.

12. Für Ausführung dieser Bahnlinie verlangte die schweiz. Nordostbahngesellschaft (11. 9. 72) von den beteiligten Gemeinden, beziehungsweise Kantonen oder Staaten ein Anleihen von 2,000,000 Fr., einzahlbar in zwei Raten und zwar 600,000 Fr. sechs Monate, nachdem die Nordostbahn-Gesellschaft die Inanspruchnahme des Prioritätsrechtes für die Eisenbahn Bülach--Zürcherkantons-grenze gegenüber der Regierung des Kantons Zürich erklärt haben werde, — 1,400,000 Fr. zur Zeit des Beginnes der Erdarbeiten auf der Linie Seglingen-Schaffhausen, auf 6 Monate vorher erfolgte Benachrichtigung.

Jede der beiden Raten wird der Nordostbahn-Gesellschaft auf die Dauer von zehn Jahren zum Zinsfusse von 3% dargeliehen.

Von diesem Anleihen sollte die Stadt Zürich 700,000 Franken, der Kanton Schaffhausen mit den Gemeinden Schaffhausen, Neuhausen, Rüdlingen und Buchberg

700,000 Fr. und die beteiligten zürcherischen und badischen Gemeinden den letzten Drittheil mit 700,000 Fr. übernehmen.

Am 3. April 1873 genehmigt die Stadt Schaffhausen die Uebernahme einer Subvention von 250,000 Fr. für diese Linie.

Schweizerische Zentralbahn.

13. Durch Uebernahme gewöhnlicher Aktien beteiligten sich:

1853	der Kanton Baselstadt	3,000 Stück	Fr. 1,500,000
1852	> Baselland	2,000 > >	1,000,000
1854	> Bern für sich und einzelne Gemeinden und Korporationen	8,000 Stück	> 4,000,000
1854	der Kanton Luzern für sich und einzelne Gemeinden und Korporationen	4,000 Stück	> 2,000,000
			Total Fr. 8,500,000

14. **Bern.** Vertrag betreffend theilweise Koncessionsänderung, vom 4. Oktober 1874.

Art. 6. Der Kanton Bern verpflichtet sich seinerseits zu einer Beteiligung am Unternehmen der schweiz. Zentralbahn im Betrage von 4 Millionen Franken mittelst Uebernahme von 8,000 Gesellschaftsaktien zu 500 Fr. jede, die ihm von der Zentralbahnverwaltung al pari sollen geliefert werden.

In dieser Beteiligungssumme sind eingeschlossen diejenigen Summen, welche von Gemeinden oder Korporationen des Kantons in Folge des gegenwärtigen Vertrages übernommen werden.

Art. 7. Die Aktientübernahme von Seite des Kantons Bern findet statt wie folgt:

3,250,000 Fr. nachdem die Expropriation für die Linien von Murgenthal bis und mit dem provisorischen Bahnhof auf dem Wylerfeld und von Grenchen bis Biel vollzogen und ausbezahlt sein werden.

750,000 Fr. nachdem die Foundationen für die Aarebrücke bei Bern hergestellt sein und die Expropriationen für den Aarübergang und den definitiven Bahnhof in Bern stattgefunden haben werden.

Art. 8. Die Einzahlungen des Kantons Bern haben alsdann in längstens dreimonatlichen Terminen und in Raten von je 20% der jedesmal zu übernehmenden Aktienzahl zu erfolgen, insofern nicht im gegenseitigen Einverständnis ein anderer Einzahlungstermin beliebt werden sollte. Dem Kanton Bern ist indessen die Wahl gelassen, das Ganze oder einen grössern Theil seiner Beteiligungssumme vor den oben bestimmten Terminen einzubezahlen.

Auf Verlangen der Regierung des Kantons Bern hat sich die Bahnverwaltung bei der jeweiligen Verfallzeit einer Zahlungsrate des Kantons darüber auszuweisen, dass sie wenigstens den zweifachen Betrag der bereits

geleisteten Zahlungen auf die Expropriationen und den Bahnbau im Kanton Bern verwendet hat.

Der Grosse Rath ratifizierte diesen Vertrag unter dem Vorbehalt, dass von der Aktienbeteiligung von 4 Millionen die vorzüglich beteiligten Gemeinden wenigstens die Hälfte beitragen werden.

Besondere Verpflichtungen über die in der Concession enthaltenen hinaus wurden der Zentralbahn für diese Subvention nicht auferlegt; es wurden die Bautermine etwas mehr detaillirt, und es sollte die Zentralbahn sich verpflichten, die Linie Bern-Thun zu bauen, sobald ihre finanziellen Verhältnisse diess gestatten. »

15. **Luzern.** Vertrag betreffend Concessionsänderung. Vom 8. August 1854.

Art. 1. Der Kanton Luzern verpflichtet sich zur Beteiligung am Unternehmen der Zentralbahn im Betrage von 2 Millionen Franken durch Uebernahme von 4,000 Gesellschaftsaktien von 500 Franken jede, die ihm von der Verwaltung al pari geliefert werden.

In dieser Beteiligungssumme sind eingeschlossen diejenigen Summen, welche von Gemeinden oder Korporationen der an der Linie Olten-Luzern liegenden oder bei ihrer Ausführung beteiligten Städte und Ortschaften, in Folge des gegenwärtigen Vertrages, übernommen werden mögen.

Art. 3. Der Kanton Luzern resp. die betreffenden Gemeinden und Korporationen verpflichten sich durch den abzuschliessenden Vertrag, den Nominalwerth der von ihnen in Folge dieses Uebereinkommens übernommenen Aktien der Gesellschaftskasse in Baar einzuzahlen, sobald der Unterbau der ganzen Linie Olten-Emmenbrücke hergestellt sein wird.

Die Einzahlung hat dann in zweimonatlichen Terminen und in Raten von je 20% der übernommenen Aktienzahl gegen jedesmalige Ablieferung der betreffenden Titel zu erfolgen, insofern nicht vorher durch gegenseitiges Einverständnis ein anderer Einzahlungsmodus festgesetzt werden sollte.

Diese Einzahlungen dürfen ausschliesslich nur für den Ober- und Hochbau der in Frage stehenden Linie nach Luzern verwendet werden (mit schiedsrichterlichem Entscheid im Streitfall, Art. 4).

16. Die Zentralbahn geniesst nur die concessionsgemässen Steuerbefreiungen.

17. An die Unternehmungen der *Bötzbergbahn* und der aargauischen *Südbahn*, welche von der Zentralbahn übernommen wurden, leisteten die jeweiligen beteiligten aargauischen Gemeinden ein Darlehen auf 10 Jahre, zu $3\frac{1}{4}\%$ verzinslich und zwar die Bötzbeggemeinden Fr. 2,000,000 und die Südbahngemeinden Fr. 2,500,000, von welchen der Zentralbahn jeweiligen die Hälfte zukommt.

18. Im Weitern baut die Zentralbahn im Verein mit der Nordostbahn und der Gemeinde Bremgarten die Strecke *Wohlen-Bremgarten*; sie leistet daran 500,000 Fr.

Mit weitem 550,000 Fr. in Aktien beteiligt sie sich an der *Wynenthalbahn*, die sie ebenfalls mit der Nordostbahn und der beteiligten Landesgegend zu gleichen Rechten unternimmt.

Effretikon-Wetzikon-Hinweil.

19. Die Gesamtbaukosten für diese 21.7 Kilometer lange Strecke sind auf 2.640,000 Fr. veranschlagt.

Davon übernehmen in gleichberechtigten Aktien:

Nach der bezüglichen Weisung des zürch. Regierungsrathes:

Gemeinden und Privaten.	Fr.	844,000
Die Nordostbahngesellschaft	>	540,000
Der Kanton Zürich	>	880,000
	Fr.	2,264,000

Nach dem Rechenschaftsbericht der Nordostbahn:

Stadtgemeinde Zürich.	Fr.	200,000
Gemeinde Fehraltorf	>	100,000
> Hinweil	>	180,000
Politische Gemeinde Wetzikon.	>	90,000
Zivilgemeinde Kempten	>	40,000
Politische Gemeinde Pfäffikon	>	200,000
> Russikon	>	12,000
> Illnau	>	100,000
Nordostbahn	>	500,000
	Fr.	1 422,000
Staat	>	1,150,000
	Fr.	2,572,000

20. Nebendiess sichert die Nordostbahngesellschaft der Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil das ausser dem Aktienkapital zu ihrer Ausführung noch erforderliche Kapital in Form eines Darlehens zum Zinsfuss von 5%.

21. Die Gemeinden Fehraltorf, Pfäffikon, Wetzikon und Russikon haben ihre Beteiligung von 44,000 Fr. an Bedingungen, betreffend Anlage von Station und Anhalten von Zügen geknüpft.

Unterm 23. Januar 1875 beschloss der Regierungsrath eine erste Einzahlung von 289,000 Fr.

Emmenthalbahn.

22. Die Emmenthalbahn besteht aus den Sektionen *Solothurn-Burgdorf* und *Burgdorf-Langnau*, letztere von 20.674 Kilometer Länge.

23. Das Anlagekapital der *ersten Strecke* betrug 2,600,000 Fr. und wurde zu 1,050,000 Fr. in Obligationen und zu 1,550,000 Fr. in Aktien aufgebracht. Die Aktien theilen sich in Prioritäts- und Subventionsaktien.

Letztere haben erst Anspruch auf Verzinsung, wenn erstere einen Zins von 8% beziehen. Sobald die Subventionsaktien auch 4% beziehen, wird die fernere Dividende unter beide Kategorien gleichmässig vertheilt.

Die Strecke *Solothurn-Burgdorf* genoss keine Staatsbeteiligung. Die Gemeinden und Privaten beteiligten sich daran in folgendem Masse:

An der Bahn liegende Gemeinden:

Bernische Gemeinden.

	Subventionsaktien. Fr.	Prioritätsaktien. Fr.
Burgdorf.		
Einwohnergemeinde	76,000	19,000
Bürgergemeinde.	40,000	—
Von Privaten	—	150,000
Kirchberg.		
Einwohnergemeinde	35,000	—
Privaten.	5,000	40,000
Rüdtlingen.		
Einwohnergemeinde	30,000	—
Privaten	5,000	35,000
Ersigen.		
Einwohnergemeinde	15,000	—
Privaten	—	15,000
Aeffligen.		
Einwohnergemeinde	20,000	20,000
Uzenstorf.		
Einwohnergemeinde	95,000	70,000
Privaten	—	30,000
Bätterkinden.		
Holzstofffabriken	10,000	10,000
Wiler und Zielebach.		
Einwohnergemeinde	10,000	—
Privaten	—	10,000
	<u>341,000</u>	<u>399,000</u>

Solothurnische Gemeinden:

	Subventionsaktien. Fr.	Prioritätsaktien. Fr.
Niedergerlafingen.		
Gemeinde	10,000	10,000
L. v. Roll'sche Eisenwerke	15,000	15,000
Bieberist.		
Gemeinde	15,000	15,000
Papierfabrik	15,000	20,000
Ammannsegg.		
Gemeinde	1,500	1,500
Solothurn.		
Gemeinde	202,500	77,500
Privaten	—	116,000
	<u>259,000</u>	<u>255,000</u>

Nicht an der Bahn liegende solothurnische Gemeinden.

	Subventions- aktien. Fr.	Prioritäts- aktien. Fr.
?	110,000	110,000
Mümliswyl	7,500	7,500
Balsthal	7,500	7,500
Luterkofen	7,500	7,500
Deitingen	5,000	5,000
Küttigkofen	4,500	4,500
Lohn	2,500	2,500
Hessigkofen	1,500	1,500
Aetigen	4,250	4,250
Tschoppach	1,500	1,500
	<u>151,750</u>	<u>151,750</u>
Total	751,750	805,750

24. Die Anlagekosten der *zweiten Sektion Burgdorf-Langnau* sind zu 3,900.000 Fr. veranschlagt, wovon 1,300,000 Fr. in Obligationen, und ebensoviel je in Prioritäts- und Subventionsaktien aufgebracht werden soll und zwar in folgender Vertheilung:

Bereits gezeichnet:

Schweiz. Zentralbahn Fr. 500,000
Solothurn.

Gemeinde Oensingen	>	40,000
> Nennigkofen	>	1,250
> Lüsslingen	>	1,000
> Brügglen	>	3,000
> Bibern	>	3,000
> Kyburg-Buchegg	>	4,000
> Gosliwyl	>	2,000
> Aetigkofen	>	2,000
> Mühledorf	>	4,000

Bern.

Gemeinde Bätterkinden	>	21,000
> Schalunen	>	1,500
> Fraubrunnen	>	13,000
> Büren zum Hof	>	4,000
> Graffenried	>	6,000
> Jegenstorf	>	15,000
> Münchringen	>	1,750
> Dotzingen	>	3,000
> Büren	>	24,000
> Oberwil	>	4,000
> Rütli	>	7,500
> Arch	>	6,000
> Leuzingen	>	12,000
> Wangen und Privaten	>	40,000
> Niederbipp	>	25,000

Fr. 744,000
Noch ausstehend > 16,000
(60,250 Fr. Solothurn, 183,750 Fr. Bern.)

Beansprucht:

Vom Kanton Bern Fr. 840,000¹
Von Gemeinden des Emmenthals > 1,000,000
Fr. 2,600,000

¹ Vom Regierungsrathe auf 750,000 Fr. reduziert.

Die angesetzte Betheiligung von 1 Million Franken von den Gemeinden des Emmenthals ist der Minimalbetrag; man erwartet:

Vom Bezirk Burgdorf	Fr. 530,000
> > Trachselwald	> 360,000
> > Signau	> 310,000
> > Konolfingen	> 100,000
	<u>Fr. 1,300,000</u>

Alle Aktienbetheiligung soll zur Hälfte in Subventions-, zur Hälfte in Prioritätsaktien geschehen.

23. Naturalleistungen werden keine gegeben.

24. Die Bahngesellschaft ist in den Kantonen Bern und Solothurn von allen kantonalen und Gemeindesteuern für die Bahn, Bahnhöfe und Zubehör, Betriebsmaterial, Betrieb und Verwaltung, befreit (S. oben Bernerdekret).

Etzweilen-Schaffhausen.

25. Nachdem die angehoffte Uebertragung der Eisenbahnunternehmung Winterthur-Singen-Kreuzlingen an die schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft nicht stattgefunden, wird, nach Vereinbarung dat. 15. Februar 1873 zwischen der schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft und dem Gründungskomitee der Unternehmung Etzweilen-Schaffhausen, letztere als selbstständige Unternehmung ausgeführt.

Das 2,250,000 Fr. betragende Gesellschaftskapital wird zur Hälfte durch die betheiligte Landesgegend, zur Hälfte durch die Nordostbahn-Gesellschaft in Aktien aufgebracht. Weiteres Baukapital beschafft die Nordostbahn gegen 5%ige Prioritäts-Obligationen, die beidseitig auf je 6 Monate kündbar sind.

Während der Bauzeit wird das einbezahlte Aktienkapital mit 2% per Jahr verzinst.

Laut einem neuen Vertrage vom 29. Dezember 1874 ist die Bahnlinie bis 1. Juli 1873 zu vollenden.

Auf 1. Januar 1882 sind die Aktien al pari in 4% Nordostbahn-Obligationen, die nach 12 Jahren zurückbezahlt werden, zu verwandeln. Bis 1882 besorgt die Nordostbahn den Betrieb zum Selbstkostenpreis. Dann geht die ganze Bahn in das Eigenthum der Nordostbahn über.

Glarus-Linthal.

26. Siehe Glarus, Nordostbahn.

Gotthardbahn.

27. Die Statuten der Gotthardbahn-Gesellschaft vom 1. November 1871 setzen fest:

Art. 3. Das Subventionskapital, welches von den betheiligten Staaten zugesichert ist, um die Ausführung der Gotthardbahn zu ermöglichen, und auf dessen Empfang die Gotthardbahngesellschaft demgemäss Rechnung macht, beläuft sich auf 85 Millionen Franken.

Art. 4. Das Gesellschaftskapital beträgt 34 Millionen Franken. Es wird durch 68,000 Aktien von je 500 Fr. gebildet.

Art. 5. Die Gotthardbahngesellschaft wird die Geldmittel, deren sie zu gänzlicher Durchführung der Unternehmung über die staatlichen Subventionen und das Geschäftskapital von 34 Millionen Franken hinaus bedarf, auf dem Wege von Anleihen oder in der ihr sonst geeignet scheinenden Weise beschaffen.

Art. 6. Die Einzahlung des Subventionskapitals erfolgt nach Massgabe der in den Staatsverträgen betreffend die Gotthardbahn hierüber enthaltenen Vorschriften.

Art. 7. Die Einzahlung des Gesellschaftskapitals von 34 Millionen Franken findet in Raten von höchstens 20% statt. Eine erste Rate von 20% ist zu entrichten, nachdem die gegenwärtigen Statuten die Genehmigung des schweizerischen Bundesrathes erhalten haben werden. — Eine zweite Rate von 20% kann gleich nach Ablauf des für die Entrichtung der ersten Rate anberaumten Termins eingefordert werden. Die zu diesem Ende hin zu erlassende Einladung ist aber mindestens vier Wochen vor dem Termine, auf welchen die Einzahlung der zweiten Rate erfolgen soll, zu veröffentlichen. — Der Rest des Gesellschaftskapitals ist nach Massgabe des obwaltenden Bedürfnisses zu entrichten. Die Aufforderung zu jeder Einzahlung soll indessen wenigstens acht Wochen vor dem anberaumten Zahlungstermine bekannt gemacht werden und der Zwischenraum von einer Einzahlung zu der andern darf jeweilen nicht weniger als 3 Monate betragen.

Art. 17. Bis zur Eröffnung des grossen Gotthardtunnels wird den Aktionären für das jeweilen von ihnen einbezahlte Kapital ein fester, zu 6% berechneter Zins in halbjährlichen Raten vergütet.

28. Bezüglich der Subventionen bestimmt die Ueber-einkunft betreffend den Bau und den Betrieb einer Gotthardeisenbahn vom 15. Oktober 1869, welcher Deutschland unterm 28. Oktober 1871 beitrug, folgendes:

Art. 16. Die hohen vertragsschliessenden Parteien sind übereingekommen, nach dem Schlussprotokolle der Konferenz von Bern, den für die Erstellung der Gotthardbahn nöthigen Subventionsbetrag auf 85 Millionen Franken fortzusetzen.

Art. 17. Ein Drittel der Subsidien ist in 9 gleichen Annuitäten zu bezahlen. Bezüglich der Einzahlung der beiden andern Drittheile gelten folgende Bestimmungen:

a) Für jedes Neujahr ist zu geeigneter Zeit den Subventionsstaaten ein Programm und ein Voranschlag der in dem grossen Gotthardtunnel auszuführenden Arbeiten zu überreichen.

b) Der Bundesrath fixirt den Zeitpunkt des Beginnes des ersten Baujahres und wird am Ende jedes Baujahres den andern Staaten Kenntniss von derjenigen Summe

geben, welche wirklich verausgabt wurde. Die Zahlung dieser Summe hat nach der gemäss Art. 12 vorzunehmenden Verifikation der Arbeiten zu geschehen. Jedoch dürfen diese Zahlungen die auf das Budget des Baujahres gesetzte Summe nicht überschreiten.

Die Zahlung der gleichmässigen Annuitäten und diejenige der alljährlich für den Tunnelbau bestimmten Summen werden einen Monat nach der Verifikation der Bauarbeiten des besagten Tunnels zu Händen der eidgenössischen Regierung in baarem Gelde geleistet.

Bei der letzten Einzahlung wird der eventuelle Saldo der Total-Subvention liquidirt.

Art. 18. Die Staaten behalten sich einen Anspruch auf Partizipation an den finanziellen Ergebnissen des Unternehmens nur für den Fall vor, wenn die auf die Aktien zu ertheilende Dividende 7% übersteigen sollte. In diesem Falle ist die Hälfte des Ueberschusses als Zins unter die Subventionsstaaten im Verhältniss ihrer Subsidien zu vertheilen.

Art. 20. Es verpflichtet sich: die Schweiz mit einer Summe von 20 Millionen Franken und das Königreich Italien mit einer solchen von 45 Millionen Franken (Deutschland 20 Millionen Franken), an dem im Art. 16 des gegenwärtigen Vertrages festgesetzten Subsidien-Totalbetrag sich zu betheiligen.

29. Die Bethheiligung der schweizerischen Kantone an den von der Schweiz übernommenen 20 Millionen Franken wurde durch ein Spezialprotokoll vom 13. Oktober 1869 geregelt. Gemäss diesem Protokoll steht jedem schweizerischen Kantone, welcher sich zur Verabreichung einer Subvention für die Gotthardunternehmung verpflichtet hat, für die Gesamtsumme des von ihm, beziehungsweise von Gemeinden, die demselben angehören, zugesicherten Subventionskapitals das gleiche Stimmrecht in den Generalversammlungen zu, welches ein Aktionär für ein Aktienkapital von demselben Betrage auszuüben berechtigt wäre. Würden indess gemäss dieser Bestimmung in einer Generalversammlung die Vertreter der subventionirenden schweizerischen Kantone in ihrer Gesamtheit mehr als einen Sechstheil der Stimmen abzugeben in den Fall kommen, so ist des Stimmrecht der einzelnen Kantone proportionel zu reduzieren, bis die Stimmen der sämtlichen Kantone auf diesen Sechstheil reduziert sind.

30. Die Kosten des ersten Baujahres wurden in der Weise bestimmt, dass für den fertig hergestellten Tunnel (145 Meter) 3,800 Fr. per laufenden Meter und für den Richtstollen und die verschiedenen Studien der Erweiterung desselben ein approximativer Betrag von 924,000 Fr. zur Anwendung kamen.

Das erste Baujahr begann am 30. September 1872.

Für das erste Baujahr wurden an Subventionen bezahlt:

Von der Schweiz . . .	Fr. 1,087,799. 50
Von Italien	> 2,447,549. —
Von Deutschland . . .	> 1,087,709. 50
	<u>Fr. 4,623,148. —</u>
Nämlich Subventionsquote	Fr. 1,475,000
I. Annuität	> 3,148,148
	<u>Fr. 4,623,148</u>
Für das zweite Baujahr wurden bezahlt:	
Von der Schweiz . . .	Fr. 1,616,740. 70
Von Italien	> 3,637,666. 60
Von Deutschland . . .	> 1,616,740. 70
	<u>Fr. 6,871,148. —</u>
Nämlich Subventionsquote	Fr. 3,723,000
II. Annuität.	> 3,148,148
	<u>Fr. 6,871,148</u>

Das Programm für das dritte Baujahr nimmt an, dass bis Ende September 1875 3,300 Meter fertiger und 1,200 Meter unvollendeter Tunnel sollen konstatiert werden können; wonach die muthmasslichen Baukosten für das dritte Baujahr:

	Fr.
Vollendeter Tunnel (3,300 M. zu 3,800 Fr.)	12,540,000
Unvollendeter Tunnel (1,200 M. zu 2,500 Fr.)	<u>3,000,000</u>
	15,540,000
Davon ab die Subsidienbeträge für die beiden ersten Baujahre.	<u>5,198,000</u>
Voranschlag für das dritte Baujahr	10,342,000
Dazu die dritte Annuität mit	<u>3,148,148</u>
Gibt als Total-Subside für das dritte Baujahr	13,490,148

31. Die Vertheilung der von den schweizerischen Kantonen und Bahngesellschaften übernommenen 20 Millionen Franken und die darauf bereits eingezahlten Beträge sind folgende:

	Gesamtsubsidie Fr.	Erste Zahlung 1873		Zweite Zahlung 1874	
		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
Zürich	1,500,000	81,584.	96	121,255.	55
Bern	1,100,000	59,828.	98	88,920.	74
Luzern	2,150,000	116,938.	45	173,799.	63
Uri	1,000,000	54,389.	97	80,837.	03
Schwyz	1,000,000	54,389.	97	80,837.	03
Obwalden	40,000	2,175.	60	3,233.	47
Nidwalden	20,000	1,087.	80	1,616.	74
Zug	250,000	13,597.	49	20,209.	26
Solothurn	300,000	16,316.	99	24,251.	11
Baselstadt	1,200,000	65,267.	97	97,004.	44
Baselland	150,000	8,158.	50	12,125.	56
Schaffhausen	150,000	8,158.	50	12,125.	56
Aargau	1,020,000	55,477.	77	82,453.	78
Thurgau	100,000	5,439.	—	8,083.	70
Tessin	3,000,000	163,169.	95	242,511.	11
Zentralbahn	3,510,000	190,908.	81	283,737.	99
Nordostbahn	3,510,000	190,908.	81	283,737.	99
	<u>20,000,000</u>	<u>1,087,799.</u>	<u>50</u>	<u>1,616,740.</u>	<u>70</u>

32. Endlich ist der Gotthardbahngesellschaft von den Kantonen Zug, Schwyz, Uri und Tessin die Ermächtigung zur unentgeltlichen Benutzung von Steinbrüchen, Kalk- und Gypsgruben, Kies und Sand, gewöhnlichen Steinen und Hausteinen, welche sich auf öffentlichen Grundstücken befinden oder im Bette der Flüsse und Bäche oder an den Ufern derselben zu finden sind, soweit die Gesellschaft diese Vergünstigungen zum Zwecke des Baues oder der Unterhaltung der Bahn sammt ihren Zubehörenden in Anspruch nehmen will, eingeräumt worden. Ueberdiess hat der Kanton Tessin die Verpflichtung zur unentgeltlichen Abtretung gewisser Ländereien der Gemeinden, der Patriziate, der Korporationen, der Kreise, der Bezirke und des Staates für den Bau und die Unterhaltung der Bahn und ihrer Zubehörde übernommen.

33. Behufs Beschaffung des Bankkapitales wurde unterm 10. Oktober 1871 zwischen der »Vereinigung schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Anstrengung einer Gotthardbahn« und einem Consortium bestehend aus der Discontogesellschaft in Berlin, der Bank für Handel und Industrie in Darmstadt, dem A. Schaaffhausenschen Bankverein und dem Bankhause S. Oppenheim, jun., u. Comp. in Köln ein Vertrag abgeschlossen, nach welchem die genannten Bankhäuser die Bildung eines internationalen Consortiums bestehend aus einer Gruppe von schweizerischen Eisenbahngesellschaften, Bankinstituten und Bankhäusern, einer Gruppe von italienischen Bankinstituten und Bankhäusern und einer Gruppe von deutschen Bankinstituten und Bankhäusern, zur Deckung der über das Subventionskapital hinaus nöthigen Fr. 102,000,000 übernehmen.

Dieses Consortium setzt sich zusammen wie folgt:

	Fr.
<i>1) Schweizerische Gruppe.</i>	
Schweiz. Nordostbahngesellschaft in Zürich	9,000,000
Schweiz. Centralbahngesellschaft in Basel	9,000,000
Schweiz. Kreditanstalt in Zürich	8,500,000
Basler Handelsbank in Basel	1,500,000
Bischoff zu St. Alban in Basel	1,500,000
R. Kauffmann in Basel	1,000,000
Bank in Luzern	1,000,000
Aargauische Bank in Aarau	1,000,000
Bank in Schaffhausen	750,000
Berner Handelsbank in Bern	500,000
Thurgauische Hypothekenbank in Frauenfeld	<u>250,000</u>
	34,000,000
<i>2) Deutsche Gruppe.</i>	
Direktion der Discontogesellschaft in Berlin	7,820,000
Bank für Handel und Industrie in Darmstadt	5,780,000
M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M.	5,780,000
A. Schaaffhausen'scher Bankverein in Köln	4,080,000
Sal. Oppenheim, jun., & Comp. in Köln	4,080,000
Generaldirektion der k. Seehandlungssocietät in Berlin	<u>3,400,000</u>
S. Bleichröder in Berlin	<u>3,060,000</u>
	34,000,000

3) *Italienische Gruppe.*

Società generale di Credito provinciale et Comunale a Firenze	Fr. 16,600,000
Banca nazionale del Regno d'Italia a Firenze	15,000,000
M. Geisser & Co. a Torino	1,100,000
Banca di Torino	750,000
A. Uzielli a Livorno	400,000
C. F. Brot a Milano	150,000
	<hr/>
	34,000,000

Das Gesamtkapital von Fr. 102,000,000 besteht zu Fr. 34,000,000 in Aktien, zu Fr. 68,000,000 in Obligationen. Das Consortium verpflichtet sich zur Uebernahme der zu emittirenden Fr. 34,000,000 Aktien zum Kurse von 95 %, abzüglich 3 % Provision; ferner zur festen Uebernahme von Fr. 68,000,000 in Obligationen zum Kurse von 97 %, abzüglich 2 % Provision, mit 5 % für's Jahr in halbjährigen Terminen verzinslich und nach 18 Jahren, vom Tage der Ausstellung an, zum Nennwerth rückzahlbar. Die Einzahlung der Raten des Aktienkapitals wird von allen Einzahlungsstellen franko Provision übernommen. Dagegen hat die Gesellschaft für Einlösung der den Aktien resp. Interimsscheinen beigegebenen Zins- und Dividenden-Coupons, ebenso für Einlösung der Zins-Coupons der Obligationen $\frac{1}{4}$ % Provision vom eingelösten Betrage und für Einlösung der Obligationen $\frac{1}{8}$ % Provision vom eingelösten Betrage den mit dem Einlösungsgeschäft betrauten Bankinstituten und Bankhäusern zu vergüten.

Die von dem Consortium zu bildende Gesellschaft hat der »Gotthardvereinigung« die Baarauslagen zu ersetzen, welche sie im Laufe der Jahre zu bestreiten hatte, um die Unternehmung der Gotthardbahn, soweit an ihr, bis zu dem Punkte zu fördern, auf welchem sie sich gegenwärtig befindet.

Die Gesellschaft wird dem Consortium einen Drittheil der Ersparnisse gewähren, welche bei dem Bau des grossen Tunnels ausschliesslich des Mauerwerks, dagegen einschliesslich des doppelspurigen Oberbaues gegenüber dem Voranschlage von Fr. 3733 per Meter erzielt wird. (Der Rechenschaftsbericht fügt bei, dass die Ersparnisse den Aktionären zukommen solle; davon steht aber im ursprünglichen Verträge nichts).

Die erste Serie des Obligationenkapitals mit Franken 12,000,000 wurde auf 21. Dezember 1871 einbezahlt; am selben Tage liefen auch die beiden ersten Raten des Aktienkapitals mit Fr. 13,600,000 ein (davon gingen etwa Fr. 3,320,000 an Kursdifferenzen, Provisionen etc. ab). Im Laufe des Jahres 1873 wurde die zweite Obligationenserie mit Fr. 18,000,000 einbezahlt (wovon wieder Fr. 900,000 an Kursdifferenzen, Provisionen etc. abgingen).

Bis Ende 1873 wurden an die »Gotthardvereinigung« Fr. 504,296. 45« für Vorauslagen zurückbezahlt.

Ligne d'Italie.

34. In der unterm 2. Januar 1853 vom Grossen Rathe des Kantons Wallis ertheilten Konzession für Anlegung einer Eisenbahn im Wallis wird den Konzessionären Folgendes zugestanden:

Art. 10. Der Kanton Wallis liefert der Gesellschaft, sei es als Staatsbeitrag, sei es für alles, was ihre Auslagen anbelangt, als Subscription für das Gesellschaftskapital:

1) Allen für den Bau der bewilligten Eisenbahn erforderlichen Boden, und zwar für zwei Schienenwege, sowohl für die Bahnlinie selbst, als für die Ausweichstrecken, Stationen, Magazine, Werkplätze, Wohnungen mit Gärten für die Angestellten und Bahnwärter, sowie die Plätze für das Aufladen und Abladen und die Niederlage von Waaren.

In dem Bau der Eisenbahn ist mit inbegriffen der für die Stützmauern, die Gräben, die Böschungen jeder Art, und die Fusswege erforderliche Grund und Boden. Alle diese Terrains werden den von den Ingenieuren der Gesellschaft entworfenen Plänen gemäss bestimmt und bewilligt.

2) Alle Erdarbeiten für *einen* Schienenweg und alle für das Legen von zwei Schienenwegen nöthigen Kunstarbeiten.

3) Alles für Querschwellen, Wegübergänge, Einfriedungen, und überhaupt für alle übrigen Arbeiten des Schienenweges, der Stationen und die Verfertigung des Materials dienliche Holz.

Dieses Holz wird von dem Kanton Wallis bearbeitet und zum Legen zugerüstet für die Querschwellen, für die übrigen Zwecke aber roh geliefert; das eine wie das andere muss von ihm an den Ort seiner Bestimmung geschafft werden.

Dieses Holz muss von guter Qualität und, je nach dem Gebrauche, für den es bestimmt ist, von Eichen-, Lärchen-, Fichten-, Tannen-, Eschen-, Buchenholz u. s. f. sein.

Art. 11. Die Gesellschaft soll dem Kanton Wallis für alle Auslagen Rechnung tragen, welche ihm die im vorhergehenden Artikel erwähnten Arbeiten, Abtretungen von Grund und Boden und Holzlieferungen verursachen, und ihre Schuld bis zu deren Betrage durch eine entsprechende Summe in Aktien abtragen, die, nach Abzug aller in Gemässheit des nachstehenden Artikels dem Kanton Wallis gemachten Vorschüsse, auf den Reservefond auszustellen sind.

Art. 12. Um dem Kanton Wallis die Ausgaben und Arbeiten, die er übernommen hat, zu erleichtern, soll die Gesellschaft von ihrem Gesellschaftskapital einen Reservefond von einer Million sechsmal hunderttausend Franken bilden. Diese Summe soll dem Kanton Wallis je nach Massgabe der Ausgaben eines jeden Monats zur Verfügung gestellt und ausschliesslich zur Deckung der oben

angeführten Auslagen für die Eisenbahn verwendet werden. Es versteht sich von selbst, dass Wallis für den Ueberschuss, den diese Lieferungen und Arbeiten veranlassen könnten, in der oben angegebenen Weise durch Aktien entschädigt wird.

Art. 13. Von dieser Summe von einer Million sechsmal hunderttausend Franken dienen zweimal hunderttausend Franken als Sicherheit und Bürgschaft für die Vollziehung des gegenwärtigen Vertrages. Daran sollen hunderttausend Franken binnen dreissig Tagen, von dem Tag an gerechnet, wo der Gesellschaft die Genehmigung der Bundesversammlung mitgetheilt worden ist, abgelegt werden; die andern hunderttausend Franken sogleich nach stattgehabter Uebergabe des Grund und Bodens durch den Kanton Wallis.

Diese Bürgschaftssumme, die den Konzessionären mit 4 % verzinst wird, bis sie zu den Arbeiten und Leistungen von Wallis verwendet worden ist, soll bei einem schweizerischen, von Wallis angenommenen Bankier, und folglich auf seine, des Kantons Wallis, Gefahr hinterlegt und letzterem, falls sich die Gesellschaft nicht definitiv konstituieren sollte, zur Hälfte, im Falle der Nichtausführung der Bahn durch die Gesellschaft aber ihrem ganzen Betrage nach eigenthümlich zufallen.

Art. 14. Sollten es die Konzessionäre vorziehen, sämtliche Auslagen für die Erdarbeiten aller Art und für die Kunstarbeiten selbst zu übernehmen, und also Wallis nur die Lieferung von Holz, Grund und Boden zu überlassen, so sind sie nicht verpflichtet, an Wallis die Ergänzung der sechszehnhunderttausend Franken, nämlich vierzehnhunderttausend Franken auszuführen. In diesem Falle müssen sie sich in den ersten zwei Monaten nach erfolgter Ratifikation erklären, und haben zwei Drittheile ihrer Arbeiter unter den Schweizerbürgern zu wählen.

Art. 16. Der Kanton Wallis verpflichtet sich, der Gesellschaft den Ankauf der zur Unterhaltung der Eisenbahn nöthigen Wälder, wie auch aller andern Gemeindegüter zu erleichtern, die sie für die Bahn als erspriesslich erachtet und verleiht zu diesem Behufe durch gegenwärtigen Vertrag der Gesellschaft das Recht, dieselben gleich jedem Kantonsbürger zu erwerben.

Art. 18. Während der ersten zehn Jahre der Konzession dienen alle Zinsen, welche zu den Aktien gehören, die dem Stande Wallis laut Art. 11 definitiv zugetheilt worden sind, als Sicherheit für die Auszahlung der vorzugsweise den andern Aktionären zu entrichtenden vierprozentigen Zinsen, ohne jedoch dieses Zurückhalten der Zinsen von einem Jahre auf das andere zu übertragen.

Hierher mögen auch noch folgende beiden Artikel gehören:

Art. 32. Der Kanton Wallis übernimmt die Verpflichtung, die Gesetze über das Eindämmen der Rhone, der Ströme und Giessbäche auf der ganzen Strecke der

Bahn zu deren Sicherheit strenge zu handhaben. (Sonst werden also im Kanton Wallis die Gesetze nicht strenge gehandhabt?)

Art. 33. Wenn die Eisenbahn das Ufer der Rhone berührt, in Gegenden, die der Dämme entbehren, und die Gesellschaft dort Dämme aufführen lässt, so wird der Staat die bei diesen Dämmen beteiligten Gemeinden einen Theil der Kosten tragen lassen, der denjenigen gleichkommt, die sie zu tragen gehabt hätten, wenn diese Dämme vor der Anlegung der Eisenbahn von ihnen wären errichtet worden. Es steht jedoch diesen Gemeinden frei, der Gesellschaft die Kosten, die sie in dieser Beziehung für ihre (der Gemeinden) Rechnung zu bestreiten im Falle ist, durch Abtretung von Gemeindegrundstücken, nach einer Schätzung von Sachverständigen zu erstatten.

Ebenso für die Fortsetzung an die sardinische Grenze. Vom 4. April 1854.

Unterm 6. Februar 1866 wurde die Konzession auf die ganze Strecke von Bouveret bis an die italienische Grenze ausgedehnt. Ueber die Erweiterung der bezüglichen Subventionspflicht des Kantons sagt Art. 27:

Der Staat vervollständigt die von ihm übernommene Beschaffung von Boden für das Bahngleise, die Plattform der Bahn, die Böschungen, Banquetten und anstossenden Seitengräben, die Wachthäuschen, die Bahnhöfe und Stationen, auf einer Strecke von 20 Kilometern.

Und weiter Art. 28 (in definitiver Redaktion vom 7. Juni 1867): Die Gesellschaft verpflichtet sich, im Trace zwischen der Souste und Visp die mit der Rhone parallel laufende Linie anzunehmen, im Interesse der Benutzung der vom Staate für die Rhonekorrektur und Eindämmung ausgeführten Terrassements.

Sie hat den so benutzten Boden und die Terrassements nach Expertenausspruch zu bezahlen, ohne dass jedoch die aus dieser Klausel resultirende Ausgabe höher sein darf, als diejenige, welche sie auf jedem andern Trace zu bestreiten hätte.

Bei der Versteigerung der Ligne d'Italie von Bundeswegen (1874) reichte der Kanton Wallis für von ihm und den Gemeinden geleistete Landabtretungen und Arbeiten eine Forderung von Fr. 400,000 ein.

Jougne-Massongex.

35. Kanton Waadt. Vom 5. Dezember 1854.

Art. 42. Der Staat liefert unentgeltlich der Gesellschaft als Beisteuer:

- 1) Allen dem Staate zugehörigen Boden, wie z. B. Seegestade, Fluss- und Strombette, Boden von ehemaligen Strassen, von verlassenem öffentlichen Wegen und Plätzen.
- 2) Allen unangebauten Gemeindegütern (Weiden und Wälder).

Dieser Boden wird für zwei Schienenwege hergegeben, sowohl für die Bahnlinie selbst, als für die Ausweichstrecken, die Stationen, Magazine, Werkplätze, Wohnungen für die Angestellten und Bahnwärter, ferner für die Stützmauern, die Gräben, Böschungen, Fuss- und Nebenwege.

Aller zu dem gedachten Zwecke abzutretende Boden soll nach den von der Gesellschaft entworfenen Plänen mit Gutheissung von Seite des Staatsrathes, bestimmt werden.

Der Staat hat ferner unentgeltlich zu liefern:

- 1) 275,000 Kubikfuss Eichen- oder Lärchenholz für Querschwellen.
- 2) 150,000 Kubikfuss gewöhnliches Tannenholz für Konstruktionen.

Dieses Holz soll auf Plätze gebracht werden, welche für Transportwagen leicht zugänglich und wenigstens 10 Kilometer von der zu erbauenden Eisenbahnlinie oder derjenigen der Westbahn entfernt sind. Das gedachte Holz wird für die Linie Jougne-Massongex bewilligt, und zwar im Verhältniss zur Ausdehnung jeder der Sektionen dieser Linie und nach Massgabe ihrer Bauart.

Der Staat verpflichtet sich, der Gesellschaft den Ankauf der zum Unterhalt der Eisenbahnen nöthigen Waldungen, wie auch aller andern ihr dienlichen Gemeingütern zu erleichtern und er verleiht ihr hiemit zu diesem Behufe das Recht zur Erwerbung der genannten Gegenstände.

Art. 43. Der Staat gibt auch der Gesellschaft als Subscription zu den für den Bau der ganzen Linie nöthigen Gesellschaftskapitale eine Summe von Fr. 2,000,000, welche Subscription von ihm, von den Gemeinden und zahlungsfähigen Partikularen unterzeichnet sein muss.

Diese Subscription wird auf nachstehende Weise gesehen:

- a. Für Fr. 1,400,000, wenn die Hälfte des Gesellschaftskapitals unterzeichnet sein wird.
- b. Für Fr. 600,000, sobald die zweite Hälfte der Kautionssumme erlegt ist.

Die Lieferungen der kraft dieses Artikels unterzeichneten Aktien findet im Verhältniss zu denjenigen der Generalsubscription statt.

Art. 17. Nach der Eröffnung der Linie soll vom Staate ein Ueberwachungskomite niedergesetzt werden, das aus drei Mitgliedern besteht. Das Komite soll mit der allgemeinen Aufsicht über das Unternehmen betraut werden und darüber wachen, dass die Gesellschaft die Bedingungen der Konzession erfüllt.

Diese Konzession wurde aufgehoben durch die unterm 10. März 1866 an Emil Pereire für die Westbahngesellschaft ertheilte Konzession, der Folgendes zu entnehmen:

I. Sektion. Jougne-Lausanne. Der Stand Waadt verpflichtet sich, der Westbahngesellschaft, drei Monate

nach ihrer abgegebenen Erklärung, diese Sektion erstellen zu wollen, als Subvention unentgeltlich zu liefern:

- a. Allen für den Bau der Eisenbahn, für Werkplätze und Stationen erforderlichen Boden.
- b. Alles Holz, das zum Legen der Schienen, sowie überhaupt zum Bau der Bahn nothwendig ist.
Dieses Holz soll die zum Gebrauche erforderlichen Dimensionen haben, und der Eisenbahn auf eine Entfernung von höchstens zwei Stunden zugeführt werden.
- c. Eine Annuität von Fr. 100,000 ohne Zinsen, während zwölf Jahren, von dem Tage an gerechnet, wo die Arbeiten für diese Sektion werden begonnen haben.

II. Sektion. Lausanne-Villeneuve. Der Stand Waadt übernimmt dieselben Lieferungen, wie vor, jedoch nicht unentgeltlich, sondern gegen Bezahlung von Fr. 1,000,000, zahlbar in 10 Annuitäten von Fr. 100,000 ohne Zins von Seiten der Gesellschaft.

III. Sektion. Villeneuve-Massongex. Wie ad I.

An Stelle der Sektion Jougne-Linie Morges-Lausanne-Yverdon wurde unterm 11. September 1866 die Linie Jougne-Eclépens eingesetzt, mit folgenden Bestimmungen:

Jougne-Eclépens.

36. Kanton Waadt. Uebereinkunft vom 11. September 1866.

Art. 3. Der Staatsrath des Kantons Waadt genehmigt die seitens der Gesellschaft der schweizerischen Westbahnen erfolgte Abtretung der Konzession für obgenannte Bahnlinie an die Gesellschaft Sir Cusack, P. Roney und Comp.

Er verpflichtet sich, Namens des Kantons Waadt, mit Vorbehalt der verfassungsmässigen Ratifikationen, der Gesellschaft Sir Cusack, P. Roney & Comp. als Subvention zu verabfolgen:

- 1) Eine Summe von Fr. 3,200,000, repräsentirend die durch die Uebereinkunft vom 6. März 1856 zu Gunsten der Gesellschaft der schweizerischen Westbahnen für die Sektion Jougne-Linie Morges-Lausanne-Yverdon stipulirten Leistungen in natura oder in Geld.
- 2) Eine Summe von Fr. 600,000, welche die beim Bau der Linie interessirten Gemeinden zu diesem Zwecke an die Staatskasse einzuzahlen übernommen haben.

Diese Summe von Fr. 3,800,000 wird vom Staate in folgender Weise bezahlt:

Fr. 3,200,000 während des Fortgangs der Arbeiten, successive in Abschlagszahlungen die erste von Fr. 300,000, die folgenden von je Fr. 200,000 und zwar auf Etats hin, welche an Grundstücken, Bauten, Schienen, Schwellen, Lokomotiven, Wagen, wie solche auf der Linie ver-

wendet und zu ihrem Betrieb bestimmt sind, einen Werth von mindestens dem Doppelten der zu bezahlenden Summe ausweisen.

Fr. 600,000 bei der Betriebseröffnung der Linie.

Jura-Bernois.

37. Le réseau complet des chemins de fer du Jura-Bernois avec les lignes qui lui sont adjugées, comprend:

a) Ligne de Bienne à Délémont	kil. 50.640
b) Embranchement de Sonceboz aux Convers (Chaux-de-Fonds)	» 27.
c) Ligne de Porrentruy à Délémont et Bâle avec tracé raccourci par St-Ursanne	» 65.860
d) Ligne de Porrentruy à Delle	» 12.
e) Ligne de la frontière française près Faverois jusqu'à la ligne Porrentruy-Delle à Buix	» 2.500
f) Ligne de Bienne à Neuveville	» 15.
g) Ligne de Bienne à Berne (Zollkofen)	» 34.

Total kil. 207.

Dont à déduire la ligne Faverois-Buix qui sera construite par la Compagnie de l'Est français

2.500

Il reste kil. 204.500

38. Les frais d'établissement ou d'achat des diverses lignes ascendent aux chiffres suivants:

1. Pour la ligne de Porrentruy-Delle	fr. 1,850,000
2. Pour les lignes du réseau restreint, Bienne-Tavannes et Sonceboz-Convers	» 12,250,000
3. Pour les nouvelles lignes Tavannes-Délémont et Porrentruy-Bâle avec la ligne de raccordement jusqu'à la frontière française près Faverois	» 31,250,000
4. Pour les lignes Bienne-Neuveville et Bienne-Berne	» 10,800,000

Total fr. 56,150,000

Dont à déduire, pour la ligne Faverois-Buix

» 500,000

Il reste fr. 55,650,000

39. Le capital social est formé comme suit:

1. Actions libérées et assurées:

a. Pour la ligne Porrentruy-Delle	fr. 1,550,000
b. Pour le réseau restreint	» 9,000,000
c. Pour les nouvelles lignes	» 10,398,000
d. Pour les lignes cédées par l'Etat de Berne	» 10,800,000

fr. 31,748,000

dont à déduire la participation de l'Est français à la construction de la ligne

Faverois-Buix

» 500,000

Il reste fr. 31,248,000

2. Obligations.

a. Emises pour la ligne ^e	
Porrentruy-Delle	fr. 300,000
» Emises pour le réseau restreint	» 3,250,000
b. Assurées pour l'achèvement de réseau	» 22,000,000
	<hr/>
	fr. 25,550,000
	<hr/>
	fr. 56,798,000

Les obligations pour la ligne Porrentruy-Delle sont rachetées sur le capital-obligations de 22 millions des lignes complétant le réseau.

40. Quant à l'histoire de ces subventions, le troisième rapport de gestion de la Direction donne les renseignements suivants:

Réseau restreint.

Le fonds de premier établissement pour les lignes Bienne-Tavannes et Sonceboz-Convers avait été fixé à 12 ¹/₄ millions de francs, dont 9 millions de capital-actions et 3,250,000 fr. de capital-obligations. Le capital-actions était souscrit d'avance par l'Etat et par les populations des contrées intéressées à l'entreprise (communes et particuliers); de la même manière la Banque cantonale de Berne et la Banque fédérale à Berne prirent à forfait le capital-obligations, par suite d'un contrat d'emprunt des 1^{er}, 14 et 23 juillet 1870. En garantie de cet emprunt, non-seulement la Compagnie fournit sur le chemin de fer une première hypothèque, mais les communes de Bienne Sonceboz, Tavannes, Corgémont, Courtelary, Cormoret, Villeret, St-Imier, Sonvillier et Renan s'engagèrent en outre, personnellement et solidairement, à parfaire au besoin le paiement des intérêts du capital-obligations stipulés dans le traité, et cela jusqu'au remboursement complet de ce capital.

Voici les dispositions du décret concernant la participation de l'Etat aux chemins de fer du Jura du 2 février 1867:

Art. 1. La construction des chemins de fer du Jura est abandonnée à l'industrie privée.

Art. 2. L'Etat y participera par une prise d'actions dans la proportion et aux conditions indiquées ci-après:

a) Pour la ligne principale Bienne-Sonceboz-Tavannes, par une prise d'actions de	fr. 4,500,000
b) pour l'embranchement Sonceboz-Convers, par une prise d'actions de	» 1,700,000

Les subventions mentionnées ne sont accordées qu'à la condition que les deux lignes soient exécutées simultanément et par la même Compagnie.

c. Pour la ligne Porrentruy-Delle par une prise d'actions de	» 750,000
--	-----------

Total de la subvention fr. 6,950,000

Art. 3. Le capital-actions à réunir pour chacune de ces entreprises devra s'élever au moins aux deux tiers de la somme à laquelle la dépense totale des lignes respectives est évaluée dans le rapport d'octobre 1865 des experts et le capital-obligations pourra tout au plus accendrer au tiers de cette somme.

Relativement à la participation au produit net, les actions de l'Etat auront le même rang que toutes les autres actions.

Art. 4. Le versement des actions de l'Etat ne s'effectuera qu'en vertu d'une décision spéciale du Grand Conseil, et seulement après que la ligne sera convenablement achevée et ouverte à la circulation. A dater de l'achèvement constaté des terrassements et des travaux d'art, il sera toutefois porté au crédit de la Compagnie de construction un intérêt annuel de 5% des deux tiers de la somme des actions de l'Etat, intérêt qui sera également payé après l'ouverture de la ligne.

Art. 5. Les concessions et les statuts de la Compagnie régleront toutes les conditions de détails relatives à l'organisation de l'entreprise, de même qu'à la construction, à l'exploitation et au rachat futur de la ligne. Ces documents seront soumis à l'approbation des autorités compétentes, lesquelles veilleront à ce qu'il y soit inséré des dispositions précises dans le but d'assurer l'achèvement et l'exploitation des lignes, sans que l'Etat soit obligé de contribuer à ces entreprises pour des sommes supérieures à celles prévues par le présent décret.

L'Etat ne contribuera dans aucun cas à un excédant des frais d'établissement ou d'exploitation - sa subvention est invariablement fixée et elle sera payée une fois pour toutes. A mesure que les actes relatifs à une entreprise se trouveront au complet, ils seront soumis à l'approbation définitive du Grand Conseil. Les travaux de construction ne pourront commencer avant cette approbation.

La subvention de l'Etat fixée à l'art. 2 pour le tronçon Porrentruy-Delle est subordonnée à la condition que la Compagnie de construction de cette ligne se soumettra aux conditions du présent décret.

Art. 6. Si, dans les quatre années qui suivent l'adoption de ce décret, il ne se constitue pas de Compagnie de construction pourvue des ressources nécessaires, la promesse de subvention faite pour la ligne respective sera réputée non avenue et le Grand Conseil se réserve de prendre ultérieurement telle résolution qu'il appartiendra, sans toutefois s'écarter des limites fixées par l'art. 5.

Art. 7. L'Etat n'allouera pour l'exécution du réseau des lignes ferrées du Jura aucun subside en argent ou valeurs autre que la subvention de 6,950,000 fr. fixée par l'art. 1^{er}; pareillement l'Etat n'accordera aucune espèce d'avance ou de garantie d'intérêts à des Compagnies de construction ou à des actionnaires comme tels.

Dans la prévision du cas où, tôt ou tard, il viendrait à se former une Compagnie de construction offrant des garanties nécessaires, qui voudrait exécuter l'ensemble du réseau jurassien, c'est-à-dire, outre les lignes spécialement dénommées ci-dessus, celles de Tavannes à Bâle et à Porrentruy, l'Etat se déclare dès à présent disposé à compléter le réseau par l'apport des lignes du chemin de fer actuel Berne-Bienne et Bienne-Neuveville, et ce au prix de revient et aux conditions qui seront convenues alors, comme aussi à prendre des actions de la nouvelle entreprise jusqu'à concurrence de la valeur de cet apport.

Art. 8. La Compagnie ou les Compagnies sont autorisées à utiliser gratuitement des études, plans, etc. faits jusqu'à ce jour au frais de l'Etat.

En vertu de ce décret l'Etat de Berne a versé le montant de ses actions par 6,400,000 fr. auxquels sont venus s'ajouter 94,557 fr. d'intérêts, après la mise en exploitation des lignes Bienne-Tavannes et Sonceboz-Convers le 30 avril 1874; la ligne Porrentruy-Delle avait été livrée à l'exploitation le 23 septembre 1872.

Réseau complet.

Les frais de construction des nouvelles lignes Tavannes-Bâle et Delémont-St-Ursanne-Porrentruy étaient évalués à 31¹/₄ millions de francs.

Les souscriptions d'actions ascendaient à 10,398,000 francs, savoir:

De Bâle-Ville	fr.	500,000
De l'Est français	>	4,500,000
Des communes jurassiennes.	>	4,414,000
Des particuliers.	>	984,000
		<hr/>
		fr. 10,398,000

Toutes les actions sont payables en espèces, au pair, à des époques à fixer par le Conseil d'administration, et ne rapportent aucun intérêt pendant la construction. Toutefois les souscriptions de Bâle-Ville et de l'Est français renferment des stipulations un peu différentes. Bâle-Ville ne paiera la seconde moitié du montant de ses actions qu'à l'époque de la mise en exploitation de la ligne Delémont-Bâle. L'article 7 du traité conclu avec la Compagnie de l'Est français les 20 juin 1872, 19 mars et 17 avril 1873 oblige le Jura-Bernois à recevoir au prix de 2¹/₂ millions de francs et à titre de versements sur ses actions, la valeur des droits que la Compagnie de l'Est français possédait avant la guerre sur le tronçon St-Louis-Bâle, soit comme propriétaire, soit comme co-jouissance, ainsi que de ceux qui lui avaient été assurés sur la gare du Central à Bâle. La somme de 1,500,000 francs a été payée par l'Est au prorata des versements des autres actionnaires. Le solde de 500,000 fr. doit être consacré à la construction de la ligne de raccordement Buix-Faverois, et sera versé à fur et à mesure de l'avancement des travaux sur cette ligne. La Compagnie de l'Est n'ayant pas réussi à obtenir la concession du tronçon Buix-Faverois, le raccordement avec l'Est fran-

çais s'effectuera à Delle. Le Jura-Bernois est dispensé de la construction de cette ligne de raccordement; par contre la participation de l'Est français diminue de la somme correspondante de 500,000 fr.

42. Le capital-obligations de 22 millions de francs a été pris ferme, à teneur d'un contrat d'emprunt du 19 octobre 1872 par un syndicat composé de la Banque cantonale de Berne, de la Banque fédérale à Berne, de l'Union des banques à Bâle et de la Banque commerciale à Bâle. L'intérêt des obligations est fixé au 5%, payable par semestre. Le remboursement ne pourra en être exigé avant le 30 septembre 1890, après un avertissement de 6 mois; la Compagnie débitrice peut dénoncer également tout ou partie de l'emprunt moyennant un avertissement préalable de 6 mois; toutefois elle ne peut faire usage de cette faculté avant le 30 septembre 1881. Il sera constituée une hypothèque de premier rang du réseau complet; l'emprunt hypothécaire de premier rang sur les lignes dites du décret (Bienne-Sonceboz-Tavannes et Sonceboz-Convers) de 3,250,000 fr. aura seul priorité et reste en possession de son rang et de ses droits. — Le cours auquel le syndicat financier prend ferme l'emprunt de 22 millions est fixé à 96 % de la valeur nominale. Pour le paiement des coupons d'intérêt, il sera bonifié au syndicat une commission de $\frac{1}{2}$ % sur la somme payée, et pour le remboursement du capital $\frac{1}{4}$ % du capital remboursé.

43. Par décret du 26 février 1873 le Grand Conseil du canton de Berne reconnaît la justification des moyens financiers nécessaires et dispose l'apport à l'entreprise du réseau jurassien complet des lignes de l'Etat: Bienne-Neuveville et Bienne-Berne (soit Zollikofen) y compris leurs accessoires et les droits et charges au prix de 10,817,785 fr. représentant le coût de ces lignes et de leurs accessoires jusqu'au 31 décembre 1871. En paiement de cette somme la Compagnie du Jura-Bernois remettra à l'Etat de Berne des actions libérées de l'entreprise des chemins de fer du Jura-Bernois jusqu'à concurrence de la dite somme.

Enfin le canton de Berne sera représenté au Conseil d'administration du Jura-Bernois par 3 à 5 membres nommés par le Conseil exécutif.

Lys-Fräschelez.

44. Par convention du 5 juillet 1873, la concession du tronçon Lyss-Fräschelez du chemin-de-fer de la Broye a été transféré à la Compagnie du Jura-Bernois. La Compagnie de la Broie remit au Jura-Bernois sans indemnité spéciale les études et les plans qui se rapportent à la partie cédée.

Les frais d'établissement de cette ligne sont évaluées à 2,000,000 Fr. L'Etat de Berne avait souscrit par décret du 20 janvier 1872 pour la somme de 500,000

francs, les communes intéressées pour 15,800 fr., ensemble 658,000 fr., en faveur de la Compagnie primitive de la Broye. Toutefois la subvention de l'Etat n'était accordée qu'à condition que les communes intéressées et particuliers souscrivissent la somme de 200,000 fr. en actions. Les souscriptions des communes furent attribuées à la Compagnie du Jura-Bernois par convention du 11 janvier 1874; la subvention de l'Etat par décret du 7 avril 1874. Les époques des versements sur les actions souscrites par les communes seront fixées par le Conseil d'administration de la Compagnie du Jura-Bernois.

Toutefois le premier versement ne pourra être exigé avant que le commencement des travaux de terrassement ait été constaté officiellement. Le versement des actions de l'Etat ne s'effectuera qu'en vertu d'une décision spéciale du Grand Conseil et seulement après que la ligne située sur le territoire du canton de Berne aura été convenablement achevée et ouverte à la circulation. — La contrée qui participe à l'établissement du chemin de fer sera représentée par un membre dans le Conseil d'administration de la Compagnie du Jura-Bernois.

Le capital-obligation de 1,500,000 fr. est livré par les Banques cantonale et fédérale à Berne au taux de 5% et au cours de 95%.

Jura Industriel.

45. L'administrateur délégué de chemin de fer écrit: « Il n'est pas accordé de subventions à notre ligne ni par le canton ni par les districts ou communes. (Voir Neuchâtel.)

Die luzernische kantonale Spar- und Leihkasse ist im Besitze von Obligationen des Jura Industriel im Nominalbetrag von Fr. 100,000. Dieselben wurden laut Regierungsbeschluss vom 25. August 1871 in Folge Taxation zum Verkaufswerthe in der Bestandrechnung zu Fr. 15,000 angesetzt. Da kann man doch auch sagen: que les circonstances ont transformé en subvention.

Unterm 21. Januar 1875 beschloss der Grosse Rath des Kantons Neuenburg mit 50 gegen 43 Stimmen den Rückkauf dieser Bahn. Das Volk verwarf aber diesen Rückkauf, und es ging dieselbe in die Hände des Jura Bernois über.

Lausanne-Echallens.

46. Kanton Waadt. Vom 6. Mai 1872.

Art. 3. Der Kanton Waadt wird sich an der Unternehmung betheiligen mit einer Subscription in Aktien 2. Klasse, repräsentirend einen Werth von Fr. 200,000.

Die Aktien 2. Klasse participiren an den Gewinnten nach gleichem Titel wie die Aktien 1. Klasse, nach Bezahlung von Zins und Dividende zu 7% an die Aktien 1. Klasse und Amortisation des fixen und Rollmaterials.

Der Amortisationsfuss, sowie die Theile der Unternehmung welche ihnen zu unterstellen sind, sollen nach 4 Betriebsjahren einverständlich mit dem Staatsrathe festgesetzt werden.

Die Aktien 2. Klasse werden, was die Verwaltung betrifft, nach dem Verhältniss von zwei Aktien 2. Klasse für eine privilegirte Aktie gerechnet.

Im Falle der Auflösung der Gesellschaft durch Rückkauf oder irgend eine andere Ursache sind die Aktien 2. Klasse auf dem nämlichen Fusse wie die Aktien 1. Klasse zu behandeln.

Art. 4. Die Subscription des Kantons wird wie folgt ausbezahlt werden :

1) $\frac{2}{4}$ nach der Anerkennung der Linie und nach einem Monate regelmässigen Betriebes;

2) Die 3 andern Fünftel in 3 Annuitäten vom Zeitpunkte der ersten Zahlung an. Diese 3 letzten Fünftel werden zu Gunsten der Gesellschaft bis zur vollständigen Auszahlung mit $4\frac{1}{2}\%$ verzinnt.

Nach Art. 11 soll, wenn statt des beabsichtigten Systems Larmanjat die gewöhnliche Schmalspur eingeführt würde (wie dann geschah), die Staatsbetheiligung von 2 auf 300,000 Fr. erhöht werden.

Chemin de fer régional sur le versant sud-est du Jura.

47. Communication de la Direction du 27 août 1874.

Subventions accordées.

Commune de Gimel	fr. 100,000
» Bière	» 120,000
» St-Oyens	» 10,000
» Marchissy	» 50,000
» Montricher	» 80,000
» Mollens	» 60,000
» Ballens	» 20,000
» St-Georges	» 40,000
» Longirod	» 20,000
» Saubraz	» 15,000
» L'Isle	» 30,000
» Gingins	» 60,000
» Berolles	» 20,000
» Aubonne	» 50,000
» Bassins	» 40,000, plus les terrains communaux traversés.

fr. 715,000, somme qui sera sans

doute augmentée soit par des subventions des communes n'ayant pas encore voté, soit par l'augmentation de quelques-unes de celles déjà accordées; il est aussi probable que la plupart des terrains communaux traversés seront cédés gratis ou à bas-prix.

La subvention de l'Etat doit être d'abord votée par le Grand-Conseil du Canton de Vaud, puis par le peuple.

Le Grand-Conseil propose fr. 1,650,000 ou fr. 25,000 par kilomètre, plus fr. 150,000 pour les travaux exceptionnels de la partie centrale.

Les subventions sont accordées en forme de subscriptions d'actions de deuxième classe qui ne toucheraient aucun intérêt que lorsque celles de 1^{re} classe toucheraient le 7^o/_o; l'excédant se répartirait également sans distinction de classe.

Longueur: 60 kilomètres.

Lausanne-Echallens.

48. *Etat de Vaud*, fr. 300,000 en actions de 2^e classe de fr. 500.

Commune de Lausanne, jouissance pour deux ans d'un terrain de 552 perches (location fr. 5 par an).

Commune de Romanel, fr. 4005. 80 différence du prix d'achat des terrains pour déviation en dehors du village.

Commune de Cheseaux, 135 perches de terrain gratis (fr. 10 par perche).

Commune d'Echallens, 1080 perches de pré-marais gratis (fr. 4 à 5 la perche).

<i>Commune de Jouxten</i>	fr. 1,000, act. 1 ^{re} classe.
» Polliez-Pittet	» 2,000
» Etagnières	» 4,000
» Donmartin	» 2,000
» Villars-Tiercelin	» 2,000
» Bercher	» 1,000
» Fey	» 2,000
» Morrens	» 1,000
» Sugnens	» 2,500
» Pauvres de Sugnens	» 5,000
» Penthériaz	» 500
» Pollicy-le-Grand	» 1,000
» Bioley-Arjulaz	» 2,000
» Pailly	» 1,000
» Cheseaux	» 2,000
» Romanel	» 2,500
» Villars-le-Terroir	» 2,000
» Assens	» 5,000
» Echallens	» 20,000
	fr. 58,500

(Communication de la Direction.)

49. *Lausanne-Ouchy.*

1. De l'*Etat de Vaud*: fr. 100,000 en actions de 2^e classe, soit 200 actions qui ne seront payées qu'après l'achèvement des travaux.

2. De la *commune de Lausanne*:

Cession de terrains à Ouchy: 480 perches dans le pré communal que traverse le chemin de fer.

Cession de terrains à Lausanne: environ 3400 perches de terrain dans les pentes boisées au nord de la colline de Montbenon situées dans la vallée du Flon qui sera occupée par notre gare de ville. Ces terrains ont toutefois été cédés à diverses conditions, telles que chemins à établir et cession d'eau pour certains services publics.

(Communication de la Direction.)

Concession vom 30. November 1870.

Art. 5. Der Kanton Waadt wird sich an dem Unternehmen durch eine Subscription von 200 Aktien 2. Klasse, à Fr. 500 theilhaben, deren Betrag eingezahlt werden soll, sobald die Eisenbahn dem Verkehr von Ouchy nach dem Bahnhofe übergeben sein wird.

Die Aktien 2. Klasse participiren an den Gewinnsten nach gleichem Titel wie die Aktien 1. Klasse, nach Bezahlung des Zinses von 5% an die Aktien 1. Klasse und der Amortisirung des fixen vollendeten Materials.

Der Fuss, nach welchem die Amortisirung stattzufinden hat, sowie die Theilstücke des Unternehmens, welche derselben zu unterwerfen sind, sollen nach vierjährigem Betriebe, einverständlich mit dem Staatsrath, festgesetzt werden.

Lyss-Zofingen.

50. Die Anlagekosten dieses Stückes der Nationalbahn sind für eine Gesamtlänge von 62 Kilometern zu Fr. 9,500,000 veranschlagt.

Der Kanton Bern beabsichtigt, laut Subventionsdekret, das noch vom Volke anzunehmen ist*), dies Unternehmen mit Fr. 2,000,000 in Aktien zu unterstützen, insofern die Ausführung dieser Linie von Zofingen nach Winterthur in der Weise sichergestellt wird, dass deren Inbetriebsetzung entweder vor oder gleichzeitig mit derjenigen der Linie Lyss-Zofingen erfolgen kann.

Im Ganzen sollen 5 Millionen in Aktien aufgebracht werden; es sind daran bis dato gezeichnet:

	Fr.	Kantone.
Zofingen, Ortsbürgergemeinde	500,000	Aargau.
Strengelbach, Einwohnergemeinde und Dörflikorporation	125,000	»
Brittnau, Ortsbürger- und Einwohnergemeinde	200,000	»
Vordemwald, Einwohnergemeinde	25,000	»
Balzenwyl, Einwohnergemeinde	20,000	»
Pfaffnau (St. Urban), Wohnnerg.	50,000	Luzern.
Roggwyl, Einwohnergemeinde	60,000	Bern.
Langenthal, Einwohner- und Bürgergemeinde	250,000	»
Lotzwyl, Einwohnergemeinde	15,000	»
Bleienbach, Einwohnergemeinde	90,000	»
Thörigen, Einwohner- und Bürgergemeinde	50,000	»

*) Jetzt angenommen.

Bettenhausen, Einwohner- und Bürgergemeinde	15,000	Bern.
Bollodigen, Einwohner- und Bürgergemeinde	10,000	»
Herzogenbuchsee	150,000	»
Niederönz	15,000	»
Oberönz	20,000	»
Seeberg	50,000	»
Niedergraswyl, Ortsgemeinde	30,000	»
Wynistorf, Bürgergemeinde	10,000	Solothurn.
Hellsau, Einwohnergemeinde	20,000	Bern.
Höchstetten, »	23,000	»
Koppigen, »	200,000	»
Alchenstorf »	25,000	»
Willadingen »	15,000	»
Aetigen »	60,000	Solothurn.
Unterramsern »	17,000	»
Limpach »	80,000	Bern.
Mülchi »	60,000	»
Messen »	150,000	Solothurn.
Oberramsern, Gemeinde	14,000	»
Balm, Gemeinde	40,000	»
Rappoldsried, Einwohnergemeinde	15,000	Bern.
Brunnenthal	6,000	Solothurn.
Wengi, Einwohnergemeinde	50,000	Bern.
Lyss	30,000	»
Privaten	5,000	
	<u>2,495,000</u>	

Davon auf den Kanton Aargau	Fr.	870,000
Luzern	»	50,000
Bern	»	1,273,000
Solothurn	»	297,000
		<u>Fr. 2,490,000</u>

Nordostbahn.

Die Direktion der Nordostbahngesellschaft hat auf eine bezügliche Anfrage keine Auskunft gegeben.

I. Engeres Netz.

51. Romanshorn-Winterthur-Zürich-Aarau und Winterthur-Schaffhausen.

Es scheint, dass die eigentliche Nordostbahnlinie ohne besondere Subvention gebaut worden. Immerhin sind einige Naturalleistungen zu verzeichnen.

So wurde der Nordbahn von der Bürgerschaft Zürichs der Platz zum Bahnhof, 360,000 □', geschenkt. Die Stadtgemeinde Baden hatte die Abtretung alles für den Bahnhof und Bahnzug nöthigen Landes, soweit solches Eigenthum der Gemeinde, beschlossen, ferner Schenkung von 200-250 Stämmen Bauholz, endlich freie Benutzung ihrer reichen Steinbrüche.

Die selbsterbauten Linien der Nordostbahn kosteten bis Ende 1859 Fr. 42,854,340. 51
 Dazu Ankauf von Zürich-Baden,
 23,3 Kilometer, > 4,503,975. —
 Kosten der Rheinfalhbahn, 30,2 Klm. > 4,863,304. 22

Fr. 52,221,619. 73

oder per Kilometer Fr. 293,709. 89.

Von dem Gesellschaftskapital von Fr. 15,000,000 der *Zürich-Bodensee-Bahngesellschaft* hatten die Kantone Zürich und Thurgau und die Städte Zürich und Winterthur Fr. 4,000,000 übernommen.

Als Basis für die Vorarbeiten wurden die auf Anordnung des eidgenössischen Post- und Baudepartements im Jahre 1850 bearbeiteten Pläne und Profile benutzt.

II. Neue Unternehmungen.*)

52. Die neuen Unternehmungen der Nordostbahn lassen sich in drei Kategorien scheiden:

A. Eigene Unternehmungen, von der Nordostbahn gebaut und betrieben; Unterstützung der Unternehmung durch die beteiligte Landesgegend in Form von Darlehen zu ermässigtem Zins.

Die Nordostbahn ist Eigentümerin der Linien,

a. Zürich-Zug-Luzern. 1862.

Voranschlag: Fr. 12,000,000.

Darlehen: Fr. 6,000,000 gegen Obligationen auf diese Unternehmung. Verzinsung abhängig vom Ertrag, daher separate Rechnung.

Der Kanton Zürich 1873 ausgelöst durch Conversion seiner Obligationen in $4\frac{1}{2}\%$ Nordostbahn-Obligationen.

b. Bülach-Dielsdorf.

Ebenso. Darlehen von Fr. 1,200,000. (?)

c. Linksufrige Zürichseebahn, mit Abzweigung nach Thalweil.

Voranschlag: Fr. 21,000,000.

Darlehen: Fr. 7,000,000 gegen Obligationen der Nordostbahn.

Verzinsung: 3% durch 3 Jahre, $3\frac{1}{4}\%$ durch 4 Jahre, $3\frac{1}{2}\%$ durch 3 Jahre, dann Rückzahlung.

d. Bülach-Schaffhausen.

Voranschlag: Fr. 6,900,000.

Darlehen: Fr. 2,000,000 gegen 3% Zins, auf 10 Jahre.

e. Dielsdorf-Niederweningen.

Voranschlag: Fr. 1,145,000.

Darlehen: Fr. 170,000, wovon Fr. 120,000 baar und Fr. 50,000 in Obligationen Oerlikon-Bülach-Dielstorf.

*) Soweit mir Notizen darüber zur Hand waren. Bezüglich der Details siehe die einzelnen Titel.

Verzinsung: 0 durch 12 Jahre, 2% durch 5 Jahre, dann alle 5 Jahre $\frac{1}{2}\%$ mehr bis auf 4% .

f. Baden-Niederglatt.

Voranschlag: 3,650,000.

Darlehen: noch unbestimmt.

g. Rechtsufrige Zürichseebahn.

Voranschlag: Fr. 14—15,000,000.

Darlehen: Fr. 5,000,000 gegen Obligationen der Nordostbahn.

Verzinsung: 2% durch fünf Jahre, $2\frac{1}{2}\%$ durch fünf Jahre, 3% durch fünf Jahre, dann rückzahlbar.

h. Glarus Linththal.

Voranschlag: Fr. 3,200,000.

Darlehen: gleich Anlagekapital, bis höchstens Franken 3,200,000 gegen Obligationen der Nordostbahn.

Verzinsung: $2\frac{1}{2}\%$ auf zwanzig Jahre.

53. B. Selbständige Unternehmungen, unter Beteiligung der Nordostbahn (und von der Nordostbahn zu betreiben).

a. Effretikon-Wetzikon-Hinweil.

Voranschlag: Fr. 2,500,000.

Beteiligung der Nordostbahn: Fr. 540,000 in Aktien. Vorschuss des ausser dem Aktienkapital erforderlichen Kapitals zum Zinsfuss von 5% gegen Obligationen auf die Unternehmung.

b. Sulgen-Bischofzell-Gossau.

Voranschlag: Fr. 3,300,000.

Beteiligung der Nordostbahn: Fr. 300,000.

c. Etzweilen-Schaffhausen.

Gesellschaftskapital: Fr. 2,250,000, wovon die Nordostbahn die Hälfte in Aktien übernimmt gegen mindestens 2% Bauzinsen. Sie beschafft gegen 5% tige Prioritätsobligationen auch alles weiter erforderliche Bankkapital.

54. C. Unternehmungen gemeinsam mit der Centralbahn.

a. Bötzbahn.

Darlehen der Gemeinden: Fr. 2,000,000 auf 10 Jahre.

Verzinsung: $3\frac{1}{4}\%$.

b. Aargauische Südbahn.

Darlehen der Gemeinden: Fr. 2,500,000 auf 10 Jahre.

Verzinsung: $3\frac{1}{4}\%$.

c. Wohlen-Bremgarten.

Voranschlag: Fr. 1,300,000; wovon jede der genannten Gesellschaften Fr. 500,000, die Gemeinde Bremgarten den Rest.

d. *Wynenthalbahn.*

Voranschlag: Fr. 3,300,000, davon Fr. 2,500,000 in Aktien und zwar die genannten Gesellschaften je Franken 550,000, die Landesgegend Fr. 1,400,000.

Prättigäubahn.

55. Am 29. Mai 1873 legte eine Davoserversammlung Fr. 1300 zu Vorstudien für eine Prättigäubahn zusammen.

Rorschach-Heiden.

56. Das Gesellschaftskapital besteht aus Fr. 1,400,000 in 2800 Inhaberaktien à Fr. 500; wovon 1800 ersten, 1000 zweiten Ranges. Die Beschaffung der Aktien ersten Ranges ist Sache der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen. Die Aktien zweiten Ranges werden übernommen

von der Gemeinde Heiden . . .	730 Stück	=	Fr. 365,000
» » » Rorschach . . .	230 »	=	» 115,000
» » » Lutzenberg . . .	40 »	=	» 20,000
			Fr. 500,000

Das Verhältniss zwischen beiden Aktienkategorien ist derart, dass die Aktien ersten Ranges vorab 6 % des eingezahlten Aktienkapitales erhalten; von da ab wird den Aktien zweiten Ranges ein Zins bis 5 % ausgezahlt und der Rest fällt den Aktien ersten Ranges als Superdividende zu. (Statuten.)

Seethalbahn.

57. Der Kanton Luzern theiligt sich mit Franken. 800,000 in Aktien, siehe Luzern.

Die Gemeinden haben Aktien gezeichnet:

	Steuerkapital. Fr.	Gezeichnetes Aktienkapital. Fr.	Trifft per 1000 Fr. Ct.
Mosen	205,860	5,000	24. 25
Ermensee	1,320,454	45,000	34. 10
Altwis	832,418	45,000	30. —
Reichensee	179,596	6,000	33. 35
Hitzkirch	2,089,132	62,000	29. 67
Gelfingen	708,108	23,000	32. 50
Hochdorf	3,588,980	100,000	27. 85
Hohenrein	4,901,090	100,000	20. 40
Ballwil	1,995,720	50,000	25. —
Eschenbach	4,641,160	100,000	21.. 55
Sulz	449,788	8,000	17. 75
Lieli	583,290	4,000	6. 85
Schwarzenbach	762,254	3,000	3. 95
Retschwyli	455,580	7,000	15. 35
Römerswyl	3,044,340	20,000	6. 55
Herliberg	272,144	2,000	7. 35
	26,029,914	560,000	

Den luzernischen Interessenten ist im Ganzen eine Beteiligung von Fr. 1,800,000 auferlegt worden; den

aargauischen Gemeinden Fr. 1,200,000, die am 23. Februar 1874 bis auf Fr. 95,000 gedeckt waren.

Die Kosten sind zu Fr. 6,659,510 veranschlagt, wovon Fr. 3,000,000 in Obligationen aufgebracht werden sollen.

Die Gesamtlänge der Bahn beträgt 41,39 Kilometer, davon 24,78 auf luzernischem, 16,61 auf aargauischem Gebiet. (Prospekt zu Willisau-Centralbahn.)

Splügen.

58. Kanton Graubünden. Vom 22. Juni 1869.

Art. 9. Wenn bei der Ausführung der Arbeiten eine oder mehrere Minen irgend eines Metalls entdeckt werden, so sind dieselben, soweit es vom Kanton abhängt und nicht Korporationen oder Privaten Anspruch darauf haben, gänzlich Eigentum der Gesellschaft, und falls dieselbe sie ausbeuten will, ist sie gehalten, 10 % des Reinertrags an die Kantonsregierung abzuliefern.

Suisse Occidentale.

59. Genf-La Plaine. Vom 27. Oktober 1852.

Art. 5. Der Kanton Genf verpflichtet sich, der Gesellschaft, die in Frankreich die Konzession der Linie von Lyon nach Genf erhalten wird, wie diese oben angegeben, eine Unterstützung von Fr. 2,000,000 zukommen zu lassen, unter der Bedingung, dass sich diese Gesellschaft verpflichtet:

- 1) Unter ihre Administratoren wenigstens drei Schweizerbürger aufzunehmen, die in Genf wohnhaft, in der Gesellschaft die Interessen des Kantons Genf und der schweizerischen Eidgenossenschaft bei der Errichtung und dem Betriebe der projektirten Bahn vertreten;
- 2) so nahe als möglich an der Stadt oder in ihrem Innern einen Bahnhof zu bauen.

Art. 6. Die Summe von Fr. 2,000,000 wird in vierprozentigen Staatsrenten, im Kurse von Fr. 90 ausbezahlt, wenn die Zahlung nicht mit allgemeiner Zustimmung der kontrahirenden Parteien baar geschieht, nach Verhältniss der Arbeiten und dem Maasstabe der zwischen dem Staatsrathe und von der Gesellschaft bestimmt wird.

Genf-Morges-Yverdon, Lausanne-St-Maurice.

60. Kanton Waadt. Vom 10. Juni 1853.

Art. 27. Die Kosten der Studien für die Eisenbahn von der Grenze bei Jougue bis zur Vereinigung der Linie Lausanne-Morges nach Yverdon, sowie für die von Lausanne nach St. Moriz, sollen vom Staate und der Gesellschaft zu gleichen Theilen bestritten werden.

Art. 28. Die Gesellschaft macht sich verbindlich, wenn sie dazu vom Staatsrathe aufgefordert wird, bei

Anlegung der Linie von der Grenze bei Jongne bis zur Vereinigung der Linie Morges-Lausanne nach Yverdon Fr. 90,000 per Kilometer für Erwerb von Grund und Boden und für die Erd- und Kunstarbeiten zu verwenden.

Art. 29. Die Gesellschaft verpflichtet sich, wenn sie vom Kanton Waadt dazu aufgefordert wird, in den zehn vom Tage der gegenwärtigen Konzession an zählenden Jahren die Linie von Lausanne nach St. Moriz unter folgenden Bedingungen anzulegen:

Sie wird bei derselben Fr. 90,000 per Kilometer für Erwerb von Grund und Boden, für Erd- und Kunstarbeiten verwenden.

Die Gesellschaft kann nur dann zum Baue angehalten werden, wenn die Verlängerung der Bahn bis Martinach gesichert ist.

Die Gesellschaft besorgt ganz und allein, sowohl für die Bahn von Jongne bis zur Vereinigung derjenigen von Lausanne und Morges nach Yverdon, als für die von Lausanne nach St. Moriz, den Ballast, den Schienenweg, den Bau der Bahnhöfe, der Wachthäuser, der Einzäunung, des Betriebsmaterials, die Verwaltungskosten und die Entrichtung der Zinsen an die Aktionäre während des Baues.

Der Staat bestreitet unter dem Titel einer Beihilfe den Rest der Ausgabe für die Einrichtung der einen und der andern dieser beiden Linien.

Die Arbeiten werden in Folge von Angeboten, nach den vom Staate genehmigten Ueberschlägen, unter der Leitung der Administration der Gesellschaft und unter der Kontrolle des Staates ausgeführt.

Art. 18. Nach der Eröffnung der Linie soll ein Ueberwachungskomite niedergesetzt werden, das aus fünfzehn Mitgliedern besteht, und von denen der Kanton Waadt, in Berücksichtigung der sein Gebiet durchziehenden Bahnstrecke zwei ernannt. Das Komite soll mit der allgemeinen Aufsicht über das Unternehmen betraut werden und darüber wachen, dass die Gesellschaft die Bedingungen der Konzession pünktlich erfüllt. Die vom Staatsrathe ernannten Mitglieder geniessen dieselben Rechte, Vorrechte und Vortheile, wie die von der Generalversammlung der Aktionäre ernannten.

Thörishaus-Freiburg-Stäffis-Yferten.

61. Kanton Freiburg. Vom 27. November 1855. Voranschlag: Fr. 9,000,000.

Art. 5. Der Staat führt die allgemeine Leitung und Aufsicht über das Unternehmen. Er theilt sich dabei mit einem Aktienkapitale von nicht weniger als zwei und nicht höher als drei Millionen.

Art. 6. Auf den Vorschlag des Staatsrathes wird der Grosse Rath je nach dem Fortgange der Unterzeichnungen und der Bahnarbeiten, und in den Schranken des vorstehenden Artikels, endgiltig über den Belauf der

in Aktien oder sonstigen Leistungen stattfindenden Staatsbeiträge entscheiden.

Art. 7. Die Verwaltung des finanziellen und ökonomischen Theiles des Unternehmens steht den vereinigten Aktionären zu. Dieselben üben im Allgemeinen alle Rechte und Befugnisse aus, welche nicht im gegenwärtigen Dekrete ausdrücklich dem Staate vorbehalten sind.

Unter Vorbehalt derselben Rechte nimmt der Staat im Verhältnisse seiner Aktien Theil an den Berathungen, Verpflichtungen, Lasten und Vortheilen der Aktionäre.

Nach Art. 11 ernannt der Kanton in den neungliedrigen Verwaltungsrath drei Mitglieder.

Diese Linie kam nicht zur Ausführung und wurde unterm 8. April 1856 ersetzt durch die Konzession

Thörishaus-Freiburg-Oron (Lausanne),

welche folgende Bestimmungen enthält:

Art. 8. Da die Gesellschaft eine Subvention von durchschnittlich Fr. 50,000 per Kilometer von der Berner-grenze an bis Lausanne zur unabweislichen Bedingung macht, so verpflichtet sich der Stand Freiburg, ihr die Bezahlung dieser Summe von Fr. 50,000 für jeden vollendeten Kilometer sowol für sich als für den Kanton Waadt zu sichern.

Wenn indessen die endlichen Kosten der Bahn sich nicht auf Fr. 300,000 per Kilometer belaufen sollten, so wird der Minderbetrag an den Fr. 50,000 der Subvention in Abzug gebracht. In die Summe von Fr. 300,000 werden alle gebührend gerechtfertigten Ausgaben eingerechnet, namentlich der Ankauf des Grund und Bodens, der Bau und die Kunstwerke für zwei Geleise, die Anlage und Legung eines Doppelgeleises auf dem vierten Theil der gesammten Strecke und eines einfachen auf dem übrigen Theil der Bahn, sowie der Ankauf des von der Gesellschaft für nothwendig erachteten Materials aller Art. Das bewegliche Material kann nicht höher als für Fr. 25,000 per Kilometer in Rechnung gebracht werden.

Wenn der in diesem Artikel vorgesehene Fall der Bezahlung einer Subvention seitens der Kantone Freiburg und Waadt eintritt, so wird ihnen die Gesellschaft, mittelst Abrechnung am Betrage besagter Subvention, welches auch deren Belauf sein mag, Rechnung tragen:

- 1) für den Werth des zum Bau der Bahn erforderlichen Grund und Bodens, welcher ihr von Privaten, Gemeinden oder vom Staate überlassen wird.
- 2) für den Werth des zu Schwellen bestimmten, vom Staate oder auf seine Rechnung gelieferten Holzes. Dieses Holz soll den Lieferungsbedingungen entsprechen, und zu den Zeitpunkten abgegeben werden, wie diess die Gesellschaft in ihren Lastenheften von andern Lieferanten verlangen wird. Der Werth wird nach einem auszumachenden Preise bestimmt.

Wenn keine Subvention erfordert wird, oder wenn dieselbe geringer ist, als der Werth der nach Obigen den Kantonen anzurechnenden Werthes für Erdreich und Holz, so bezahlt die Gesellschaft den Kantonen, welche das Holz sammt dem Grund und Boden geliefert haben, den genannten Werthe bis zum betreffenden Belaufe.

Art. 9. Welches auch der Betrag der Subvention sein mag, so kann diese nicht früher als nach der Inbetriebsetzung der Gesamtlinie eingefordert werden. Es soll eine Hauptrechnung über die Kosten der Unternehmung aufgestellt werden, welche als Grundlage zur Ausmittlung des Subventionsbetrages dienen soll. Die Subvention wird mittelst einer von diesem Zeitpunkte hinweg auf die ganze Dauer der Konzession bezeichneten Jahresrente entrichtet, welche, mit Inbegriff der Amortisirung, zu 5% Zins das durch diese Gesellschaft an der Stelle der Kantone aufgenommene Subventionskapital darstellt.

Wenn der Reinertrag der Bahn, von der Gesamteinnahme der von den verschiedenen Kantonen konzessionirten Linie berechnet, 8% des von der Gesellschaft verausgabten Kapitals übersteigt, so wird der Ueberschuss je zur Hälfte zwischen der Gesellschaft und den der Subvention beigetretenen Kantonen getheilt. Der solcher-gestalt den Kantonen zukommende Betrag wird zur Bezahlung der Jahresrente verwendet werden, welche ersterer Betrag keinesfalls übersteigen darf.

Wenn während zehn auf einanderfolgenden Jahren dieser Antheil an dem über 8% betragenden Reinertrag für die Entrichtung der Annuität ausgereicht hat, so ist die letztere bis zur gänzlichen Tilgung des aufgenommenen Kapitals durch die Gesellschaft allein zu tragen.

Wenn von diesem Zeitpunkte hinweg der Reinertrag nach Entrichtung der Annuität noch immer 8% übersteigt, so wird zum Vortheil der Kantone, welche die Subvention geleistet haben, ein Zehntel des Ueberschusses bis zur Abtragung der von demselben der Gesellschaft an Annuitäten bezahlten Summen, erhoben.

Im Falle der Nichtausführung dieses Vertrages ersetzt nach Art. 17 der Kanton der Gesellschaft die für Studien und Arbeiten gemachten nützlichen Auslagen.

Das definitive Pflichtenheft vom 12. November 1856 fügt bei:

Art. 9. Die Gesellschaft besorgt vorschussweise die Bezahlung der Annuität an dem durch sie an der Stelle des Kantons Freiburg aufgenommenen Anleihen, welches die Subvention repräsentirt, die man ihr schuldig ist.

Eine jährlich von der Gesellschaft aufgestellte und von dem Kanton Freiburg vorgelegte Rechnung wird herausstellen, ob die Annuität vom Kanton Freiburg zu bezahlen sei oder ob es zu einer Theilung des Ueberschusses, oder zum Vorabzug des Zehnthels nach Ablauf der zehn auf einanderfolgenden Jahre in Gemässheit des

dritten Alinea des Art. 9 der Konvention vom 8. April komme.

Aus einem weitem Vertrag vom 17. Juni 1859 zwischen dem Staatsrathe des Kantons Freiburg und der Gesellschaft für eine Eisenbahn von Lausanne nach Freiburg ist zu entnehmen:

Art. 1. Die Zahl der von der Gesellschaft wirklich ausgegebenen und durch persönliche Zeichnungen vertretenen Aktien beträgt 36,104, welche aus 4,000 vom Kanton und der Stadt Freiburg gezeichneten und 32,104 an verschiedene schweizerische oder französische Besitzer oder Inhaber gehörenden Aktien bestehen.

Art. 1. 2. Alinea. Art. 2 und 3 betreffen Umwandlung der zu 150 Fr. einbezahlten Aktien in neue von 300 Fr. gegen Nachzahlung von 150 Fr. oder gegen Umwandlung von zwei alten in eine neue.

Art. 4. Der Kanton Freiburg verzichtet auf diese Befugniss, zwei alte gegen eine neue Aktie umzutauschen. Demnach behält er sämtliche 4,000 von ihm gezeichneten Aktien.

Art. 5. Der Kanton Freiburg und seine Mitverpflichteten werden der übernommenen Verbindlichkeit enthoben, der Gesellschaft seine Subvention von 50,000 Franken per Kilometer, demnach 4,250,000 Franken zu bezahlen. Dagegen verpflichten sie sich zur sofortigen Zeichnung von 8,000 neuen Aktien

Art. 6. Die Einzahlung des Betrages dieser Aktien geschieht wie folgt:

a) 1,500,000 Fr. von nun an bis 31. Dezember nächsthin (auf Thörishaus-Freiburg und Saane-Viaduct zu verwenden.

b) Die Hälfte des Restes, nachdem die Einzahlung auf die andern Aktien den Betrag von 7,800,000 Fr. erreicht haben werden, kann aber nicht vor 31. März 1860 eingefordert werden.

c) Der Rest, gleichzeitig mit der letzten Einzahlung von 100 Fr., welcher zur vollständigen Liberirung der neuen Aktien eingefordert wird.

Nach Art. 7 sind diese Einzahlungen bis zur Eröffnung des Betriebes mit 4%, soweit eingefordert, und mit 5% was darüber ist, zu verzinsen.

Art. 9. Die den gegenwärtig ausgegebenen Aktien entsprechende Anzahl der neuen Aktien beläuft sich auf 28,052, welche ein Kapital von 14,026,000 Fr. repräsentiren, nämlich:

Kanton Freiburg ursprünglich.	4,000	Aktien.
» » neu	8,000	»
Die Hälfte von 32,104 von Verschiedenen gezeichneten alten Aktien	16,052	»
	<u>28,052</u>	Aktien.

Art. 10. Abgesehen von den vorbezeichneten 28,052 Aktien wird der Verwaltungsrath Aktien zu 500 Fr. ausgeben, welche aus dem Reinertrag der konzessionirten

Linien vor den übrigen Aktien mit 5% verzinzt werden; allein ihre Anzahl darf 12,000 nicht übersteigen. Nach Vorauserhebung der zur Deckung von Zinsen und Amortisation der Obligationen erforderlichen Summe aus den Reinerträgen wird der Ueberschuss vorerst zur fünfprozentigen Verzinsung gedachter Aktien verwendet und kommt erst dann den übrigen Aktien zu, bis auch diese einen Zins von 5% erhalten. Ein weiterer Ueberschuss wird ohne Unterschied der Titel gleichmässig unter alle Aktien vertheilt.

Während der Dauer der Bauzeit werden fragliche Aktien ausnahmsweise mit 5%, statt mit 4%, verzinzt.

Art. 11. Im Falle der Fusion mit andern schweizerischen Gesellschaften sollen die Prioritätsaktien, wenn es der Verwaltungsrath für zweckmässig hält, in solche Obligationen, wie die bereits von der Gesellschaft errichteten, umgewandelt werden.

Art. 12. Das gesammte zum Bau der ganzen Linie erforderliche und auf 26 Millionen Franken veranschlagte Kapital soll gedeckt werden wie folgt:

- 1) Gegenwärtig ausgegebene Aktien, 28,052.
- 2) Prioritätsaktien zu emittiren, 11,948.
- 3) Der Rest in Obligationen der Gesellschaft.

Art. 15. behält dem Kanton Freiburg einen im Verhältniss zu seiner finanziellen Betheiligung stehenden Antheil an der Leitung, und verlangt, dass die Hauptleitung der Geschäfte von Paris in die Schweiz verlegt werde.

Unterm 18. Juni 1860 erlässt der Grosse Rath vom Kanton Freiburg ein neues Dekret:

1. Der Staatsrath ist ermächtigt, der Gesellschaft Lausanne-Freiburg-Bernergrenze und Genf-Versoix eine Summe von 16 Millionen darzuleihen, verzinsbar zu 5% und zwar zu folgenden Bedingungen:

a. Der Staat wird der Aktienzeichnung, die infolge der Uebereinkunft vom 17. Juni 1859 von ihm zu bestreiten bleibt, und eine Summe von 2,400,000 Fr. darstellt, entbunden.

Die Betheiligung der Städte Lausanne und Freiburg bleibt aufrecht.

b. Die Gesellschaft als Schuldnerin hat dem Staat die ganze Bahnstrecke von Lausanne bis zur Bernergrenze als hypothekarisches Unterpfand ersten Ranges einzuräumen.

c. Mit dem dritten Jahr, vom Tage der Stipulation des Anleihe an gerechnet, soll die Rückzahlung beginnen, vermittelt eines Amortissements, das sammt Zins $5\frac{1}{2}\%$ jährlich ausmacht. Am Ende des 30ten Jahres soll die Restanz gänzlich getilgt werden.

d. Unkosten des Anleihe fallen auf die Gesellschaft.

e. In den fünfgliedrigen leitenden Ausschuss wählt der Staatsrath drei, darunter den Präsidenten, dieser Ausschuss hat unbedingte Vollmachten für finanzielle Verwaltung, Bau und Betrieb; sein Gehalt wird vom Staatsrath bestimmt.

Art. 7. Binnen drei Jahren soll eine Summe von 400,000 Franken in die Voranschläge der Staatsausgaben aufgenommen werden zur Ausführung verschiedener Bauten in jenen Gegenden des Kantons, welche nicht unmittelbar von der Errichtung der Eisenbahn begünstigt sind.

Bulle-Romont.

62. Kanton Freiburg. Vom 23. November 1864.

Art. 6. Den Konzessionären wird eine Subvention von 750,000 Franken und der Stadt Bulle eine solche von 50,000 Fr. bewilligt, mit der Verpflichtung der letztern, diese Summe auf das Unternehmen zu verwenden.

Diese Gesamtsbubvention von 800,000 Franken ist erst nach gänzlicher Vollendung und Genehmigung der Arbeiten zu leisten und es hat die Stadt Bulle alsdann diese Summe vorzuschüssen, wogegen der Kanton Freiburg dieselbe als eine mit höchstens 6% zu verzinsende Schuld zu übernehmen hat.

Art. 8. Beim Ablauf der Konzession fällt die Eisenbahn an den Kanton Freiburg. In Folge dessen wird, wenn die Eidgenossenschaft oder der Kanton von dem oben erwähnten Rückkaufsrecht Gebrauch macht, das Subventionskapital ohne weiteres an den Staat Freiburg zurückfallen.

Laut Pflichtenheft Art. 4 darf der Staat von dieser Subventionssumme von 800,000 Fr. in Abzug bringen:

- 1) Den Werth des vom Staate zur Herstellung der Eisenbahn abgetretenen nothwendigen Bodens;
- 2) den Werth der Holzlieferung für die Eisenbahnschwellen, sei es dass der Staat für gut findet, diese Lieferung auf eigne Rechnung auszuführen, oder dass er sie durch Andere ausführen lässt;
- 3) das dem Ingenieur Leuba für die Tracestudien und die Ausarbeitung der Pläne bezahlte Honorar von 6,000 Fr.

Nach Art. 5 muss der Rückzahlungstermin jenes von den Konzessionären dem Staate gemachten Vorschusses auf mindestens 25 Jahre zurückverlegt oder das Amortissement auf einen Zeitraum von 50 Jahren berechnet werden.

Transversalbahn Rosé-Payerne-Estavayer-Yverdon.

63. Kanton Freiburg. Vom 17. November 1869.

Konzession. Art. 8. Es wird den Konzessionären eine Subvention gewährt, deren Betrag der Grosse Rath später, nach Verständigung mit der Regierung des Kantons Waadt festsetzen wird. Inzwischen wird, zur Erleichterung der Ausführung der Arbeiten der ersten Sektion, bereits jetzt, auf Abschlag dieser Subvention, eine Summe von 400,000 Fr. ausgesetzt; der Modus und die Zeitfristen der Einzahlung dieser Summe sollen in dem Pflichtenhefte bestimmt werden, mit dem Vorbehalte, dass

der Zins nicht 6%, d. h. 24,000 Fr. wird übersteigen dürfen.

Die Artikel des Pflichtenheftes, welche den Modus und die Zeitfristen der Einzahlung regeln, wird der Genehmigung des Grossen Rathes unterstellt.

Pflichtenheft (vom 14. Januar 1870). Art. 5. Mit Rücksicht darauf, dass durch die Konzession den Konzessionären oder ihren Rechtsnachfolgern eine Subvention zugesprochen wird, ist dem Staate Freiburg, auf Abzahlung dieser Subvention Rechnung zu tragen:

1) für den Werth der zum Bahnbau erforderlichen Grundstücke, welche der Staat ihnen abtreten sollte;

2) für den Preis des zu Eisenbahnschwellen bestimmten Holzes, das vom Staate, wenn er es für gut findet, oder für seine Rechnung geliefert wird;

3) für die Vorschüsse, welche der Staat für die definitiven Studien und die Ausarbeitung der Pläne machen sollte.

4) für die Stempel- und Einschreibungsgebühren, welche in Folge Autorisation des Staatsrathes nicht baar sollten entrichtet worden sein.

Art. 6. Die Zahlung der Subvention geschieht nach successivem Fortgange der Arbeiten und entsprechend dem Verhältnisse, in welchem die Einzahlungen des Gesellschaftskapitals und der von den Gemeinden votirten Subventionen zur Realisirung gelangen.

Die Subvention kann in 5prozentigen Obligationen der öffentlichen Schuld des Kantons Freiburg entrichtet werden, deren Fälligkeit nicht vor 25 Jahren beansprucht werden darf und deren Kurs durch ein besonderes Uebereinkommen festzusetzen ist, wenn die Arbeiten beginnen sollen; immerhin darf derselbe nicht niedriger als 95% sein.

Dem Kanton Freiburg steht es auch frei, einen Theil der Subvention in der Weise zu entrichten, dass er den Konzessionären die *Arbeit der in den Zucht- und Korrektionshäusern gefangenen Gehalteneen vermietet*. Der in Rechnung zu setzende Werth der dissfälligen Tagelöhne ist in dem nämlichen Uebereinkommen festzusetzen, von welchem das vorhergehende Alinea spricht.

Abänderung vom 19. Jänner 1874:

Art. 4. Es wird, um den Bau der Sektion Rosé-Payerne zu begünstigen oder für den Fall, wo die Konzessionäre für gut finden sollten, diese Sektion durch eine Linie Freiburg-Payerne zu ersetzen, eine Subvention gewährt im Betrage von 42,000 Fr. per Kilometer auf Freiburgergebiet. Diese Subvention ist zahlbar je nach dem Fortgange der Arbeiten, nach Verhältniss des Kostenanschlags und der ausgeführten Arbeiten, in 5%igen Staatsobligationen, die nicht vor 20 Jahren einlösbar und al pari zu berechnen sind, oder in Baar, nach der Wahl des Staatsrathes.

Tessinische Bahnen.

64. Tessin gewährte durchweg unentgeltlich das Weidland, Kies, Steine, Bausteine und andere Materialien, welche von den Ufern und aus dem Bette der Flüsse und Bäche, aus Tobeln, an den Abhängen und am Fusse der Berge gewonnen werden, Kalk- und Gypsgruben; und übernahm auch die Pflicht, die Unternehmung im Allgemeinen zu unterstützen und zu beschützen.

Sonderbar kommt es uns heutzutage vor, dass in einigen Konzessionen der Kanton für sich und seine Bürger das Recht vorbehielt, für einen Betrag von 1—2 Millionen Aktien zu nehmen.

Toggenburgerbahn.

65. Laut Mittheilung des Verwaltungsrathes beteiligten sich Kantone, Bezirke und Gemeinden am Baukapital dieser Bahn wie folgende Tabelle zeigt. Es ist zu bemerken, dass die Zeichnungen von Privaten in den angegebenen Beteiligungsquoten der Gemeinden inbegriffen sind.

	Aktienkapital.	Beiträge à fonds perdu.
	Fr.	Fr.
<i>Staat St. Gallen</i>	2,500,000	
(mit der Priorität von 2 $\frac{1}{2}$ %, so dass die andern Aktien erst dann zu einem Zinsgenuss gelangen, wenn die Reinerträge der Bahn nach Deckung des dem Staate zukommenden Betrages noch einen Ueberschuss abwerfen.)		
<i>Bezirk, resp. Gemeinde, Wyl,</i> . . .	199,000	
<i>Bezirk Unter-Toggenburg.</i>	Fr.	
Gmde. Megelsberg	1,000	
> Niederuzwyl	5,500	
> Ganterswyl	3,000	
	<hr/>	9,500
<i>Bezirk Alt-Toggenburg.</i>		
Gmde. Kirchberg	11,500	
> Lütisburg	2,000	
> Mosnang	11,000	
> Bütschwyl	85,500	
	<hr/>	110,000
<i>Bezirk Neu-Toggenburg.</i>		
Gmde. Krinau	1,000	
> Hemberg	5,000	
> Brunnadern	2,500	
> Oberhelfenswyl	11,000	
> Lichtensteig	85,500	
> Wattwyl	333,500	
	<hr/>	438,500
		10,000

Bezirk Ober-Toggenburg.

Gmde. Kappel	78,500	
› Ebnat	258,000	
› Krumenau	17,500	
› Nesselau	8,500	
› Stein	1,000	
› Alt St. Johann	4,000	
› Wildhaus	1,000	
		368,500
Bezirk, resp. Gemeinde, St. Gallen	87,000	
Seebezirk	15,000	
Kanton Zürich	188,000	
› Thurgau	14,000	
› Aargau	15,000	
› Bern	6,500	
› Luzern	2,000	
› Glarus	1,000	
Ausland	46,000	
Verzichtleistung der Aktionäre auf die Bauzinsen zu Gunsten des Un- ternehmens		279,333
		4,000,000
		319,333

Ob die Fr. 24,000, welche Dietfurt à fonds perdu leisten musste, um eine Station zu erhalten, in den obigen Summen inbegriffen sind?

Tössthalbahn.

66. Aus der Weisung des zürcherischen Regierungsrathes zum Beschlusentwurf betreffend Finanzausweis genannter Unternehmung ergibt sich, dass die Baukosten dieser Bahn von 40 Kilometer Länge auf Fr. 5,800,000 veranschlagt sind. Hienach stellt sich die Staatsbetheiligung auf Fr. 1,933,000. Der Status der Finanzen der Gesellschaft weist ferner 4,420 Stück Aktien im Betrag von Fr. 2,110,000 (nicht gerechnet 26 weitere Stück, die noch an Bedingungen geknüpft waren) und Fr. 7500 Beitrag à fonds perdus.

Im Weiteren haben sich die Gemeinden Winterthur Seen, Zell, Turbenthal, Wyla, Bauma, Sternenbergr und Fischenthal verpflichtet, für das von der Gesellschaft aufzunehmende Obligationenkapital von Fr. 1,900,000 und dessen Zinsen solidarisch als Garanten einzustehen zu wollen, und zwar steht Winterthur für $\frac{5}{8}$ der einzuwerfenden Summe, die übrigen Gemeinden für die jeweiligen nach Verhältniss ihres Steuerkapitals auf sie entfallende Quote ein.

67. Laut Mittheilung der Direktion sollten von dem gesammten Kapital von Fr. 5,800,000 Fr. 2,110,000 in Aktien aufgebracht werden unter folgender Vertheilung:

Winterthur	Fr. 550,000
Seen, politische Gemeinde	› 30,000
Seen, Civilgemeinde	› 5,000
Oberseen, Civilgemeinde	› 1,000
Zell	› 50,000
Turbenthal	› 110,000

Wyla, politische Gemeinde	Fr. 36,000
› Civilgemeinde	› 4,000
Bauma	› 220,000
Fischenthal	› 110,000
Sternenberg	› 8,000
Wald	› 160,000
	Fr. 1,284,000
Privaten	› 826,000
	Fr. 2,110,000
Dazu die Subvention des Kantons	› 1,933,000
und Obligationenkapital	› 1,900,000
	Fr. 5,943,000

Die Aktien sind während der Bauzeit nicht zu verzinsen.

Vereinigte Schweizerbahnen.

68. Die Direktion dieser Bahn theilt mit:

«Die Betheiligung von Kantonen, Gemeinden und Korporationen an unserm Eisenbahnunternehmen oder den frühern Linien derselben geschah nirgends in Form von Unterstützungen, sondern in ganz gleicher Weise in Aktien oder Obligationen wie von Privaten.»

69. Der Rechenschaftsbericht der *Südostbahn* pro 1856 spricht von ausstehenden Einzahlungen von verschiedenen St. gallischen, Graubündner- und andern Gemeinden.

Derjenige der *Glatthalbahn* 1857 berichtet von einer neuen Aktienemission, in Folge welcher 618 Aktien durch Privaten und Gemeinden gezeichnet wurden.

In der Bilanz der *Vereinigten Schweizerbahnen* pro 1857 erscheint ein Posten, der ausdrücklich als: Beiträge von Korporationen und Privaten, mit Fr. 2680, aufgeführt ist.

70. Es mag auch von Interesse sein, zu sehen, welche Ausgaben damals schon das Unternehmen belasteten; wohl mag darin zum Theil schon der Grund der jetzigen Missstände jener Bahn liegen. Die Rechnung pro 1857 zeigt unter «allgemeinen Ausgaben» folgende Posten:

Vorarbeiten	Fr. 157,516
Verluste auf Aktien	› 2,114,100
Bonifikation für die ehemalige Südostbahn	› 999,667
Aktien-Zins-Conto	› 1,654,333
Obligationen-Zins-Conto 5 $\frac{0}{10}$	› 463,608
› » » 4 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$	› 2,718
Provisionen, Kursverluste, allgem. Zinsen	› 467,684
Gehalte der drei Administrationen	› 411,838
Verwaltungsrath, Diäten und Reisespesen	› 17,238
Direktions-Comité, Gehalte und Reisespesen	› 37,057
Comité permanent à Paris	› 18,303
Gehalte der Beamten der Centralverwaltung	› 17,115
Bürekosten	› 205,012
Verschiedenes	› 92,581
Gerichts- und Prozesskosten	› 17,198
	Fr. 6,675,968

71. Die Staatsrechnung des Kantons *Glarus* weist 550 Stück Stamm-Aktien der Vereinigten Schweizerbahnen auf, die ohne Werth vorgetragen werden. Da aber auf eine bezügliche Anfrage die Regierung des Kantons diese Aktien nicht als Subvention bezeichnete, so scheint der Besitz derselben auf einem, in Erwartung besserer Rendite vollzogenen, gewöhnlichen Ankauf zu beruhen.

Dagegen hatte der Kanton *Glarus* im Jahre 1853 sich gegenüber der Südostbahn an den nun zu dem Netze der Vereinigten Schweizerbahnen gehörenden *Wallensee-bahn*, mit Abzweigung nach *Glarus*, mit Aktien im Betrage von Fr. 500,000 beteiligt.

72. *Beschaffung von 4 Millionen Franken im Jahre 1861.*

Im Jahre 1861 benötigte die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen 4 Millionen Franken. Sie drückt sich darüber in ihrem Rechenschaftsbericht folgendermassen aus: «Weil wir unter den obwaltenden Verhältnissen nicht erwarten durften, dass die *Beschaffung dieser 4 Millionen nur mittelst Verkäufen von Aktien und Obligationen an Privaten zu annehmbaren Bedingungen gelingen werde*, haben wir uns entschlossen, die *Regierung des Kantons St. Gallen* um die Beschaffung wenigstens eines Theiles des Kapitals anzugeben.» Mit Eingabe vom 8/13. August 1861, womit wir ihr den einlässlichsten und genauesten Aufschluss über die Verhältnisse unseres Unternehmens gegeben haben, haben wir denn auch wirklich ein sachbezügliches Gesuch an sie gestellt. In Folge davon ist unterm 24. September 1861 ein vorläufiger Vertrag mit dem Finanzdepartement über die kaufweise Uebnahme seitens des Kantons *St. Gallen* von 5000 Stück Prioritätsaktien und 12,500 Stück sogenannter 3% Obligationen vereinbart worden, *unter folgenden Bedingungen*:

1) Der Kanton *St. Gallen* übernimmt 5000 Stück Prioritätsaktien zum Preise von Fr. 70 per Stück und 12,500 Stück 3% Obligationen zu Fr. 172 per Stück für die Summe von Fr. 2,500,000.

2) Der Staat verzichtet auf alle und jede Dividende, welche bis und mit Ende 1867 auf die gekauften Prioritätsaktien entfallen könnten; später wird er sie beziehen.

3) Für die Zinscoupons der 12,500 Obligationen bezieht der Staat halbjährlich bis und mit Ende 1867 nur Fr. 5 per Stück oder jährlich von 25,000 Zinscoupons den Betrag von Fr. 125,000; später bezieht er den vollen Zins etc.

Der Grosse Rath des Kantons *St. Gallen* genehmigte in seiner ausserordentlichen Sitzung vom 1. Oktober die getroffene Vereinbarung.

73. Beiläufig mag noch bemerkt werden, dass laut Rechenschaftsbericht der erwähnten Bahngesellschaft pro 1873 dieselbe dem Ingenieur *Bavier* in *Chur* Splügenpläne um den Betrag von Fr. 15,000 abkaufte, von welchem Betrage Fr. 14,376. 10 aus noch vorhandenen Bei-

trägen gedeckt wurden, die der Gesellschaft seiner Zeit von den Regierungen von *St. Gallen* und *Graubünden* speziell für *Alpenbahnzwecke* verabfolgt worden waren.

Wädensweil-Einsiedeln.

74. Die Direktion dieser Bahn hat unsere Zuschrift ohne Antwort gelassen.

Die Kosten der Vorarbeiten im veranschlagten Betrage von Fr. 3000 wurden von den Gemeinden *Wädensweil* und *Einsiedeln*, unter Mitbetheiligung von gemeinnützigen Anstalten, übernommen (Anfang 1870).

75. Das Gründungskomiteé hatte unterm 8. Mai 1871 mit den Bauunternehmern *Napier* aus *London* und *Kuchen* aus *Frankfurt* einen Vertrag abgeschlossen, aus dem hier folgende Bedingungen aufzunehmen sind:

Das Baukapital wurde zu Fr. 3,000,000 angesetzt, Betriebsmaterial inbegriffen. Davon sollte 1 Million in Obligationen und 2 Millionen in Aktien aufgebracht werden. Von den Gemeinden *Wädensweil* und *Einsiedeln* sollte Uebnahme von $\frac{3}{4}$ Millionen Franken in Aktien und Garantie des Obligationenkapitals verlangt werden. Den Rest von $1\frac{1}{4}$ Million in Aktien sollten die Bauunternehmer an Zahlungsstatt erhalten.

Dagegen verpflichtete sich die Eisenbahngesellschaft *W.-E.* gegenüber den beiden Gemeinden, keine neuen Obligationen auszugeben oder anderweitige Anleihen zu kontrahiren, welche der garantierten Million entweder vorangehen oder im Range gleichstehen, ohne Zustimmung der kompetenten Organe der beiden Gemeinden. Sie räumt den Gemeinden das Recht ein, für die geleistete Garantie jederzeit hypothekarische Verschreibung des ganzen Bahnkörpers und Betriebsmaterials zu verlangen. Das garantierte Obligationenkapital ist von Seiten der Garanten und der Eisenbahngesellschaft während 6 Jahren, von Seiten der Obligationeninhaber während 15 Jahren unauflösbar; nachher halbjähriges Aufkündigungsrecht. Die Zinszahlung à $4\frac{1}{2}\%$ für das garantierte Obligationenkapital soll von der Eisenbahngesellschaft je mit Ende November jeden Jahres bei der Leihkasse *Wädensweil* stattfinden.

76. Durch Beschlüsse vom 4. und 18. Juni 1871 verpflichteten sich die Gemeinde *Wädensweil* und die Bezirks-gemeinde *Einsiedeln*:

a. in Gemeinschaft, und zwar zu $\frac{2}{3}$ für *Wädensweil* und zu $\frac{1}{3}$ für *Einsiedeln* die Garantie des Obligationenkapitals von einer Million Franken zu übernehmen, in der Meinung, dass dasselbe zu $4\frac{1}{2}\%$ zu verzinsen und auf Verfallzeit zurückzuzahlen sei;

b. sich beim Aktienkapital zu betheiligen, und zwar *Wädensweil* zu Fr. 500,000 und *Einsiedeln* zu Fr. 250,000, erstere Summe einschliesslich von Privatzeichnungen von vorläufig Fr. 108,000 und der Staatsbetheiligung; letztere Summe einschliesslich der vom Kanton, den Genossamen, dem Stift und von Privaten im angeführten Betrage von Fr. 200,000 zu erhoffenden Zeichnungen.

An der von Wädensweil übernommenen Summe theilte sich der Kanton, laut Kantonsrathsbeschluss vom 20. August 1872, mit der Hälfte, oder Fr. 250,000, während der Kanton Schwyz, laut Kantonsrathsbeschluss vom 20. Juni 1871, den Betrag von Fr. 80,000 übernahm, unter den bei *Schwyz* nachzulesenden Bedingungen.

77. Eine nicht unbedeutende « Subvention » kam dem Unternehmen von den Bauunternehmern selbst zu, wie folgt:

Nach Abzug von Fr. 176,580 für Expropriation, Fr. 50,000 für die Verwaltung, Fr. 59,064 für Verzinsung des Aktien- und Obligationenkapitales, die der Gesellschaft blieben, kamen den Unternehmern noch Fr. 2,814,356 zu, welche zu 1 Million in Obligationen, zu Fr. 1,250,000 in Aktien und zu Fr. 564,356 in baar zu leisten waren. Die Bauunternehmer deponirten eine Kautions von 200,000 Franken in Werthschriften.

Nachdem der eine Unternehmer flüchtig geworden und der andere sich nicht mehr im Stande fühlte, seinen Verpflichtungen nachzukommen, wurde der Vertrag auf den 15. Juni 1873 aufgelöst. Der Unternehmer hatte bis auf diesen Tag die Rechnungen mit den Unterakkordanten, soweit es ihm zukam, zu reguliren. Er überliess der Gesellschaft die deponirte Kautions von Fr. 200,000 sammt laufenden Coupons, ebenso die 10 %, welche die Gesellschaft bis zum 15. Juni laut Vertrag und aus Rechnung von den Abschlagszahlungen zurückzubehalten berechtigt war; endlich sämtliche Aktien der W.-E.-Bahn, welche er laut Vertrag und Abrechnung bis zum 15. Juni zu beziehen berechtigt gewesen wäre.

Die Direktion schätzt seine gesammte Einbusse auf ca. Fr. 600,000. Der Rücktritt der Unternehmer versetzte die Gesellschaft in die Nothwendigkeit, sich anderweitig zur Weiterführung der Baute umzusehen, und dazu war vor Allem Geld nöthig. Die Direktion erliess daher unterm 14. März 1874 einen Bericht an den Gemeinderath Wädensweil und den Bezirksrath Einsiedeln, mit dem Vorschlag, das Obligationenkapital um Fr. 500,000 zu vermehren und zu den bisher ausgegebenen Aktien im Betrage von Fr. 750,000 noch 1300 weitere Stück im Betrage von Fr. 650,000 auszugeben, welche von den beiden Gemeinden, Korporationen und beteiligten Privaten zu übernehmen wären. Bis dato sind meines Wissens noch keine weitem Schritte geschehen, und scheinen sich die Gemeinden nur schwer zu neuen Opfern entschliessen zu können.

Wald-Rüti.

78. Laut Mittheilung des Verwaltungsrathes ist für diese 6 Kilometer lange Strecke ein Baukapital von 900,000 Fr. in 1,800 Aktien zu 500 Fr., während der Bauzeit unverzinslich, in Aussicht genommen, in folgender Vertheilung:

300,000 Fr. = 600 Aktien. Subvention des Staates;
300,000 » = 600 » » » der Vereinigten Schweizerbahnen, die auch den Betrieb übernehmen und für allfällige Mehrkosten einstehen.

300,000 » = 600 Aktien. Subvention der Landes-
gend und zwar

Wald . . .	Fr. 100,000
Winterthur . . .	» 50,000
Rapperswil . . .	» 15,000
Rüti . . .	» 20,000
	<hr/>
	Fr. 185,000

Der Rest durch Privatzeichnungen.

Waldenburger und Wasserfallenbahn.

79. Die Konzession der Wasserfallenbahn wurde für Baselland (Liestal-Aesch) sowol von der Zentralbahn als von der Gäubahn beansprucht und unterm 15. Juli 1872 an erstere ertheilt gegen die durch besondern Vertrag festgesetzte Verpflichtung, eine Lokomotiv-Eisenbahn nach Waldenburg zu bauen, unter folgenden Bedingungen:

Die Gemeinden der interessirten Thalschaft haben einen Beitrag von 100,000 Fr. (wahrscheinlich à fonds perdu) zu leisten, welche Summe innerhalb einer Frist von 6 Monaten, vom Tage der Bundesgenehmigung für die Wasserfallenbahn an gerechnet, an die Staatskassaverwaltung in Liestal zu Handen der Zentralbahngesellschaft abzuliefern ist. Diese 100,000 Fr. sind der Zentralbahn vor dem Beginn der Bauarbeiten auszubezahlen. Bis zum Tage der Auszahlung vergütet die Staatskasse den Einlegern die Zinsen.

Sollte die oben bestimmte Beitragssumme bis zum festgesetzten Termine nicht abgeliefert werden, so steht dem Landrathe das Recht zu, die Zentralbahngesellschaft von der Pflicht zum Bau- und Betrieb der Waldenburgerbahn zu entheben.

Macht der Landrath von diesem Rechte Gebrauch, so ist die Zentralbahn verpflichtet, den in Art. 10 des Vertrages von 4/6 April 1871 (?) bestimmten Baarbeitrag von 100,000 Fr. an die Waldenburgerbahn und der Werth der in demselben Vertragsartikel übernommenen Naturalleistungen, welche auf 30,000 Fr. festgesetzt werden, zusammen also 130,000 Fr., nach Wahl des Landrathes an eine andere Bahn zu entrichten, welche auf dem Gebiete des Kantons Basellandschaft erbaut und in das Netz der Zentralbahn einmünden würde.

Sollte dagegen die Waldenburgerbahn wegen Nichtzustandekommen der Wasserfallenbahn in Frage gestellt werden, so tritt die oben erwähnte Verpflichtung im Vertrage vom 4/6 April 1871 zu Gunsten der Waldenburgerbahn wieder in Kraft.

Die Waldenburgerbahn soll spätestens auf demselben

Zeitpunkt vollendet und dem Verkehr übergeben werden, mit welchem die Wasserfallenbahn auf dem Gebiete des Kantons Basellandschaft ganz oder theilweise in Betrieb gesetzt wird.

Dem Regierungsrathe ist jederzeit freie Einsicht in das Rechnungswesen für den Betrieb der Waldenburgerbahn gestattet.

Wenn nach Verfluss eines Jahres, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, während zwei auf einander folgenden Jahren die Einnahmen der Waldenburgerbahn zur Deckung der Betriebskosten nicht ausreichen sollten, so ist die Zentralbahngesellschaft zur Fortsetzung des Betriebes nur dann und für so lange verpflichtet, als die Gemeinden des Waldenburgerthales sich zur Vergütung des Ausgabenüberschusses verbindlich machen.

Sollte wegen verweigerter Deckung des Betriebsausfalles der Bahnbetrieb während 6 Monaten eingestellt, und innert dieser Zeit dem Direktorium der schweizerischen Zentralbahn weder bestimmte Zusicherungen über Deckung des Ausfalles gemacht, noch Vereinbarungen wegen Uebernahme des Betriebs durch sonst Jemanden getroffen werden, so kann die Zentralbahngesellschaft über das vorhandene Bau- und Betriebsmaterial verfügen, immerhin jedoch nur in der Weise, dass ein Theil dieses Materials den Gemeinden der Thalschaft im Verhältniss ihrer Betheiligung zerfällt.

Bei Ermittlung der Betriebskosten darf weder eine Verzinsung des Baukapitales noch des Betriebsmaterials in Rechnung gesetzt werden. — Aus den vorkommenden Ueberschüssen der Einnahmen über die Betriebskosten ist vorab ein Reservefond bis auf den Betrag von 10% der Kosten des Baues und des Betriebsmaterials anzulegen, aus welchem wesentliche Erneuerungen des Oberbaues und der Verbesserung der Bahn mit ihren Einrichtungen zu bestreiten sind.

Weitere Ueberschüsse über diesen Reservefond hinaus sind im Verhältniss der an die Baukosten geleisteten Beiträge zwischen der Zentralbahngesellschaft und der meinden des Waldenburgerthales zu vertheilen.

Willisau-Zentralbahn.

80. Am 7. März 1873 bewilligte der Grosse Rath Luzerns dem Initiativkomite für diese Verbindungsbahn einen Drittheil an die Kosten der Vorstudien, unter den Bedingungen, dass dieser Drittheil 800 Fr. nicht überschreite und die dabei interessirten Privaten und Gemeinden die übrigen zwei Drittheile übernehmen.

Die Stadtgemeinde Willisau beschloss dass 2% ihrer Subventionssumme von 40,000 Fr. ebenfalls zu Vorstudien verwendet werden dürfen.

81. Laut Dekret vom 6. Dezember 1870 übernimmt der Staat Luzern einen Beitrag von 150,000 Fr. in Aktien (für 9 Kilometer). Der Rest von 165,000 Fr. muss durch die Gemeinde aufgebracht werden.

Laut Prospekt vom 23. März 1873 ist folgende Vertheilung in Aussicht genommenen:

	Steuerkapital per 1872.	Betheiligungs- antrag.
Willisau-Stadt . . .	5,709,212	40,000
> Korporation . . .	—	30,000
> Land . . .	4,917,612	30,000
Alberswil	943,469	6,000
Ettiswil	1,674,376	15,000
Gettnau	1,044,235	3,000
Grosswangen	5,820,419	18,000
Hergiswil	2,347,988	7,000
Menzna	4,193,500	5,000
Ohmstall	553,600	1,000
Schötz	2,981,806	2,000
Ufhusen	1,500,200	1,000
Zell	2,586,280	3,000
Luthern	2,998,626	3,000
Wanwil	928,344	3,000
Kottwyl	805,305	1,000
	39,004,972	168,000

Gesellschaft für schweizerische Localbahnen.

Diese Gesellschaft hatte die Erbauung folgender Strecken in nächste Aussicht genommenen:

- { Winkeln-Herisau.
- { Herisau-Urnäsch-Appenzell.
- { Stäfa-Wetzikon.
- { Zürich - Grüningen mit Abzweigung nach der Forch.
- { Muri-Ottenbach-Hausen-Aegeri.

Die erste dieser Bahnlilien ist ausgeführt; der Ausführung der übrigen sollen sich durch den Rücktritt der Basler Handelsbank nahezu unüberwindliche Schwierigkeiten in den Weg gestellt haben. Ob die Sachlage sich bis dato abgeklärt hat, ist mir unbekannt.

Winkeln-Herisau-Appenzell.

83. Laut Vertrag vom 27. November 1871 verpflichtet sich die Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen, den Bau und Betrieb der Linie Winkeln-Herisau-Urnäsch-Appenzell auf eigne Rechnung und Gefahr in einer, den Anforderungen der Technik und den Bedürfnissen des Verkehrs vollständig entsprechenden Weise zu übernehmen.

Dafür empfängt die Gesellschaft von den beteiligten Kantonen, Gemeinden und Privaten nebst unentgeltlicher Ueberlassung des für die Bahn erforderlichen Gemeindebodens die Summe von 800,000 Fr. à fonds perdus, und es übernehmen dieselben für 700,000 Fr. Obligationen, welche à 5% verzinslich und spätestens mit dem Ende des 16ten Betriebsjahres der ganzen Linie zurückzuzahlen sind. Der Gesellschaft steht jedoch auch eine früher

Rückzahlung des Kapitals auf vorausgegangene halbjährige Kündigung frei.

Die Einzahlung dieser beiden Summen hat in drei Raten zu erfolgen, in der Weise, dass nach Vollendung der Linie Winkeln-Herisau die erste Rate von 300,000 Franken Subvention und 200,000 Fr. Obligationen und nach Vollendung der ganzen Linie bis Appenzell die beiderseitigen Restsummen einzuzahlen sind.

Das Obligationenkapital soll in seiner Gesamtheit die Hälfte des Baukapitales nicht übersteigen, und es soll der von den appenzellischen Contrahenten zu beschaffende Theil des Obligationenkapitales den übrigen in Rechten gleich stehen.

Die Bahn nebst Betriebmaterial haftet für das Obligationenkapital, und es wird als spezielle Garantie für die richtige Verzinsung desselben den Obligationen gläubigern die Inanspruchnahme eines entsprechenden Theiles der Bruttoeinnahmen der Bahn, bis zum Betrage von 50 % derselben eingeräumt.

Die appenzellischen Unterzeichner vorliegender Ueber-einkunft verpflichten sich, der bauenden Gesellschaft ihre moralische Mitwirkung zu gewähren:

a) für die Ermöglichung einer billigen Expropriation in den von der Bahn durchzogenen Gemeinden durch Aufstellung von besondern Expropriationskommissionen;

b) für die unentgeltliche Ueberlassung der Strasse Herisau-Appenzell, da wo die Wahl eines andern Tracé für die Gesellschaft mit unverhältnissmässigen Kosten verbunden wäre.

Die dieser Eisenbahn gewährte staatliche Subvention des Kantons Appenzell-Inner-Rhoden betrug 220,000 Fr., die Gemeinde Herisau 360,000 Fr., von Wallstatt 40,000 Franken (incl. 10,000 Fr. von Privaten in Herisau) und von Urnäsch 180,000 Fr., zusammen 800,000 Fr. à fonds perdu. Dieselben Participanten brachten auch das Obligationenkapital von 700,000 Fr. auf.

75. Der Gemeindeboden wird, soweit nöthig, unentgeltlich abgetreten, doch besass nur Herisau solchen, der unbedeutend in Anspruch genommen wurde.

76. Steuerbefreiung wird dieser Bahnunternehmung nicht gewährt. (Mitth. der Direktion.)

Winterthur-Singen-Kreuzlingen.

84. Laut Mittheilung der Direktion wird an diese Bahnunternehmung folgende Subvention ertheilt worden.

	Fr.
Kanton Zürich	1,486,450
Kanton Thurgau	595,620
Stadt Winterthur, Zürich	800,000
Zivilgemeinde Seuzach, »	60,000
Oberwinterthur »	44,000
Altikon, polit. Gemeinde »	90,000
Emmishafen, Ortsgemeinde, Thurgau.	21,500

	Fr.
Niederneunforn, Ortsgmde. Thurgau	5,000
Truttikon, Zivilgemeinde, Zürich	16,000
Ossingen » »	60,500
Waltalingen » »	15,000
Guntalingen » »	15,000
Unter-Stammheim »	150,000
Ober-Stammheim »	150,000
Nussbaumen, Ortsgemeinde, Thurgau	10,000
Stadt Stein, Schaffhausen (2,222,939*)	700,000
Ramsen » (403,665*)	30,000
Wagenhausen, Thurgau.	10,000
Kaltenbach »	20,000
Mammern, Ortsgemeinde »	10,000
Mannenbach » »	5,000
Triboldingen, Bürgergemeinde »	7,500
» Ortsgemeinde »	5,000
Salenstein »	12,000
Steckborn » »	20,000
» Bürgergemeinde »	120,000
Berlingen, Ortsgemeinde »	60,000
Ermatingen » »	70,000
» Bürgergemeinde »	30,000
Tägerweilen » »	100,000
Emmishofen, Municipalgmde »	10,000
Egelshofen, Ortsgemeinde »	40,000
» Bürgergemeinde »	7,000
Dynhard, » Zürich	60,000
Fruthweilen, Ortsgemeinde, Thurgau	4,000
Hemmishofen, Schaffhausen (101,339*)	25,000
Eschenz, Ortsgemeinde, Thurgau	20,000
» Bürgergemeinde »	20,000
Dorlikon, Zivilgemeinde »	40,000
Stadt Konstanz, Baden	150,000
Mammern, Bürgergemeinde, Thurgau	7,500
Arlen, Gemeinde, Baden	5,000
Oehningen, Baden	5,000
Rielasingen »	10,000
	<hr/>
	5,122,070
	<hr/>
und zwar Kanton Zürich	2,916,950
» Thurgau	1,210,120
» Schaffhausen	755,000
Grossherzogthum Baden	170,000
	<hr/>
	5,122,070

Die Beteiligung geschieht durch Aktien welche auf Inhaber ausgestellt werden und während der Bauzeit 2 % jährlichen Zins beziehen.

85. Im weitern schloss diese Eisenbahnunternehmung einen Vertrag mit einem Konsortium bestehend aus der rheinischen Kreditbank in Mannheim, der Bank in Winter-

* Die mit * bezeichneten Zahlen bedeuten die Gesamtvermögensstände (Kirchen-, Schul-, Armen- und Gemeindegut), 1872.

thür, der eidgenössischen Bank in Bern und dem Baslerbankverein, wonach sich dieses Konsortium zur festen Uebernahme eines 5%igen Anleihens I. Hypothek der genannten Eisenbahngesellschaft im Betrage von 5 resp. 4 1/2 Millionen Franken verpflichtet, von diesen Bedingungen mögen angeführt werden:

§ 6. Das Konsortium übernimmt das ganze Anleihen à forfait. Es bringt die Obligationen zu einem ihm günstig scheinenden Augenblick in ein oder mehreren Malen auf den Markt und vergütet der Eisenbahngesellschaft genau den Erlös nach Abzug aller Spesen und unter Verrechnung einer Kommission von netto 2 1/2% auf den nominalen Betrag für die Uebernahme und Begebung des Anleihens.

Indessen berechnet das Konsortium den Uebernahme- und Begebungspreis der Eisenbahngesellschaft nicht unter dem Kurse von 95%, heutiger Kursstand guter schweizerischer Eisenbahn- und Staatsobligationen zur Zeit der Emission vorausgesetzt. Sollte aber am letzten Tage des der Emission vorausgehenden Monats der Geldkurs folgender Obligationen:

4 1/2% eidg. Oblig. von 1871 heutiger Geldkurs	101. —
4 1/2% Berner Staatsobligationen.	99. 25
4 1/2% Zentralbahn-Obligationen.	99. 37
4 1/2% Nordostbahn-Obligationen.	99. 75

Durchschnitt 99. 85

einen kleinern Durchschnitt ergeben als heute, so ist das Konsortium berechtigt, den Uebernahme- und Begebungspreis um so viel geringer anzusetzen, als die Differenz des heutigen Durchschnittspreises von 99.85 gegen denjenigen der benannten Obligationen dazumal beträgt.

§ 9. Die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Singen-Kreuzlingen verpflichtet sich für das Darlehen eine wirkliche erste Hypothek in gesetzlicher Form auf ihr ganzes Gesellschaftseigenthum zu erstellen.

§. 10. Bevor dieser Vertrag in Kraft tritt, hat die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Singen-Kreuzlingen bis spätestens Ende Dezember 1873 dem Konsortium den Beweis zu erbringen:

a) Dass ein Aktienkapital von mindestens 6 Millionen Franken für das Unternehmen Winterthur-Singen-Kreuzlingen bedingungslos oder unter Bedingungen gezeichnet sei, welche nach der Anerkennung des Konsortiums selbst als in Erfüllung gegangen zu betrachten sind.

b) Dass um die Summe von zirka 11 Millionen Franken der Bau der ganzen Linie (74 Kilometer) sammt genügendem Betriebsmaterial in gutem betriebsfähigem Zustande und bei Einberechnung von Bauzinsen und Geldbeschaffungskosten hergestellt werden könne, oder dass, soweit eine grössere Kostensumme erforderlich wäre, auf anderem Wege für die Deckung des Mehrkostenbetrages ohne Beeinträchtigung der vertraglichen Stellung des vom

Konsortium übernommenen Obligationenkapitales gesorgt sei.

§ 12. Der Ertrag des den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Anleihens wird von dem Konsortium der Centralbahngesellschaft W.-S.-K. erst ausbezahlt, nachdem der Beweis beigebracht ist, dass bereits Fr. 6,000,000 vom Aktienkapital für den Bau der Linien und die Anschaffung von Betriebsmaterial verwendet worden sind.

86. Laut vorigem Verzeichniss betrug die Summe aller Aktienzeichnungen Fr. 5,122,070, während der Vertrag mit dem Konsortium ein Aktienkapital von Franken 6,000,000 voraussetzt. Um diese Lücke auszufüllen, übernahm mit Beschluss des Stadtrathes Winterthur vom 8. Februar, und der Gemeinde vom 15. März 1873 die Stadt Winterthur zu Händen des Basler Bankvereins die Garantieverpflichtung für jene Differenz.

Schliesslich bleibt zu erwähnen die von den Städten Winterthur, Baden, Zofingen und Lenzburg übernommene Garantie des Obligationenkapitals sammt Zins, welche Garantie nach Fusion des Unternehmens Winterthur-Singen-Kreuzlingen mit Winterthur-Zofingen auf das ganze Unternehmen übertragen wurde.

Wohlen-Bremgarten.

87. Diese Linie wird von der schweizerischen Centralbahn, der Nordostbahn und der Gemeinde Bremgarten als gleichberechtigten Kontrahenten unternommen und zwar leistet die Centralbahngesellschaft einen Beitrag von Fr. 500,000, die Nordostbahngesellschaft ebenso, während die Gemeinde Bremgarten den Rest zu tragen hat.

Die Gesamtbaukosten sind zu Fr. 1,300,000 veranschlagt.

Wynenthalbahn.

88. Die schweizerische Nordostbahn zusammen mit der Centralbahn und dem Komite begründen eine Wynenthalbahngesellschaft, welche eine für sich selbständig bestehende Unternehmung ist.

Das Anlagekapital dieser Bahn wird zu Fr. 3,300,000 (inkl. Betriebsmaterial und Verzinsung) angesetzt und gebildet wie folgt:

- 1) Durch das Gesellschaftskapital im Betrage von Fr. 2,500,000 eingetheilt in 5000 Aktien von je Fr. 500.
- 2) Durch das Obligationenkapital im Betrage von Fr. 800,000, für welches auf die Unternehmung lautende und zu 5% verzinliche Obligationen ausgegeben werden. Bei einer allfälligen Ersparniss am Anlagekapital soll eine entsprechende Verminderung der Obligationenemission eintreten. Von dem Gesellschaftskapital von Fr. 2,500,000 sind Franken 1,400,000 von der beteiligten Landesgegend, Fr.

550,000 von der schweizerischen Centralbahngesellschaft und Fr. 550,000 von der schweizerischen Nordostbahn zu übernehmen. Die jeweiligen Einzahlungen werden von allen Aktien gleichmässig und gleichzeitig nach Massgabe des Bedürfnisses geleistet. Sämmtliche Aktien stehen in gleichen Rechten und Pflichten und partizipiren somit im gleichen Verhältnisse an dem Eigenthum, sowie am Gewinn und Verlust der Gesellschaft.

Es wird angenommen, dass an dem auf Fr. 3,300,000 bezifferten Anlagekapital annähernd Fr. 2,700,000 auf die Thalbahn von Aarau nach Reinach-Menzikon und der Rest auf die Fortsetzung zum Anschluss an die Seethalbahn entfallen. Dem gemäss ist auch das auf die eine und die andere Bahnstrecke zu verwendende Aktienkapital in entsprechendem Verhältnisse zu bemessen und es sollen damit, so lange die Ausführung der Verbindung mit dem Seethal nicht gesichert ist, nicht mehr als 80 % des Aktienkapitals eingefordert werden. Während der Bauzeit werden die einbezahlten Beiträge zu 5 % per Jahr verzinst.

Zürich-Zug-Luzern.

89. Dieses Eisenbahnunternehmen wurde durch Zusammenwirken der drei von der Bahn durchzogenen Kantone mit der schweizerischen Nordostbahn zu Stande gebracht. Der »Vertrag zwischen den Ständen Zürich, Luzern und Zug und der schweizerischen Nordostbahngesellschaft betreffend Begründung einer Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern« wurde am 14. Dezember 1861 geschlossen und am 6. Januar 1862 vom Grossen Rathe des Kantons Zürich ratifizirt.

Art. 3. Die zum Bau der Bahn Altstätten-Zug-Luzern, zur Beschaffung des Betriebsmaterials und zur Leistung der Bauzinsen nöthige Summe wird auf Franken 12,000,000 veranschlagt.

Art. 4. Die Hälfte dieses Baukapitales wird mit Fr. 6,000,000 von den Kantonen Zürich, Zug und Luzern, die andere Hälfte mit Fr. 6,000,000 von der Nordostbahngesellschaft beschafft.

Die Kantone Zürich, Luzern und Zug haben sich in Betreff der von ihnen beizubringenden Hälfte des Baukapitales dahin verständigt, dass der Kanton Zürich $\frac{8}{15}$ derselben oder Fr. 3,200,000, der Kanton Luzern $\frac{5}{15}$ oder Fr. 2,000,000 und der Kanton Zug $\frac{2}{15}$ oder Fr. 800,000 zu beschaffen übernimmt.

Art. 5. Falls das in Aussicht genomene Baukapital von Fr. 12,000,000 nicht in seinem ganzen Umfange verausgabt werden muss, findet eine dem Minderbedarfe entsprechende verhältnissmässige Reduktion der von den einzelnen Beteiligten übernommenen Beitragsquoten statt. Reicht dagegen jenes Baukapital nicht aus, so hat die

Nordostbahngesellschaft den Mehrbedarf allein zu beschaffen.

Art. 6. Die Einzahlung des Baukapitales hat allmählig nach Massgabe des Bedürfnisses zu geschehen.

Alle Beteiligten haben jeweilen die gleiche Zahl von Prozenten der von ihnen übernommenen Raten des Baukapitales einzuzahlen.

Art. 7. Die Nordostbahngesellschaft wird alleinige Eigenthümerin der Eisenbahnlinie Altstätten-Zug-Luzern.

Den Kantonen Zürich, Luzern und Zug werden für die weiteren beigebrachten Raten des Baukapitales Obligationen ausgestellt.

Die Rente des Beteiligungskapitales der Nordostbahngesellschaft und des Obligationenkapitales der Kantone Zürich, Luzern und Zug besteht in dem jeweiligen Ertrage der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern.

An diesem Ertrage partizipiren das Beteiligungskapital der Nordostbahngesellschaft und das Obligationenkapital der Kantone Zürich, Luzern und Zug in gänzlich koordinirter Stellung, somit lediglich im Verhältnisse des jeweiligen Betrages des einen und des andern Kapitales.

Während des Baues der Bahn Altstätten-Luzern werden die jeweilen geleisteten Einzahlungen aus dem Baukapitale zu 3 % verzinst (Bülach-Regensberg 2 %).

Art. 8. Die Obligationen, welche den Kantonen Zürich, Luzern und Zug für die von ihnen beschafften Raten des Baukapitales auszustellen sind, lauten auf je Fr. 500 und auf den Inhaber oder auf bestimmte Namen je nach der Wahl jedes einzelnen Kantons. Den Obligationen werden Zinscoupons beigegeben, welche je den Zeitraum eines Jahres umfassen, und auf den gemäss Art. 7 dieses Vertrages auszumittelnden Antheil an dem Ertrage der Bahnunternehmung während des betreffenden Zeitabschnittes lauten.

Es werden den Kantonen für die von ihnen geleisteten Einzahlungen jeweilen nur gänzlich liberirte Obligationen zugestellt.

Art. 9. Die Nordostbahngesellschaft übernimmt Namens und in Folge dessen auf Rechnung und Gefahr der bei der projektirten Eisenbahnunternehmung Beteiligten die Anordnung und Leitung des Baues der Bahnlinie Altstätten-Zug-Luzern und alle und jede damit zusammenhängenden Verrichtungen, deren Details wir hier weglassen.

Art. 10. Die Nordostbahngesellschaft verfährt bei allen ihr gemäss dem vorhergehenden Artikel obliegenden Verrichtungen nach Mitgabe der in den Konzessionen der betreffenden Kantone und in den einschlägigen Beschlüssen der Bundesbehörden enthaltenen Vorschriften, im übrigen aber nach freiem bestem Ermessen. Immerhin ist sie verpflichtet, die Baupläne für die Linie Altstätten-Zug-Luzern, ferner die sämmtlichen Bau- und Lieferungsverträge, welche die Summe von Fr. 100,000 übersteigen, der Ge-

nehmung eines Komites von neun Mitgliedern zu unterstellen, von welchen je zwei von den Regierungen der Kantone Zürich, Luzern und Zug, die drei übrigen aber von der Direktion der Nordostbahngesellschaft gewählt werden. Denselben Komite sind die Baurechnungen, welche die Nordostbahngesellschaft jährlich zu stellen hat, zur Prüfung und Anerkennung vorzulegen.

Art. 11 legt der Nordostbahngesellschaft die Pflicht auf, wegen Ankauf der unvollendet gebliebenen Strecke Zug-Luzern zu unterhandeln.

Art. 12. Der Nordostbahngesellschaft wird für die ihr gemäss Art. 9 und 11 des gegenwärtigen Vertrages obliegenden Leistungen eine *Entschädigung von 1 %* der in Folge der Bestimmung des Art. 11 allfällig verausgabten Summen und von 4 % der sämtlichen übrigen in den Baurechnungen der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern erscheinenden Ausgaben zugesichert. Ausser dieser Aversalentschädigung sollen in den Baurechnungen keinerlei weitere Kosten für die Bauverwaltung in Ansatz gebracht werden.

Art. 13. Die Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich und der Bahnstrecke Zürich-Altstätten für die Zwecke der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern wird von der Nordostbahngesellschaft gegen die Entrichtung eines *Miethzinses* zugestanden, welcher je Fr. 40,000 für das erste, zweite und dritte, je Fr. 45,000 für das vierte und fünfte und je Fr. 50,000 für das sechste und die folgenden Jahre beträgt und mit dem Tage zu laufen beginnt, an welchem die Bahnstrecke Zürich-Altstätten zum ersten Male regelmässig befahren wurde.

Dagegen fallen die Taxen Zürich-Altstätten für nach Luzern gehende oder von daher kommende Personen und Güter ganz der Unternehmung Zürich-Luzern zu.

Art. 14. Die Nordostbahngesellschaft übernimmt Namens und somit auf Rechnung und Gefahr der bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern Beteiligten auch die gesammte Leitung und Verwaltung des Betriebes dieser Unternehmung.

Die jährlichen Betriebsrechnungen sind dem gemäss Art. 10 bestehenden Komite zur Prüfung und Anerkennung vorzulegen. Dasselbe ist jedoch zu Bemängelungen, welche mit der Festsetzung der Fahrtenpläne und dem Taxenwesen zusammenhängen, nicht befugt.

Art. 15 überbindet der Nordostbahngesellschaft die Unterhaltung der Bahn, den Expeditions-, Transport- und Telegraphendienst.

Es fallen der erwähnten Gesellschaft nicht zur Last: Feuerhaden, soweit keine Versicherung dagegen möglich war, ausserordentliche Unglücksfälle, die nicht durch fehlerhafte Dienstleistungen oder mangelhafte Aufsicht verschuldet wurden; Erneuerung des Oberbaues, zu welchem Zwecke ein Reservefond gebildet wird, in den jährlich Fr. 1000 per Kilometer gelegt werden; Unterhaltung

der Bahn während eines Jahres vom Zeitpunkte der Vollendung ab gerechnet.

Art. 16. Die Nordostbahngesellschaft bezieht für die gemäss den beiden vorhergehenden Artikeln von ihr übernommenen Verrichtungen und Leistungen eine *Aversalentschädigung*, welche für das erste Jahr nach Eröffnung des Betriebes auf der Bahnlinie Zürich-Zug-Luzern Franken 7,500, für das zweite Fr. 8000 und für das dritte, sowie die folgenden Jahre je Fr. 8500 per Kilometer und Jahr beträgt. Sollte die in den Konzessionen vorhergesehene Zahl der Bahnzüge um einen Zug vermehrt werden müssen, wozu die Einwilligung des gemäss Art. 10 zu bestellenden Komites erforderlich ist, so wird diese Aversalentschädigung um Fr. 500 per Kilometer und Jahr erhöht.

Würden indess 40 % der Bruttoeinnahmen der Unternehmung während eines Jahres mehr als die oben festgesetzten Beträge ausmachen, so wären diese 40 % der Bruttoeinnahme zu bezahlen.

Art. 17. Die Obligationen sind nach Ablauf von 4 Jahren nach der Eröffnung des Betriebes von einem 31. Dezember zum nächsten aufkündbar.

In diesem Falle der Kündigung ist das Kapital der Titel von der Nordostbahn-Gesellschaft nicht nach dem Nominalwerth derselben, sondern nach dem zwanzigfachen Betrage des durchschnittlichen Zinses zurückzubezahlen, der während der drei dem Heimzahlungstermin vorausgegangenen, mit 1. Januar beginnenden und mit 31. Dezember schliessenden Betriebsjahre für den betreffenden Titel entrichtet worden ist.

Art. 18. Ebenso kann die Nordostbahn-Gesellschaft kündigen — doch hat sie dann das Obligationenkapital im vollen Betrage zurückzuzahlen.

Hat die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern in dem Zeitraume vor dieser Seitens der Nordostbahngesellschaft erfolgten Aufkündigung des Obligationenkapitals unter Einrechnung der Bauperiode nicht durchschnittlich $4\frac{1}{2}$ % per Jahr abgetragen, so ist auch nach erfolgter Rückzahlung des Obligationenkapitals die besondere Rechnung über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern in gleicher Weise, wie es vor der Rückzahlung geschah, fortzuführen, und es soll, so oft die Jahresrente des für diese Eisenbahnunternehmung verwendeten Kapitals mehr als $4\frac{1}{2}$ % beträgt, der Ueberschuss gleichmässig auf das Baukapital, wie es vor der Rückzahlung der Obligationen bestanden hat, und zwar gleich viel, ob es von den Kantonen oder von der Nordostbahn-Gesellschaft beschafft worden, vertheilt und damit so lange fortgefahren werden, bis dieses Baukapital auch für den Zeitraum vor der Aufkündigung der Obligationen durch die Nordostbahngesellschaft zu einer Verzinsung von $4\frac{1}{2}$ % per Jahr, immerhin übrigens ohne Berechnung der Zinsen gelangt sein wird. Der Nordostbahn-Gesellschaft bleibt es unbe-

nommen, den Obligationsinhabern schon auf den Zeitpunkt der Rückzahlung des Kapitals oder auch später Vorschläge zu einer Aversalabfindung für diese Nachvergütung zu machen.

In der Konzession wurde im Weitern die Steuerfreiheit für Vermögen und Erwerb ausgesprochen.

90. Von jenen Fr. 3,200,000, welche dem Kanton Zürich zu beschaffen auferlegt wurde, musste eine Million durch die betheiligte Gegend aufgebracht werden und zwar durch die Gemeinden: Stallikon, Wettswil, Bonnstetten, Hedingen, Affoltern, Ottenbach, Obfelden, Mettmenstetten, Maschwanden, Aeugst, Rifferswil, Knonau und Hausen. Der Rest, welcher nicht durch Privatzeichnung gedeckt wurde, sollte unter diese Gemeinden nach Verhältniss des Steuerkapitals vertheilt werden; dabei würde den an der Bahnlinie etwas weiter entfernten Gemeinden Hausen und Kappel freigestellt, sich entweder einen Zins von $3\frac{1}{2}$ % auf ihre Betheiligungsquote oder die Hälfte des sie allfällig treffenden Zinsverlustes garantiren zu lassen; der hiedurch entstandene Verlust sollte durch die andern Gemeinden getragen werden. Die bezüglichen Beschlüsse wurden unterm 8./22. Dezember 1861 gefasst; und zwar erklärte Hausen, die Minimalzinsengarantie von $3\frac{1}{2}$ % annehmen zu wollen.

Unterm 21. Dezember 1861 beschloss die Stadt Zürich, sich an dem Unternehmen mit Obligationen im Betrage von Fr. 500,000 zu betheiligen, in der Meinung, dass diese Summe durch das Gemeindgut vorgeschossen und demselben aus dem Ertrag der jährlichen ordentlichen Gemeindesteuer à 4 % verzinst werden, und dass überhaupt jeder Verlust an Kapital oder Zins auf die Steuerrechnung fallen solle, sowie dass umgekehrt die jährlichen Zinse der von der Stadt zu übernehmenden Obligationen und ein allfällig auf den letztern zu erzielender Kapitalgewinn ebenfalls in die genannte Steuerrechnung einzuwerfen sind.

Aussersihl beschloss am 22. Dezember sich mit Fr. 25,000 zu betheiligen, und das allfällig sich ergebende Deficit der Zinse des Kapitals von Fr. 25,000 durch Steuern zu decken.

Es verbleiben somit noch zu Lasten des Kantons Zürich Fr. 3,200,000 — Fr. 1,525,000 = Fr. 1,675,000.

91. Am 5. Mai 1873 schloss die Regierung des Kantons Zürich mit der Direction der schweiz. Nordostbahn einen Vertrag über Rückzahlung des zürcherischen Betheiligungskapitals bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern. Der unterm 14. Juni 1873 erlassenen bezüglichen Bekanntmachung des Regierungsrathes ist zu entnehmen:

Dass auf den dem Beginne der Erdarbeiten für die Eisenbahn Thalweil-Zug nächstfolgenden 31. Dezember obiger Betrag von Fr. 1,675,000 in 1675 Obligationen der Nordostbahn auf Inhaber, im Nennwerth von je

Fr. 1000 per Stück, zu $4\frac{1}{2}$ % verzinsbar, und nach Ablauf von 12 Jahren rückzahlbar convertirt werden sollten; —

Dass die Nordostbahn dieselbe Verpflichtung zur Conversion auch den übrigen von Gemeinden und Privaten geschafften Fr. 1,525,000 gegenüber übernahm, insofern dieselben bis 21. Juni 1873 bei der Direction der Nordostbahn die Conversion verlangten und in der Zeit vom 23. bis 30. Juni die Titel bei der Hauptkassa der Nordostbahn zur Conversionsabstempelung vorwiesen. Für die Gemeinden des Bezirkes Affoltern wurden als Fristen der 20. September, beziehungsweise 22. bis 30. September angesetzt.

92. Dieselbe Frage der Auslösung des Betheiligungskapitals war auch im Kanton Luzern aufgetaucht. Durch Regierungserkenntniss vom 8. August 1873 wurde das Finanzdepartement beauftragt, mit dem Vorstände der Zinsgaranten (?) für die Betheiligung am Unternehmen Zürich-Zug-Luzern in Unterhandlung zu treten, um mit demselben für den Fall der Rückzahlung dieser Obligationen eine Verständigung zu erzielen. Der Vorstand der Zinsgaranten habe sich aber zu keinem Abzuge verstehen wollen; er fordere vielmehr im Falle der Rückzahlung dieser Obligationen durch die Nordostbahn die Restattung aller während den Jahren 1862—1872 gemachten Zahlungen, im Betrage von Fr. 121,887. 50. Darauf beschloss der Regierungsrath im April 1874: Erwägend, dass die Einnahmen dieses Bahnunternehmens sich fortwährend in erheblichem Masse vermehren und deren Ertrag im verflossenen Jahre wiederum von 3.9 % auf 4.4 % angestiegen sei; dass diese Zunahme aller Wahrscheinlichkeit nach bis zur Eröffnung der Konkurrenzlinie Thalweil-Zug andauern werde (pro 1874 betrug die Verzinsung $5\frac{2}{5}$ %); dass diese Linie wohl konzedirt, aber der Bau noch nicht in Angriff genommen, und deren Vollendung wohl $2\frac{1}{2}$ bis 3 Jahre in Anspruch nehmen werde; dass die finanziellen Interessen des Kantons am besten gewahrt erscheinen, wenn Aufkündigung oder Unterhandlung über Rückzahlung dieser Obligationen auf den Zeitpunkt der Eröffnung jener Konkurrenzlinie verschoben werden, — es sei gegenwärtig von weiterer Unterhandlung über Rückzahlung der Obligationen bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Luzern Umgang zu nehmen.

93. Wenn wir, um ein ungefähres Bild der wirklichen Unterstützung zu erhalten, welche Kantone und Gemeinden dem Eisenbahnunternehmen Zürich-Zug-Luzern angedeihen liessen, den eben angegebenen Zinsenausfall der luzernischen Betheiligung mit Fr. 121,887. 50 als Massstab nehmen, so würden wir für die Jahre 1862 bis 1872 als Subvention erhalten:

Zürich	.	Fr. 195,020
Luzern	.	> 121,887
Zug	.	> 48,755,

welche Zahlen zwar unter allem Vorbehalt gänzlicher Unrichtigkeit gegeben werden, da mir nicht bekannt ist, ob jene angeführten Zinsverluste der luzernischen Beteiligung die ganze Beteiligung oder nur einen Theil derselben betreffen.

Es ist im Weiteren zu bemerken, dass höchst wahrscheinlich die Nordostbahn-Gesellschaft aus der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern, resp. den bezüglichen Zuschüssen der beteiligten Gegend noch einen weitem nicht unbedeutenden Nutzen in Folgendem fand. Aus den Rechenschaftsberichten der Nordostbahn kann man annähernd finden, wie hoch sich die Betriebs- und Unterhaltungskosten der Strecke Zürich-Zug-Luzern belaufen. Ich habe leider weder einen Rechenschaftsbericht der Nordostbahn noch die bezügliche Rechnung, die ich s. Z. angestellt, zur Hand. Ich erinnere mich aber noch, dass diese Betriebs- und Unterhaltungskosten bei Weitem nicht jenen Betrag erreichen, wie ihn die Nordostbahn laut Artikel 16 des Grundvertrages bezieht — dass also die Nordostbahn bei diesem Betriebe jedenfalls ein Benefiz herauschlingt, das nur ihren eignen Aktien zu gute kommen konnte. Bei genauerer Bestimmung der von den beteiligten Gegenden gewährten Subventionen dürfte dieser Ausfall nicht übersehen werden.

Linksufrige Zürichseebahn mit Abzweigung Thalweil-Zug.

94. Die Nordostbahn übernimmt den Bau und Betrieb dieser Linie.

Der Kostenvoranschlag wurde auf rund Fr. 21,000,000 angesetzt, wovon $\frac{2}{3}$ auf die Hauptlinie, $\frac{1}{3}$ auf die Abzweigung fallen.

Die bei den zu erbauenden Bahnlinien zunächst beteiligten Gegenden leisten der Nordostbahn-Gesellschaft ein Anleihen von Fr. 7,000,000.

Von diesem Anbieten sind fünf Millionen um die Zeit der Inangriffnahme des Baues der Linie Zürich-Wesen, zwei um die Zeit der Inangriffnahme des Baues der Linie Thalweil-Zug einzuzahlen, und zwar jeweilen auf einen durch die Direktion der Nordostbahn zu bestimmenden, drei Monate vorher mitzutheilenden Termin. Für dasselbe werden Obligationen auf die Nordostbahn-Unternehmung ausgestellt, welche, je von der Einzahlung an gerechnet, während der ersten drei Jahre zu 3, während der folgenden vier Jahre zu $3\frac{1}{4}$ und während weiterer drei Jahre zu $3\frac{1}{2}$ ‰ zu verzinsen und nach Ablauf dieser zehn Jahre abzuzahlen sind.

Dafür zahlt die Nordostbahn dem «Centralkomité für Begründung einer linksufrigen Zürichseebahn» gegen Abtretung der Pläne, Kostenvoranschläge etc. etc., die für die Vorbereitung des Unternehmens aufgelaufenen Kosten zurück. Sie verpflichtet sich, die Hauptlinie mit Winter

1875/76 zu eröffnen, die Abzweigung nach Zug spätestens ein Jahr nach Vollendung der Gotthardbahn. Zwischen Zürich und Wesen sollen während des ganzen Jahres in jeder Richtung täglich mindestens vier personenführende Bahnzüge ausgeführt, von Zürich bis Richtersweil im Winter wenigstens noch ein, im Sommer zwei Lokalzüge mit Personenbeförderung in jeder Richtung eingelegt werden.

Beim Hinzukommen ausnahmsweise erschwerender Bedingungen durch die Konzession oder die hoheitliche Tracegenehmigung, Stationsanlagen behält sich die Nordostbahn vor, vom Centralkomité eine angemessene Mehrleistung zu verlangen.

In einer Separat-Uebereinkunft werden besondere Verpflichtungen bezüglich der Station Enge der Nordostbahn auferlegt, dabei aber bedungen, dass wenn der Nordostbahn freie Wahl des Trace bis Wollishofen überlassen bleibe, das Subventionsdarlehen um den von der ersten Zahlungsquote in Abzug zu bringenden Betrag von anderthalb Millionen zu kürzen sei.

95. Von den erwähnten sieben Millionen Franken haben die Beteiligten im Kanton Zürich Fr. 4,300,000 zu übernehmen, wovon nach dem Subventionsgesetze der Staat Fr. 1,900,000 deckt, während die Gemeinden eine Beteiligung von Fr. 2,930,000 übernommen haben.

Vom Kanton *Glarus* wurde eine Beteiligung im Betrage von Fr. 600,000 vom Kanton *Schwyz* eine solche von Fr. 250,000 zugesichert, während die Bezirke March und Höfe Fr. 750,000 aufzubringen hatten.

Wie diese Summen auf die einzelnen Gemeinden vertheilt, ist mir nicht bekannt.

(Siehe *Glarus* und *Schwyz*.)

Der Kanton *Zug* übernahm die Quote von Fr. 600,000, incl. Fr. 50,000 der Stadtgemeinde Zug, Fr. 50,000 der Gemeinde Baar, und Fr. 100,000 der Fabriketablissemments in Unterägeri und Baar.

Rechtsufrige Zürichseebahn.

96. Diese Bahnlinie wird von der schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft erstellt und betrieben.

Die Baukosten der 30 Kilom. langen Linie sind auf 14—15 Millionen Franken veranschlagt.

Die Bedingungen sind nahezu dieselben, wie für die linksufrige Bahn.

Die Nordostbahn-Gesellschaft übernimmt die von der vorbereitenden Gesellschaft erhobenen Pläne, Kostenberechnungen etc. gegen Ersatz der Auslagen.

Die beteiligte Gegend hat der Nordostbahn-Gesellschaft ein Anleihen von Fr. 5,000,000 zu leisten.

Bei Vorlage des Subventionsbegehrens an den Kantonsrath des Kantons Zürich am 12. Brachmonat hatten die Stadt Zürich und das Aktionskomité für Zürich und Umgebung bereits Fr. 2,000,000 gezeichnet. Die Gemein-

den und Privaten von Zollikon aufwärts (ohne Neumünster und Rapperswyl) hatten vorher schon für eine ausschliessliche Seelinie Fr. 1,300,000 in Aktien gezeichnet.

Anmerkung. Es sollten nach dem Finanzplan des Comité in Aktien übernehmen:

Rapperswyl	Fr. 200,000
Hombrechtikon	> 100,000
Stäfa	> 280,000
Männedorf	> 160,000
Uetikon	> 100,000
Meilen	> 210,000
Herrliberg	> 50,000
Erlenbach	> 40,000
Küssnach	> 160,000
Zollikon	> 100,000
Neumünster	> 1,000,000
Kanton Zürich	> 1,500,000

Der Staat bewilligte auf diese Grundlage hin eine Beteiligung am Obligationsdarlehen mit Fr. 1,500,000 (30 Kilom.).

Das Anleihen ist, mit Ausnahme des Staatsbeitrages, um die Zeit der Inangriffnahme des Baues der Linie einzubezahlen und zwar auf einen durch die Direktion der Nordostbahn zu bestimmenden, drei Monate vorher mitzutheilenden Termin. Die Einzahlung des Staatsbeitrages erfolgt nach Maassgabe der von den kompetenten Staatsbehörden darüber aufzustellenden Vorschriften.

Für das Anleihen werden Obligationen auf die Nordostbahnunternehmung ausgestellt, welche, je von der Einzahlung an gerechnet, während der ersten 5 Jahre zu 2, während der folgenden 5 Jahre zu 2 $\frac{1}{2}$ und während weiterer 5 Jahre zu 3 % zu verzinsen, nach Ablauf dieser 15 Jahre zurückzuzahlen sind.

Später hinzukommende, besonders erschwerende Bedingungen bezüglich Konzession, Tracegenehmigung und Stationsanlagen dürfen einer entsprechenden Erhöhung der Subventionssumme rufen.

Zürichsee-Gothardbahn.

97. Die Gesellschaft will 4 Millionen in Aktien aufbringen. Der dermalige Stand ist unseres Wissens folgender:

	Verlangte Subvention.	Gezeichnete Subvention.	Steuerbares Vermögen.
	Fr.	Fr.	Fr.
Kanton St. Gallen	600,000	600,000	?
Stadt Rapperswyl	500,000	?	?
Freienbach - Pfäffikon	100,000	?	3,241,000
Wollerau	70,000	?	2,372,500
Feussisberg	60,000	?	1,695,500
Rothenthurm	25,000	?	779,000
Sattel	25,000	?	908,500
Schwyz	350,000	0	16,069,500
Brunnen-Engenbohl	100,000	?	6,973,000
Gersau	150,000	150,000	4,850,000
Vitznau	50,000	50,000	?
Weggis	150,000	0	?
Greppen u. Privaten	25,000	25,000	?
Bezirk Küssnacht mit			

	Verlangte Subvention.	Gezeichnete Subvention.	Steuerbares Vermögen.
	Fr.	Fr.	Fr.
Privaten	150,000	150,000	?
Meierskappel	30,000	?	?
Risch-Rothkreuz	30,000	?	?
Kanton Schwyz	600,000	?	?
> Luzern	250,000	?	?
> Zug	70,000	?	?
> Glarus	100,000	?	?
Stadt Winterthur	100,000	0	?
Gemeinde Wald	25,000	?	?
> Rüti	25,000	25,000	?
> Uster	25,000	?	?
> Stäfa	25,000	0	?
> Meilen	20,000	?	?
> Richtersweil	100,000	?	?
Stadt Luzern	100,000	?	?
Gründungskomité	1,000,000	?	?
	3,955,000		

Nachtrag. — Steuerbefreiung.

Alle schweizerischen Kantone, mit Ausnahme der beiden Appenzell und der beiden Unterwalden, waren im Falle, vor Uebergang des Konzessionswesens an den Bund Eisenbahnkonzessionen zu erteilen.

Wir finden in diesen Konzessionen als Regel die Befreiung der Eisenbahngesellschaft von Steuern ausgesprochen. Die Ausnahmen finden sich in der ersten Zeit und in der neuesten Zeit.

Es würde zwar zu weit führen, hier die verschiedenen Wandelungen, welche diese Verhältnisse im Laufe der Zeit erlitten haben, im Detail zu besprechen; die Hauptzüge aber mögen hier schon Platz finden.

Wir können drei Hauptformen des Steuerartikels der Konzessionen unterscheiden.

Nordostbahn.

1. Die Eisenbahngesellschaft als solche ist sowol für ihr Vermögen als für ihren Erwerb in Folge des Betriebes der Bahn von der Entrichtung aller Kantonal- und Gemeindesteuern befreit.

2. Diese Bestimmung findet jedoch auf Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche sich ohne eine unmittelbare und nothwendige Beziehung zu der Eisenbahn zu haben, in dem Eigenthume der Gesellschaft befinden möchten, keine Anwendung.

Centralbahn.

1. Die Aktiengesellschaft als solche soll für die Bahn selbst, mit Bahnhöfen, Zubehörde und Betriebsmaterial nicht in kantonale noch in Gemeindebesteuerung gezogen werden dürfen.

2. Gebäude und Liegenschaften, welche die Gesellschaft ausserhalb des Bahnkörpers und ohne unmittelbare

Verbindung mit derselben besitzen könnte, unterliegen der gewöhnlichen Besteuerung.

Gotthardbahn.

1. Die Eisenbahngesellschaft ist von der Entrichtung aller und jeder Kantons-, (Bezirks-) und Gemeindesteuern befreit.

2. Wie Nordostbahn.

Die Verpflichtung der Gesellschaft zur Zahlung kantonaler Brandsteuern, wo solche eingehoben werden, wird, obwohl selbsverständlich, in vielen Konzessionen besonders angeführt; ebenso die selbstverständliche Bedingung, dass die Bahnangestellten der Besteuerung, wie jeder andere Bürger oder Einwohner des Kantons, unterliegen.

1. Der Kanton *Wallis* hatte in seiner ersten Konzession Bouveret-Sion (22. 1. 1853) den Konzessionären nur den zollfreien Eingang des ganzen Betriebsmaterials und aller auf diese Bahn bezüglichen Lieferungen gewährt. Erst in der am 4. Dezember 1854 erteilten Konzession für die Linie Sitten-sardinische Grenze fügt er bei:

« Die Konzessionäre sind für 15 Jahre, vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahnstrecke angerechnet, von allen Abgaben auf ihren von gegenwärtiger Konzession herrührenden Besitzungen und den von ihnen darauf zu errichtenden Gebäulichkeiten befreit. »

In der neuen Konzession der ganzen Linie vom 6. Februar 1866 wird die Befreiung auf die ganze Dauer der Konzession ausgedehnt, dagegen darin wieder beschränkt, dass sie nur auf die Grundsteuer und nicht mehr auf « alle Abgaben » Anwendung findet.

Der neuen Simplongesellschaft wird *Wallis* wohl Steuern abverlangen.

2. Der Kanton *Genf* sagt in seiner ersten Konzession *Genf-La Plaine* gar nichts von Steuerfreiheit; in seiner zweiten, *Genf-Versoir*, hebt er ausdrücklich hervor: « Hinsichtlich der Steuern unterliegt die Gesellschaft dem gemeinen Gesetze, und sie darf nicht ausnahmsweise besteuert werden. »

3. *Waadt* wusste in der Konzession der Linie *Morges-Yverdon* auch noch nichts von Steuerbefreiung. Erst als die Eisenbahnherren der Bundesversammlung in Art. 3 des Eisenbahngesetzes sich selbst solche Privilegien votirt hatten, kam auch den *Waadt*ländern das Verständniss für die Aufgaben der modernen Kultur und getreulich befreiten auch sie in Zukunft die Eisenbahngesellschaften « von den Staats- und Gemeindeabgaben von Grund und Boden. » Immerhin wurde beigefügt: die Gesellschaft stehe hinsichtlich der Abgaben unter dem allgemeinen Gesetze und könne auf keine exceptionelle Weise besteuert werden. Und erst in der Konzession *Yverdon-Vauxmarcus* vom 13. September 1856 fällt auch die letzte Schranke und heisst es: « Die Gesellschaft kann

weder für die Eisenbahn noch für die Bahnhöfe, das Betriebsmaterial und andere zum Dienste gehörigen Accessorien mit kantonalen oder kommunalen Abgaben belegt werden. »

Und dabei bleibt es auch in Zukunft, mit einziger Ausnahme von *Lausanne-Ouchy*, wo die Befreiung von Steuern wieder auf den von der Bahn und ihren Dependenzen occupirten Boden beschränkt wird.

Ob auch der *Oronbahn* Steuerfreiheit gewährt wurde!

Neuenburg gewährt allen Bahnen Steuerfreiheit in ähnlicher Form wie die Zentralbahnkonzessionen. Für *Verrières* wird das 2te Alinea weggelassen; für die *Jurabahnen* hinter Betriebsmaterial noch « für den Betrieb und die Verwaltung der Bahn » zugefügt. Für *Convers-Bahnhof-Jura Industriel* acceptirt er das Anerbieten des Komite, Steuern zu zahlen, wenn der Reinertrag 5% erreiche.

Freiburg. In der 1856ger Konzession für eine Eisenbahn im Kanton *Freiburg* heisst es noch:

« Art. 45. Die Gesellschaft bezahlt an Abgaben:

1. Die kantonalen und Gemeindeabgaben von ihren Immobilien nach dem Verhältnisse des von der Eisenbahn und ihren Dependenzen inne habenden Flächenraumes, sowie nach Verhältniss der bebauten und unbebauten Liegenschaften, welche dieselbe kraft irgend welchen Titeln besitzt. Die Taxe, welche auf die unbebauten Liegenschaften gelegt werden wird, soll derjenigen, welche von den am höchsten besteuerten Liegenschaften erhoben wird, gleichkommen. Diejenige, womit die bebauten Liegenschaften belegt werden, soll der ordinären Taxe der Gemeinde, in welcher solche gelegen sind, gleich sein.

2. Die Abgaben, welche für die Konsumtion in den Bahnhöfen und Stationen erhoben werden könnten. »

Die folgenden Konzessionen besagen: « Die Konzessionäre dürfen zu keinen Abgaben angehalten werden, weder für das durch die Eisenbahn in Anspruch genommene Terrain, noch für Gebäulichkeiten, noch andere zum Dienst gehörende Gegenstände. Im Uebrigen steht das Unternehmen, so gut wie seine Angestellten, in Betreff der Steuern unter dem allgemeinen Gesetze und es dürfen dieselben nicht auf eine besondere Art besteuert werden. »

In der *Broyethalbahn*-Konzession schliesst sich *Freiburg* dem Vorbilde *Bern's* an und dekretirt Befreiung von kantonalen und Gemeindesteuern für die Ladeplätze, Bahnhöfe. . . . und andere zum Eisenbahndienste nothwendige Zubehöörden, bis der Nettoertrag der Bahn 5% erreicht.

Bern erteilte der *Centralbahn* Steuerfreiheit; ebenso den folgenden bis zur *Ostwestbahn* am 21. November 1858. Hier sind erstlich hinter Betriebsmaterial (*Centralbahnkonzessionen*) noch Betrieb und Bahnverwaltung eingeschaltet; zweitens am Schlusse beigefügt: so lange als die Bahn den Aktionären nicht drei Jahre hinter einander eine durchschnittliche *Dividende* von 6% abwirft.

Am 3. Juni 1865 wurde für Pruntrut-Delle, am 9. Dezember 1865 für les Convers-St-Immer, am 22. März 1866 für les Convers-Grenze bis Bahnhof Steuerfreiheit bewilligt, bis ihr *Reinertrag* 5 % erreiche.

Am 10. März 1870 wird für die Jurabahnen bestimmt: Die konzediten Linien unterliegen der Steuer, sobald die *Aktien* eine *Dividende* von 5 % auswerfen.

Für Langnau-Kröschenbrunnen hatte das Komite in Art. 32 des Konzessionsentwurfes Steuerbefreiung vorgeschlagen. Der Grosse Rath beschloss am 10. März 1870:

»2. Die konzediten Linien unterliegen der Steuer, sobald die *Aktien* eine *Dividende* von 5 % abwerfen.

»8. Die in § 32 der Konzession festgesetzte Steuerfreiheit wird nur unter der Bedingung ertheilt, dass auch der Kanton Luzern dieselbe gestatte.«

Das heisst doch wörtlich: Besteuerung tritt jedenfalls ein, wenn die Aktien 5 % rentiren; vorher aber ist die Linie nur dann steuerfrei, wenn der Kanton Luzern dieselbe ebenfalls frei erklärt. Sonach wäre diese Bahn schlechter gestellt, als alle andern bernischen Bahnen. Das wollte aber kaum gesagt werden; wahrscheinlich war der Sinn: ihr seid jedenfalls steuerfrei, so lange ihr euren Aktien nicht 5 % Dividende zahlt; wenn aber Luzern euch eine weitergehende Steuerfreiheit bewilligt, so wollen wir diess auch für die auf unserm Gebiete liegende Strecke thun.

Für Lyss-Fräschelz (12. Januar 1870) beginnt die Besteuerung, wenn der *Nettoertrag* 5 % erreicht.

Für die Brünigbahn (28. Dezember 1870) setzt § 23 unbedingte Steuerfreiheit an; § 28 aber sagt: Die Bahn unterliegt der Besteuerung, sobald der *Reinertrag* 5 % erreicht.

Die Gumihornlinie ist steuerpflichtig, sobald ihr *Reinertrag* den *Aktionären* eine *Dividende* von 4 % *gestattet*.

Die Emmenthalbahn wird wieder wie Brünig in einem Artikel (18) unbedingt steuerfrei erklärt, während nach § 48 die Linie steuerpflichtig ist, sobald die Aktien eine *Dividende* von 5 % *abwerfen*.

In der Konzession der Gäubahn wird sogar in einem und demselben Artikel doppelt bekräftigt: Art. 30. Die Gesellschaft kann weder für die Bahn etc. in kantonale oder Gemeindebesteuerung gezogen werden, bis der *Nettoertrag der Bahn* 5 % erreicht. Die konzessionirte Bahn unterliegt gleichfalls der Besteuerung, sobald ihr *Nettoertrag* 5 % erreicht.

Ebenso für Herzogenbuchsee-Lyss; während die Konzession Utzenstorf-Schönbühl und Burgdorf-Langnau wieder trennt und in Art. 18 sagt: »Die Aktiengesellschaft als solche soll für die Bahnen selbst mit Bahnhöfen, Zubehörde und Betriebsmaterial, sowie für den Betrieb und

die Verwaltung der Bahnen, weder in eine kantonale noch in Gemeindebesteuerung gezogen werden dürfen;« während Art. 47 meint: »Die konzediten Linien sind steuerpflichtig, sobald die Aktien eine *Dividende* von 5 % abwerfen.«

Ob nun unter diesen »konzediten Linien« dasselbe Objekt im selben Umfange verstanden werden soll, das in Art. 18 steuerfrei erklärt wurde; wie der Nettoertrag der Reinertrag, das Reinergebniss bestimmt werden soll; wie es gehalten werden soll, wenn der Reinertrag zwar keine Dividende gestatten würde, eine solche aber doch ausgeworfen wird, was ja auch vorkommt — das lernen wir alles nicht.

Baselstadt weiss in der ersten schweizer. Konzession vom Jahre 1843 an die Strassburg-Basler-Bahn noch nichts von Steuerfreiheit. Es sagt der § 33: «Ueberhaupt ist die Eisenbahnunternehmung und der Betrieb derselben sämtlichen hiesigen allgemeinen Gesetzen und Verordnungen, sowie den etwa speziell für dieselbe zu erlassenden, unterworfen.»

In den ferneren Konzessionen freilich bildet gleich wie in *Baselland* die Steuerbefreiung einen ständigen Artikel.

Solothurn adoptirt die Fassung der «Centralbahnkonzession» für Centralbahn und Gäubahn.

Für Solothurn-Burgdorf wird nach «Betriebsmaterial» beigefügt: «sowie für den Betrieb und die Verwaltung der Bahn».

Dieser Zusatz fällt für Lyss-Herzogenbuchsee wieder weg. Das zweite Alinea heisst hier in sonderbarem Deutsch:

«Gebäude und Liegenschaften, welche die Gesellschaft besitzt, ohne zum unmittelbaren Betrieb zu dienen, z. B. Reparaturwerkstätten, Restaurationen etc. unterliegen der etc.»

Für die Jurabahnen werden Verwaltung und Betrieb wieder hineingenommen, jedoch die Steuerfreiheit nur für so lange bewilligt, als die Aktien nicht 5 % Dividende erhalten. Zweites Alinea wie Nordostbahnkonzession.

Einzig die Bahn Gerlafingen-Aare (31. 12. 1858) ist nicht steuerfrei erklärt worden.

Luzern siehe Centralbahnkonzession. — Ebenso mit *Zug* in der ersten Konzession für Luzern-Zürich; in der zweiten Konzession wurden, wie auch für Luzern-Bern, hinter Betriebsmaterial die Worte «sowie für ihren Betrieb» eingeschaltet; in der dritten Konzession an die Nordostbahn auch die Fassung der Nordostbahn-Konzession adoptirt.

In der Rigibahn-Konzession greift Luzern wieder auf die Centralbahn-Konzession zurück; für Kröschenbrunnen-Luzern wird wieder eingefügt: sowie für den Betrieb und die Verwaltung der Bahn.

Rigi-Kaltbad bis Kantonsgrenze Klösterli ist nicht steuerfrei.

Aargau besteuert keine Eisenbahn. Bezüglich der Form siehe Centralbahn- und Nordostbahn-Konzession; für die gemeinschaftlichen Unternehmungen ist letztere adoptirt worden.

Für *Zürich* haben wir zwei durch das Jahr 1867 scharf getheilte Perioden zu unterscheiden. In der frühern Zeit, unter der Herrschaft des sogenannten Systems, wurde allen Bahnen unbedingte Steuerfreiheit (Form: Nordostbahn-Konzession) bewilligt. Als aber die jetzt herrschende Parthei das Staatsruder in die Hände nahm, wurde mit diesen Ausnahmen aufgeräumt; in den seitherigen Konzessionen erscheint der Steuerbefreiungsartikel nicht mehr. Aus der frühern Zeit her datiren die Nordostbahn mit ihren Zweigen nach Schaffhausen, Bülach und Luzern und die Vereinigten Schweizerbahnen; ob die neue Aera auch die durch die Konzession gewährten Steuervorrechte dieser Bahnen weggewischt hat?

Schaffhausen befreite Schaffhausen-Winterthur von Steuern (Form: Nordostbahn-Konzession); unterwarf aber Winterthur-Singen-Kreuzlingen den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

Thurgau gewährte Steuerfreiheit (Form: Nordostbahn-Konzession) der Nordostbahn für Islikon-Romanshorn-Rorschach, den Vereinigten Schweizerbahnen und der Toggenburgerbahn; unterwarf aber Winterthur-Singen-Kreuzlingen, Etzweilen-Feuerthalen und Sulgen-Hauptwil gleich jeder andern Privatunternehmung den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes, *sowie der Steuerpflicht*.

St. Gallen verfügte 1852, dass die Aktiengesellschaft für eine Bahn von Rorschach über St. Gallen nach Wyl für die Bahn selbst mit den Bahnhöfen und Stationsgebäulichkeiten nebst ihrem Betriebsmaterial nicht in Besteuerung gezogen werden solle. Ebenso für Rorschach-Ragaz, Sargans-Wallenstadt-Rapperswil, für Rüti-Rapperswil 1856, für die Bodensee-Gürtelbahn 1863, für die Toggenburgerbahn 1866 und für die Vorarlbergbahn 1869. — Im Jahre 1871 aber wird für die rechtsufrige

Zürichseebahn der Passus eingeführt: «Sie wird wie andere anonyme Gesellschaften besteuert, jedoch nur im Verhältniss der auf st. gallischem Gebiet liegenden Bahnstrecke zur Gesamtlänge der Bahn und nur für ihr Einkommen» — und dieser Passus wurde auch in die Konzession Gossau-Bischofzell eingesetzt.

Schwyz unterwirft die Bahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes und behält auch für Arth-Rigi und First-Scheidegg keine Steuerfreiheit vor, sowenig als für die linksufrige Zürichseebahn. Wohl aber wurde der Nordost- und Centralbahn für die Strecke Immensee-Rothkreuz Steuerfreiheit bewilligt.

Wie verhält sich's mit der Zürichsee-Gotthardbahn?

Glarus gibt Steuerfreiheit. (Form: Centralbahn-Konzession.)

Graubünden ebenso (für Splügen, Form der Nordostbahn-Konzession).

Tessin gewährte in seinen frühern Konzessionen, für die es aber keinen rechten Abnehmer fand, nicht nur Befreiung von kantonalen und Gemeindeabgaben auf die *ganze Dauer der Konzession*, für die Bildung der Gesellschaft, für Bau und Betrieb, für die Bahn selbst mit Zugängen, Stationen und Werkstätten, für bewegliches und unbewegliches Betriebsmaterial, sondern auch für die Einfuhr von Eisenschienen, Lokomotiven, Lastwägen, Waggons, Schienenstühlen, sowie überhaupt aller für den Bau der Bahn und die Gebäulichkeiten erforderlichen Gegenstände und des nöthigen Beleuchtungs- und Heizungsmaterials.

Wie es sich in dieser Sache seit Uebergang des Konzessionswesens an den Bund verhält, ist nirgends zu sehen; es wäre erwünscht, zu vernehmen, wie es jetzt in den einzelnen Kantonen gehalten wird, ob dort, wo Steuerfreiheit herrscht, diese auch ferner als selbstverständlich vorausgesetzt oder den neuen Unternehmungen besonders zugesagt wird.