

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 9

**Anhang:** Beilage zu Nr. 9  
**Autor:** [s.n.]

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 23.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Aus den Verhandlungen des schweizer. Bundesrathes.  
Vom 23. Februar 1875.

Der Bundesrath hat die Verhandlungsgegenstände für die am 28. März nächsthin wieder zusammentretende Bundesversammlung festgesetzt wie folgt:

4. Botschaft und Entwurf eines Bundesgesetzes über Maass und Gewicht. (Beim Nationalrath anhängig.)
8. Botschaft und Gesetzentwurf betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition auf Eisenbahnen und auf andern vom Bunde concedirten Transportanstalten. (Anhängig beim Nationalrath.)
9. Botschaft und Gesetzentwurf betreffend die Verbindlichkeit der Eisenbahnen und andern vom Bunde concedirten Transportanstalten zum Schadenersatz für die beim Bau und Betrieb herbeigeführten Tödtungen und Verletzungen. (Anhängig beim Nationalrath.)
10. Botschaft betreffend Concession der Verbindungsbahn zwischen der Brünig- und der Zürichsee-Gothardbahn. (Anhängig beim Ständerath.)
11. Botschaft und Concessionsentwurf für eine Dampfomnibuseisenbahn von Zürich nach Höngg. (Beim Ständerath anhängig.)
12. Botschaft betreffend Betriebsverpachtung der Eisenbahn Sulgen-Bischofszell-Gossau.
13. Botschaft betreffend Abänderung der Concession für die Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen.
14. Botschaft betreffend Uebertragung der Concession für die Eisenbahn Bern-Biel-Neuenstadt.
20. Botschaft und Gesetzentwurf betreffend das Postregal. (Beim Ständerath anhängig.)
24. Recurs der Regierung des Cantons Tessin gegen den Bundesrathsbeschluss vom 11. Febr. 1874, betreffend cantonale Consumsteuer auf eingeführten Eisenbahnmaterialien. (Anhängig beim Nationalrath.)
34. Botschaft betreffend das Strafnachlassgesuch des gewesenen Weichenwärters Michael Rothenberg von Buchs (St. Gallen).
36. Motion von Hrn. Nationalrath Stämpfli, betreffend den Modus der Berathung eidgenössischer Gesetze.

Vom 24. Februar.

Der Bundesrath empfiehlt der Bundesversammlung die Genehmigung des zwischen der Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmung Sulgen-Gossau und der Direction der Nordostbahn abgeschlossenen Betriebsvertrags mit dem Vorbehalte, dass die Concessionäre auch in Bezug auf den Betrieb im Sinne von Art. 28 des Eisenbahngesetzes verantwortlich bleiben.

Den Regierungen von Uri und Nidwalden, welche wegen des angeblich bestehenden Projectes der Ueberbrückung des Sees von Tribschen nach Meggenhorn für den Bau der Gotthardbahn sich erkundigt haben, wird Folgendes erwidert:

Auf den Wunsch der beteiligten Bahngesellschaft wurde vom eidg. Eisenbahn- und Handelsdepartement eine Expertise über die Frage veranstaltet, ob die Gegend im Untergrund bei Luzern genügenden Raum für die Anlage eines für alle in Luzern ausmündenden Bahnen gemeinsamen Bahnhofes darbiete und dabei den Experten auch die Frage vorgelegt, welches überhaupt die rationellste Lösung der Bahnhoffrage Luzern wäre.

Die HH. Koch, Hellweg und Bürgi antworteten auf die letzte Frage, dass eine vollständig befriedigende Lösung nur darin zu finden wäre, wenn der gemeinschaftliche Bahnhof auf die Ebene des Tribschner Mooses verlegt und die Gotthardbahn entweder beim Meggenhorn-Stutz oder bei Seeburg-Tribschen über den See geführt würde.

Die Regierung von Luzern stellt auf Grund dieses Gutachtens vom 18. v. M. das Gesuch an den Bundesrath um Anordnung weiterer Untersuchungen in Betreff der Seeüberbrückung, ihre Möglichkeit und finanzielle Tragweite. Auf eine bezügliche Anfrage des Eisenbahn- und Handelsdepartements erklärte jedoch die beteiligte Bahndirection, sie verlange eine solche weitere Expertise nicht und lehne jede Beitragsleistung an diessfällige Kosten ab. Die Sache bleibt daher auf sich beruhen. Sollte die Expertise gleichwohl noch verlangt werden, so wird das Eisenbahndepartement sich immer noch bereit finden, dafür seine Mitwirkung zu gewähren.

Einem Ansuchen der Direction der Nordostbahngesellschaft entsprechend, hat der Bundesrath beschlossen, die Fristen bis zum 31. Jan. 1875 zu verlängern, welche durch § 7 der vom Canton Aargau unterm 30. November 1872 für eine Eisenbahn von der aargauisch-zürcherischen Grenze bei Otelfingen bis nach Baden erteilten Concession, für den Beginn der Erd-

arbeiten; — durch Art. 3 des diese Concession genehmigenden Bundesbeschlusses vom 23. December 1872 für den Beginn der Erdarbeiten und für die Leistung des Finanzausweises; — durch Art. 5 des Bundesbeschlusses vom 23. September 1873 betr. Concession für eine Eisenbahn von Niederglatt bis an die aarg. Grenze bei Otelfingen zur Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen und der Gesellschaftsstatuten und zum Beginne der Erdarbeiten, festgesetzt worden sind.

\* \* \*

**Carte hydrologique du département de Seine-et-Marne** par M. Delesse présentée par M. Lippmann à la Société des Ingénieurs Civils dans la séance du 5 février 1875.

La carte hydrologique du département de Seine-et-Marne a été exécutée sur la carte d'état-major, réduite à l'échelle de 1/100,000<sup>e</sup>.

Le relief du sol y est figuré par des courbes résultant de l'intersection de plans horizontaux, espacés de 20 mètres. Ces courbes, tracées en noir et très-fines, portent des cotes donnant leur altitude au-dessus du niveau de la mer; elles marquent bien les élévations ainsi que les dépressions du sol et, par cela même, elles indiquent aussi le mode d'écoulement des eaux à la surface. Le point le plus élevé du département est Saint-Georges, près de la limite de l'Aisne, à 215 mètres; le point le plus bas, Seine-Port, à 37 mètres.

Les nappes d'eau représentées par la carte hydrologique sont visibles et superficielles, ou bien invisibles et souterraines.

Les nappes souterraines sont très-complexes; elles proviennent des eaux de l'atmosphère qui, tombées à l'état de pluie, s'infiltrant dans l'intérieur du sol et descendant, en vertu de la pesanteur, jusqu'à ce qu'elles rencontrent des couches imperméables. Leur puissance est d'autant plus grande qu'elles sont alimentées par un bassin hydrographique plus étendu et recouvertes par une épaisseur plus grande de couches perméables. Les nappes souterraines supportées par des couches imperméables étant assez nombreuses, on a dû se borner à représenter les principales.

**Mode d'exécution.** — On s'est proposé de figurer sur la carte hydrologique de Seine-et-Marne la surface supérieure des nappes souterraines. Pour y parvenir, il fallait déterminer, par des nivellements, les cotes de l'eau dans un grand nombre de puits, formant une sorte de réseau s'étendant sur tout le département. Ces nivellements demandaient à être faits à une même époque, parce que les nappes souterraines, surtout les nappes d'infiltration, subissent des variations avec les cours d'eau; ils ont été exécutés, pour la plupart, dans la seconde moitié du mois de juillet 1869, par plusieurs géomètres particuliers et par le service des ponts et chaussées, sous la direction de Monsieur l'ingénieur en chef Marx.

Partant de l'étude géologique du sous-sol, et comparant les altitudes des diverses couches, M. Delesse a cherché à reconnaître par quelle nappe souterraine chaque puits se trouvait alimenté. Souvent il était assurément très-difficile de le discerner, car peu de sondages et de travaux souterrains ont été faits dans Seine-et-Marne; quoi qu'il en soit, il s'est efforcé de grouper ensemble les puits qui appartenaient à une même nappe. De cette manière, on avait une surface qui était définie par un certain nombre de cotes, en sorte qu'il était possible de déterminer son intersection par des plans horizontaux, c'est-à-dire ses courbes horizontales.

Lorsqu'on voudra connaître, sur un point du département, à quelle profondeur il faut creuser pour atteindre la nappe d'eau qui alimente les puits ordinaires, on commencera par évaluer approximativement la cote du sol, ce qui sera facile à l'aide des courbes horizontales qui figurent son relief; on évaluera de même, sur ce point, la cote de la nappe d'eau souterraine à l'aide des courbes horizontales qui figurent sa surface; la différence de ces deux cotes donnera la profondeur du puits.

D'après le mode adopté pour représenter les nappes souterraines, il importe du reste d'observer que l'abondance de l'eau rencontrée, lorsqu'on percera un puits, dépendra beaucoup de l'endroit qui aura été choisi; elle sera plus grande vers le fond des thalwegs existant à la surface supérieure de la nappe d'eau et aussi lorsque les terrains perméables en recouvrement auront beaucoup d'épaisseur, tandis qu'elle sera plus petite vers le faite de la nappe souterraine et à l'amont de son pendage. Sur les bords des plateaux, et près des affleurements d'une nappe souterraine supportée par une couche argileuse, l'eau peut même manquer presque entièrement.

En résumé, la carte hydrologique du département Seine-et-Marne fait connaître le mode d'écoulement des eaux superficielles ou souterraines. Elle donne la position et la forme des nappes, et aussi la profondeur à laquelle on peut les atteindre; de plus, elle permet de saisir facilement les rapports qui existent entre les nappes d'eau et la constitution géologique du sol.

Je termine, Messieurs, en rappelant que nous devons déjà à l'éminent ingénieur et savant qui m'honore aujourd'hui de la mission de vous présenter cette carte, de grands travaux exécutés en quelque sorte dans le même ordre d'idées: Je veux parler de la Carte géologique souterraine du département de la Seine, de la Carte géologique souterraine et de la Carte hydrologique de la ville de Paris; et je suis heureux de pouvoir vous annoncer que M. Delesse s'occupe déjà des autres départements circonvoisins.

J. C.

\* \* \*

**Les Chemins de fer en Amérique.** Le comité des commissions des chemins de fer de Massachusetts a rédigé en 1874 son sixième rapport annuel, dont un extrait a paru dans le "Journal of the Railway Association of America." Voici l'analyse sommaire de cet intéressant travail:

La construction des voies ferrées commencée depuis cinquante ans à peine, a été partout conduite avec une activité dévorante; il n'est plus maintenant de région du globe qui ne soit munie d'un réseau suffisant pour ses besoins actuels.

Ce nouvel organe ne s'est pas introduit dans le mécanisme social sans y produire au début un trouble sérieux. Il a fallu, dans chaque pays, opter entre deux systèmes consistant, l'un, à s'en rapporter au libre fonctionnement des lois économiques, l'autre, à faire appel à l'intervention et au contrôle de l'État. L'expérience montre aujourd'hui que ce dernier système est le meilleur.

Les chemins de fer sont et resteront toujours dans la pratique une industrie monopolisée; ils ne peuvent être soumis que très-imparfaitement aux lois ordinaires de l'offre et de la demande; s'ils se prêtent par instants au jeu de la concurrence, celle-ci devient plutôt une cause de désordre qu'un frein salutaire. Il en résulte que les voies ferrées constituent une force capricieuse et mal réglée lorsqu'elles se dérobent à l'action du gouvernement. Tous les pays qui ont primitivement placé l'industrie des chemins de fer sous le régime du droit commun cherchent maintenant à s'engager dans une voie nouvelle; ils reconnaissent la nécessité d'une intervention administrative; on y discute avec ardeur sur la nature et l'étendue de cette intervention. C'est l'Amérique qui a poussé le plus loin sa confiance dans le régime du droit commun; c'est elle aussi qui doit rencontrer le plus de difficultés dans son travail de réorganisation.

L'industrie des transports par chemins de fer s'exerce, suivant les pays, sous quatre formes différentes. En premier lieu, elle peut être entièrement livrée, sans réglementation ni contrôle officiel, à des individus ou des sociétés, dans les mêmes conditions que l'exploitation d'une forge, d'une filature, etc.; il en était primitivement ainsi dans tous les États de l'Amérique. Secondement, l'exploitation des chemins de fer peut être réglementée, c'est-à-dire régie, par des lois spéciales ayant surtout pour but de fixer les tarifs; les compagnies exploitantes se trouvent ainsi assimilées, à certains égards, aux corporations formées pour l'exploitation des barrières de péage; elles sont soumises à des règlements analogues à ceux des camionneurs; les tentatives faites dans ce sens en Amérique, pendant plus de quarante ans, par le corps législatif, ont été aussi incessantes qu'infructueuses. Troisièmement, les chemins de fer peuvent, tout en conservant le caractère d'une propriété privée, être soumis au contrôle plus ou moins actif de l'État. Cette méthode, qui peut être étudiée en France sous la forme la plus perfectionnée, commence à s'implanter en Angleterre. L'État de l'Illinois, en Amérique, vient aussi d'entrer dans cette voie. Enfin les chemins de fer peuvent appartenir à l'État et être exploités par lui. Ce système, qui paraît représenter la solution finale vers laquelle on tend fatalement, a reçu en Belgique son complet développement et donne lieu, en Amérique, à des discussions très-animées; il est sérieusement question dans le Massachusetts d'attribuer à l'État la propriété d'une partie des voies ferrées.

En Amérique les quatre systèmes que nous venons de décrire constituent pour l'industrie des chemins de fer autant de phases successives. Cette industrie, après avoir débuté par l'in-

dépendance absolue, a déjà traversé la phase de réglementation et commence une évolution nouvelle. Les causes de l'insuccès de l'intervention législative sont aujourd'hui bien connues. L'établissement de tarifs qui s'harmonisent à la fois avec les exigences locales et les nécessités financières est, en réalité, une des questions les plus difficiles que les directeurs des chemins de fer aient à résoudre. C'est bien à tort que les législateurs ont pensé qu'il suffirait d'une loi très-simple pour régler ces tarifs, une fois pour toutes, d'après une base équitable et permanente. "En conséquence", dit le rapporteur du comité du Massachusetts, "les registres des statuts de tous les États contiennent des spécimens de décisions prises dans cet esprit d'ignorance présomptueuse. Notre comité a eu souvent occasion de s'étendre dans ses rapports sur ces décisions dont la futilité est aujourd'hui reconnue de tous."

La phase de la surveillance officielle a fait, comme nous l'avons déjà dit, son apparition dans l'Illinois. Cet État, comme tous ceux de l'Union, avait primitivement laissé à la seule loi naturelle de la concurrence le soin de régler les transports par rail; les pouvoirs des sociétés n'avaient pas d'autres limites que celles qui découlent des règles un peu vagues du droit commun; on négligea même de réserver la possibilité d'une intervention législative pour amender, modifier ou annuler les concessions. Malheureusement on fut bientôt forcé de reconnaître combien ces lois économiques naturelles, auxquelles on avait accordé tant de confiance, étaient impuissantes et vaines. La concurrence, qui devait engendrer, pensait-on, l'uniformité, la stabilité et la modération des tarifs, ne produisit que des inégalités déplorables, des fluctuations incessantes et le contraire du bon marché des transports. On entreprit naturellement la recherche du frein qui devenait indispensable.

La constitution de 1870 attribua aux chemins de fer le caractère de voies publiques. La première assemblée législative qui siégea après la mise en vigueur de cette constitution nouvelle s'occupa d'imposer aux compagnies de chemins de fer des maximums de tarifs, de leur interdire la perception d'un prix de transport plus élevé pour le parcours partiel d'une ligne que pour son parcours total, etc...; des pénalités sévères furent édictées contre les abus. Un comité de commissaires de chemins de fer fut chargé de veiller à l'exécution des lois; en un mot, on avait recours à la réglementation officielle. Mais les compagnies se retranchèrent derrière leurs actes constitutifs; un procès s'engagea sur la question de validité des dispositions légales relatives à l'égalité des tarifs; la cour suprême de l'État décida finalement que ces dispositions étaient inconstitutionnelles.

Toutefois, en rendant cet arrêt, la cour a déclaré que le droit commun obligeait les compagnies à ne pas introduire dans leurs tarifs des inégalités non justifiées et à ne faire payer leurs services qu'à un taux équitablement rémunérateur; la question d'équité des tarifs devait donc être jugée spécialement dans chaque espèce. L'impuissance des règlements officiels une fois constatée, l'assemblée législative de l'Illinois a franchi un nouveau degré pour entrer dans la phase du contrôle administratif. On a fait, en mai 1873, une nouvelle loi entièrement basée sur le principe de droit commun énoncé dans la décision de la cour suprême. L'assemblée législative a confié au jury ordinaire de douze membres le soin de trancher les questions d'équité ou d'iniquité des tarifs. Après avoir institué un tribunal, l'assemblée a fait des règles générales pour lui servir de guide; ces règles enjoignent aux compagnies de traiter également toutes les personnes qui ont recours à leur industrie; elles leur défendent toute exigence abusive pour la rémunération des services rendus.

Des commissaires de l'État sont chargés de préparer des tableaux de tarifs pour les diverses lignes, avec faculté de les modifier d'après les indications de l'expérience; ces tarifs sont, en principe, réputés équitables jusqu'à ce que les compagnies intéressées fassent devant le jury la preuve du contraire. En un mot, l'effet de la loi nouvelle est de mettre à la charge des compagnies l'obligation de prouver leur non-culpabilité dans chaque cas d'extorsion supposée. Cette loi, mise en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1873, a soulevé, dans la pratique, de nombreuses mais impuissantes protestations.

La situation juridique des chemins de fer du Massachusetts n'est pas la même que dans l'Illinois. A une seule exception près, toutes les conceptions peuvent, d'après leurs cahiers des charges, être modifiées et même annulées par l'assemblée législative. Si donc, une loi semblable à celle de l'Illinois était promulguée dans le Massachusetts, sa validité ne serait pas contestable. Mais cette loi semble bien imparfaite, et plusieurs de ses dispositions résisteraient difficilement à l'épreuve d'une enquête



devant le comité du Massachusetts. Elle est évidemment le prélude d'une véritable révolution économique, puisqu'elle abolit le fonctionnement de la concurrence en imposant un tableau de tarifs déterminé par l'État; il ne paraît pas prudent d'opérer brusquement, à date fixe, sans transition préparatoire, un changement aussi radical.

Quoi qu'il en soit, tandis que l'expérience de la surveillance officielle se fait actuellement dans l'Illinois, le Massachusetts se propose de franchir un nouveau degré, en rendant l'État propriétaire de la totalité ou d'une partie des chemins de fer. On commencerait par remettre aux mains de l'État une seule ligne du réseau; le gouvernement pourrait ainsi réaliser des expériences sur sa propriété personnelle, et faire une concurrence vraiment sérieuse aux lignes parallèles à la sienne. Théoriquement ont part de ce principe que, lorsque la concurrence est possible, elle est le meilleur des régulateurs; on n'oublie pas que la concurrence doit fatalement périr quand la coalition peut naître; on introduit, en conséquence, un nouvel élément de concurrence, absolument différent des autres et incapable de transiger avec eux.

Il est inutile d'ajouter que ce nouveau système conduit au rachat et à l'exploitation de toutes les lignes par l'État.

A. J.

### Tramways Bruxellois.

But. La Société des Tramways bruxellois a été constituée dans un but spécial et exclusif: la construction et l'exploitation des Tramways dans Bruxelles et sa banlieue.

Réseau. Dans ce but, la Société a acquis les concessions suivantes:

- 1) Concessions de Schaerbeek au Bois de la Cambre;
- 2) De la chaussée de Charleroi à Uccle;
- 3) Du boulevard Central, reliant les gares du Nord et du Midi;
- 4) De ce boulevard à Molenbeek;
- 5) De ce boulevard à Anderlecht;
- 6) De ce boulevard à Laeken;
- 7) De ce boulevard à Schaerbeek;
- 8) De ce boulevard à Saint-Josse-ten-Noode;
- 9) De ce boulevard à Ixelles;
- 10) De ce boulevard à Saint-Gilles;

(Quatre de ces lignes sont exploitées par omnibus; la Société sollicitera dans la mesure du possible, leur transformation en tramways.)

Longueur. Le réseau actuellement construit et exploité s'étend sur 33 kil., dont 24 kil. de voie de tramway; sur la plus grande partie de ce dernier parcours, il y a double voie.

Matériel. Le matériel actuel servant à l'exploitation du réseau se compose de 104 voitures et 550 chevaux. Il sera augmenté dans une notable proportion, la Société des Tramways bruxellois y appliquant immédiatement une partie du capital de 3,480,000 francs disponible.

Immeubles. Les dépendances appartenant en propre à la Société sont: des bâtiments, bureaux, écuries, remises, etc., ayant ensemble une superficie de plus d'un hectare, ainsi qu'un atelier pour la construction et la réparation du matériel roulant.

Recettes brutes. D'après les constatations des recettes mensuelles, le produit du réseau actuellement exploité est de 1,800,000 fr. annuellement; mais il y a lieu de tenir compte de cinq faits pour apprécier cette recette;

- 1) La ligne de la chaussée de Charleroi à Uccle, quoique construite, n'a pas encore été livrée à l'exploitation;
- 2) Le service sur la ligne du boulevard Central à Anderlecht par la chaussée de Mons, a dû être suspendu pendant plusieurs mois, pour la construction d'un égout. Ce service important vient seulement d'être repris.
- 3) On vient de terminer la double voie sur la ligne de la porte de Schaerbeek au Bois de la Cambre. L'établissement de cette voie double assure un service plus régulier et portant une recette plus considérable;
- 4) La fusion des deux réseaux établit une entente dans le service et assure ainsi une augmentation du produit et une diminution des frais généraux;
- 5) Un contrôle sévère de la recette va être appliqué sur toutes ces parties du réseau.

Voyageurs. La moyenne de la taxe par voyageurs étant d'environ 25 centimes, le réseau actuel des tramways bruxellois transporte 7,200,000 voyageurs par an, soit, en chiffres ronds, 20,000 voyageurs par jour.

Recette nette. La recette nette est de 660,000 fr., calculée comme ci-dessus. Elle dépasse à elle seule la seule charge sociale et forme de l'action privilégiée des tramways de Bruxelles, une véritable obligation dont le service est assuré par les recettes, nonobstant les autres garanties.

Moteur mécanique. Les dépenses d'exploitation des lignes de tramways emportent 63 p. c. de la recette brute.

Cette proportion élevée est due à l'emploi des chevaux.

Des expériences se font tous les jours pour perfectionner les moteurs mécaniques en Angleterre, en Amérique, en Belgique. Lorsque le résultat sera définitivement acquis, les frais d'exploitation seront réduits de plus de moitié.

Durée. Voici la durée des concessions sur les divers territoires:

|                               |         |
|-------------------------------|---------|
| Bruxelles, lignes du Bois ... | 90 ans. |
| „ boulevard Central ...       | 37 „    |
| Schaerbeek ...                | 75 „    |
| Anderlecht ...                | 75 „    |

La loi n'admet, pour les Sociétés anonymes, qu'une durée maxima de trente ans. C'est la durée de la Société actuelle. En conséquence, en fin de Société, c'est à dire dans trente ans, il restera encore, comme avoir social, la valeur des concessions qui ne seront pas expirées.

Amortissement. L'amortissement se fait par voie de rachat à la Bourse aussi longtemps que le cours ne dépassera pas 400 fr. A l'expiration de la Société, toutes les actions privilégiées non rachetées sont remboursées à 400 fr., soit avec une prime de 100 fr. Cette prime, pour les actions qui ne seront remboursées qu'au bout de la 30<sup>e</sup> année, représente aujourd'hui à 5 p. c., une valeur actuelle de 23 fr. 13 cts.

Capital. Le capital de 15 millions est représenté par les concessions, le matériel, les immeubles et par une somme disponible de 3,480,000 fr.

Ce capital disponible trouvera son emploi pour l'amélioration et éventuellement l'extension du réseau actuel.

Actions privilégiées. Pour apprécier la sûreté du capital privilégié, comme titre à revenu fixe, il suffit de résumer l'actif de la Société.

|  |                |
|--|----------------|
| Le capital privilégié est de ...                 | fr. 12,000,000 |
| Mais il y a, disponible, un avoir en espèce de „ | 3,480,000      |
| Il reste ...                                     | fr. 8,520,000  |

|   |             |
|---|-------------|
| Pour couvrir cette somme, la Société possède, quitte et libre, un réseau rapportant ... | fr. 660,000 |
| Plus l'intérêt sur le capital disponible ...  | „ 150,000   |
| Revenu actuel minimum ...   | fr. 810,000 |

Ce revenu représente donc 9,5 % du capital qu'il doit garantir.

Pour apprécier l'avenir des actions privilégiées, du chef de leur participation dans les bénéfices, on peut établir les calculs suivants, à titre d'exemple.

Recettes nettes supposée de un million, après qu'on aura employé 1 million sur les 3 millions formant le capital des actions ordinaires.

|  |               |
|--|---------------|
| Recette nette ...                                  | fr. 1,000,000 |
| A déduire:   |               |
| 5 p. c. à la réserve ...                           | fr. 50,000    |
| Intérêt de 15 fr. sur les actions privilégiées ... | „ 600,000     |
| Intérêt de 5 p. c. sur un million ...              | „ 50,000      |
|  | „ 700,000     |
| Reliquat ...                                       | fr. 300,000   |

50 p. c. de cette somme appartiennent aux actions privilégiées et ordinaires pour être attribués au second dividende et à l'amortissement.

Ce prélèvement représente 3 fr. par actions privilégiée, soit un revenu total de 18 fr.

Recette nette supposée de 1,500,000 fr., après qu'on aura employé le capital de 3 millions des actions ordinaires.

|  |               |
|--|---------------|
| Recette nette ...                                  | fr. 1,500,000 |
| A déduire:   |               |
| 5 p. c. à la réserve ...                           | fr. 75,000    |
| Intérêt de 15 fr. sur les actions privilégiées ... | „ 600,000     |
| 5 p. c. aux actions ordinaires ...                 | „ 150,000     |
|  | „ 825,000     |
| Reliquat ...                                       | fr. 675,000   |

50 p. c. de cette somme appartiennent aux actions privilégiées et ordinaires.

Ce prélèvement représente fr. 6.75 par action privilégiée, soit un revenu total de fr. 21.75. (M. d. I. M.)

\* \* \*

**Rechtsfall.** (Auslegung des Art. 3 des Bundesgesetzes betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten). Eduard Tschopp war Besitzer eines im Reussthal, in der Gemeinde Littau befindlichen, „zur Bahnschau“ genannten Häuschens. Diese Besetzung musste auf dem Expropriationsweg zum Bau der Bern-Luzern-Bahn abgetreten werden.

Vor der eidgenössischen Schatzungskommission stellte Tschopp eine Forderung von zusammen 35,000 Fr.; die dahierige Entschädigung wurde aber auf nur 10,650 Fr. festgesetzt.

Gegen letztern Entscheid ergriff der Expropriat Tschopp Recurs an das Bundesgericht und verlangte Gutheissung seiner ursprünglichen Forderung von 35,000 Fr., mindestens aber eine dem Betrag der auf ungefähr Fr. 20,000 sich belaufenden Hypothekarschulden gleichkommende Entschädigung. Des Weitern stützte sich Eduard Tschopp zur Begründung seiner übertriebenen Begehren auf die Thatsache, dass das Haus in letzter Zeit einen jährlichen Miethzins von 965 Fr. eingetragen habe.

Das hohe Bundesgericht hat aber mittelst Urtheil vom 2. December 1874 den Recurs des Eduard Tschopp, resp. da dieser inzwischen in Concurs gerathen und landesflüchtig geworden war, der an seine Stelle getretenen Creditoren in allen Theilen abgewiesen und stützte sich dabei auf folgende Gründe:

In Erwägung, dass die Höhe des Miethzinses, weil oft von Zufälligkeiten abhängig, überhaupt keinen absoluten Maassstab zur Bemessung des Werthes eines Hauses abgeben kann;

dass für das in Rede stehende Haus erst nach der Planauflage die Miethzinse den Gesamtbetrag von 965 Fr. erreichten, indem sie vor derselben sich bloss auf Fr. 630 jährlich beliefen — eine Steigerung, welche ohne Zweifel nur in Folge des Umstandes eintrat, dass für den in der Nähe zu bohrenden Tunnel eine Menge Arbeiter sich dort ansammelte, und dadurch die Miethen vorübergehend erheblich in die Höhe trieb;

dass übrigen die nachgewiesenen Miethzinse nicht als Netto-Einnahme zu betrachten sind, indem vielmehr, um letztere zu ermitteln, ein für dieses schlecht gebaute Riegelhaus nicht unerheblicher Abzug für Reparatur- und Unterhaltungskosten gemacht werden muss.

In Erwägung, dass es für die Schätzung einer in Expropriation fallenden Liegenschaft nur auf Ermittlung ihres wirklichen Werthes, nicht aber auf den Betrag der auf denselben versicherten Darlehen, beziehungsweise auf den Werth ankommen kann, welchen Dritte ihr beilegen.

\* \* \*

**Jurabahn und Jura industriel.** Die Direction der Jurabahnsgesellschaft schloss mit den Gläubigern des Jura industriel am 2. Februar einen Vertrag ab, dessen wesentliche Bestimmungen nach einer Correspondenz der „N. Z. Z.“ folgende sind:

1) Die Vertreter des Anleihe verkaufen und übertragen der Gesellschaft sämtliche Obligationen II. Hypothek von 3 Millionen Fr., 6000 Obligationen im Nominalbetrag von à 500 Fr. Die Jurabahnsgesellschaft übergibt den Obligationeninhabern von ihr auf den Inhaber ausgestellte Obligationen von 300 Fr. verzinslich à 4% vom 1. Januar 1875 an. Für das so auf 1,800,000 reducirte Anleihen bestellt die Gesellschaft den Obligationeninhabern ein Pfandrecht im II. Range auf die Linie des Jura industriel. Die Rückzahlung des gesammten Anleihe hat am 1. Januar 1900 stattzufinden, kann aber jederzeit vorher auf sechsmonatliche Kündigung hin geleistet werden.

2) Die Vertreter des Anleihe verzichten auf alles Vermögen der „Nouvelle Compagnie du Jura industriel“. Insbesondere verzichten sie auf die Verzinsung des Anleihe II. Hypothek für das Betriebsjahr 1874.

3) Bis 20. Februar hat die Verständigung mit der Nouvelle Compagnie zu erfolgen und bis 31. März die Genehmigung des Verwaltungsrathes und der Actionärversammlung der Jurabahnsgesellschaft, widrigenfalls keiner der Contrahenten an die Vereinbarung gebunden.

Die Verständigung mit der Nouvelle Compagnie ist bereits erfolgt.

Auch mit den Vertretern des Anleihe I. Hypothek erfolgte ein Abkommen auf folgenden Grundlagen:

1) Zahlung von 720,000 Fr. in Baar nebst Zinsen à 5% vom 1. Januar d. J. auf 1,800,000 Fr. am 31. März nächstkünftig.

2) Zahlung von 540,000 Fr. nebst Zinsen vom 31. März 1875 auf 1,080,000 Fr. am 31. März 1876.

3) Zahlung von 540,000 Fr. nebst Zinsen vom 31. März 1876 an auf diesen Restbetrag am 31. März 1877.

Die Gläubiger behalten für ihr Guthaben I. Hypothek auf den Jura industriel, und für die beiden Termine pro 31. März 1876 und 31. März 1877 von je 540,000 Fr. stellt ihnen die Gesellschaft der Bernischen Jurabahn Eigenwechsel aus.

Ueber die finanziellen Verhältnisse, den baulichen Zustand der Bahn und deren voraussichtliche Rentabilität machte die Direction dem Verwaltungsrath folgende Mittheilungen:

Das Activvermögen, das mit der Bahn abgetreten wird, beträgt nach Abzug der Schulden Fr. 1,067,107.72, wovon 1 Million als verfügbare Mittel können angesehen werden. Ausserdem bietet der Jura industriel viele weitere materielle Vortheile. So besitzt er in Chauxdefonds eine gut eingerichtete Reparaturwerkstätte, die der Jurabahn bis zur Vollendung der Werkstätten in Biel gute Dienste leisten wird. Ferner besitzt der Jura industriel 8 Locomotiven. Der Bahnkörper befindet sich im Allgemeinen in durchaus befriedigendem Zustand. Immerhin sind gewisse Reparaturen (im Tunnel Mont Sagne, dann bezüglich des Oberbaus, des Rollmaterials etc.) nothwendig und es hat der Obergeringieur die dahierigen Kosten auf 495,000 Fr. veranschlagt. Der Ertrag der Linie wird sich nach den vorgenommenen Berechnungen auf Netto 190,000 Fr. stellen. Daraus sind zu bestreiten die Zinse für die Anleihen I. und II. Hypothek und den Bahnhof Neuenburg mit 187,000 Fr. nach Abzahlung von 300,000 Fr. auf das Anleihen I. Hypothek. Dann ergibt sich noch eine Ersparniss von 50,000 Fr. durch Wegfall der gegenwärtigen Pachtzinse.

Sonach stellte die Direction an den Verwaltungsrath folgende Anträge:

1) Es wolle der Verwaltungsrath die von der Direction zum Zwecke der Erwerbung der Linie des Jura industriel abgeschlossenen Verträge genehmigen und an der Generalversammlung der Actionäre deren Ratification beantragen.

2) Er wolle ferner die Direction ermächtigen, den Kauf dieser Bahn zu vollziehen und sich zu dem Ende die nöthigen Mittel zu verschaffen.

Der Verwaltungsrath seinerseits beschloss, den Ankauf des Jura industriel der Generalversammlung vom 14. März zu empfehlen.

**Jurabahn.** Die Direction wird dem Verwaltungsrath einen Bericht abstaten über die muthmaasslichen finanziellen Ergebnisse des Baues der Linie Dachfelden-Basel und Delsberg-Pruntrut und der Erwerbung der Strecke Pruntrut-Delle. Nach den Anschauungen der Direction und auf Grundlage der Berechnungen des Obergeringieurs sollen sich die dahierigen Verhältnisse ziemlich günstig gestalten.

\* \* \*

#### Die Betriebsmittel der österreichischen Bahnen 1874.

Mit Ultimo December 1874 betrug der Status der Fahrbetriebsmittel auf den österreichischen Bahnen 2217 Locomotiven, davon 730 Stück für Personen- und Eilzüge, 1487 für Lastzüge, ferner 2032 Tender, 227 Schneepflüge, 4861 Personen- und 51,333 Lastwaggons. Es entfallen im Durchschnitt auf die Bahnmeile 1.76 Locomotive, 1.61 Stück Tender, 0.18 Stück Schneepflüge, 3.85 Personenwagen und 40.71 Lastwagen. Die Fahrbetriebsmittel haben im 2. Semester 1874 gegen den 1. Semester zugenommen um 12 Locomotiven, 1 Stück Tender, 56 Personen- und 250 Stück Lastwagen.

\* \* \*

**Eisenbahn-Schiedsgericht.** Die Niederösterreichische Handelskammer hat ein Statut der Schiedsgerichte für Streitigkeiten mit Transportanstalten vollendet, und ist dasselbe endgiltig von der Directoren-Conferenz sämtlicher in Wien einmündenden Bahnen mit Ausschluss der Staatsbahn angenommen worden. Die Konferenz hat bereits zwölf angesehene Vertreter aus der Gruppe der Transport-Unternehmungen zu Schiedsrichtern bestellt, und in der nächsten Plenarsitzung der Handelskammer wird die Wahl einer gleichen Anzahl von Schiedsrichtern aus der Gruppe des Handelsstandes vorgenommen werden. Die rechtsgelehrten Obmänner bestellt die Advokatenkammer. In Wien wurde das Schiedsgericht in den Bureaux der Handels- und Gewerkekammer untergebracht.