

Beilage zu Nr. 6

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

Objekttyp: **Appendix**

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

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 6

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 3. Febr. Der Direction der bernischen Jurabahn ist die Ausschreibung der Errichtung eines Pfandrechts zu Gunsten der Berner Cantonalbank und der Eidgen. Bank für eine Million und 500,000 Fr., welche zur Vollendung der in erster Linie dafür zu verpfändenden Eisenbahnstrecke Lyss-Fräschelz verwendet werden soll, mit Ansetzung der Einsprachefrist bis 28. diess bewilligt.

Vom 5. Februar. Die von der Direction der Uetlibergbahn eingereichten Pläne für die Stationsanlagen in Zürich und auf dem Uetliberg, sowie für die provisorischen Hochbauten daselbst, haben die Genehmigung des Bundesrathes unter der Bedingung erhalten, dass die provisorischen Hochbauten auf der Station Zürich binnen drei Jahren durch solche zu ersetzen seien, welche der gesetzlichen Bauvorschrift für die Städte Zürich und Winterthur entsprechen.

* * *

Die bernischen Eisenbahnsubventionen. h. Der Canton Bern hat sich bereits mehrmals bei Eisenbahnunternehmungen finanziell betheätigt, zuerst 1854 durch Uebernahme von Centralbahnactien für Fr. 2,000,000 beim Bau der Linie Thun-Bern-Murgenthal, alsdann mit Fr. 2,000,000 bei der Ostwestbahn; später, nachdem diese Gesellschaft sich aufgelöst, successive mit verschiedenen Capitalien an den zu Staatsbahnen gewordenen Strecken Langnau-Bern und Bern-Biel, bis diese in letzter Zeit auf die Jurabahn übergingen, denen Bern mit Inbegriff der Broyethalbahn eine Staatssubvention von Fr. 19,000,000 gegen Ausstellung von Actien ertheilte. Endlich leistet Bern der Linie Bern-Luzern eine Subvention von Fr. 8,350,000 und der Gotthardbahn eine solche von Fr. 1,000,000.

In noch grösserem Umfang beabsichtigt nun aber das Decret vom 3. December 1874, über welches am 28. Februar nächsthin das Referendum ergehen wird, die Finanzen des Cantons Bern bei verschiedenen Eisenbahnunternehmungen zu engagiren. Der Grundsatz der Staatsbetheiligung am Eisenbahnbau soll damit in einem einzigen Beschlusse die für die Verkehrsverhältnisse des Cantons Bern wünschenswerthe concrete Gestalt erhalten.

Der Gedanke, dass der Staat sich ex officio beim Bau namentlich secundärer Linien, die ohne staatliche Hülfe nie entstehen würden und doch im Bedürfniss des Landes liegen, zu betheiligen habe, ist an sich kein neues. Im Canton Zürich bestimmt das Subventionsgesetz vom 30. Oct. 1871, dass der Canton sich beim Bau der auf seinem Gebiete noch zu erstellenden Eisenbahnen, welche einem ansehnlichen Theile des Cantons zum Vortheil gereichen und den Gesamtinteressen des Cantons nicht widersprechen, mit Fr. 50,000 per Kilometer resp. bei Baukosten unter Fr. 150,000 mit $\frac{1}{3}$ derselben betheiligen werde. Aehnlich ein Gesetz vom 10. Januar 1872 des Cantons Thurgau, wo Fr. 20,000 per Kilometer zugesichert werden. Und im Canton Waadt wurde eine gleiche Subvention zu decretiren, Fr. 30,000 für Normal- und Fr. 20,000 für Schmalspuren per Kilometer, wenigstens versucht, aber vom Volke verworfen. — Neu an dem bernischen Decrete ist mithin nur die Art und Weise, in welcher diesem Gedanken dadurch Ausdruck verschafft wird, dass man die Subvention auf bestimmte, wenn auch erst in weiter Ferne projectirte Bahnen fixirte, die Bethheiligung des Cantons also limitirte, zugleich ein einheitliches Eisenbahnnetz über den ganzen Canton zu spannen unternimmt und namentlich, gegenüber dem Referendum, jedem Landestheil seinen bestimmten Nutzen aus dem „Millionendecret“ in Aussicht stellt, auch eine allfällig ungleichartige Behandlung der verschiedenen Gegenden von vornherein unmöglich macht.

Die Projecte, im Ganzen zwölf, theilt das Decret in zwei Categorien, in solche, für welche die Vorstudien, Pläne, Devise u. s. w. vollendet sind, und in solche, die noch nicht über das Stadium der ersten Projectirungen herausgekommen sind: während für letztere eine Maximalsumme per Kilometer als Subvention ausgesetzt wird — beinahe ähnlich wie in Zürich und Thurgau —, werden für die erstern die Subventionen schon jetzt genau festgestellt. Die Subventionen für die noch nicht fix Subventionirten sollen innerhalb jenes Maximums später durch den Grossen Rath festgestellt werden, in der Weise, dass alsdann die Sache dem Referendum nicht mehr unterstellt wird.

Zur ersten Kategorie der fix Subventionirten gehören:

1) Die Brünigbahn (Näheres darüber vergleiche „Eisenbahn“ 1874, Nr. 3.) Länge 50 Kilometer, Brienz-Stansstad, wovon 20 Kilometer auf bernisches Gebiet fallen. Sie zerfällt in zwei Theile: Thalbahn, Brienz-Meiringen und Diechtersmatt-Stansstad, 31.5 Kilometer, Maximalsteigung 12 ‰. Bergbahn: Mei-

ringen-Diechtersmatt, 18.5 Kilometer, Maximalsteigung 50 ‰. Zur Ueberwindung letzterer Steigung wird je Theilung der Züge vorgeschlagen; zwei Locomotiven sollen je einen halben Zug von 65 Tonnen stossen. Für die Bergbahn sind der vermehrten Anlagekosten wegen in die Concession höhere Taxen aufgenommen worden, für Personen beinahe das Doppelte, für Güter der Drittheil mehr als die gewöhnlichen Taxen. Die Baukosten werden von den Experten auf Fr. 12,340,000 veranschlagt, also per Kilometer Fr. 250,000. Als Staatssubvention wird verlangt Fr. 2,500,000, mithin für die Bahn auf bernischem Gebiet Fr. 125,000 per Kilometer. Diese hohe Subvention kommt in's richtige Licht, wenn man sie für die ganze Bahnstrecke berechnet, wobei sie alsdann anstatt $\frac{1}{2}$ nur noch $\frac{1}{5}$ der Baukosten per Kilometer ausmacht. Da nämlich die Bahn vornehmlich dem Berner Oberland dienen soll, so ist Bern voraus zu finanzieller Betheiligung nach Maassgabe der ganzen Bahnstrecke verpflichtet; die oberländischen Gemeinden aber vermögen neben ihren andern Projecten kaum die ihnen auch so noch obliegenden 3 Millionen aufzubringen.

2) Thun-Konolfingen. (Vergleiche „Eisenbahn“ 1874, Nr. 4.) Länge 14.7 Kilometer. Maximalsteigung 15 ‰. Die Anlagekosten werden zu Fr. 243,703 pro Kilometer, also im Ganzen zu Fr. 3,580,000 berechnet; die Experten nehmen an rund Fr. 3,700,000. Als Subvention wurden ursprünglich Fr. 750,000 angesetzt, später definitiv Fr. 800,000, also pro Kilometer Fr. 53,330. Die Strecke soll Thun mit Luzern und der Ostschweiz verbinden, ist mithin eine richtige Ergänzung der Linie Bern-Luzern, deshalb eine etwas höhere Subvention als sie sonst für die Bahnen mit normalen Baukosten vorgeesehen ist.

3) Lyss-Zofingen (Näheres in „Eisenbahn“ 1874, Nr. 4.) Länge von Lyss nach Herzogenbuchsee 34 Kilometer, Herzogenbuchsee-Zofingen 28 Kilometer, von welchen sammt 62 Kilometer 48 auf bernisches Gebiet fallen. Maximalsteigung 12 ‰. Diese Bahn bildet eine Strecke der sogenannten Nationalbahn, deren dritte Section sie ist (erste: Singen-Winterthur, zweite: Winterthur-Zofingen). Wenn Lyss, Herzogenbuchsee, Langenthal auch bereits Bahnen besitzen, so werden sie mit diesem Project doch in andere Verbindung gezogen und werden andere Ortschaften bedient. Zudem betont Bern, dass es zur bernischen Eisenbahnpolitik gehöre, die Nationalbahn zu fördern. Die Kosten sind auf Fr. 9,500,000 berechnet, als Subvention wird von Bern verlangt Fr. 2,000,000, oder per Kilometer der Bahn auf bernischem Gebiet nur Fr. 41,660.

4) Burgdorf-Langnau (Vergleiche „Eisenbahn“ 1874, Nr. 6.) Länge 25.5 Kilometer. Ursprünglich sollte diese Linie, als die Emmenthalbahngesellschaft die Concession verlangte, sich nach Solothurn fortsetzen, und eine Abzweigung von Utzenstorf nach Schönbühl erhalten. Das Einschreiten der Centralbahn, welche die Strecke Solothurn-Schönbühl zu bauen verlangte, machte aber diesen Plan scheitern. Für die Strecke Burgdorf-Langnau betheiligte sich nun als Ersatz die Centralbahn an dem Unternehmen mit Fr. 500,000 an Actien, ferner die an der Gäubahn liegenden Gemeinden mit Fr. 260,000. Aus diesem Grunde konnte Bern seine Subvention etwas niedriger ansetzen, nämlich Fr. 800,000, also per Kilometer nur Fr. 32,000.

Soweit die Subventionen der ersten Kategorie. Was nun diejenigen der zweiten Kategorie anbelangt, so wird als Normalsatz angenommen, es soll die staatliche Subvention den vierten Theil der Baukosten nicht übersteigen dürfen. Hiezu gelangt man unter Annahme, dass wenigstens die Hälfte des für die Erstellung der Bahn erforderlichen Capitals je durch Actien und die zweite Hälfte durch Obligationen aufgebracht werden dürfte. Von der erstern Hälfte, dem Actiencapital, würde alsdann der Staat jeweilen die Hälfte übernehmen und die andere Hälfte den betheiligten Gemeinden und Privaten überlassen. Ursprünglich wurde beabsichtigt, diesen Finanzplan der subventionirten Bahnen sogar ausdrücklich vorzuschreiben, und der grösseren Freiheit wegen kam man aber später von diesem Gedanken wieder ab in der Meinung, dass er wo möglich dennoch immer so gehalten werden soll. Immerhin erleidet nun aber dieser Normalsatz darin eine Ausnahme, dass für die Staatsbetheiligung per Kilometer ohne Rücksicht auf die Baukosten ein Maximum angenommen ist. Dieses Maximum, ursprünglich auf Fr. 40,000 beantragt, wurde, da unter den projectirten Linien einige, namentlich diejenigen längs des Thunersee's, unverhältnissmässig bedeutende Baukosten aufweisen werden, auf Fr. 50,000 erhöht. — Eine solche Subvention wird nun zugesichert folgenden acht Projecten:

1) Bern-Belp-Thun. 30 Kilometer, Maximalsteigung

12 ‰. Die Kosten veranschlagt zu Fr. 4,290,000, nach Expertenbericht aber Fr. 5,300,000, oder pro Kilometer Fr. 143,000, resp. Fr. 176,000. Subvention angenommen pro Kilometer zu Fr. 44,000, oder im Ganzen Fr. 1,320,000.

2) Thun-Därlichen 26 Kilometer, Maximalsteigung 12 ‰. Die Kosten sind veranschlagt auf Fr. 3,848,000, oder pro Kilometer Fr. 148,000, nach den Experten jedoch Fr. 5,160,000 resp. Fr. 200,000 Subvention von $\frac{1}{4}$: Fr. 50,000, im Ganzen für diese Linie Fr. 1,300,000.

3) Interlaken-Brienz, 18 Kilometer, für welche Linie aber noch keine Kostenberechnung, ja noch nicht einmal ein definitiv projectirtes Tracé vorliegt, so dass man z. B. noch nicht weiss, ob die Bahn auf dem linken oder dem rechten Seeufer durchgezogen werden soll. Nach oberflächlicher Berechnung von Seiten der Eisenbahndirection dürften sich die Anlagekosten jedoch auf jeden Fall auf Fr. 4,140,000 belaufen, oder pro Kilometer auf Fr. 230,000, demgemäss wäre also auch auf dieser Strecke das Maximum der Subvention, Fr. 50,000 pro Kilometer zuzuerkennen, oder im Ganzen Fr. 900,000. — Die drei genannten Bahnen bilden zusammen, verbunden mit der Bödelibahn, die schon längst projectirte Fortsetzung der Brünigbahn und erhalten im Ganzen also eine Subvention von circa Fr. 3,520,000. Einen Werth für den Verkehr im Grossen erhalten sie auch erst mit dem Bau dieser letztern. Hauptsächlich deshalb wurden diese Linien nicht in die Kategorie der fix subventionirten Bahnen aufgenommen und vielmehr bestimmt, dass sie vom Staate während der Subventionspendenz (6 Jahr) für die Brünigbahn und erst subventionirt werden können, wenn die Brünigbahn selber gesichert ist.

4) Thun-Bulle, durch das Simmenthal. Länge 90 Kilometer, wovon 50 im Canton Bern liegen; eventuell mit Anschluss an die Bahn Thun-Därlichen bei Reutigen, wobei die Gesamtlänge 82 Kilometer, 42 auf bernischem Gebiet, betragen würde. Maximalsteigung angenommen zu 50 ‰. Vorstudien existiren fast noch keine. Nach oberflächlichen Berechnungen werden sich die Erstellungskosten auf Fr. 13,731,620 belaufen, oder pro Kilometer Fr. 152,574. Nach andern Berechnungen, deren Resultat wahrscheinlicher lautet, käme der Kilometer auf Fr. 200,000 bis Fr. 250,000 zu stehen. In jedem Fall wird die Subvention von Fr. 50,000 pro Kilometer ertheilt werden müssen, mithin im Ganzen Fr. 2,100,000.

5) Huttwyl-Sumiswald-Goldbach-(Lützelfüh) eventuell Fortsetzung über Walkringen mit Anschluss an die Bern-Luzernbahn. Ueber diese Bahnstrecke bestehen verschiedene Projecte, entweder Anschluss an die Bern-Luzernbahn bei Lützelfüh oder bei Goldbach, je nach der Opportunität, eventuell mit Fortsetzung der Bahn über die Linie Burgdorf-Langnau hinaus bis zur Vereinigung mit Bern-Luzern bei Walkringen. 21 Kilometer, veranschlagt zu Fr. 2,730,000, oder pro Kilometer Fr. 130,000, wahrscheinlich aber zu niedrig berechnet, so dass der Kilometer auch hier auf Fr. 200,000 angenommen und eine Summe von Fr. 1,050,000 als Subvention in Aussicht genommen werden muss.

6) Ferner liegt ein Gesuch vor für die Linie Langenthal-Huttwyl, lang 14 Kilometer, bis zur Kantonsgrenze 16, ein Stück der als Jura-Gothardbahn concedirten Linie, die sich über Huttwyl hinaus über Wohlhusen nach Luzern fortsetzt. Die Subvention soll erst ertheilt werden, wenn der Anschluss an die Jura-Gothardbahn gesichert ist. Da die Baukosten voraussichtlich Fr. 200,000 pro Kilometer übersteigen, so wird sich die Subvention bis zur Kantonsgrenze auf Fr. 800,000 belaufen.

7) Cornaux-Aarberg. Länge 23 Kilometer, wovon 21 Kilometer im Canton Bern liegen. Localbahn für die Amtsbezirke Erlach und Nidau. Bauen soll diese Strecke die Jura-bahn, und werden die Kosten veranschlagt zu Fr. 120,000 pro Kilometer, oder Fr. 2,700,000, wobei die Subvention also mit Fr. 30,000 pro Kilometer auf total Fr. 630,000 anzusetzen ist.

8) Müntschemier-Laupen-Thörishaus. Das heisst, Verbindung der Linie Cornaux-Aarberg mit Bern-Freiburg. Länge 24 Kilometer, wovon 19 auf bernisches Gebiet fallen. Die Kosten mögen Fr. 200,000 pro Kilometer betragen, oder Fr. 4,800,000. Die Subvention mithin, mit dem Maximalsatz von Fr. 50,000 pro Kilometer, ist anzunehmen auf Fr. 950,000. Die beiden letztern Linien bilden ein Project der nähern Verbindung zwischen Neuenburg und Bern, neben welchem noch ein anderes mit directer Linie bestand, nämlich Cornaux-Ins-Wyleroltigen-Bern, lang 45 Kilometer. Hiefür stand namentlich ein der Gemeinderath der Stadt Bern. Der Bau dieses Tracé ist jedoch als so kostspielig berechnet worden, dass man überhaupt zweifelt, ob sich Jemand zur Ausführung desselben verleiten liesse (12—14 Millionen), namentlich da die Bahn nicht eine Transitlinie sein würde, indem die Linie Neuenburg-(Chaux-

defonds)-Biel-Langenthal-Wauwyl in jedem Fall kürzer ist als diejenige von Neuenburg über Wyleroltigen-Bern-Luzern. Wenn diese Bahn mithin nur dem Localverkehr dienen könnte, für diesen aber mit der oben erwähnten Verbindung Neuenburg-Bern (Total 52 Kilometer) bereits gesorgt ist, so rechtfertigt es sich, dafür keine Subvention in Aussicht zu stellen. Gleich so wurde unter die subventionsberechtigten nicht aufgenommen das Project einer Bahn von Zollikofen nach der Bern-Langnaustation Zäziwyl. Nicht nur würde diese Linie eine Parallelbahn zur Staatsbahn bilden, sondern von Worb bis Engistein bedeutende Terrainschwierigkeiten (grosse Steigungen) antreffen. — Für die 12 Bahnen werden im Ganzen Fr. 15,150,000 vom Staat als Actienbetheiligung verlangt, oder bei 297 Kilometern pro Kilometer im Durchschnitt Fr. 51,010. Die genaue Feststellung der Subventionen für die Bahnen zweiter Kategorie natürlich vorbehalten. Es soll dieselbe je erfolgen nach Maassgabe der Wichtigkeit der betreffenden Linie, sodann in Rücksicht auf die von den beteiligten Landesgegenden dabei gebrachten Opfer und auf die Schwierigkeiten und Kosten des Baues.

Für diese Summen der Actienbetheiligung setzt nun aber das Decret folgende Bedingungen als gültig für alle genannten Bahnprojecte fest:

1) Die Actienbetheiligung wird nur solchen Gesellschaften zugesichert, welche dem Staate genehm sind und ihren Sitz im Canton Bern haben.

2) Die wirkliche Einzahlung der Actien des Staates geschieht für jede betreffende Linie nur auf speciellen Grossrathsbeschluss und nach Eröffnung des Betriebs, wobei jedoch vom Zeitpunkt der Vollendung des Unterbaues an der Gesellschaft von $\frac{2}{3}$ der Actienbetheiligung 5 ‰ Jahreszins gutgeschrieben und nach der Eröffnung ebenfalls ausbezahlt werden.

3) Die Staatsactien stehen betreffend Dividende den übrigen gleich (ausgenommen bei Burgdorf-Langnau, woselbst die halbe Actienbetheiligung in Subventions-, die andere in Prioritätsactien erfolgen soll).

4) In den Verwaltungsrath der betreffenden Gesellschaft ernennt der Staat höchstens je ein Fünftel der Mitglieder.

5) Gemeinde- und Staatssteuern werden erst bezogen, wenn die betreffende Bahn 5 ‰ Jahresrendite ergibt.

6) Fusionen unterliegen der Genehmigung des Grossen Raths; bei Fusionirung entgegen dieser Genehmigung ist Bern berechtigt, von seiner Actienbetheiligung zurückzutreten.

7) Für jede Linie hat der Grosse Rath vor Beginn des Baues den Finanzausweis zu genehmigen.

Daneben wird noch für die erste Kategorie der (fix subventionirten) Bahnen festgesetzt, dass die Zusicherung von Actienbetheiligung des Staates dahinfallen soll, wenn der obgenannte Finanzausweis innerhalb der nächsten 6 Jahre und für die Bahnen der zweiten (nach Kilometerlänge subventionirten) Kategorien, innerhalb der nächsten 12 Jahre nicht geleistet ist. Ferner soll für Lyss-Zofingen die Actienbetheiligung erst erfolgen, wenn die Fortsetzung dieser Linie, Zofingen-Winterthur, mit Genehmigung des Finanzausweises und Beginn der Erdarbeiten sicher gestellt ist; ähnlicher Weise, innert der nächsten sechs Jahre (der Frist für Leistung des Finanzausweises für die Brünigbahn), die Subventionirung der Strecken Bern bis Brienz nur nach der Genehmigung des Finanzausweises und dem Beginn der Erdarbeiten an der Brünigbahn stattfindende, und endlich die Subventionirung von Goldbach-Lützelfüh-Sumiswald-Huttwyl und Langenthal-Huttwyl von der Bedingung abhängig gemacht werden, dass der eventuelle Anschluss (auf Luzerner Gebiet) an die Bern-Luzernbahn bei Wohlhusen stattfindende.

Soweit die Sicherheitsmaassregeln, welche der Staat bei Uebernahme der umfassenden Subventionspflicht für nothwendig erachtet. Von grossem Interesse ist es nun schliesslich aber noch, in welcher Weise Bern diese Subventionsbestimmungen ohne allzu grosse Opfer mit seinem Staatshaushalt zu verbinden gedenkt. Der Regierungsrath äusserte sich darüber in seinem bezüglichen Rapporte mit sehr ausführlicher Deduction, der wir folgende wichtigste Auseinandersetzungen entnehmen. Bern hat bekanntlich ein vierjähriges Budget, welches je dem Referendum zu unterbreiten ist. Zugleich mit dem Subventionsdecret wird nun auch ein solches vierjähriges Budget dem Volke vorgelegt, welches Budget von den decretirten Subventionen noch in keiner Weise berührt werden soll. Während der nächsten Finanzperiode werden nämlich, nach der Darstellung des Regierungsräthlichen Berichtes, höchstens die Linien Lyss-Zofingen, Thun-Konolfingen, Burgdorf-Langnau und etwa Cornaux-Aarberg zur Ausführung gelangen, mit einer Subvention von Fr. 4,230,000 die, nach oben entwickelten Grundsätzen ausbezahlt, dem Staate mit ihren Zinsen einen Verlust bereiteten, den er leicht aus den andern Budgetansätzen wird bestreiten können. Für die

zweitfolgende Finanzperiode, 1879—1883, sind dagegen allerdings, insofern die Bahnprojecte der wünschenswerthen Beförderung theilhaftig werden, weitere und die gewöhnlichen Budgetansätze überschreitende Ausgaben zur Verzinsung der gezahlten Subventionen in Aussicht zu nehmen. Dafür aber wird mit dem Jahr 1880 das Budget von der Leistung des Jahresbeitrages an die Gotthardbahn von Fr. 110,000, und zugleich von der Subvention der Juragewässer correction, Fr. 200,000 befreit. Ferner wird mit 1880, d. h. mit Eröffnung der Gotthardbahn, die Jahresrendite auf den Actien der Bern-Luzernbahn und der Jurabahn um wenigstens 1 0/0, d. h. von für das Jahr 1878 vorgesehenen 3 0/0 auf 4 0/0 steigen, oder Fr. 273,500 Mehrertrag liefern. Diese und ähnliche Betrachtungen erlauben anzunehmen, dass alle diese Subventionen den Canton nicht bedeutend belasten werden. Sind einmal alle projectirten und in das Subventionsdecret aufgenommenen Bahnen fertig, so stellt sich Folgendes annähernd als die rein onerose Leistungspflicht des Cantons heraus:

			muthmassl. Dividende.	Jahresausfall für Bern à 5 0/0.
Brünigbahn	mit Subvention	Fr. 2,500,000	2,72 0/0	Fr. 57,000
Thun-Konolfingen	"	" 800,000	3,27 0/0	" 13,880
Lyss-Zofingen	"	" 2,000,000	3,45 0/0	" 31,000
Burgdorf-Langnau	"	" 800,000	3,8 0/0	" 9,600
Bern-Belp-Thun	"	" 1,320,000	1,35 0/0	" 48,180
Thun-Därligen	"	" 1,300,000	1,35 0/0	" 47,450
Interlaken-Brienz	"	" 900,000	1 0/0	" 36,000
Thun-Bulle	"	" 2,100,000	2 0/0	" 63,000
Lützelfüh-Huttwyl	"	" 300,000	0 0/0	" 52,500
Langenthal-Huttwyl	"	" 630,000	2 0/0	" 40,000
Cornaux-Aarberg	"	" 630,000	2 0/0	" 18,900
Münschemier-Laupen	"	" 950,000	2 0/0	" 28,500

Total Fr. 15,150,000. Zinsausfall Fr. 445,970

wobei, nach den Ausführungen des Regierungsrathes, die Renditen durchweg eher zu niedrig als zu hoch angenommen worden sind. Nach dem in der bezüglichen Discussion im Grossen Rath entwickelten Plan würde den theilhaftigen Gemeinden eine fast ebenso grosse Leistung auferlegt. Wohl mit Recht hob man hervor (Stämpfli), dass, wenn diese sich solche Opfer auferlegen können, der Staat sein relativ kleines auch zu tragen verpflichtet werden dürfe.

Die Volksabstimmung über das Subventionsdecret ist auf den 28. Febr. angesetzt. Die Agitation für Annahme hat begonnen, ohne dass bisher eine Stimme sich nachdrücklicher für Verwerfung geäußert hätte, wie denn auch im Grossrath das Decret mit 196 gegen 17 Stimmen angenommen worden ist. Zur Beleuchtung der Frage sind bis jetzt erschienen: der stenographische Bericht über die Verhandlungen des Grossen Rathes, alsdann eine kleine Brochüre mit Karte „ein offenes Wort über die Eisenbahnsabventionen“, Bern, bei Simmen, und endlich die Botschaft des Grossen Rathes über die Referendumsvorlage. Die letzten beiden Actenstücke beabsichtigen namentlich die Beleuchtung der Frage nach den Vortheilen, welche die einzelnen Bahnen den betreffenden Amtsgegenenden zuführen werden, was wir als eine unbestimmte Grösse aus unserer Berechnung ausschlossen, ohne den Factor an sich zu missachten. Es ist nicht zu bestreiten, dass die projectirten Bahnen das bernische Eisenbahnnetz in ganz vorzüglicher Weise ergänzen, ja ein wirklich bernisches Netz erst herstellen. Wenn daher mit bescheidenen ökonomischen Verlusten des Staates die Sache realisiert werden kann, so wird damit dem volkswirtschaftlichen Fortschritt des Cantons ein um so bedeutenderer Dienst geleistet. So kühn das ganze Project ist, so scheint es doch, Dank der concreten Gestalt, die man dem Subventionsbedürfniss von vornherein zu geben verstanden hat, wobei jeder Landestheil für seine speciellen Wünsche zu stimmen veranlasst wird, auf weniger Widerstand zu stossen, als seiner Zeit der analoge, mehr theoretisch rationell gehaltene Schritt im Canton Zürich. Nach den schwachen bisherigen Aeusserungen der Opposition darf auf eine, wenn auch nicht glänzende, so doch wahrhafte Annahme der Vorlage gerechnet werden.

Rechtsfälle. — Jurisdiction.

I.

1. Hat der Frachtführer dem Absender einer von diesem bereits verkauften Waare im Falle des Verlustes oder der Beschädigung derselben den gemeinen Werth auch dann zu erstatten, wenn der Kaufpreis weniger beträgt? 2. Begründung der Haftpflicht einer in der Mitte liegenden Eisenbahn bei einem durchgehenden Transporte für Beschädigung der in einem offenen Wagen verladenen Güter durch Nässe. — Kläger hatte von Warburg aus an

den Kaufmann P. in Mainz eine diesem verkaufte Quantität Wicken in einem offenen Wagen per Eisenbahn absenden lassen. Dieselben kamen durchnässt an und wurden vom Käufer zur Disposition gestellt und in beschädigtem Zustande für Rechnung des Verkäufers zum öffentlichen Verkaufe gebracht. Der Absender und Verkäufer beanspruchte nun von der Main-Weser Bahnverwaltung Ersatz des Werthes der Wicken, abzüglich des Auctionserlöses.

Das Leipziger Reichsoberhandelsgericht sprach sich hierüber durch Urtheil vom 13. Juni 1874 im Wesentlichen folgendermassen aus:

... „Der Appellationsrichter hat sich der ihm vom Kläger vorgeworfenen Verletzung der Art. 395 und 396 des (deutschen) H.-G.-B. allerdings schuldig gemacht, indem er die Anwendung der in § 396 gegebenen Regel für die Bemessung der von dem Frachtführer wegen Beschädigung des Frachtguts dem Absender zu leistenden Entschädigung im vorliegenden Falle dadurch für ausgeschlossen erachtet, dass der Kläger die in Rede stehenden Wicken an den gedachten P. verkauft gehabt habe und deshalb nicht den Betrag, um welchen der gemeine Handelswerth der Wicken den durch den öffentlichen Verkauf derselben in beschädigtem Zustande erzielten Erlös übersteige, sondern nur den Mehrbetrag des stipulirt gewesenen, den gemeinen Handelswerth aber nicht erreichenden Kaufpreises, welchen der Kläger ohne die eingetretene Beschädigung der Wicken für dieselben erhalten haben würde, ersetzt verlangen könne. Während nämlich Art. 395 des H.-G.-B. dem Frachtführer (vorbehaltlich des von ihm zu erbringenden Beweises der vis major u. s. w.) für den durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes seit dem Empfange bis zur Ablieferung entstandenen Schaden ohne alle Rücksicht auf ein den Frachtführer dabei treffendes Verschulden die unbedingte Haftung auferlegt, ist in Art. 396 bestimmt, dass für die Berechnung des auf Grund des vorstehenden Artikels vom Frachtführer zu leistenden Ersatzes nur der gemeine Handelswerth des Gutes und, falls dasselbe einen solchen nicht habe, nur der gemeine Werth desselben zu Grunde zu legen sei und zwar der Handelswerth resp. gemeine Werth am Orte der Ablieferung und zu der Zeit, wo die Ablieferung geschehen ist oder hätte geschehen sollen.“

„Die angestellte Klage erscheint daher ungeachtet des Umstandes, dass der Kläger die Summe des Kaufpreises, für welchen er die hier fraglichen Wicken an P. bereits verkauft hatte, nicht anzugeben hat und dass dieselbe sich auch aus dessen anderweitigen Angaben nicht feststellen lässt, dieserhalb nicht als verwerflich, da der Kläger mit Recht die Differenz zwischen dem Werthe der Wicken und deren Erlöse in dem wegen ihrer Beschädigung stattgehabten öffentlichen Verkaufe ersetzt verlangt und er diese Factoren angegeben hat. Gleichwohl erscheint aber die hierauf gestützte Nichtigkeitsschwerde des Klägers nicht als begründet, da das angefochtene Erkenntniss selbst für den Kläger nicht beschwerend, die ausgesprochene Abweisung der Klage vielmehr schon aus anderen Gründen vollständig gerechtfertigt ist. Im vorliegenden Falle war nämlich einestheils die Verladung der hier fraglichen Wicken in einen unbedeckten Wagen, und zwar, wie in Ermangelung eines desfallsigen Bestreitens des Klägers unbedenklich angenommen werden darf, auf Grund einer Vereinbarung mit dem Absender erfolgt, und andertheils war die beklagte Eisenbahn weder diejenige, welcher die Wicken zum Transporte übergeben waren, noch diejenige, welche dieselben am Bestimmungsorte abzuliefern hatte, sondern sie war nur die dazwischen liegende Eisenbahn, welche das in Warburg bei der Hessischen Nordbahn mit einem durchgehenden Frachtbrief nach Mainz aufgebundene Gut zum Transporte von Cassel nach Frankfurt übernommen hatte. Nun ist aber in § 17 des seit dem 1. Oct. 1870 auf sämtlichen Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde zur Anwendung kommenden Betriebsreglements, auf Grund der Eisenbahnen in Art. 429 des H.-G.-B. erteilten Befugniss, die Haftpflicht einer solchen in der Mitte liegenden Eisenbahn als Frachtführerin auf den Fall beschränkt, dass ihr nachgewiesen wird, der Schaden, dessen Ersatz gefordert wird, habe sich auf ihrer Bahn ereignet und nach § 22 sub B, 2, 6 und 7 dieses Betriebsreglements haften die Eisenbahnen in Ansehung derjenigen Güter, welche in unbedeckten Wagen transportirt werden, überhaupt nicht für denjenigen Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.“ (Entscheidungen des R.-O.-H.-G. Bd. XIII, S. 393—400.)

II.

Le transporteur est obligé de donner aux animaux qu'il transporte des soins appropriés à leur état; il peut être rendu responsable des

suites provenant de l'absence de ces soins. — Tribunal de commerce de Genève. Séance du 19 novembre 1874. Attendu qu'il résulte en fait:

1^o Que, le 29 mai dernier, le défendeur a amené de Syon à Genève, par un train petite vitesse, parti de Syon à 7 heures et demi du matin et arrivé à Genève à 9 heures du soir, deux juments et un cheval;

2^o Que la compagnie se refusa à laisser décharger ces chevaux le soir même, parce qu'ils n'étaient pas accompagnés d'un certificat de santé et que la visite du vétérinaire ne pouvait pas avoir lieu la nuit;

Qu'ils passèrent, en conséquence, la nuit à la gare dans le même wagon qui les avait amenés de Syon et sans qu'il soit établi qu'ils aient reçu aucun soin de la part des employés de la compagnie;

3^o Que, le lendemain matin, ces chevaux, après avoir été examinés par M. le vétérinaire V., se mirent en route pour Founex, leur lieu de destination, mais qu'un cheval dût s'arrêter à Bellevue, par suite de maladie, et que c'est là qu'il périt trois jours après;

4^o Qu'actuellement, le demandeur réclame de la compagnie 2000 frs. à titre de remboursement du prix du cheval et pour dommages-intérêts, attendu qu'il résulte du rapport de l'expert V., nommé par ordonnance du président, que la cause de la maladie doit être attribuée à son séjour prolongé dans le wagon;

Que la seule question à examiner est donc de savoir si ce séjour est dû à la faute de la compagnie.

Attendu qu'en refusant, le 29 mai au soir, de livrer ses chevaux à leur propriétaire, la compagnie, au double point de vue auxquels elle se place, était rigoureusement dans son droit;

Qu'en effet, d'une part, l'article 16 du règlement fédérale du 3 octobre 1873 prescrit, pour les chevaux venant de l'étranger, la production d'un certificat de santé, ou, au défaut, la visite d'un vétérinaire suisse;

Que ni l'une ni l'autre de ces deux formalités n'a pu, en fait, être remplie par le demandeur le soir de son arrivée;

Que d'autre part, l'article 48 § 9 des tarifs généraux de la défenderesse, qui sont dûment homologués, autorise la compagnie à ne mettre les marchandises en petite vitesse à la disposition des destinataires que le lendemain de l'arrivée.

Attendu, toute fois, que si la compagnie était fondée en droit de refuser la livraison des chevaux le 29 mai au soir, elle n'en était que plus obligée de son mandat de voiturier à leur donner, pendant qu'ils étaient sous sa garde, tous les soins appropriés à leur état;

Qu'elle ne pouvait ignorer que le maintien forcé pendant 24 heures, dans un seul et même wagon ouvert, de trois êtres vivants, exposé successivement de l'action de la chaleur du jour et du froid de la nuit, pouvait causer des avaries sérieuses à la marchandise spéciale dont elle avait la responsabilité;

Que si la compagnie sait traiter différemment les marchandises qui lui sont confiées, suivant leur nature particulière; si elle ne laisse pas séjourner au même endroit des pierres de taille et des balles de tissus, à plus forte raison doit-elle avoir pour les animaux un traitement en rapport avec leur nature;

Que la protection qui leur est due est rentrée dans nos mœurs et, par conséquent, dans nos usages commerciaux; que la preuve de ce fait se trouverait au besoin dans les récentes modifications apportées à notre code pénal sur cette matière.

Attendu que la compagnie ne saurait se retrancher, pour le manque de soin évident dont elle s'est rendue coupable envers les animaux, derrière ce fait qu'elle n'a point d'écuries à sa disposition;

Que cette nouvelle lacune dans l'organisation de la gare ne saurait être mise à la charge du public, du moment que celui-ci n'a pas le choix de faire transporter les chevaux d'une autre manière.

Attendu, en conséquence, que la compagnie a commis une faute, etc.

Le tribunal a arbitré l'indemnité à payer par la compagnie à 1250 frs. (Gazette des Tribunaux suisses.)

Vertrag über die Ausführung der Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen vom 29. December 1874.

Zwischen der Direction der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft, unter Vorbehalt der Ratification des Verwaltungsrathes, einerseits, und dem Gründungscomité für die Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen, Namens der beteiligten Landesgegend anderseits, ist in Betreff der Ausführung der Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen folgender Vertrag abgeschlossen worden.

Art. 1. Die Eisenbahnunternehmung Etzweilen-Schaffhausen ist eine für sich selbstständig bestehende Unternehmung und es wird über den Bau und Betrieb derselben besondere Rechnung geführt. Das Gründungscomité hat die Concessionen, welche es für diese Eisenbahn bereits erworben hat, rechtsgültig an die Unternehmung zu übertragen und für diese Uebertragung die Genehmigung der competenten Behörden zu erwirken.

Art. 2. Die Ausführung der Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen hat im Wesentlichen auf Grund des Projectes I und des reducirten Voranschlags von Hrn. Oberingenieur Moser vom 12. September 1874 stattzufinden. Dabei ist verstanden, dass die Station Diessenhofen der Stadt Diessenhofen näher gerückt werden soll, sofern dies ohne Mehrkosten möglich ist oder sofern hinsichtlich der Uebernahme etwaiger Mehrkosten eine Verständigung zwischen der Gemeinde Diessenhofen und der Nordostbahn Platz finden wird.

Uebrigens bleibt der Nordostbahndirection vorbehalten, die Lage des Rheinüberganges bei Schaffhausen, beziehungsweise die Einführung der Bahn in den Bahnhof Schaffhausen, immerhin unter wesentlicher Berücksichtigung des Projectes I, von sich aus festzustellen, wenn die bezüglichen Detailaufnahmen ausgeführt sein werden.

Art. 3. Die Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen ist spätestens innerhalb 5 Jahren, vom 1. Juli 1873 an gerechnet, zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 4. Das Gesellschaftscapital wird auf 2,250,000 Fr. festgesetzt, welche Summe zur Hälfte durch die beteiligte Landesgegend (Cantone, Gemeinden und Privaten) und zur Hälfte durch die Nordostbahngesellschaft in Actien aufzubringen ist.

Art. 5. Die Nordostbahngesellschaft verpflichtet sich, das ausser dem Gesellschaftscapital weiter erforderliche Baucapital, Betriebsmaterial inbegriffen, zu beschaffen, wogegen der Nordostbahngesellschaft auf die Unternehmung lautende Prioritäts-Obligationen ausgehändigt werden, welche halbjährlich zu 5 0/0 per Jahr zu versinsen sind.

Art. 6. Während der Bauzeit wird das einbezahlte Actien-capital zu 5 0/0 per Jahr verzinst.

Art. 7. Vom Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes der Linie Etzweilen-Schaffhausen an hört für das auf dieselbe verwendete Baucapital die in dem vorhergehenden Artikel stipulirte Verzinsung auf, wogegen von da an den Actien ein gleichmässiger Antheil an dem Reinertrag der Linie zusteht.

Art. 8. Auf den 1. Januar 1882 werden die Actien der Eisenbahn-Unternehmung Etzweilen-Schaffhausen al pari in Obligationen der Schweiz. Nordostbahngesellschaft, welche zu 4 0/0 zu versinsen und nach Umfluss von 12 Jahren heimzuzahlen sind, umgewandelt.

Nach erfolgtem Umtausch hört die Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen auf, eine für sich selbstständig bestehende Unternehmung zu bilden und geht in ihrem ganzen Bestande, einschliesslich des Erneuerungs- und des Reservefonds, in das Eigenthum der Nordostbahngesellschaft über.

Art. 9. Die Schweiz. Nordostbahngesellschaft wird bis zum 1. Januar 1882 den Bau und Betrieb der Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen gegen Vergütung ihrer Selbstkosten besorgen. Ueber den Modus der Verrechnung dieser Kosten werden sich die beiden Contrahenten noch besonders verständigen.

Art. 10. Ungeachtet der Besorgung des Baues und Betriebes durch die Nordostbahn bleibt den Gesellschaftsorganen der Eisenbahn-Unternehmung Etzweilen-Schaffhausen bis 1. Januar 1882 die erforderliche Einwirkung auf die Leitung des Baues, die Anordnung der Fahrtenpläne, die Festsetzung der Taxen etc. vollständig gewahrt.

Art. 11. Eine Erweiterung der Unternehmung über die in diesem Vertrage festgesetzte Ausdehnung, ein Verkauf oder eine Verpachtung der Bahn, eine Verschmelzung der Unternehmung mit andern oder der Abschluss von Betriebsfusionsverträgen kann nur mit Zustimmung der Nordostbahngesellschaft erfolgen.

Art. 12. Der Nordostbahngesellschaft wird eine angemessene Vertretung in den Gesellschaftsbehörden der Eisenbahn-Unternehmung Etzweilen-Schaffhausen eingeräumt, immerhin in der Meinung, dass die übrigen Mitglieder der betreffenden Gesellschaftsbehörden jeweilen die Stimmenmehrheit besitzen sollen.

Art. 13. Auf Verlangen der Schweiz. Nordostbahngesellschaft ist eine Schienenverbindung der Eisenbahnlinie Etzweilen-Schaffhausen mit einem passenden Landungsplatz am Untersee oder Rhein als Bestandtheil der Eisenbahn-Unternehmung Etzweilen-Schaffhausen auszuführen und zu betreiben.