

Erscheint monatlich in 2 Lieferungen. Adresse für Briefe und andere Sendungen: An das Archiv für schweiz. Statistik in Riesbach bei Zürich.

# Archiv

Abonnementspreis für die ganze Schweiz, bei den Post-Bureaux und der Redaction: 10 Francs für 1 Jahr, 5 Fr. 20 Cent. für 6 Monate.

für

## schweizerische Statistik.

Organ für schweizerisches Eisenbahnwesen.

5. Februar.

No. 4.

1861.

### NICHTAMTLICHER THEIL.

#### XXXV. Schweizerische Alpenbahnen.

+ Täglich stellt sich das Bedürfniss nach einer Eisenbahn über die Alpen dringender heraus. Während der Lukmanier seit vielen Jahren studirt, und die verschiedenartigsten Richtungen über denselben abgesteckt, vermessen und veranschlagt worden sind, ohne dass bisher der geringste Antheil an diesen Arbeiten genommen worden wäre, beginnen jetzt auch die Gegenprojekte hervorzutreten, und es werden die verschiedenen Cantone eingeladen, sich zu Aktienübernahmen zu verpflichten.

So wurde Ende des vorigen Jahres der Regierungsrath von Luzern durch das Gotthardscomité in einer Flugschrift von Herrn Schmidlin vom 21. November 1860 aufgefordert, durch Uebernahme von 2 Millionen Aktien „wenigstens das Gewicht aufzuwiegen, „das der Canton St. Gallen durch die Uebernahme von 4 Millionen Aktien in die Wagschale des Lukmanier geworfen hat.“ Als ob es sich blos darum handelte, gegenseitige Erfolge zu zerstören und die Geldkräfte der Schweiz zu zersplittern.

Ein ähnliches Gesuch hat das Lukmanier-Comité der Regierung von Zürich eingereicht, auch in der Hoffnung eine Betheiligung von 2 Millionen zu erwirken. In Zürich kreuzen sich die Interessen, indem im Allgemeinen für die Schweiz eine Bahn über den Gotthard noch nützlicher als eine Bahn über den Lukmanier ist, und zudem für Zürich der Weg über den Gotthard um circa 80 Kilometer kürzer als über den Lukmanier ist. In Zürich muss daher die Frage Lukmanier oder Gotthard am sorgfältigsten erwogen werden und die Entscheidung liegt beinahe in der Hand dieses Cantons, wenn er sich nur dazu entschliessen kann, seinen Einfluss mit mehr als 2 Millionen zu unterstützen.

Da wahrscheinlich während der nächsten Grossrathssitzung diese Frage zur Behandlung kommen wird, so glaube ich, dass einige Notizen über die *Kosten* der verschiedenen Projekte, und auf diese kommt es im gegenwärtigen Fall vorzugsweise an, Ihren Lesern nicht unwillkommen sein werden. Vor Allem

##### I. Was kostet die Gotthardbahn?

Ueber die muthmasslichen Kosten dieser Gebirgsbahn ist eigentlich nichts bekannt als das in der obenerwähnten Schrift an den Regierungsrath von Luzern Mitgetheilte. Es sind dort die Kosten der 123 Kilometer langen Bahn von Locarno nach Fluelen zu 70 Millionen, inclusive von 10 Millionen für Verzinsung und Unvorbergesehenes veranschlagt. Ganz abgesehen davon, dass bis jetzt noch keine Bahn nach Fluelen reicht, und dass daher die Strecke nach Luzern oder im Interesse Zürichs zweckmässiger nach Zug inbegriffen werden muss, sind diese Kosten viel zu gering, und es dürfte passend sein anzunehmen, dass die ganze eigentliche Bausumme von 60 Millionen durch die grossen Tunnelarbeiten allein aufgebraucht werden könne. Die Alpen werden mittelst eines 16 Kilometer langen Tunnels von Airolo nach Göschenen durchbohrt; dieser Tunnel ist nun 4 Kilometer länger als der zu 40 Millionen veranschlagte Mont-Cenis-Tunnel von 12 Kilometer Länge. Das Gestein des Mont Cenis, Kalkstein, ist leichter zu fördern als der weit härtere Granit des Gotthards; Wasser wird sicher weniger am Mont Cenis angebohrt, dessen Tunnelöffnungen auf beiden Seiten des Mont Frejus hoch über der Thalsohle liegen, und wo wirklich bis jetzt nur eine schwache warme Quelle angebohrt worden ist, währenddem trotz der Wasserdichtigkeit des Granits wahrscheinlich doch Spalten durchschnitten werden, die senkrecht unter der Reuss jedenfalls ganz mit Wasser angefüllt sind, und senkrecht unter der Reuss muss der Tunnel auf der nördlichen Seite fortgeführt werden, wenn man die äussern 5.5 Kilometer zwischen Hospenthal und Göschenen mittelst Schachtbetrieb ausführen will, um die Bauzeit nicht allzusehr zu verlängern.

Wird es unter diesen Verhältnissen gerathen sein, für die innern 12 Kilometer des Gotthard-Tunnels, — dessen Material nur auf der einen Seite zur Tunnelöffnung hinaustransportirt werden kann und auf der andern Seite bei Hospenthal aus einem mindestens 300 M. tiefen Stollen herausgehoben werden muss — weniger zu rechnen als für die

12 Kilometer der auf beiden Seiten offenen Tunnelstrecke des Mont Cenis? Darf man weniger hierfür als 40 Millionen annehmen, wenn viele Ingenieure daran zweifeln, dass der Mont Cenis um den Voranschlag ausgeführt werden könne? Die äusseren 4 Kilometer unter der Reuss werden, billig veranschlagt, immerhin 5 bis 8 Millionen kosten, und 12 bis 15 Millionen Tunnelarbeiten in den Felsenschluchten bei Giorno, Faudo, Madrano, und dann zwischen Göschenen und Amstäg, sind sicher Summen, die nur auf den Grund spezieller Aufnahmen der Tunnellängen hin bestritten werden können.

Eine Summe von 60 Millionen für Tunnelarbeiten kann daher ebensowohl unter als über den wirklichen Kosten liegen. Geziemt es nun in Fällen wie der vorliegende, das Maximum oder das Minimum anzunehmen? Wenn man ein Schiff mit Proviant versieht, geziemt es, diesen nach der Zahl der wenigsten Ueberfahrtstage zu bemessen, damit wahrscheinlich Hungersnoth eintrete? oder was hat es der Schweiz genützt, dass ursprünglich der Jura industriel zu 11, die Ost-West-Bahn zu 26, und die Oron-Bahn auch um 16 Millionen zu gering veranschlagt wurden? Es hat sie um einen Theil ihres Credits gebracht und hat den betreffenden Cantonen grosse Verlegenheiten bereitet. Viel solider ging es bisher bei der Bahn des Cantons Zürich, der Nord-Ost-Bahn, zu, und ich glaube, dass ich mit der Mehrheit gehen werde, wenn ich das Sichere, die vollen 60 Millionen, für Tunnelarbeiten allein annehme.

Um die übrigen Kosten zu ermitteln, müssen wir uns vor allem über die Länge der Bahn verständigen. Die ganze Bahnlänge ist von Locarno bis Fluelen zu 123 Kilometer angenommen, und wir wollen diese Länge nicht bestreiten, jedoch bemerken, dass sie die nothwendigen Entwicklungen für 0.026 Steigung auf der Nordseite nicht zu enthalten scheint. Auf der Südseite hat die Entwicklung keine Schwierigkeiten, allein wenn man auf der Nordseite von Göschenen nach Amstäg nur mit 0.03 Gefäll herunter will, müssen mindestens 8 bis 10 Kilometer addirt werden, und eine Entwicklung der Bahn längs der Windgälle hin ob Silenen scheint uns etwas gefährlich zu sein. Wie dem auch sei, wir bleiben bei den 123 Kilometern bis Fluelen. Allein nun folgt eine Unterbrechung von 42 Kilometern nach Luzern oder von 36 nach Zug.

Warum wird diese Strecke nicht mit veranschlagt?

Entweder man setzt eine geringe Rente voraus: dann wird sie nicht gebaut ohne weitere Subsidien von irgend einer Seite. Oder man setzt eine hohe Rente voraus, dann wäre es Thorheit, diese Strecke vom Hauptunternehmen zu trennen.

Ueberhaupt können wir nur die ganze Länge bis Luzern oder bis Zug der ganzen Länge bis Chur gleich achten. Eine Unterbrechung bei Fluelen entspricht ganz dem Lukmanierproject mit einer Strasse von Olivone nach Dissentis. Die Gesamtlänge der Bahn bis zur fertigen Bahn müssen wir daher mindestens zu  $123 + 36 = 159$  Kilometer annehmen.

Was nun die Kosten pro Kilometer betrifft, so wollen wir ebenfalls mit Herrn Schmidlin 330,000 Fr. berechnen, obgleich uns der Ansatz den grossen Schwierigkeiten gegenüber, die wir weiter unten beim Vergleich mit dem Lukmanier aufzählen werden, gering erscheint. Nur glauben wir diese Kosten trennen zu müssen in solche für: allgemeine Verwaltung, Oberbau, Stationen, Inventar und Betriebsmittel, die auch für die Tunnelstrecken zu berechnen sind, und solche für Grunderwerb und Unterbau, die nur für die offenen Strecken zu berechnen sind. Erstere wollen wir zu 130,000 Fr., letztere zu 200,000 Fr. veranschlagen. Dann stellen sich die Kosten für beide Projekte bis Fluelen und bis Zug wie folgt:

Kosten einer Eisenbahn von Locarno bis:	Fluelen.	Zug.
Tunnelarbeiten	60.00	60.00 Millionen
123 resp. 159 Kilometer à 130,000 Fr.	15.99	20.67 "
107 " 143 " " 200,000 "	21.40	28.60 "
Summa ohne Verzinsung	97.39	109.27 "

Was nun die Verzinsung betrifft, so hängt diese hauptsächlich von der Bauzeit ab. Der 12 Kilometer lange Mont Cenis soll 8 Jahre kosten, wenn das Kunststück mit der Bohrmaschine gelingt, auf das man jetzt seit 2 Jahren vergebens harret. So lange dieses nicht gelungen ist, werden 12 Jahre für den 16 Kilometer langen Gotthards-Tunnel nicht zu viel sein.

Nimmt man nun an, es werden während der ersten 7 Jahre jährlich nur 1 Million für das Vortreiben des Tunnelorts ausgegeben, und alle übrigen Ausgaben gleichmässig auf die letzten 5 Jahre vertheilt, so beträgt das Kapital, inclusive Zinseszinsen zu 5%	Fluelen.	Zug.
12 Jahre lang jährlich 1 Million	16.71	16.71 Millionen
85.39, resp. 97.27 Millionen auf 5 Jahre vertheilt = $\frac{1}{5} \times 5.80$ diese Summen	99.05	112.83 Millionen
In Summa rund	115	125 Millionen.

II. Was kostet die Lukmanier-Bahn?

Wir wollen nun versuchen, hier eine ähnliche Berechnung als wie für den Gotthard aufzustellen.

Die Kosten eines Alpen-Tunnels von 11 bis 13 Kilometer Länge, von dem die inneren 6 Kilometer ohne Schacht ausgeführt werden können, dessen beiderseitige Mündungen hoch über der Thalsohle des betreffenden Hauptbaches liegen, werden sicher 15 bis 20 Millionen weniger als die des Gotthard-Tunnels betragen.

Auch die übrigen Tunnelarbeiten werden, wie aus der weiter unten folgenden Zusammenstellung der Schwierigkeiten auf beiden Bahnen hervorgeht, viel geringer als beim Gotthard sein; wir wollen jedoch nur 20 Millionen weniger für Tunnelarbeiten, also 40 Millionen für sämtliche Tunnelarbeiten auf der Lukmanier-Linie rechnen.

Was die übrigen Unterbau-Arbeiten betrifft, so müssen sie auf dem Lukmanier viel billiger als auf der Gotthardlinie kommen. Man werfe einen Blick auf die folgende Zusammenstellung der Schwierigkeiten.

Gotthard	Lukmanier
Die Schwierigkeiten sind grösser bei:	
der Felsenschlucht oberhalb Giorno,	der beim Lukmanier nichts entgegenzustellen ist,
" " Faudo	als bei der von Dangio
" unterhalb Madrano	" " oberhalb Olivone
dem Alpentunnel des Gotthard	als bei dem des Lukmaniers,
der Felsenschlucht zwischen Göschenen und Amstäg,	der nichts entgegenzustellen ist als höchstens die zerstreuten bösen Strecken zwischen Platta und Ilanz
der Felsenwand zwischen Fluelen und Brunnen	als bei der zwischen Ilanz-Reichenau
dem Schlipfboden bei Goldau	dem nichts entgegenzustellen ist.

Bei einer solchen gleichmässigen Vertheilung der geringern Schwierigkeiten auf die ganze Länge der Bahn von Biasca an, werden die kilometrischen Kosten des Lukmaniers wohl 40,000 Fr. geringer als auf dem Gotthard ausfallen, und wir wollen daher den Kilometer Unterbau zu 160,000 statt zu 200,000 Fr. berechnen, was auf die ganze Bahnlänge circa 6 Millionen Differenz ausmacht.

Dann gestalten sich, wenn man berücksichtigt, dass die Längen von Biasca nach Chur und nach Zug ebenfalls ganz gleich, nämlich 159 Kilometer sind, die Kosten für die Lukmanier-Bahn wie folgt:

Tunnelarbeiten	40.00 Millionen
159 Kilometer à 130,000 Fr.	20.67 "
146 " " 160,000 "	23.36 "
Summa	84.03 Millionen.

Die Bauzeit hängt, was den Tunnel betrifft, von der schachtlosen Strecke in der Mitte ab. Diese hat beim Lukmanier 6 Kilometer, den 11 des Gotthards gegenüber. Die Bauzeit von 8 Jahren wird daher sicher genügen, es sind statt den  $\frac{6}{11}$  die  $\frac{2}{3}$  der Zeit für den Gotthardtunnel. Rechnen wir nun ebenso wie oben, vom Anfang der 8 Jahre an, jährlich 1 Million auf das Vortreiben des Tunnelorts, und den Rest auf die letzten 5 Jahre vertheilt, so beträgt das Kapital, inclusive Zinseszinsen zu 5% 8 Jahre lang jährlich 1 Million . . . 8 55 Millionen

76.03 Millionen auf 5 Jahre vertheilt,  $\frac{1}{5} \times 5.80$  diese Summe . . . 88.19 "

In Summa rund . . . 95 "

Diese Summe ist etwa 5 Millionen höher als die, welche die Kostenberechnungen ergeben haben. Wenn es nun wohl unmöglich ist, die Kosten einer solchen Bahn genauer zu bestimmen, deren Hälfte der Ausgaben aus Tunnelkosten besteht, für die jeder Anhaltspunkt zu Kostenberechnungen fehlt, so müssen wir doch bemerken, dass die Kosten-Differenzen dieser Projecte innerhalb viel geringerer Grenzen schwanken. Umstände, welche dem einen Project zu gute kommen, als schöne Bauzeit und billigere Arbeitslöhne, nützen ebensoviel dem andern, so dass man annehmen kann:

eine Bahn mit Alpentunnel über den Gotthard kostet 30 Millionen mehr als eine solche über den Lukmanier.

Der Lukmanier kann auch noch mittelst einer Bahn in der Schneeregion mit circa 70 bis 75 Millionen überschritten werden. Obgleich wir ganz gegen den Bau solcher Bahnen, deren Betrieb wir uns ausserordentlich schwierig denken, sind, so müssen wir dessen doch hier erwähnen, weil diess beim Gotthard, bei der um 200 M. grössern Passhöhe und geringern Länge zur Entwicklung auf der Nordseite ganz unthunlich erscheint. Man denke z. B. nur an die Verlängerung der Bahn von Göschenen bis Andermatt.

Will man die schwierigen Stellen, oder den Alpentunnel mit einer Strasse umgehen, so stellen sich die Verhältnisse für beide Bahnen gleich. Die Strecke von Olivone nach Dissentis ist ungefähr gleich der Strecke von Airolo nach Amstäg, dann ist aber der Gotthard dadurch um circa 10 Millionen im Vortheil, dass die Strasse schon besteht.

III. Zusammenstellung der verschiedenen Projecte.

Stellen wir die bisher erwähnten Projecte zusammen, so erhalten wir die folgenden Ergebnisse:

1. Eine Bahn mit Alpentunnel, der unter der Schneeregion mündet, kostet über den Gotthard circa 125 Millionen	
" " " " Lukmanier " "	95 "
2. Eine Bahn über den Pass selbst ist beim Gotthard unausführbar und kostet " " Lukmanier " "	75 "
3. Eine Bahn mit Unterbrechungen kostet über den Gotthard, Strasse zwischen Airolo und Amstäg, " "	30 "
" " " " Gotthard, See unterhalb Fluelen	115 "
" " " " Lukmanier, Strasse zwischen Olivone und Dissentis	40 "

Von diesen Projecten erscheinen nur die beiden sub 1 aufgezählten werth, ernstlich in Betracht gezogen zu werden; alle andern Projecte sind Provisorien, für die nicht zu viel Geld ausgegeben werden sollte.

Häufig wird zu Gunsten des Projectes über den Pass selbst als Beispiel Ellets mountain top trak angeführt, der bei 0.05 Steigung mit Erfolg betrieben wird; allein dem ist entgegenzusetzen, dass trotz dieses Erfolges dieser Bergeszug nur als eine provisorische Bahn betrachtet wird, und ausser Betrieb fallen wird, sobald der Tunnel unter dem Berg vollendet sein wird. Wenn nun diese amerikanische Bergbahn den dortigen Verhältnissen nicht genügt, wie sollte eine noch höher in der Schneeregion liegende Bahn unsern Verkehrsverhältnissen genügen! Immerhin aber würden wir diese Bahn mit 75 Millionen der Bahn mit Alpentunnel vorziehen, wenn 95 Millionen den Credit erschöpfen und Verhältnisse ähnlich den neuburgischen über die ganze Schweiz verbreiten würden. Und aus demselben Grund diese der Gotthardsbahn mit 125 Millionen.

Hier fügen wir noch die Entfernungen hinzu von Locarno über den Gotthard und über den Lukmanier nach den Endpunkten der schweizerischen Bahnen; die Differenz gilt dann auch für alle auf dieser Bahn liegenden Orte. Dabei setzen

wir voraus, die Oron-Bahn, die Bahn von Bern nach Luzern, dann die Bahn von Luzern und von Zug nach Fluelen seien ausgeführt, indem deren Ausführung eine nothwendige Folge der ausgeführten Gotthardbahn ist.

Lukmanier.		Gotthard.		Differenz zu Gunsten des Gotthard.	
	Kilom.		Kilom.		
Bern bis Olten . . . .	67.2	Bern bis Luzern . . . .	85		
Olten „ Zürich . . . .	62.3	Luzern „ Fluelen . . . .	46		
Zürich „ Chur . . . .	128.4	Fluelen „ Locarno . . . .	123		
Chur „ Locarno . . . .	159.3				
Bern bis Locarno	417	Bern bis Locarno	254	163	
Diese Differenz gilt auch für die Oronbahn, Freiburg, Genf etc.					
Olten bis Zürich . . . .	62.3	Olten bis Luzern . . . .	55		
Zürich „ Locarno . . . .	287.7	Luzern „ Locarno . . . .	169		
Olten-Locarno	350	Olten-Locarno	224	126	
Diese Differenz gilt auch für Basel, die Badische und Elsassische Bahn.					
Zürich bis Locarno . . . .	287.7	Zürich bis Zug . . . .	46		
	288	Zug „ Locarno . . . .	159.3		
			205	83	
Diese Differenz gilt auch für Turgi-Winterthur und den Theil von Baden zwischen Basel und Constanz.					
				Differenz zu Gunsten des Lukmanier.	
Rorschach bis Chur . . . .	93.4	Rorschach bis Zürich . . . .	101.4		
Chur „ Locarno . . . .	159.3	Zürich „ Locarno . . . .	205.3		
	253		307	54	
Diese Differenz gilt auch für den ganzen Bodensee.					
Sargans bis Chur . . . .	26.4	Sargans bis Zürich . . . .	102		
Chur „ Locarno . . . .	159.3	Zürich „ Locarno . . . .	205.3		
	186		307	121	

Diese Differenz gilt auch für das Rheinthal, im Mittel.

Bloss durch Abzirkeln auf Karten von sehr kleinem Massstab findet man ferner, dass es von Basel über den Mont Cenis weiter ist als über den Lukmanier nach Genua, von Augsburg (die Bodenseegürtelbahn fertig gedacht) ist es nach Mailand näher über den Gotthard als über den Brenner nach Venedig, weiter über den Lukmanier als über den Brenner.

Aus diesen Zusammenstellungen der Längen geht hervor, dass der Gotthard sowohl als auch der Lukmanier den Verkehr von der elsässischen und badischen Eisenbahn nach dem Mittelmeer und ebenso den Verkehr der württembergischen und baierischen Bahnen nach Mailand und Genua an sich ziehen werden. Bezüglich des Verkehrs nach Venedig wird jedoch keiner dieser beiden Pässe mit dem Brenner concurriren können. Die Schweiz selbst zwar wird dem mittelländischen Meere viel näher gerückt durch den Gotthard als durch den Lukmanier, doch gehört dieser Verkehr beiden Pässen, welcher von beiden auch ausgeführt werden mag. Inwiefern sich nun obige Verhältnisse bezüglich des kilometrischen Reinertrags ausgleichen werden oder nicht, ist schwer zu bestimmen, und Jeder mag hierin seine eigene Meinung haben.

IV. Verkehr und Ertrag.

Was den zu erwartenden Verkehr betrifft, so scheint uns derselbe in dem schon erwähnten Schreiben von Herrn Schmidlin an den Regierungsrath von Luzern unterschätzt zu sein; wegen eines so geringen Verkehrs würde es sich nimmer lohnen, eine Alpenbahn zu bauen, dagegen sind die angenommenen Erträgnisse viel zu hoch. Jetzt erträgt die Person per Kilometer circa 5.4 Cent. im Durchschnitt auf den schweizerischen Eisenbahnen und die Tonne 16 Cent. Wir zweifeln daran, dass der Bund, der sich in solchen Dingen immer als Beschützer der Volksinteressen betrachtet, eine Verdoppelung der Taxen zugeben wird, selbst auf das Versprechen hin, Retourfahrende mit 20% Rabatt zu begünstigen. Allein selbst wenn er es zugäbe, so kann es Verhältnisse geben, die stärker sind als ein Bundesbeschluss. Bei doppelten Preisen kann die Eisenbahn mit der Strasse nicht mehr concurriren. Wir erinnern daran, dass bis zur Eröffnung der Waldshuter Eisenbahn der grösste Theil der Güter per Axe von Waldshut nach Zürich transportirt wurde, und dass z. B. die Eisenbahn von St. Rambert nach Grenoble nicht mit der Diligence concurriren kann, indem das Landvolk die beschwerliche Wagenreise der angenehmeren, aber etwas theureren Eisenbahnreise vorzieht, ebenso Epinal-Colmar. Der Eilwagen könnte mit der Eisenbahn von Luzern-Zürich concurriren, wenn die Preise für diese Strecke nicht bedeutend herabgesetzt worden wären. Trotz des bedeutenden Verkehrs wird daher der Reinertrag doch nicht grösser sein, als er in dem Schriftchen von Herrn Schmidlin angenommen worden ist. Wir wollen daher diese Zahl beibehalten, auch wenn wir vielleicht schätzend nicht genau dasselbe geschätzt haben würden.

Die gleich langen Linien mit Alpentunnel über den Lukmanier und Gotthard ertragen dann 159 × 17200 Fr. oder 2.7 Millionen. Den Ertrag der Lukmanier-Linie über den Pass ohne langen Tunnel müssen wir des schwierigeren Betriebs wegen um 500,000 Fr. niedriger, d. h. auf 2.2 Millionen schätzen, immerhin noch unter der Voraussetzung, dass während des Winters keine längeren Unterbrechungen stattfinden.

V. Finanzielle Verhältnisse.

Auf diesen eventuellen geschätzten Reinertrag hin glauben wir nicht, dass eine dieser Bahnen auf mehr als

50 Millionen Obligationen bei den Tunnel- und auf 40 Millionen bei der Berglinie über den Lukmanier rechnen darf. Herr Schmidlin nimmt zwar an, dass man um 4% noch Obligationen wird absetzen können; allein welche Bahn, bei der die Zinsen nicht vollkommen gedeckt erscheinen, hat um diesen Preis Geld erhalten? Rechnet man z. B. den Tilgungsplan des letzten 3prozentigen Anlehens der Union Suisse nach, so findet man, dass diese 5.6% bezahlt, selbst wenn man annimmt, dass sie alle ihre Obligationen voll zu 300 Fr. abgesetzt habe. Wie viel Prozent die Ostwestbahn bezahle, ist bei dem Abgeben der Actien an Zahlungsstatt, wo dann der Curs derselben ein ganz unbestimmter ist, gar nicht nachzurechnen; wie werden nun diese Alpenbahnen, die finanziell betrachtet zwischen der Union Suisse und Ostwestbahn stehen mögen, um 4% Geld erhalten?

Es müssen also an Subventionen oder Aktien, die eventuell auf jeden Ertrag verzichten, beigebracht werden, für den Bau der Gotthardbahn 125 weniger 50 oder 75 Millionen

Lukmanierbahn 95 „ 50 „ 45 „  
 „ Bergbahn 75 „ 40 „ 35 „

Sollen jedoch diese Unternehmungen auf einer soliden Grundlage ruhen, so sollte mit keiner derselben begonnen werden, als bis auch die Hälfte des ungedeckten Kapitals noch in Aktien und Subventionen aufgebracht wäre,

d. h. für die Gotthardbahn 125 weniger 25 oder 100 Millionen

Lukmanierbahn 95 „ 25 „ 70 „  
 „ Bergbahn 75 „ 20 „ 55 „

Man hofft (!), von Sardinien nach und nach circa 30 Millionen Subsidien zu erhalten (wir geben übrigens diese nur auf Hörensagen beruhende Zahl, mit allem Vorbehalt). Dann stellen sich die Verhältnisse wie folgt:

Die Schweiz muss an Aktien oder Subventionen aufbringen, für die: Gotthardbahn . . . . 70 Millionen  
 Lukmanierbahn . . . . 40 „  
 „ Bergbahn . . . . 25 „

Bevor diese Summen aufgebracht sind, darf mit dem Bau nicht begonnen werden, wenn die Schweiz sich nicht ähnlichen Uebelständen als wie die Kantone Neuenburg, Freiburg, denen vielleicht Bern folgen wird, aussetzen will.

Wir sind nun nicht im Stande, die Steuerkraft der Schweiz, wenn wir uns so ausdrücken dürfen, genau zu schätzen, immerhin aber scheint es uns, im Hinblick auf die Unzufriedenheit, welche die zu deckenden Millionen in den Cantonen Neuenburg und Freiburg verursachen, und die grosse Mühe, mit der der Canton Bern seine Ostwestbahn verwirklicht, als ob die Kräfte dieser Cantone beinahe schon erschöpft und 70 Millionen für die Schweiz zu viel seien. Dagegen erscheinen 25 Millionen noch verhältnissmässig leicht erschwingbar. Zum

VI. Schluss

möchten wir:

1. Davor warnen, Solchen Gehör zu schenken, welche die zu überwindenden Schwierigkeiten als zu gering darstellen, um Kantone zur Aktienübernahme zu bewegen. Kostenanschläge wie die obigen werden noch häufiger überschritten als nicht.
2. Davor warnen, eher zu beginnen als bis obige Summen gezeichnet sind.
3. Davor warnen, dieses grosse Werk als parteiliche Kantönlisache zu behandeln. Man sammle nicht für diesen oder jenen Pass, sondern für den Alpenübergang. Wenn man nicht mehr als 20 bis 30 Millionen zusammenbringt, so begnüge man sich mit der Lukmanier-Bergbahn, und Luzern entziehe seinen dem Gotthard votirten Beitrag nicht. Vermag man aber das Geld für den Gotthard zu erschwingen, und er ist für die Schweiz mehr werth als der Lukmanier, selbst wenn er nicht mehr erträgt, so entziehe auch St. Gallen seine Beiträge dem gemeinnützigen Unternehmen nicht; ebenso handle Basel.
4. Als Ziel des mindestens zu Erreichenden die Lukmanier-Alpen-Tunnelbahn hinstellen, indem der Verkehr auf der Bergbahn, der climatischen Verhältnisse wegen, nicht für alle Jahreszeiten gesichert erscheint.
5. Rathen, nicht beide Alpenbahnen-Comités so zu unterstützen, dass beide Bahnen in Angriff genommen werden. Es dürften sich bedeutendere Uebelstände als bei allen andern bisherigen Concurrentzbahnen herausstellen.

Vermischtes.

Viehstand.

Fribourg. (Comptes-rendus du Conseil d'Etat.) — Recensements du bétail:

Fin de l'année.	Etalons.	Chevaux.	Juments.	Poulains.	Total.	Mulets.	Arnes.
1848	133	1,856	6,605	1,555	10,049 <sup>1)</sup>	108	176
1849	116	1,851	6,636	1,366	9,969	96	163
1850	114	1,826	6,456	1,332	9,728	83	183
1851	121	1,820	6,531	1,277	9,749	79	173
1852	109	1,906	6,206	1,175	9,396	91	172
1853	101	1,803	6,098	1,047	9,049	86	176
1854	107	1,662	6,027	823	8,619	89	159
1855	118	1,515	5,737	867	8,237	82	140
1856	95	1,478	5,582	976	8,131	97	125
1857	109	1,501	5,852	1,184	8,646	115	125
1858	103	1,665	5,694	1,146	8,608	87	125
1859	108	1,567	5,675	1,177	8,527	?	133



35?). D'après la même feuille, l'hospice cantonal aurait reçu, dans l'année 1860, fr. 2,406. — en dons et legs, et fr. 1,986. 93 produit de la collecte opérée dans toutes les paroisses du canton.

L'Hôpital de la Ville de Fribourg comptait en moyenne:

	Malades.	Prébendaires.	Orphelins.	Aliénés.	Passants.	(Employés?)	Total.
1855	67.4	49.4	23.0	8.8	2.8	39.8 <sup>1)</sup>	191.2 <sup>1)</sup>
1856	66.0	45.1	24.1	7.0	2.3	31.6	176.1
1857	69.6	45.9	23.9	6.0	2.4	30.3	178.0
1858	67.3	47.5	22.2	6.2	2.6	30.5	176.3
1859	67.0	46.0	22.6	8.6	?	?	175.1

**Luzern** (Bericht des Regierungsrathes). Im Jahre 1859 wurden von den Gemeinden unterhalten 8,203 Individuen, d. i. 6.3 % der Bevölkerung von 1860. Diese 8,203 Individuen theilten sich in 4,532 Kinder und 3,671 über 16 Jahr alte Personen. Von den Kindern waren 91.9 % bei Pflege-Eltern verdingen, der Rest von 8.1 % war in Anstalten versorgt. Für sämtliche Kinder wurden Fr. 202,533. 65, für jedes Kind also Fr. 44. 69 verwendet. Diese durchschnittliche Ausgabe schwankte in den einzelnen Gemeinden von Fr. 163. 33 in Luzern bis Fr. 13. 50 in Egolzwyl, wo also das monatliche Kostgeld nur Fr. 1. 12 betragen hätte. — Von den 3,671 Erwachsenen zogen 4.1 % „in der Kehre“ herum, während 66.7 % bei Privaten verdingen oder einquartirt und 29.1 % in Armenanstalten versorgt waren. Für alle 3,671 zusammen wurden Fr. 268,104. 89, also Fr. 73. 03 pro Kopf verwendet; im Maximum Fr. 310. — in der Gemeinde Luzern, im Minimum Fr. 25. 53 in der Gemeinde Schötz. Es ist klar, dass der Begriff der „vollständigen Unterhaltung“ nicht überall der gleiche ist. Von den 3,671 Erwachsenen fielen den Gemeinden zur Last: 68.6 % wegen körperlichen oder geistigen Gebrechen, Altersschwäche u. dgl., 17.9 % wegen sittlichen Gebrechen, Verschwendung, Trägheit u. dgl., und 13.5 % wegen Mangel an Verdienst, Unglück u. dgl.

Nur vorübergehend oder bloss theilweise unterstützt wurden (alle Familienglieder einzeln gerechnet; jede Familie zählte durchschnittlich 4.27 Köpfe) 10,462 Personen oder 8.0 % der Bevölkerung von 1860. Der Betrag dieser vorübergehenden oder nur theilweisen Unterstützungen ist nicht ermittelt worden.

Zur Bestreitung der Armenausgaben, welche durch die Erträge des Armenguts und andere Einnahmen nicht gedeckt werden konnten, wurden von den Gemeinden Fr. 565,486. 22 Armensteuern ausgeschrieben. Von den 109 Gemeinden bedurften bloss 7 keiner Armensteuer, während als Maximum die Gemeinde Wolhusen 12 % des Vermögens erhob. (Für 1858 v. Archiv 1860. 22.)

### Versicherungs-Anstalten.

**Luzernische Lehrer-Wittwen- und Waisen-Casse.** (Bericht des Regierungsrathes.) 1859.

Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.		Fr.
Zinsen	1,496. 07	An 79 Nutzniesser	1,618. 80
Beiträge der Mitglieder	763. 53	An 10 Wittwen	227. 20
Beitrag des Staats	1,000. —	An 11 Waisen	79. 52
	3,259. 60	Rückzahlungen an Austretende	20. 50
Ueberschuss der Einnahmen	1,242. 28	Verwaltungskosten	71. 30
	2,017. 32		2,017. 32

Das Vermögen hat sich von Fr. 32,212. 47 auf Fr. 33,454. 75 gehoben.

### Bewegung der Bevölkerung.

**Zug.** (Amtsblatt.) 1860. — Geboren: 266 Knaben und 242 Mädchen, zusammen 508 Kinder, worunter 19 uneheliche. — Gestorben: 254 männliche und 232 weibliche Individuen, zusammen 486. — Geschlossene Ehen 178.

Genauere Angaben wären zu wünschen über die Todtgeborenen und ihr Geschlecht, über das Geschlecht der unehelich Geborenen, über etwaige Mehrlingsgeburten, über das Alter der Gestorbenen und Verheiratheten etc. Erst solche Angaben bieten mehr als ein rein locales Interesse; ihre Veröffentlichung würde wenig Arbeit und wenige Zeilen Druck kosten, da die Resultate nicht gemeindegeweise, sondern nur in ihrer cantonalen Summe bekannt gemacht zu werden brauchten.

### Eisenbahnen und Dampfschiffahrt.

#### Allgemeines.

**Schweiz.** Das Bundesblatt vom 26. Januar 1861 enthält den vom 11. (14.?) December 1860 datirten Bericht der mit der Prüfung der Petitionen über den Waarentransport auf den Eisenbahnen beauftragten Commission des Ständerathes (A. Humbert, Berichterstatter, Affolter, Weber (Glarus), Isler, Beroldingen). — An Petitionen sind eingegangen: 1<sup>o</sup> an gleichlautenden Exemplaren: 35 aus Genf, 42 aus Waadt, 2 aus Freiburg, 3 aus Neuenburg, 1 aus Luzern, 1 aus Baselland, 1 aus Aargau, 1 aus Wallis und 1 aus Tessin. 2<sup>o</sup> an besonderen Bittschriften: 1 aus Solothurn, 1 aus Waadt, 2 aus Neuenburg<sup>2)</sup>. — Bekanntlich ging der Anstoss zu dem Gesuch um Intervention der Bundesversammlung von der genferischen Kaufmannschaft aus; die Postulate sind im Wesentlichen die folgenden:

<sup>1)</sup> Nous doutons de l'exactitude de ce chiffre. <sup>2)</sup> Es sind später noch eine gewisse Anzahl von Petitionen eingegangen, u. A. aus allen bernischen Industriestädten.

dass eine Frist von 48 Stunden in den Hauptbahnhöfen und eine solche von 24 Stunden in den Zwischenbahnhöfen für die Absendung der mit dem Güterzug gehenden Waaren nicht überschritten werde, dass die Frachtbriefe von abgehenden Waaren mit einem das sichere Datum tragenden Stempel bezeichnet werden und dem Absender auf Verlangen noch am gleichen Tage ein Speditions-Empfangschein ausgestellt werde, dass die Güterzüge eine Wegstrecke von 125 Kilometern in 24 Stunden zurückzulegen haben, dass das Verfahren, die Ankunft der im Bahnhof angekommenen Waaren anzuzeigen, grössere Schnelligkeit und Regelmässigkeit darbiete,

dass eine Frist von 24 Stunden für die Ablieferung der Waaren zur Wohnung festgesetzt werde, dass die Bezahlung der Frachtbriefe nicht vor der Ermittlung des Zustandes der Colli verlangt werde; vorbehalten alle Rechte für den Fall innerer Beschädigungen oder Entwendungen,

dass im Falle von Verspätung der Adressat jederzeit befugt sei,  $\frac{1}{3}$  vom Frachtpreise abzuziehen, unbeschadet des weitem Schadenersatzes, der sich aus der Verspätung ergeben könnte,

dass die Gesellschaften ihren Agenten Vollmacht ertheilen, Anstände wegen geringer Beschädigungen gütlich auszugleichen, mit der Verpflichtung zur Zahlung binnen 2 Wochen,

dass die Gesellschaften ihre Agenten ermächtigen, sofort diejenigen Beträge unter 100 Fr. zu bezahlen, welche auf den Sendungen nachgenommen werden,

dass die Reglements und Tarife der Gesellschaften, mit Angabe der Entfernungen, eine hinreichende Veröffentlichung erhalten.

Der Solothurnische Handelsstand verlangt im Allgemeinen: die Gesetzgebung solle den Umfang der den Gesellschaften obliegenden Verantwortlichkeit, — den Gerichtsstand, bei dem Beschwerden anzubringen sind, — und das unter den Gesellschaften zu begründende solidarische Verhältniss bestimmen. Auch möge, auf Grund von Vereinbarungen, die Zollabfertigung durch die Gesellschaften besorgt werden.

Die Commission erkennt, dass die gerügten Uebel in hohem Grade bestehen. Wenn man sich frage, durch wen die Abhilfe erfolgen solle, so müsse man gestehen, dass von einer Unterhandlung zwischen 5 oder 6 Regierungen und 7 oder 8 Eisenbahngesellschaften der Westschweiz ein erhebliches Resultat nicht zu erwarten sei, dass also durch die Macht der Umstände die Intervention der Bundesbehörden gefordert werde. Ob diese competent seien, möge sehr zweifelhaft erscheinen, wenn es sich um Gegenstände handle, die in den Bereich des Civilrechts fallen; unzweifelhaft aber könne vielen der gestellten Begehren durch solche Verwaltungsregeln entsprochen werden, welche nur die genaue und gute Ausführung gewisser von der Bundesversammlung genehmigter Concessionsartikel bewirken würden. Uebrigens sei vorläufig ein Autoritätsact nicht nöthig und könne der Bundesrath auf dem Wege von Conferenzen die Gesellschaften zur Annahme eines übereinstimmenden Reglements bewegen. — Die Commission stellt daher folgenden Antrag:

Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht der von Kaufleuten verschiedener Cantone an sie gerichteten Petitionen, welche dahin gehen, es möchten auf gesetzgeberischem Wege Maasregeln zu einer besseren Regulirung des Waarentransports auf den Eisenbahnen getroffen werden, — beschliesst:

Die fraglichen Petitionen werden dem Bundesrath mit der Einladung überwiesen, für die geeigneten Maasregeln zur Erreichung dieses Zweckes zu sorgen und darüber in der nächsten Session Bericht zu erstatten.

Dieser Antrag ist am 14. December 1860 zum Beschluss erhoben worden.

#### Chemin de fer de Fribourg à Lausanne.

Arrêté fédéral concernant la prolongation de délai du chemin de fer de Fribourg à Lausanne.

L'Assemblée Fédérale de la Confédération Suisse,

vu un décret du Grand Conseil du Canton de Fribourg, du 14 novembre 1860, par lequel le délai fixé au 31 mai 1861 pour l'achèvement du chemin de fer de Fribourg à Lausanne est prolongé jusqu'au 1 mai 1862, — un office du Conseil d'Etat de Fribourg du 14 novembre 1860, — un office du Conseil d'Etat de Vaud du 1. décembre 1860, dans lequel il déclare ne pas vouloir s'occuper de cette affaire, — un rapport du Conseil Fédéral du 10 décembre 1860, — arrête:

1. En modification de l'article 2 de l'arrêté fédéral du 23 septembre 1856 (V, 359), de l'article 10 de la concession du 4 août 1857 (V, 575) et de l'arrêté fédéral du 2 février 1860 (VI, 403), le délai pour l'achèvement et la mise en exploitation du chemin de fer de Fribourg (soit Balliswyl) à Lausanne est prolongé jusqu'au 1. mai 1862.

2. Toutes les autres dispositions de l'arrêté fédéral susmentionné du 23 septembre 1856 et de l'acte de concession du 4 août 1857 demeurent en vigueur, et il ne doit y être dérogé en aucune manière par le présent arrêté.

3. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication usitée de cet arrêté. Ainsi arrêté par le Conseil des Etats suisse. Berne, le 14 Décembre 1860.

Le Président: Dr. J. J. Blumer. Le Secrétaire: J. Kern-Germann. Ainsi arrêté par le Conseil National suisse. Berne, le 22 Décembre 1860.

Le Président: E. Dapples. Le Secrétaire: Schiess. Le Conseil fédéral décrète:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 24 Décembre 1860. Le Président de la Confédération: F. Frey-Herosée. Le Chancelier de la Confédération: Schiess.

#### Chemin de fer par le Jura Industriel.

Wir hatten unsern geehrten Lesern einige Mittheilungen über die beklagenswerthe Lage dieser Eisenbahn versprochen und haben uns zu diesem Behufe an mehrere wohlunterrichtete Personen auf dem Schauplatze der Catastrophe gewendet. Leider sind die bisher empfangenen Antworten wenig zu einer Mittheilung in unserem Blatte geeignet, weil sie einestheils uns in den Verdacht einer vorgefassten Parteinahme bringen könnten, anderentheils wenig Thatsachen und viel Beurtheilungen enthalten, die sehr werthvoll sind, aber den Raum des Archivs überschreiten. — Wir begnügen uns daher für heute mit der Uebertragung eines sehr ruhig und thatsächlich gehaltenen Artikels des *Neuchâtelois* über den

vor den neuburgischen Gerichten schwebenden Process, welcher durch die bekannte, einem neuen Anleihen von 1,500,000 Fr. die Priorität vor den älteren Anleihen sichernde Convention vom 10. Februar 1860 veranlasst wurde.

„Am 26. Februar 1859 contrahirte die Jura-Eisenbahngesellschaft ein Anleihen von 2,550,000 Fr. bei den Gemeinden La Chaux-de-Fonds und Le Locle; jene betheiligte sich daran mit 1,700,000, diese mit 850,000 Francs. Die darüber notariell ausgestellte Obligation enthält in ihrem Art. 8 die folgende Bestimmung:

„Um die Ausführung aller vorstehenden Verbindlichkeiten zu sichern, verpfändet die anleiende Gesellschaft ihr ganzes gegenwärtiges bewegliches und unbewegliches Eigenthum. Sie behält sich das Recht vor, ein neues Capital-Anleihen von einer Million Francs aufzunehmen, um dem Finanz-Departement der Eidgenossenschaft eine von ihm laut Notariatsact vom 1. Mai 1858 geliehene Summe gleichen Betrages zu erstatten, und diesem neuen Anleihen (vorausgesetzt, dass es die oben bezeichnete Bestimmung habe) denselben Rang zu sichern, welchen das durch gegenwärtige Uebereinkunft stipulirte Anleihen erhält. Die Spezial-Obligationen, zu deren Ausgabe jenes neue Anleihen die Veranlassung bieten könnte, sollen dieselbe Benennung *Nouvelles obligations à 5%* tragen, — mit der Bezeichnung als *secondo emission*, an Stelle derjenigen der *première emission*. Im Uebrigen und unter diesem einen Vorbehalt, soll das gegenwärtige Anleihen die Priorität, nicht nur vor allen vielleicht in der Folge aufzunehmenden Anleihen, sondern auch vor den an die Actionnäre zu bezahlenden Zinsen und Dividenden geniessen.“

Die 2,550,000 Francs, welche der Eisenbahngesellschaft von den beiden Gemeinden dargeliehen wurden, erhielten die Letzteren ihrerseits von den 6 Baseler Bankhäusern Benedict La Roche, Emanuel La Roche Sohn, Iselin & Stähelin, Gebr. Oswald & C<sup>ie</sup>, Rognon & C<sup>ie</sup>, und Kaufmann & Lüscher. Die beiden Gemeinden unterzeichneten, am 9. März 1859, zu Gunsten der genannten Firmen, zwei notarielle, in Bezug auf die Ziffern verschiedene, in allen übrigen Punkten aber gleichlautende Obligationen, welche u. A. die folgende Bestimmung enthalten:

„Um die Zahlung dieser gegenwärtigen Obligation desto besser zu sichern, werden den Gläubigern von der Gemeinde (municipalité), welche der neuburgischen Eisenbahngesellschaft des Jura Industriel eine gleiche Summe von 1,700,000 (850,000) Francs geliehen hat, diejenigen Schuldscheine verpfändet, welche sie, die Gemeinde, als Gegenwerth jenes Darlehens erhalten hat und welche in einer über 1,700,000 (850,000) Francs Capital lautenden, vom 26. Februar 1859 datirten und von dem unterzeichneten Notar aufgenommenen Obligation, und in 3,400 (1,700), die Benennung *Nouvelles obligations 5%*, *première émission* tragenden und die Zertheilung der vorerwähnten notariellen Obligation darstellenden Partialobligationen, welche durch jene ihren Werth erhalten, bestehen. Diese 5% tragenden Partialobligationen lauten auf den Inhaber und eine jede auf 500 Fr. Capital; sie tragen die Nummern 1 bis 3,400 (3,401 bis 5,100) incl. und das Datum des 26. Februar 1859. Sie werden, auf Kosten und Gefahr der Gemeinde, mitsammt der notariellen Obligation, bei der Bank in Basel deponirt. — Die Gläubiger verpflichten sich, an jedem Zinstermin und nach Maassgabe der an sie erfolgenden Auszahlung ihrer Zinsen, die an demselben Zeitpunkt verfallenden Zinscoupons der Eisenbahn-Partialobligationen an die Gemeinde abzuliefern. Sie verpflichten sich ferner, nach Maassgabe der an sie geleisteten Capital-Rückzahlungen, eine mit dem Betrage derselben übereinstimmende Anzahl Partialobligationen zurückzugeben, und zwar diejenigen Nummern, welche durch eine Loos-Ziehung bezeichnet werden, die nach Art. 3 der vorerwähnten notariellen Obligation zu bewerkstelligen ist. Endlich, wenn das ganze Darlehen in Capital und Zinsen vollständig zurückgezahlt ist, sollen die Gläubiger, mit den letzten Partialobligationen, auch die ihnen (den Gläubigern) verpfändete notarielle Obligation ausliefern. — Die durch gegenwärtige Bestimmungen stipulirte Verpfändung soll der neuen Eisenbahngesellschaft des Jura Industriel gerichtlich mitgetheilt werden. — Für den Fall, dass die Gemeinde La Chaux-de-Fonds (le Locle) ihren Verpflichtungen in Bezug auf Zinszahlung und Capital-Erstattung nicht pünktlich nachkäme, dürfen die Gläubiger, in Uebereinstimmung mit Art. 1689 des neuen Civilgesetzbuches, gerichtlich verfügen lassen, dass ein Theil der verpfändeten Obligationen, bis zur Höhe der Zahlungsrückstände, nach dem Tagescours, den Gesetzen und Gebräuchen des Cantons Basel-Stadt gemäss, verkauft werde, um den Erlös zur Deckung der rückständigen Zahlungen zu verwenden, ohne den Rechten Eintrag zu thun, welche die Gläubiger direct gegen die schulden-Gemeinde geltend machen könnten.“

Es ist klar, dass mit einem etwaigen Sinken oder gar Verschwinden des Werthes der verpfändeten Documente, auch die durch sie geleistete Garantie sinkt oder verschwindet. Nun sind die Vereinbarungen bekannt, auf deren Grundlage die Betriebsgesellschaft des Jura Industriel sich bildete; sie wurden zwischen der Eisenbahngesellschaft und deren Obligationsgläubigern durch das am 10. Februar 1860 zu La Chaux-de-Fonds abgeschlossene und vier Tage später zu Neuchâtel vervollständigte Uebereinkommen geregelt. Die Gläubiger, welche sich dabei betheiligten, waren: 1<sup>o</sup> der Dr. Herrmann Stockmayer zu Stuttgart als Unterzeichner (*souscripteur*) und der Notar Wildbolz zu Bern als Inhaber der Obligation über 3,000,000 Fr. vom 25. Juli 1857. 2<sup>o</sup> das eidgenössische Finanzdepartement als Gläubiger der Obligation über 1,000,000 Fr. vom 1. Mai 1858. 3<sup>o</sup> der Dr. Stockmayer als Unterzeichner und Inhaber der Obligation über 1,635,000 Fr. (Prämien-Anleihe) vom 25. Mai 1858. 4<sup>o</sup> die Gemeinden la Chaux-de-Fonds und le Locle als Gläubigerinnen der Obligation über 2,550,000 Fr. vom 26. Februar 1859. — Der Art. 1. der Uebereinkunft vom 10. Februar 1860 lautet wie folgt:

„Die vorgenannten Gläubiger geben der neuen Eisenbahngesellschaft des Jura Industriel ihre Einwilligung zu einem neuen Capital-Anleihen von 1,500,000 Fr., welchem, sowohl für Zinsbezug als für Tilgung, die Priorität vor allen früher bei ihnen (den vorgenannten Gläubigern) contrahirten Anleihen zustehen soll.“

Wie wir gesehen haben, gingen der Obligation von 2,550,000 Fr. bis zu diesem Augenblick nur 3 Anleihen im Gesamtbetrage von 5,635,000 Fr. voraus; wenn die Uebereinkunft vom 10. Febr. einer weiteren Summe von 1,500,000 Fr. die Priorität einräumte, so litt darunter die den Gemeinden ausgestellte Schuldverschreibung und folglich auch das Pfand, als welches diese Verschreibung verwendet wurde. Die Baseler Banquiers beunruhigten sich; nach fruchtlosen Verhandlungen traten sie klagend gegen die Gemeinden auf und verlangen nun vor dem *Tribunal* von Neuchâtel:

„In erster Linie: Es sei die Gemeinde la Chaux-de-Fonds (le Locle) zu verurtheilen, die Kläger innerhalb 30 Tagen nach ergangenem endgültigem Urtheil in ihren vorigen, durch die Obligation vom 9. März 1859 bezeichneten Stand wieder einzusetzen, in dem Sinne, dass nur die Obligation von 3,000,000 Fr., das eidgenössische Darlehen von 1,000,000 Fr., und das Prämienanleihen von 1,635,000 Fr. den an die Kläger verpfändeten Schuldverschreibungen vorausgehe. — In zweiter Linie, falls die Gemeinde diesem ersten Antrage nicht nachkommen könne oder wolle: Es sei die Gemeinde zu verurtheilen, innerhalb 30 Tagen nach ergangenem endgültigem Urtheil, eine Million (la Chaux-de-Fonds; — le Locle eine halbe Million) Francs, in guten Werthen, nach Anhörung von Sachverständigen und nach Verfügung des Richters, als ergänzende Sicherheit zu erlegen. — In dritter Linie, falls die Gemeinde in der festgesetzten Frist keinem der beiden vorstehenden Anträge genüge: Es sei die Gemeinde zu der Anerkennung zu verurtheilen, dass die Kläger als Inhaber der Obligation vom 9. März 1859 über 1,700,000 (850,000) Francs berechtigt seien, die sofortige Erstattung des genannten Darlehens nebst Zinsen und rechtmässigen Spesen (*accessoires*) zu verlangen, und sei die Gemeinde verbunden, diese Erstattung am Domicil des Einen oder Andern der Kläger bis auf Höhe der vorzulegenden und gegen Zahlung auszuliefernden Partial-Obligationen zu leisten. — Endlich und in jedem Falle: Es sei die Gemeinde in die Kosten und Auslagen zu verurtheilen.“

„Die Gemeinden haben, unseren Rechtsformen gemäss, auf Abweisung der Kläger angetragen, indem sie sich darauf stützen, dass die Uebereinkunft vom 10. Februar 1860 die Vollendung und Inbetriebsetzung der Eisenbahn bezweckt und erreicht, die Interessen der Betheiligten also gefördert und nicht benachtheiligt habe.“

### Schweizerische Ostwestbahn.

Ueber die finanzielle Lage der Ostwestbahn bringt die (dem Unternehmen und seinen Leitern mehr als freundlich gesinnte) *Berner Zeitung* folgende Angaben:

Die ganze Bahn von Neuenstadt über Biel, Bern, Langnau und Luzern nach Zug, mit einer Länge von 154 Kilometern, soll, nach den bisherigen Ausgaben und nach den Grundlagen des Brassey-Vertrages, 39,390,000 Fr. oder per Kilometer ungefähr 256,000 Fr. kosten. (Noch im December 1859, also vor einem Jahre, wurde in der Schrift „Die Ostwestbahn, ihre Gegner und ihre Rentabilität“ mit „mathematischer Gewissheit“ bewiesen, dass die Anlagekosten sich höchstens auf 200,000 Fr. pro Kilometer belaufen könnten, bei welcher Berechnung noch dazu die verhältnissmässig kostspielige Strecke Zug-Sihlbrücke-Rapperswil einbegriffen war.)

Die Mittel, welche die Gesellschaft bis jetzt zusammengebracht hat, sind folgende:

Die seiner Zeit dem Staate gegenüber ausgewiesene Actienzeichnung belief sich auf 10,061,000 Fr., allein ein Theil davon beruhte auf der später nicht realisirten Voraussetzung der Ausführung des ganzen Unternehmens, — ein anderer Theil wurde in Folge von Processen rückgängig, so dass sich die gegenwärtig noch vorhandene unbedingte Actienzeichnung auf 7,784,500 Fr. beläuft, wovon 4,668,800 Fr. eingezahlt sind. Ein erheblicher Theil dieser Einzahlungen erfolgte indessen nicht baar, sondern in Werthpapieren. Der Canton Bern bezahlte seine 2,000,000 Fr. in Centralbahnactien, welche von der Ostwestbahn zu circa 79.5 % also mit Fr. 410,000 unter dem Nominalwerthe versetzt wurden; für 367,500 Fr. wurde die Einzahlung in Actien der Vereinigten Schweizerbahnen geleistet. In Summa erhielt man also effectiv auf alle Actien nur 50 %, d. h. für

Fr. 7,784,500 nur 3,891,000.

Die Gesellschaft schritt deshalb zur Ausgabe eines Anleiens von 6,000,000 Fr. gegen besondere Verschreibung der Linie Neuenstadt-Biel-Bern. Von diesen Obligationen wurden abgesetzt 4,782 Stück im Nennwerthe von 2,391,000 Fr., mit einem Coursverlust von 140,505 Fr. Ein Theil dieser Obligationen wurde aber ebenfalls nicht baar, sondern in Werthpapieren einbezahlt, nämlich: 200 Stück in Actien der Vereinigten Schweizerbahnen und 1000 Stück in Obligationen des Jura Industriel. So betragen die Baareinnahmen nur 67 % des Nominalwerthes, d. h. statt

Fr. 2,391,000 nur 1,601,000.

Fr. 1,995,124

Auf Verpfändung der übrigen Obligationen wurden geliehen

Endlich hatte die Gesellschaft am 1. Januar 1861 an Wechseln und Billets im Umlauf Fr. 569,350. 30.

Eine solche Wirthschaft, ohne Beispiel in der Geschichte der Eisenbahnen, gehört vor ein anderes Forum als dasjenige des Grossen Rathes. Wenn solche Dinge möglich sind, so wird leider nicht mehr die schweizerische Redlichkeit, sondern der schweizerische Schwindel im Sprüchwort gebraucht werden.

Wirklich verwendet und verbaut hat die Gesellschaft bis 1. Januar 1861:

Bezahlte Arbeiten Fr. 7,617,592. 40

Noch schuldig an Grundeigenthümer, Unternehmer, Lieferanten, Angestellte und an Zinsen „ 3,229,515. 64

Noch zu machende Arbeiten bis zur Vollendung der begonnenen Linien Neuenstadt-Biel,

Bern-Langnau und Luzern-Zug „ 4,331,000. —

### Alpenbahnen.

Decreto federale concernente la proroga del termine per la costruzione della ferrovia Chiasso-Bellinzona.

L'Assemblea Federale della Confederazione Svizzera

visto il rapporto 13 ottobre 1860 del Consiglio di Stato del cantone del Ticino, col quale si domanda, in favore de' concessionari della ferrovia da Chiasso a Bellinzona, una proroga al 1<sup>o</sup> settembre 1861 del Termine per l'incominciamento de' lavori e la giustificazione dei mezzi finanziari, — visto il rapporto 12 novembre 1860 del Consiglio Federale, — decreta:

1. L'art. 3 del decreto 22 dicembre 1856 del Consiglio Federale portante l'approvazione della concessione per la costruzione di una strada ferrata da Chiasso a Bellinzona, giusta il quale il termine per la giustificazione è fissato al 22 dicembre 1857, et l'art. 1 del decreto federale 23 dicembre 1857 prorogante questo termine al 1 maggio 1860, sono modificati nel senso che il termine per lo incominciamento de' lavori e per la giustificazione de' mezzi a continuare la intrapresa è prorogato al 1 settembre 1861.

2. Tutte le altre disposizioni del suddetto decreto 22 dicembre 1856 del Consiglio Federale restano in vigore, e nulla viene loro derogato dal presente decreto.

3. Il Consiglio Federale è incaricato della esecuzione e della pubblicazione di questo decreto.

Così decretato dal Consiglio degli Stati Svizzeri. Berna, 13 dicembre 1860.

Il Presidente: Dr. J. J. Blumer. Il Segretario: G. Kern-Germann.

Così decretato dal Consiglio Nazionale Svizzero. Berna, 22 dicembre 1860.

Il Presidente: E. Dapples. Il Segretario: Schiess.

Für die Gotthardbahn haben der Canton Unterwalden nid dem Wald 4, die französische Ostbahn 10 Gründungs-Actien gezeichnet. — Der Stadtrath von Luzern hat der Gemeinde die Bethheiligung an der Ausführung des Unternehmens vorgeschlagen; die Unterzeichnung soll 1 Million Fr. betragen. (Luzerner Blätter.)

### Navigazione a vapore sul Ceresio.

La Direzione convoca gli azionisti in assemblea generale ordinaria per il giorno 7 febbrajo p. v. Gli oggetti da trattarsi sono: 1<sup>o</sup> Reso-conto dell' amministrazione del 1860. 2<sup>o</sup> Presuntivo dell' esercizio del 1861. 3<sup>o</sup> Nomina della Direzione e del Comitato di revisione.

**Cours der Actien und Obligationen.**

Januar 1861.

Zinsfuss und Cours sind in Procenten des Nominalwerths angegeben. — B Basel, G Genève, Z Zürich. — Von den drei Courszahlen bedeutet die erste: a., angeboten, offert; die zweite: b., begeben, négocié; die dritte: g., gesucht, demandé.

	Ouest Actien (G)	Centralbahn Actien	Nordostbahn Actien	Franco-Suisse Obligations 4 1/2 %	Centralbahn Obligations			
					5 1/2 % alte	5 1/2 % rückz. 1864.	5 1/2 % rückz. 1870	4.5 %
2	42 41 <sub>25</sub> 41							
3	41 <sub>25</sub> — 40 <sub>75</sub>	G — — 85	Z 105 105 104 <sub>5</sub>					
4	41 <sub>5</sub> 41 <sub>25</sub> 41 <sub>25</sub>	B 87 87 86	B 105 <sub>5</sub> 105 <sub>5</sub> 104 <sub>5</sub>	B 75 <sub>5</sub> 75 <sub>5</sub> —	B 104 <sub>5</sub> 104 <sub>25</sub> 103 <sub>75</sub>	B 102 <sub>25</sub> 102 101 <sub>5</sub>	B 104 <sub>5</sub> 104 <sub>25</sub> 103 <sub>75</sub>	B 101 <sub>25</sub> 101 <sub>25</sub> 101
5	42 — 41	G 86 <sub>5</sub> — 85						
7		G 86 86 85	Z 102 — 101					
8	41 <sub>5</sub> — 40	B 86 <sub>5</sub> 86 85	B — 102 101	B 75 <sub>5</sub> 75 <sub>5</sub> —	B 104 <sub>25</sub> 104 <sub>25</sub> —	B 102 102 —	B 104 <sub>25</sub> 104 <sub>25</sub> —	B 101 <sub>12</sub> 101 —
9	41 — 40 <sub>75</sub>	G 86 — 85	G 103 — —					
10	41 <sub>5</sub> — 40 <sub>25</sub>		Z 102 — 101					
11	41 — 40 <sub>75</sub>	B 86 <sub>5</sub> 86 85	B — 102 100 <sub>5</sub>	B 75 <sub>5</sub> 75 <sub>5</sub> —	B 104 <sub>5</sub> 104 <sub>25</sub> —	B 102 <sub>25</sub> 102 —	B 104 <sub>5</sub> 104 <sub>25</sub> —	B 101 <sub>25</sub> 101 <sub>25</sub> —
12	41 40 <sub>5</sub> 40 <sub>5</sub>	G 86 — 85						
14	— 40 <sub>5</sub> 40 <sub>75</sub>	G 86 — 85	Z 102 — —					
15	40 <sub>5</sub> — 40 <sub>25</sub>	B 86 <sub>5</sub> 86 85	B — 102 101	B 75 <sub>5</sub> 75 —	B 104 <sub>25</sub> 104 —	B 102 102 —	B 104 <sub>25</sub> 104 <sub>25</sub> —	B 101 <sub>25</sub> 101 —
16	40 <sub>5</sub> 40 <sub>25</sub> 40	G — — 85						
17	40 <sub>5</sub> 40 <sub>5</sub> 40 <sub>25</sub>	G — — 85	Z 102 102 101					
18	40 <sub>75</sub> — 40	B 86 <sub>5</sub> 86 85	B — 102 101	B 75 <sub>5</sub> 75 <sub>5</sub> —	B 104 104 —	B 102 102 —	B 104 104 —	B 101 <sub>25</sub> 101 —
19	40 <sub>5</sub> — 40 <sub>25</sub>	G — — 85						
21	41 40 <sub>5</sub> 40 <sub>25</sub>	G — — 85	Z 102 102 101					
22	41 — 40 <sub>25</sub>	B 86 <sub>5</sub> 86 85	B 102 102 101	B 75 <sub>5</sub> 75 —	B 104 104 —	B 102 102 —	B 104 104 <sub>25</sub> —	B 101 <sub>25</sub> 101 —
23	— — 40 <sub>25</sub>	G — 85 <sub>5</sub> 85	G 102 — 101					
24	— — 40 <sub>25</sub>	G — 85 <sub>5</sub> 85	Z 102 101 <sub>5</sub> 101					
25	41 41 40 <sub>75</sub>	B 86 <sub>5</sub> 86 85	B 102 102 101	B 75 <sub>5</sub> 75 <sub>5</sub> —	B 104 104 —	B 102 102 —	B 104 104 —	B 101 <sub>25</sub> 101 —
26	41 — 40 <sub>5</sub>	G — 85 <sub>5</sub> 85 <sub>5</sub>	G 102 — 101					
28	40 <sub>75</sub> 40 <sub>5</sub> 40 <sub>5</sub>	G — 85 <sub>5</sub> 85 <sub>5</sub>	Z 102 — 101					
29	41 — 40 <sub>5</sub>	B 86 <sub>5</sub> 85 <sub>75</sub> 85	B 102 102 101	B 75 <sub>5</sub> 75 —	B 104 104 —	B 102 102 —	B 104 104 —	B 101 <sub>25</sub> 101 —
30	41 — 40 <sub>75</sub>	G — — 85 <sub>25</sub>	G 101 <sub>25</sub> 101 101					
31	41 — 40 <sub>75</sub>	G — 86 85	Z 102 101 <sub>5</sub> 101					

	Ouest Obligations			Nordostbahn Obligations			Vereinigte Schweizerbahnen Obligations		
	5 1/2 % 1859	5 1/2 % 1854 (G.)	4 1/2 % 1856/57 (G)	5 1/2 %	4 1/2 %	4 %	5 1/2 % S. Gall.-App.	5 1/2 %	3 %
2		— — 79 <sub>75</sub>							
3			— — 77 <sub>5</sub>	Z 105 <sub>5</sub> — —	Z 102 <sub>75</sub> — —	Z 100 — —			Z 44 — —
4	B 97 — —	— — 80	78 78 77 <sub>5</sub>	B 105 <sub>5</sub> 105 <sub>5</sub> 104 <sub>5</sub>	B — 101 <sub>5</sub> 101		B 97 — —	B 76 — —	B 44 44 —
5		— — 80	78 — 77 <sub>75</sub>						
7		— — 80	— 78 78	Z 105 <sub>5</sub> — —	Z 102 <sub>25</sub> — —	Z 100 — —			Z 44 43 <sub>5</sub> —
8	B 97 96 <sub>5</sub> —	81 <sub>5</sub> — 80	78 78 77 <sub>75</sub>	B 105 <sub>5</sub> 105 <sub>5</sub> —	B 101 <sub>5</sub> — —		B 96 — —	B 75 — —	B 43 <sub>5</sub> 43 <sub>5</sub> —
9		— — 80	78 78 77 <sub>75</sub>						
10		— 81 80	78 <sub>5</sub> 78 <sub>25</sub> 78	Z 105 <sub>5</sub> — —	Z 102 <sub>25</sub> — —	Z 100 — —			Z 43 <sub>5</sub> — —
11	B 97 — —	81 81 80 <sub>5</sub>	78 <sub>25</sub> — —	B 105 <sub>5</sub> 105 <sub>5</sub> —	B 101 <sub>5</sub> — —		B 97 — —	B 76 — —	B 43 <sub>5</sub> 43 —
12			78 <sub>25</sub> — —						
14			78 — —	Z 105 <sub>5</sub> — —	Z 102 — —	Z 100 — —			Z 43 — —
15	B 96 <sub>25</sub> 95 <sub>75</sub> —	— — 80	78 78 —	B 105 <sub>5</sub> 105 <sub>5</sub> —	B 101 <sub>5</sub> — —		B 95 — —	B 73 — —	B 43 <sub>5</sub> 43 —
16		— — 80	78 — —						
17		— — 80	78 — 77 <sub>75</sub>	Z 105 <sub>5</sub> — —	Z 102 — —	Z 100 — —			Z 43 <sub>5</sub> — —
18	B 97 — —	— — 80	78 <sub>25</sub> 78 77 <sub>75</sub>	B 105 <sub>5</sub> 105 <sub>5</sub> —	B 101 <sub>5</sub> — —		B 97 — —	B 76 — —	B 43 <sub>5</sub> 43 —
19		— — 80	78 77 <sub>75</sub> 77 <sub>75</sub>						
21			78 77 <sub>75</sub> 77 <sub>75</sub>	Z 105 <sub>5</sub> — —	Z 102 — —	Z 100 — —			Z 43 <sub>5</sub> — —
22	B 96 <sub>25</sub> 95 <sub>75</sub> —	— — 80	78 78 77 <sub>75</sub>	B 105 <sub>5</sub> 105 —	B — 101 <sub>5</sub> —		B 95 — —	B 73 — —	B — 40 —
23			78 78 77 <sub>75</sub>						
24			78 <sub>25</sub> — —	Z 105 <sub>5</sub> — —	Z 102 — —	Z 100 — —			Z 43 <sub>5</sub> — —
25	B 97 — —	— — 80	78 <sub>25</sub> 78 78	B 105 <sub>5</sub> 105 <sub>5</sub> —	B — 101 <sub>5</sub> —		B 97 — —	B 76 — —	B — 42 —
26		81 — 80	78 <sub>25</sub> 78 78						
28		— — 81	78 <sub>25</sub> 78 78	Z 105 <sub>5</sub> — —	Z 102 — —	Z 100 — —			Z 43 <sub>5</sub> — —
29	B 96 <sub>25</sub> 95 <sub>75</sub> —	— — 81		B 105 <sub>5</sub> 105 —	B — 101 <sub>5</sub> —		B 95 — —	B 73 — —	B — 42 41
30		82 81 <sub>5</sub> 81 <sub>25</sub>	78 77 <sub>75</sub> —						
31			78 — —	Z 105 <sub>5</sub> — —	Z 102 — —	Z 100 — —			Z 43 <sub>5</sub> — —

Vereinigte Schweizerbahnen Stamm-Actien. In Z und B 20 a. Prioritäts-Actien. In B 32 a.

Inhalt. Nr. 4. Seite 33—44. XXXIII. Schweizerische Alpenbahnen. + — Vermischtes (Bewegung der Bevölkerung in Zug. — Recensements de bétail en Fribourg, Neuchâtel, in Unterwalden n. d. W. et en Suisse. — Staatsanleihen in Solothurn. — Strafanstalten in Baselstadt und Luzern. — Schulwesen in Luzern. — Armenwesen in Luzern et en Fribourg. — Luzernische Lehrer-, Wittwen- und Waisencasse). — Eisenbahnen und Dampfschiffahrt.