

**Zeitschrift:** Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern  
**Herausgeber:** Grosser Rat des Kantons Bern  
**Band:** - (1876)

**Rubrik:** Ausserordentliche Wintersitzung 1876

### **Nutzungsbedingungen**

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

### **Conditions d'utilisation**

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

### **Terms of use**

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

**Download PDF:** 09.04.2026

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

# Tagblatt

des

## Großen Rathes des Kantons Bern.

---

Außerordentliche Winter Sitzung 1876.

---

### Kreisschreiben

an

die Mitglieder des Großen Rathes.

---

Bern, den 21. Christmonat 1875.

Herr Großrath!

Zu Behandlung der Bern-Luzern-Bahn-Angelegenheit wird im Einverständnis mit dem Regierungsrathe der Große Rath des Kantons Bern bei Eiden zusammenberufen auf Mittwoch den 5. Januar 1876.

Sie wollen sich auf diesen Tag Vormittags 10 Uhr im Sitzungslokal einfinden.

Mit Hochachtung!

Der Präsident des Großen Rathes:

**C. Karrer.**

---

### Erste Sitzung.

---

Mittwoch den 5. Januar 1876.

Vormittags um 10 Uhr.

---

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Karrer.

---

Nach dem Namensaufruf sind 228 Mitglieder anwesend; abwesend sind 24, wovon mit Entschuldigung: die Herren Amstutz, Charpié, Greppin, Gyger, Hänni in Zuzwyl, Hurni, Jaggi, Kohler, Kohli in Schwarzenburg, Lehmann in Langnau, Locher, Mühlemann, Müller in Sumiswald, Nebetz, Nöthlisberger in Wältringen, Vogel, Werren, Wirth; ohne Entschuldigung: die Herren Fleury, Girardin, Liechti in Rüegsau, Quelo, Riat, Stalder.

---

Der Herr Präsident eröffnet die Sitzung mit folgenden Worten:

Meine Herren!

Am 21. Dezember v. J. erhielt das Präsidium des Großen Rathes vom Regierungsrath ein Schreiben, worin es ersucht wurde, den Großen Rath zur Behandlung der Bern-Luzern-

Bahn-Angelegenheit auf den 5. Januar 1876 einzuberufen. Auf dieses Schreiben hin ist die Einberufung auf den heutigen Tag erfolgt.

Die betreffenden Druckschriften sind dem Präsidium erst heute zugekommen. Es liegen nun zur Behandlung vor ein Bericht der Großrathskommission zur Untersuchung der Finanzlage der Bern-Luzern-Bahn vom 3. Januar 1876, nebst drei gedruckten Beilagen und ein Vortrag der Eisenbahndirektion vom 29. Dezember 1875, welcher ebenfalls mehrere gedruckte Beilagen enthält; endlich liegen noch Anträge der Großrathskommission vom 4. Januar 1875 vor, betreffend Ermöglichung der Fortsetzung des Betriebs der Linie Bern-Luzern.

Es ist nun von Seite des Präsidenten der Kommission der Wunsch geäußert worden, es möchte vorerst der Bericht der Großrathskommission vom 3. Januar abhin und erst nachher die Anträge betreffend Ermöglichung der Fortsetzung des Betriebes behandelt werden. Indem ich die gegenwärtige Sitzung eröffne, will ich anfragen, ob man mit diesem Vorgehen einverstanden ist.

Hartmann, Eisenbahndirektor. Ich spreche den Wunsch aus, es möchte der zweite Gegenstand erst morgen behandelt werden. Die hierauf bezüglichen Anträge der Kommission, welche mit denjenigen des Regierungsrathes im Wesentlichen übereinstimmen, gehen dahin, es solle der Staat Bern zur Sicherung der Fortführung des Betriebes der Bern-Luzern-Bahn bis Ende Februar 1876 bis auf die Summe von Fr. 55,500 einstehen.

Mittlerweile hat aber der Große Rath von Luzern Folgendes beschlossen: „Der Regierungsrath des Kantons Luzern wird ermächtigt, zur Sicherung der Fortführung des Betriebes der Bern-Luzern-Bahn der Jura-Bern-Bahn die Kosten der unumgänglich nöthigen Sicherungsbauten, sowie den Betrag der Betriebsausgaben, welcher allfällig durch die Betriebseinnahmen bis Ende April 1876 nicht gedeckt werden sollte, — im Maximum bis auf Fr. 120,000 — in Gemeinschaft mit der Regierung von Bern, und zwar zu gleichen Theilen zu garantiren, beziehungsweise zu vergüten, jedoch ohne Präjudiz für eine allfällige Betheiligung in der Hauptsache und unter Vorbehalt genauer Prüfung der Betriebsrechnung.“ Der Regierungsrath von Bern hat diesen Beschluß der Jura-Bahndirektion mitgetheilt mit der Anfrage, ob sie mit dieser Garantie den Betrieb bis Ende April fortsetzen wolle. Die Jura-Bahndirektion wird aber erst diesen Nachmittag zu einer Sitzung zusammentreten, und es können daher der Regierungsrath und die Großrathskommission ihre Beschlüsse erst heute Abend oder morgen früh fassen. Aus diesem Grunde wünsche ich, es möchte der zweite Gegenstand erst morgen behandelt werden.

Herr Präsident. Ich habe von vornherein angenommen, es werde der zweite Gegenstand erst morgen zur Behandlung gelangen. In diesem Falle würde dann die Session morgen geschlossen werden.

Es wird beschlossen, die Anträge betreffend Ermöglichung der Fortsetzung des Betriebs der Linie Bern-Luzern erst morgen zu behandeln.

### Tagesordnung:

#### Bericht und Antrag der Großrathskommission betreffend Ertheilung von Vorschüssen an die Bern-Luzern-Bahngesellschaft.

Dieser Bericht, welcher gedruckt ausgetheilt wird, lautet folgendermaßen:

Herr Präsident!

Herren Großräthe!

Die in der letzten Großrathssession von Ihrem Bureau bestellte Kommission zur Untersuchung der Finanzlage der Bern-Luzern-Bahn hielt ihre erste Sitzung am 26. November und theilte sich zur Bewältigung des bedeutenden Materiales zunächst in vier Sektionen, welche die Aufgabe hatten, die Vergangenheit und die gegenwärtigen Verhältnisse des Unternehmens in technischer, finanzieller und rechtlicher Beziehung zu beurtheilen und die Umstände, welche die Regierung zu dem Vorschuss von nahezu einer Million an die Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern veranlaßten, einer nähern Untersuchung zu unterwerfen.

In mehreren Plenarsitzungen der Kommission wurden die Sektionsberichte entgegengenommen und eine weitere Frage, mit welcher uns der Regierungsrath beehligt hatte, in Erwägung gezogen. Dieselbe betraf ein projektirtes Abkommen zwischen den Kantonen Bern und Luzern zur Bezahlung der Betriebsdefizite und der nothwendigsten Auslagen für Sicherungsbauten bis Ende Januar 1876 an die Jura-Bern-Bahngesellschaft, um den Betrieb durch die letztere bis zu diesem Zeitpunkt zu sichern. Die Ansicht der Kommission ging dahin, es dürfte der Fall sein, den Großen Rath außerordentlichweise zusammenzuberufen und die Frage neuer Auszahlungen durch ihn entscheiden zu lassen.

Zur Untersuchung des baulichen Zustandes der Bahn und der nothwendigen Vollendungsbauten bestellte die Kommission zwei technische Experten, die Herren Oberingenieur Bridel und Ingenieur Gränicher, und nahm, nachdem deren Gutachten eingelangt war (Beilage A), einen Augenschein der ganzen Linie mit denselben vor.

Endlich glaubte es die Kommission als in ihrer Aufgabe liegend, auch die fernere Zukunft des Unternehmens in's Auge zu fassen und hielt durch Delegirte aus ihrer Mitte vertrauliche Konferenzen mit verschiedenen Hauptinteressenten ab. Da sie jedoch kein Mandat zu eigentlichen Verhandlungen hatte, noch bei der Kürze der Zeit solche erschöpfend hätte

## Anzeige an die Lit. Abonnenten des Tagblattes.

Eine neue, vor einem Monat eingetretene Erkrankung eines Angestellten der Amtsblattverwaltung, der noch zur Stunde nicht wieder hergestellt ist, hatte leider eine nochmalige Verzögerung in der Herausgabe des Tagblattes der Verhandlungen des Großen Rathes zur Folge. (S. die Anzeigen auf Seite 231 und 311 des Tagblattes von 1875.)

Bern, 28. April 1876.

Der Redaktor des Tagblattes der Großrathsverhandlungen:

Fr. Zuber.

führen können, so ist sie nicht im Falle, Ihnen Anträge über die fernere Haltung der Behörden in dieser Angelegenheit zu bringen.

Die Kommission muß sich darauf beschränken, über ihre vielfältigen Verhandlungen in gedrängter Kürze zu berichten und verweist im Speziellen auf die ausführlichen Berichte ihrer Sektionen, auf ihre Protokolle, Gutachten und andere Aktenstücke, deren Drucklegung zu weitschichtig geworden wäre und die in Original vorliegen.

## I.

Die Vorschüsse des Regierungsrathes an die Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern sind durch vier verschiedene Beschlüsse d. d. 27. Juli, 25. August, 8. September und 23. Oktober 1875 bewilligt worden.

Erster Vorschuß von Fr. 250,000. Unterm 23. Juli 1875 stellte die Direktion der Bern-Luzern-Bahn an den Regierungsrath das Gesuch, es möchte von Seiten des Staates Bern, als dem größten Anteilhaber am Unternehmen, das auf Fr. 2,100,000 berechnete Defizit der Baurechnung nach Maßgabe des Bedürfnisses vorgeschossen werden, „bis die Gesellschaft in der Lage sei, die finanzielle Situation in definitiver Weise regeln zu können.“

Dieses Gesuch wurde in erster Linie der Direktion der Eisenbahnen zum Bericht überwiesen. Dieselbe sah sich aber zu keinem bestimmten Antrag veranlaßt, und so gelangte das Gesuch an die Finanzdirektion. Am 26. Juli erfolgte ein eingehender Bericht des Herrn Kantonsbuchhalters an die Finanzdirektion. Derselbe wies vorerst nach, daß der Staat Bern über die Aktienbetheiligung von Fr. 8,350,000 hinaus der Bahn ohne Volksbeschluß keine weitere Unterstützung leisten könne. Von Vorschüssen im Sinne des § 28 des Finanzgesetzes vom 21. Juli 1872 könne schon deshalb keine Rede sein, weil der gegenwärtige Stand des Betriebskapitals der Staatskasse dieß nicht gestatte, indem dieselbe die vorzuschießenden Summen selbst zuerst irgendwo aufnehmen müßte. Es könnte daher auf das Gesuch der Bern-Luzern-Bahn nur eingetreten werden, wenn es sich um eine eigentliche Nothlage handeln würde, wofür aber der Nachweis fehle.

Gestützt auf das Angebrachte stellte die Kantonsbuchhaltere den Antrag, dem Regierungsrath zu empfehlen:

1. Auf das Gesuch der Bern-Luzern-Bahndirektion auf Leistung von Vorschüssen nach Maßgabe des Baubedürfnisses nicht einzutreten.
2. Für den Fall, daß der Nachweis der Nothlage geleistet wird, die auf Ende der Woche erforderliche Summe von Fr. 250,000 aus der Staatskasse unter folgenden Bedingungen vorzuschießen:
  - a. daß dieselbe innert drei Monaten zurückbezahlt werde;
  - b. daß sie dem Staate so verzinst werde, wie sie ihn selbst kosten wird;
  - c. daß die Direktion der Bern-Luzern-Bahn sich persönlich verpflichtet, die Genehmigung des Verwaltungsrathes derselben beizubringen.

Die Stellung, welche die Kantonsbuchhaltere in dieser Frage einnahm, war eine durchaus korrekte. Es ist nur zu bedauern, daß dieselbe in den obern Behörden nicht besser gewürdigt wurde. Schon den Tag nachher, den 27. Juli, stellte die Finanzdirektion den Antrag, es sei — gestützt auf eine neue Zuschrift des Präsidenten der Direktion der Bern-Luzern-Bahn — der eventuelle Antrag (Nr. 2) der Kantonsbuchhaltere zum Beschluß zu erheben. Noch am gleichen Tage genehmigte der Regierungsrath diesen Beschluß.

Zweiter Vorschuß von Fr. 250,000. Den 21. August stellte die Direktion der Bern-Luzern-Bahn das Gesuch um einen weiteren Vorschuß von Fr. 250,000. Die

Kantonsbuchhaltere beantragte dießmal, diesen neuen Vorschuß zu bewilligen, da die Verhältnisse die nämlichen geblieben seien, immerhin unter der Voraussetzung, daß diese Rückzahlung innerhalb eines kurzen Termines stattfinden könne. Der Regierungsrath genehmigte den 25. August diesen von der Finanzdirektion empfohlenen Antrag, und so wurde ein zweiter Vorschuß von Fr. 250,000 auf drei Monate erteilt.

Dritter Vorschuß von Fr. 250,000. In ganz gleicher Weise genehmigte der Regierungsrath den 8. September 1875 auf Antrag der vorberathenden Behörden einen dritten Vorschuß von Fr. 250,000 auf drei Monate und unter den bisherigen Bedingungen.

Vierter Vorschuß von Fr. 250,000. Den 11. Oktober 1875 sah sich die Direktion der Bern-Luzern-Bahn zu dem Gesuch veranlaßt, es möchte ein fernerer Vorschuß von Fr. 250,000 geleistet werden. Die Finanzdirektion empfahl auf Antrag der Kantonsbuchhaltere die Bewilligung dieses Vorschusses, zugleich aber auch die Einladung an die Eisenbahndirektion, einläßlichen Bericht zu erstatten über den Stand des Unternehmens der Bern-Luzern-Bahn und über die Art und Weise und den Zeitpunkt der Rückzahlung der demselben geleisteten Vorschüsse des Staates.

Der Regierungsrath behandelte diesen Antrag den 16. Oktober und beschloß, wohl unter dem Eindruck der Thatfache, daß in wenigen Tagen die Rückzahlung des ersten Vorschusses erfolgen sollte, es sei der verlangte vierte Vorschuß von Fr. 250,000 zu verweigern, bis einläßlicher Bericht erstattet werde über den finanziellen Stand des Unternehmens der Bern-Luzern-Bahn und über die Art und Weise und den Zeitpunkt der Rückzahlung der geleisteten Staatsvorschüsse.

Den 22. Oktober erneuerte der Präsident der Direktion der Bern-Luzern-Bahn sein dringendes Gesuch, ihm „weitere Fr. 250,000 zur Verfügung zu stellen.“ Sollte dieß dem Regierungsrath nicht belieben, so bittet er um einen Vorstand vor der Behörde selbst, da „die Sache sehr dringend und von solchen Folgen sei, daß die Deponirung der Bilanz erfolgen müßte.“ — Auf diesen Nothschrei bewilligte der Regierungsrath sofort den 23. Oktober auf den Antrag seiner Finanzdirektion einen vierten Vorschuß von Fr. 250,000, obschon der durch Beschluß vom 16. Oktober ausdrücklich verlangte Bericht über die Art und Weise und den Zeitpunkt der Rückzahlung der geleisteten Staatsvorschüsse nicht vorgelegt wurde, vielmehr nunmehr mit Sicherheit angenommen werden müßte, daß an eine Rückzahlung der Vorschüsse nicht mehr zu denken sei.

Nachdem wir die Entstehung der vier Vorschüsse von je Fr. 250,000 geschildert, halten wir es als in unserer Aufgabe liegend, noch mit einigen Worten uns aussprechen zu sollen über die Art der Erfüllung der Bedingungen der Vorschüsse.

Der Regierungsrath hatte in seinem Beschluß vom 27. Juli 1875 an die Ertheilung des ersten Vorschusses die hievorsub a, b, c erwähnten Bedingungen geknüpft.

a. Rückzahlung. Selbstverständlich ist diese Rückzahlung nicht erfolgt. Wir dürfen auch annehmen, daß jeder Unbefangene, welcher die Finanzlage des Unternehmens einigermaßen eingehend zu prüfen in der Lage war, sich bereits zur Zeit, als der erste Vorschuß geleistet wurde, überzeugen mußte, daß an eine Rückzahlung nach drei Monaten kaum zu denken war.

Am Auffallendsten ist jedenfalls die Ertheilung des vierten Vorschusses, indem damals, den 23. Oktober, dem Regierungsrathe von Seiten des Direktors der Bern-Luzern-Bahn offen zugestanden wurde, daß dieser Vorschuß nothwendig sei, um „die Deponirung der Bilanz“ zu ver-

hindern. Die Insolvenz der Bern-Luzern-Bahn war dadurch konstatiert, und es läßt sich unter diesen Umständen das Vorgehen der Regierung kaum rechtfertigen.

b. Verzinsung. Der erste Vorschuß von Fr. 250,000 wurde ermöglicht durch einen Vorschuß der bernischen Jura-bahnen an den Staat. Die Zinsbedingungen sind laut Bericht der Finanzdirektion vom 30. November noch zu vereinbaren. Bei der finanziellen Lage der Bern-Luzern-Bahn ist dieser Umstand von keiner Bedeutung, da die Zinsen so wenig bezahlt werden können, wie das Kapital.

Die Auszahlung des zweiten Vorschusses von Fr. 250,000 wurde ermöglicht durch einen Vorschuß bei der Kantonalbank in Zürich, welcher zu  $3\frac{1}{2}\%$  verzinnt und am 30. September zurückbezahlt wurde.

Die zwei letzten Vorschüsse wurden aus Geldern geleistet, die auf das Staatsanleihen für die Kantonalbank, die Hypothekentafel u. s. w. eingezahlt wurden.

An die Bern-Luzern-Bahn wurden im Ganzen ausbezahlt Fr. 934,798. 80, die übrigen Fr. 65,201. 20 waren glücklicher Weise noch nicht ausbezahlt, als der Große Rath Kenntniß von diesen Vorschüssen erhielt und selbstverständlich wurde alsdann jede weitere Auszahlung sistirt. Dabei ist nicht außer Acht zu lassen, daß in dieser Summe die Verzinsung der Vorschüsse nicht inbegriffen ist.

c. Genehmigung des Verwaltungsrathes der Bern-Luzern-Bahn. Als dritte Bedingung hatte der Regierungsrath die persönliche Verpflichtung der Direktion verlangt, die Genehmigung des Verwaltungsrathes beizubringen.

Unterm 21. August theilte der Präsident der Direktion der Bern-Luzern-Bahn der Finanzdirektion, zu Händen des Regierungsrathes mit, „daß der Verwaltungsrath in seiner Sitzung vom 17. August dem von unserer Direktion mit Ihnen abgeschlossenen Geldanleihen im Betrage von Fr. 250,000 die gewünschte Genehmigung erteilt hat.“

Durch diese Mittheilung mußte der Regierungsrath annehmen, es seien die Mitglieder des Verwaltungsrathes in Kenntniß gesetzt von den Vorschüssen des Staates an das Unternehmen, und bei der schweren Verantwortlichkeit, welche der Regierungsrath durch diese Vorschüsse auf sich geladen, war dieser Umstand kaum ohne Bedeutung für seine weiteren Beschlüsse.

Nachdem nun während und nach der letzten Großrathssession von verschiedenen Mitgliedern des Verwaltungsrathes der Bern-Luzern-Bahn die bestimmte Erklärung abgegeben wurde, sie hätten von diesen Vorschüssen keine Kenntniß gehabt, haben wir auch diese Angelegenheit in den Bereich unserer Untersuchung gezogen. Laut derselben ergibt sich, daß der Verwaltungsrath der Bern-Luzern-Bahn in seiner Sitzung vom 17. August den Antrag seiner Direktion genehmigte: „Die Direktion werde ermächtigt, für die zur Vollen dung des Baues erforderlichen Geldmittel zu sorgen, bis der Aktionär-Versammlung eine definitive Vorlage zur Consolidirung eines zweiten Anleihens gemacht werden kann.“

Laut diesem Beschluß war nun allerdings die Direktion befugt, die nöthigen Gelder anzuschaffen, also auch dieselben aus der Staatskassa zu entnehmen. Wenn aber der Präsident der Direktion den 21. August der Finanzdirektion den oben erwähnten Beschluß des Verwaltungsrathes mit den Worten anzeigt: „Der Verwaltungsrath hat dem von unserer Direktion mit Ihnen abgeschlossenen Geldanleihen im Betrag von Fr. 250,000 die gewünschte Genehmigung erteilt und es wird damit dem von Seiten des Regierungsrathes verlangten Begehren

entsprochen,“ — so mußte die Finanzdirektion und durch dieselbe der Regierungsrath zu der irrthümlichen Ansicht gelangen, der Verwaltungsrath habe speziell dieses Vorschußgeschäft mit dem Staate Bern genehmigt und sei daher mit allen Verhältnissen vertraut und billige diese Manipulation.

Wenn wir diesem Umstand einige Wichtigkeit beilegen, so geschieht es, weil wir gerne durch diese irrthümliche Mittheilung, ferner durch die Mitwissenschaft zweier Mitglieder der Staatswirthschaftskommission, sowie endlich durch die am 23. Juli von der Direktion der Bern-Luzern-Bahn abgegebene Behauptung, es werde das Defizit sich auf Fr. 2,100,000 belaufen, während dasselbe sich wenige Wochen später als weit bedeutender herausstellte, — einige Mißverständnisse für das Vorgehen der Regierung finden möchten, das im Uebrigen durch die Gesetze und Reglemente der Finanzverwaltung in keiner Weise gerechtfertigt erscheint.

## II.

Untersuchung der Buchführung und des Rechnungswesens der Bern-Luzern-Bahn. Die Untersuchung der Bücher erstreckte sich nicht weiter zurück, als bis zum 31. Dezember 1874, da bis auf diesen Zeitpunkt dieselben regelmäßig abgeschlossen, die Bilanz von der Rechnungsprüfungskommission der Bahngesellschaft geprüft, richtig befunden und von der Aktionärversammlung genehmigt worden ist.

Die Buchführung des Jahres 1875 wurde durchgesehen, die richtige Führung der Bücher konstatiert, und es gibt dieser Zeitabschnitt zu keinen Ausstellungen Anlaß. Die Verifikation des Kassabestandes erwies dessen vollständige Uebereinstimmung mit den Büchern und ebenso befanden sich die deponirten Kauttionen der Bauunternehmer und Lieferanten in Baarschaft, Werthschriften und Bürgschaftsscheinen im Einklang mit den Kontrollen. Im Fernern kann beigefügt werden, daß sowohl die Protokolle der verschiedenen Gesellschaftsorgane als auch die vorgelegten Kontrollen und Register, welche bei einem derartigen Unternehmen einen bedeutenden Umfang annehmen, korrekt geführt worden sind. Dagegen liegt es in der Natur der Sache, daß das Rechnungswesen einer Eisenbahngesellschaft in der Bauperiode nicht so definitiv abgeschlossen werden kann, wie bei einer kaufmännischen Buchhaltung, weil eine Anzahl von Abrechnungen noch ausstehend ist und nur mit annähernden Beträgen rubrizirt werden kann. Die nachfolgende Zusammenstellung der finanziellen Lage der Bern-Luzern-Bahngesellschaft per 28. Dezember 1875 kann daher auf unbedingte Richtigkeit nicht Anspruch machen.

### B a u k o s t e n.

I. Betrag der gemachten Zahlungen laut Bilanz vom 28. Dezember 1875	Fr. 16,042,733. 79
Abzüglich indirekte Einnahmen an Zinsertrag von flüssigen Kapitalien und Rückerstattungen	„ 831,252. 21
Bleiben	Fr. 15,211,481. 58
II. Betrag der vom 1. Juli bis 28. Dezember 1875 zur Zahlung angewiesenen, jedoch noch unbezahlten Rechnungen	„ 197,140. 67
III. Betrag der eingelangten, noch nicht geprüften Rechnungen	„ 354,919. 54
IV. Betrag der noch ausstehenden Rechnungen laut approximativer Schätzung des Hrn. Obergerneur Dapples	„ 592,871. 40
V. Gehalte des Personals bis zur Vollen dung der Abrechnungen	„ 15,000. —
Uebertrag	Fr. 16,371,413. 19

	Uebertrag	Fr. 16,371,413. 19
VI. Prozeßkosten	"	10,000. —
VII. Semester-Coupons pro 30. November 1875 vom Obligationen-Kapital von Fr. 10,000,000	"	250,000. —
Die Baukosten und Verbindlichkeiten der Gesellschaft betragen also auf 28. Dezember 1875 die Summe von		
	Fr. 16,631,413. 19	
Die spezifizirten Verzeichnisse zu den Posten II., III. und IV. liegen bei den Akten.		
Unter Rubrik IV. ist ein Betrag für Vollendungsbauten verrechnet, der weiter unten ausgewiesen wird.		
Gegenüber diesen Ausgaben standen der Gesellschaft zur Verfügung an:		
A. Aktienkapital	Fr.	4,000,500
B. Obligationenkapital	"	10,000,000
Zusammen	Fr.	14,000,500

" 14,000,500. —

Die Gesellschaft hat somit ein Defizit von Fr. 2,630,913. 19

Wir bemerken, daß von einer Berechnung allfälliger schuldiger Zinse und Markzinses Umgang genommen worden ist.

Dieses Defizit ist die Gesellschaft schuldig:

1. Dem Staate Bern für geleistete Vorschüsse	Fr.	934,798. 80
2. Den Obligationsgläubigern, Coupons pro 30. November 1875, incl. einige ältere noch ausstehende Coupons	"	253,408. 50
3. An diverse Expropriaten	"	207,450. —
4. An das Personal der Gesellschaft	"	15,000. —
5. An Prozeßkosten für Diverse, abzüglich die gemachten Acconto-Zahlungen	"	5,700. —
6. An die elsfäßische Maschinenfabrik, laut Obligation von Juli 1875. Zahlbar ein Drittel im Juni 1876, ein Drittel im Januar 1877 und der Rest im Juli 1877.	"	454,000. —
An die nämlichen Conto-Corrent-Forderungen	"	1,459. 20
7. An diverse Unternehmer und Lieferanten (incl. Centralbahn u. Jura-Bern-Bahn)	Fr.	847,765. 35
Hievon gehen ab für gemachte Vorschüsse	"	45,273. 97
Verbleiben	Fr.	802,491. 38

" 802,491. 38

Zusammen Fr. 2,674,307. 88

Hievon gehen ab, die Aktiven der Gesellschaft bestehend in Kassafaldo, Guthaben bei Banken, Werthschriften, Auslagen für das Initiativkomite Thun-Ronolfingen

" 43,394. 69

Verbleibt mithin, wie oben, ein Defizit von Fr. 2,630,913. 19

In obiger Zusammenstellung nicht aufgeführt sind die Kosten der Vollendungsarbeiten, welche in einem früheren Resümee der Bahngesellschaft auf Fr. 540,000 devisirt sind, nach unserer Rechnung sich aber wie folgt reduzieren:

Sofort notwendige Vollendungsbauten nach Devis von Ingenieur Gränicher	Fr.	178,000. —
Fernere Vollendungsbauten des Unterbaues nach Devis Dapples	"	102,000. —
Ergänzungen bei Rubrik Oberbau, Abgrenzung und Telegraph	"	40,000. —
Bauleitung und Verschiedenes	"	10,000. —
Zusammen	Fr.	330,000. —
Hievon sind in Rubrik IV. (ausstehende Rechnungen) schon verrechnet	"	25,000. —
Verbleiben	Fr.	305,000. —
welche mit den Vorstehenden	"	2,630,913. 19
ein Gesamtdefizit ergeben von	Fr.	2,935,913. 19
ohne Geldbeschaffungskosten und Zinse.		

Die Differenz gegenüber der Gesamtkosten-Aufstellung seitens der Gesellschaft, welche eine fehlende Summe von Fr. 3,100,000 aufweist, hat ihren Grund hauptsächlich in dem Ansjage für Bahnunterhalt bis 31. Mai 1876 mit Fr. 150,000, den wir nicht aufgenommen haben. Ein spezieller Bahnunterhalt auf Rechnung des Baukonto's wird infolge der Verhältnisse nicht verrechnet, sondern es werden die monatlichen Betriebsauslagen verhältnißmäßig größer, beziehungsweise ein entsprechendes Betriebsdefizit zu zahlen sein. Ferner haben wir einen Posten von Fr. 50,000 für Anleihenkosten und Zinsen, welche die Gesellschaft zu den Vollendungsbauten devisirt hatte, nicht aufgenommen.

In Summa ergibt sich aus den Untersuchungen der Kommission annähernd daselbe Defizit, wie aus der früheren Aufstellung der Bahngesellschaft.

Ob daselbe sich durch den Ausgang des Prozesses wegen Ausführung des Zimmeregg-Tunnels modifiziren dürfte, ist die Kommission nicht in der Lage zu beurtheilen.

### III.

Den Berichten unserer technischen Spezialkommission über die ausgeführten Bauten, die Nacharbeiten, den Betrieb und die Frequenzverhältnisse der Bahn entnehmen wir folgende hauptsächlichsten Daten.

**B a h n b a u.** Die definitive Tracirung der Bahn erfolgte im Allgemeinen nach dem Weisk'schen Vorprojekte und es scheint dieselbe in Situation und Längenprofil den Terrainverhältnissen in angemessener Weise angepaßt. Immerhin ist es wahrscheinlich, daß das Trace nach verschiedenen Richtungen hätte verbessert und damit gewisse Bauten hätten reduziert werden können, wenn für die Vorarbeiten dem technischen Bureau der Bahn eine genügende Zeit eingeräumt worden wäre. Dieser begangene Fehler, die Bauperiode zu beginnen, bevor die technischen Studien erschöpft waren, machte sich denn auch zunächst in der mangelhaften Devisirung fühlbar, welcher größtentheils die schließlichen Mehrkosten zuzuschreiben sind, so z. B. war nichts angesetzt für die Vergrößerung der Station Langnau, welche Fr. 211,000 kostete, für die Bauten im Bahnhof Luzern, die auf Fr. 226,000 anstiegen, u. a. mehr. Ganz ungenügend devisirt waren die Uferbauten und ein Theil der Brücken, und es mußte in Bezug auf Flußverbauungen im Entlebuch dann noch viel mehr geleistet werden, als der Bahnverwaltung billigerweise zuzumuthen war. Wenn dazu in Betracht gezogen wird, daß die Landwerbungen beinahe Fr. 500,000 mehr gekostet hat, als im Devis vorgeesehen war und wenn man dazu die Mehrkosten des Zimmeregg-Tunnels mit Fr. 1,700,000 gegenüber dem erstvorgeesehenen Trace über Neuz-Bühl in Abzug bringt, so ergibt sich auf den übrigen Rubriken des Baudevises eine durchschnittliche Uberschreitung von circa 5 %, welche sich wohl motiviren läßt.

Unbegreiflich ist uns, daß die Verwaltung in einem Zeitpunkte, wo sie bereits die ungünstige Finanzlage des Geschäftes hätte übersehen sollen, noch eine so kostspielige Trace-Abänderung beschließen konnte. So viel aus dem Kapitel der Devis-Ueberschreitung.

Hiermit im Zusammenhange steht noch das bei der Bauauschreibung vorzugsweise befolgte System der Kleinanforde, welches zur Folge hatte, daß ein beträchtlicher Theil der Arbeiten in Regie ausgeführt werden mußte, was auch nicht zur Oekonomie des Haushaltes beitrug.

Die Bauausführung selbst ist eine solide und kunstgerechte, und es ist die Bahn, wenn die nothwendigen Vollendungsarbeiten ausgeführt sein werden, eine in allen Theilen richtig erstellte und betriebsfähigere Anlage.

Bezüglich der Vollendungsbauten verweisen wir auf das Gutachten des Herrn Ingenieur Gränicher (siehe Beilage A), wonach an solchen in der Rubrik Unterbau für eine Summe von Fr. 178,000 sofort, beziehungsweise bis im Frühjahr auszuführen sind. Wir haben dieselben eintheilen lassen in solche, die einerseits zur Sicherung des Bahnbetriebes unbedingt dringlich sind, andererseits deswegen sofort in Angriff genommen werden müssen, weil deren Erstellung nur im Winter bei kleinem Wasserstande auf zweckmäßige Weise geschehen kann (Gruppe I), mit Fr. 69,000, und in solche, welche momentan noch verschoben werden können (Gruppe II), mit Fr. 109,000. Ueberdies sind von Herrn Ingenieur Dapples noch folgende Vollendungsbauten devisirt:

In der Rubrik Unterbau insgesammt von Fr. 280,000, worüber die detaillirten Vorlagen bei den Akten liegen und von denen die oben angeführten Fr. 178,000 abzuziehen sind, wonach auszuführen bleiben Fr. 102,000, welche jedoch füglich erst im Laufe des Sommers verausgabt zu werden brauchen.

In der Rubrik Oberbau Ergänzungsarbeiten für Fr. 10,000. In der Rubrik Abgrenzungen für Einfriedung und Lebhag für Fr. 30,000, welche ebenfalls nicht dringlich sind.

Der Betrieb der Bahn ist laut Betriebsvertrag zwischen der Jura-Bern-Bahn und der Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern vom 21. August 1874 von der ersten Gesellschaft übernommen worden, welche Gesellschaft bereits die Bahnstrecke Gimmigen-Langnau infolge Betriebsvertrag zwischen der bernischen Staatsbahn und den Jurabahnen d. d. 21. Oktober 1873 auf Rechnung des Kantons Bern im Betriebe hatte. Die Grundlagen der beiden Verträge differiren nur in Bezug auf die Dauer und Verantwortlichkeit. Es ist hiebei als Grundsatz aufgestellt, daß die Jurabahngesellschaft den Betrieb der Bern-Luzern-Bahn zu den reinen Selbstkosten besorgt. Nach- und Vollendungsarbeiten sind von der Bern-Luzern-Bahngesellschaft auszuführen. Schaden, der durch höhere Gewalt, Naturereignisse oder außerordentliche Unglücksfälle auf der Linie veranlaßt wird, ist durch die Bern-Luzern-Bahngesellschaft zu tragen.

Durch Uebereinkunft zwischen dem Staate Bern und den beiden Bahngesellschaften vom 25. November 1874 wurde das Rollmaterial der bernischen Staatsbahn, welches nicht zu den der Jurabahn abgetretenen Strecken Biel-Neuenstadt und Biel-Bern, respektive Zollikofen gehört, sondern zum Betrieb der Strecke Bern-Langnau erforderlich ist, ausgeschieden und der Jurabahngesellschaft verkauft. Dieses Material, im Werthe von Fr. 327,285. 39 ist von der Bern-Luzern-Bahngesellschaft gemiethet und mußte durch einen andern Betriebsübernehmer wenigstens in gleicher Quantität angeschafft werden.

Ueber die Mitbenutzung der Bahnhöfe Bern und Luzern, der Strecken Bern-Gimmigen und Flühmühle-Luzern bestehen Verträge mit der Centralbahn, welche das Betriebsbudget der Bern-Luzern-Bahn schwer belasten, indem hohe Verzinsungsquoten an diese kostspieligen Bauanlagen und verhältnißmäßige

Antheile an die hohen Verwaltungskosten der beiden Bahnhöfe entrichtet werden müssen. Es ist diesen Faktoren bei Berechnung der Betriebskosten im Jahr 1871 offenbar zu wenig Rechnung getragen worden, und es fällt hiebei ferner in Betracht die seitherige Erhöhung aller Preise der Besoldungen und Arbeitslöhne, sowie der Umstand, daß ein täglicher Zug mehr eingeführt wurde, als damals vorgesehen war.

Die Betriebskosten erreichen gegenwärtig auch deshalb eine hohe Summe, weil der Bahnunterhalt, der bei einer neuen Anlage stets bedeutend ist, nicht aus dem Baukonto bestritten werden kann, sondern direkt dem Betriebe zur Last fällt. Eine daherige Kostenverminderung auf der neuen Linie wird aber dadurch aufgewogen werden, daß auf der alten Strecke Gimmigen-Langnau in den nächsten Jahren eine streckenweise Erneuerung des Oberbaues in Aussicht steht und hierfür kein Reservefond vorhanden ist.

Unter Berücksichtigung aller Faktoren gelangen wir zu dem Resultate, daß für das Jahr 1876, und unter Annahme von fünf täglichen Zügen, wovon vier Personenzüge und ein Güterzug im Sommer, und drei Personenzüge und ein Güterzug im Winter, die Betriebskosten die Summe von Fr. 12,600 per Kilometer nicht übersteigen werden, wobei Fr. 2300 für Kosten der Mitbenutzung fremder Bahnhöfe und Bahnstrecken eingerechnet sind. Diese kilometrischen Kosten werden sich bei einer mäßigen Vermehrung der Brutto-Einnahmen nur wenig erhöhen und bei einer kilometrischen Einnahme von Fr. 18,000 bis zu Fr. 13,400 per Kilometer aufsteigen.

Bezüglich der Betriebs-Einnahmen sind drei Perioden zu unterscheiden, die gegenwärtige seit Eröffnung der Bahn bis zum Jahresluß, die zukünftige bis zur Eröffnung der Gotthardbahn und diejenige nach Eröffnung der Gotthardbahn.

Die bisherigen Betriebs-Einnahmen betragen:

per August	Fr. 100,000
„ September	„ 128,000
„ Oktober	„ 100,000
„ November	„ 70,000
„ Dezember	„ 70,000 (approximativ)
Zusammen	Fr. 468,000.

Ungünstige Einflüsse waren die, daß der Fahrtenplan erst gegen Ende der Saison bekannt wurde und deshalb die Touristen-Frequenz geringer ausfiel, als es später der Fall sein wird (namentlich auf die Verbindung mit dem Oberland war zu wenig Rücksicht genommen); und ferner, daß der Waarenverkehr sich noch nicht entwickeln konnte und erst später zu einiger Bedeutung gelangen wird.

Erwähnt zu werden verdient, daß durch Eröffnung der durchgehenden Linie die Betriebs-Einnahmen sich bereits auf circa Fr. 13,000 per Kilometer belaufen, währenddem die Linie Bern-Langnau im Jahr 1873 nur Fr. 7500, im Jahr 1864 sogar nur Fr. 4800 abwarf. Es ist dies ein Beweis, daß die durchgehende Linie ein Verkehrsbedürfnis war und auch im Entlebuch sich in analoger Weise die Brutto-Einnahmen vermehren werden.

Von diesen Grundlagen ausgehend, dürfen wir die Brutto-Einnahmen der Bahn für das Jahr 1876 unbedenklich auf Fr. 14,000 per Kilometer veranschlagen.

Für die folgenden Jahre bis 1881 möchte eine Vermehrung der Brutto-Einnahmen von 6% per Jahr nicht zu hoch gegriffen sein. Die Bahn Zürich-Luzern, welche sich in ähnlichen Verhältnissen befindet, hatte im Jahre 1865 eine Brutto-Einnahme von Fr. 11,657 per Kilometer, die sich allmählig so steigerte, daß sie im Jahr 1874 Fr. 20,206 erreichte, was eine jährliche Vermehrung von circa 6½% ausmacht. Mit einer Majoration von 6% würden sich die Brutto-Einnahmen unserer Bahn im Jahr 1880 auf gegen Fr. 18,000 belaufen.

Nach Eröffnung der Gotthardbahn werden sich die Einnahmen voraussichtlich in stärkerer Proportion steigern, dürfen aber auch nicht überschätzt werden, da die Verkehrszone, welche durch unsere Bahn bedient wird, nur eine begrenzte ist. Einfluß hierauf wird namentlich auch der zukünftige Anschluß an die Gotthardbahn haben, der möglicherweise in Rothkreuz statt in Luzern zu suchen sein dürfte. Dannzumal werden auch erhebliche Antheilsquoten an die Kosten der Erweiterungen der Bahnhöfe in Bern und eventuell in Luzern entfallen sein, und es enthält sich daher Ihre Kommission weitergehender durchaus problematischer Berechnungen.

IV.

Die Kommission hat die in jüngster Zeit aufgeworfene Frage: „Ist die Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern eine Aktiengesellschaft, oder welches ist ihre rechtliche Stellung, n. a. „W., haftet für die Verbindlichkeiten derselben bloß das Gesellschaftsvermögen oder haften die Aktionäre für ein Mehreres?“ durch ihre juristische Subkommission untersuchen lassen und es hat diese ihre Ansichten in einem einläßlichen Rechtsgutachten niedergelegt. Indem wir auf den Inhalt dieses Gutachtens verweisen, beschränken wir uns hier darauf, nur die Schlüsse desselben wieder zu geben, um so mehr als alle Mitglieder unseres Spezial-Ausschusses in dem Ergebnisse, daß die Bern-Luzern-Bahn eine Aktiengesellschaft sei, übereinstimmten, eine Minderheit hingegen nicht allen den dafür angeführten Gründen beipflichten konnte.

Die 1. Frage: Ist die Genehmigung der Statuten von der kompetenten Behörde erteilt worden? wird Seitens unserer Juristen bestimmt bejaht. Der Große Rath des Kantons Bern hat in Art. 29 der Konzeption vom 10. März 1870 die Bestimmung genehmigt: „die Statuten der Gesellschaft bedürfen der Genehmigung der Regierung.“ Dadurch, daß der Regierungsrath am 27. März 1872 die Statuten sanktionirte, wurde in dieser Hinsicht dem Gesetz ein Genüge geleistet.

Hinsichtlich der 2. Frage, ob die vorgeschriebene Veröffentlichung der staatlichen Genehmigung rechtzeitig erfolgt sei, gelangen dieselben zu folgendem Ergebnis: In Betreff der Veröffentlichung der Staatsgenehmigung der Statuten ist dem Gesetze ein Genüge geleistet worden. Die am 27. und 30. November 1875 erfolgte Publikation der Statutengenehmigung war nach dem zum Zweck Geschehenen und damit Erreichten nicht unumgänglich erforderlich, indeß noch statthaft, ebenso die Uebernahme der vorher im Namen der Gesellschaft eingegangenen Verbindlichkeiten; durch diese beiden Maßnahmen wurde ein allfälliger Mangel hinsichtlich der rechtlichen Konstituierung der Aktiengesellschaft und der Rechtsgültigkeit der im Namen derselben eingegangenen Verbindlichkeiten gehoben. Die Gesellschaftsgläubiger wurden dadurch nicht benachtheiligt, indem wenn nicht eine Aktiengesellschaft, viel weniger noch eine gewöhnliche, zivilrechtliche Erwerbsgesellschaft, gebildet durch die Aktionäre, zu Recht besteht.

Demnach ist kein Grund zur Befürchtung vorhanden, daß der Staat Bern für die Verbindlichkeiten der Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft rechtlich über den gemachten Aktienkapitaleinschuß hinaus in Anspruch genommen werden könne.

In Umfassung ihres Berichtes ist die Kommission im Falle, Ihnen, Herr Präsident, Herren Großräthe, nur einen einzigen, einstimmig gefaßten Antrag zu stellen, dahin lautend:

Der Große Rath spricht sein Bedauern darüber aus, daß die Regierung durch Ertheilung der Vorschüsse an die Bern-Luzern-

zern-Bahn-Gesellschaft ihre verfassungsmäßigen Kompetenzen überschritten hat.

Mit Hochschätzung

Bern, den 3. Jannar 1876.

Der Kommissionspräsident:  
G. Ott.

Zu vorstehendem Berichte werden folgende drei Beilagen ausgetheilt:

Beilage A.

An den Präsidenten der Großraths-Kommission zur Untersuchung der Finanzlage der Bern-Luzern-Bahn.

Bern, den 21. Dezember 1875.

Hochgeehrter Herr!

Mit Schreiben vom 10. dieß ertheilten Sie mir den Auftrag, die Frage der Vollendungsarbeiten der Eisenbahn Langnau-Luzern, speziell mit Rücksicht auf diejenigen Arbeiten, welche in den nächsten 6 Monaten erstellt werden müssen, um den Bahnbetrieb sicher zu stellen, zu prüfen und eine approximative Berechnung der daherigen monatlichen Kosten aufzustellen.

Nachdem Ihrer Weisung entsprechend vorerst mit Herrn Obergeringieur Bridel in Biel die Angelegenheit besprochen, nahm darauf unter Zuziehung der Herren Bahningenieur Cuenod und Oberbahnmeister Grütter die Lokalbesichtigung der ganzen Linie Langnau-Luzern vor und beehre mich nun, Ihnen folgenden Bericht zu erstatten:

Die Vollendungsarbeiten, welche in dem Zeitraume bis Ende Mai 1876 zur Sicherung des Bahnbetriebs zu erstellen nothwendig sind, qualifiziren sich in solche, die einerseits der Dringlichkeit wegen überhaupt (Konsolidirung der Verglethe auf der Strecke Wollhausen-Langnauerbrück, zwischen Kilometer 39,900 und 40,100), andererseits deswegen sofort in Angriff genommen werden müssen, weil deren Erstellung nur im Winter bei kleinem Wasserstande rationell geschehen kann (sämmtliche Uferschutzbauten). Die übrigen, nachfolgend aufgeführten Vollendungsarbeiten können füglich auf das Frühjahr, die kostspieligsten derselben, Ergänzung der Beschotterung und Geleiseregulirung auf die Monate April und Mai verschoben werden.

Es vertheilen sich hienach sämmtliche Arbeiten in zwei Gruppen, in solche, welche sofort in Angriff genommen und in den Wintermonaten vollendet werden müssen, Gruppe I, und in solche, welche im Frühjahr auszuführen sind, Gruppe II.

Zusammenstellung der Vollendungsarbeiten.

	Gruppe I. Fr.	Gruppe II. Fr.
<b>a. Langnau-Scholzmatt, Loos 1-3.</b>		
1) Zwischen Kil. 0,9 und 1,5 sind an der Ilfz Uferversicherungen dringendst nöthig auf 200 Meter Länge		5,000
2) Auf Station Wiggen fehlt die Auffüllung für die Holzrampe und Zufahrtsstraße, sowie die Rampenmauer. Von der Sicherheit des Bahnbetriebes selbstverständlich völlig unabhängig liegt die Erstellung der Holzrampe im wirklichen Interesse der Bahn und wird deshalb der Kostenbetrag hier aufgenommen und zwar für Erdarbeiten	Fr. 5,000	
für Mauerarbeiten	" 3,000	
		8,000
	Uebertrag	5,000 8,000

	Gruppe I. Fr.	Gruppe II. Fr.		Gruppe I. Fr.	Gruppe II. Fr.
Uebertrag	5,000	8,000		Uebertrag	26,200 26,500
<p><b>b. Escholzmatt-Schüpfheim, Loos 4.</b></p> <p>Im Einschnitt rechts der Bahn, bei Kilometer 18,000 ist auf 300 Meter Länge eine Entwässerungsanlage zu erstellen . . .</p>			2,000		
<p><b>c. Schüpfheim-Entlebuch, Loos 5.</b></p> <p>1) Der Bahneinschnitt bei Kilometer 26,700 muß noch vollendet und dem Wasser Abfluß verschafft werden . . .</p> <p>2) An dem sehr schiefen Durchlaß bei Kilometer 24,460 sind zwei neue, große Aufslagsquader einzusetzen . . .</p> <p>3) Am Bibernbach, Kilometer 26,550, müssen die Ufer oberhalb der Bahn auf circa 100 Meter Länge durch Ufermauern versichert werden . . .</p> <p>4) Entlenkorrection, Kilom. 28,250. Um die hier erstellten sehr bedeutenden Flußbauten und damit die Bahnanlage zu sichern, ist es nothwendig, auf dem rechten Ufer unter der Brücke durch und flusaufwärts auf 80 Meter Länge eine Uferverkleidung zu erstellen, wie solche auf dem linken Ufer besteht und sich daselbst bei der außerordentlichen Wassergröße vom Juli 1874 bewährt hat. Diese Wassergröße bewirkte einen Uferdurchbruch auf dem rechten Ufer unmittelbar oberhalb der Brücke und die Wirkung war der Art, daß das Widerlager im Wiederholungsfalle allerdings ernstlich gefährdet werden könnte. Kosten hierfür 80 Meter <math>\times</math> 140 = Fr. 11,200</p> <p>Außerdem ist zu oberst die Korrection am rechten Ufer bei Sporen Nr. 1, welcher gegenwärtig höchst nachtheilig einen zum Fluß ganz winkelrechten Abschluß hat, ein Regel als Abschluß anzulegen, daherige Kosten " 2,800</p> <p style="text-align: right;">Total Entlenkorrection 14,000</p>			1,000 200 4,000		
<p><b>d. Entlebuch-Wollhausen, Loos 6 I.</b></p> <p>1) Bei Kilometer 30,700 sind vor dem Tunnel rechts der Bahn die Böschungen zu verflachen . . .</p> <p>2) Die die Tunnelmündung bildende Nagelstuh bei Kilometer 30,780 muß durch eine Verkleidungsmauer vor Verwitterung geschützt werden . . .</p> <p>3) Bei Kilometer 29,500 und 33,250 (Sägelibach) sind auf zirka 160 Meter Uferverficherung an der Waldemme zu erstellen . . .</p> <p>4) Für Reparaturen am Tunnel bei Kilometer 31,750 . . .</p> <p>5) Bei Kilometer 32,900 sind zum Schutze der Bahn die Einschnittsböschungen zu konsolidiren . . .</p> <p style="text-align: right;">Uebertrag 26,200 26,500</p>			1,700 9,600 4,000 1,200 2,000		
<p><b>e. Wollhausen-Langnauerbrücke, Loos 6 II-7 I.</b></p> <p>1) Bei Kilometer 35,800 müssen vor der Tunnelmündung auf Bernseite die Seitengräben zum Wasserabfluß mit Gegenfall ausgemauert werden . . .</p> <p>2) Bei Kilometer 38,500 mußte der Bahn wegen die Landstraße verlegt werden. Zum Schutze der Straße und mit ihr der Bahn ist noch eine Uferverficherung erforderlich und zwar auf circa 120 Meter Länge . . .</p> <p>3) Zwischen Kilometer 39,900 und 40,100 ist die Verficherung der Berglehne rechts dringendst nothwendig. Ein Theil der nöthigen Arbeiten ist bereits erstellt und zwar an Erdarbeiten für Fr. 5000 und an Mauerarbeiten für Fr. 9000, zusammen also für Fr. 14,000. Nach Mittheilung des Herrn Bahningeniours Cuenod ist aber dieser Betrag größtentheils noch nicht bezahlt und wird deshalb hier mit aufgenommen. Mit Inbegriff obiger Kosten sind erforderlich:</p> <p style="text-align: right;">Für Erdarbeiten . Fr. 15,000 " Mauerarbeiten " 16,000 Total 31,000</p> <p>4) Bei Kilometer 35,820 ist über dem Tunnelportal, Seite Bern, eine Schale anzulegen, damit von der obenliegenden Böschung kein Material auf die Bahn herunter geschwemmt werde . . .</p> <p style="text-align: right;">350</p>			350 3,000		
<p><b>f. Langnauerbrücke-Malters, Loos 7 II.</b></p> <p>Auf diesem Loose sind keine Arbeiten zur Sicherheit des Betriebs auszuführen nothig.</p>					
<p><b>g. Malters-Littau, Loos 8.</b></p> <p>1) Bei Kilometer 50,900 macht die Emme eine sehr schroffe Biegung unmittelbar neben der Bahn und es ist zur Sicherung der von der Bahnerwaltung gemachten Schwelle noch ein Steinwurf nothig auf circa 140 Meter Länge . . .</p> <p>2) Die Station Littau ist zeitweise halb versumpft und es sind entsprechende Entwässerungsarbeiten dringend geboten . . .</p> <p>3) Bei der Station Littau läuft das Bergwasser durch die Dorfstraße auf das Bahngelände und muß durch Anlage einer Dohle und Seitengraben abgeführt werden. Daherige Kosten in Allem . . .</p> <p style="text-align: right;">2,100 5,000 2,000</p>			2,100 5,000 2,000		
<p><b>h. Littau-Fluhmühle (Luzern), Loos 9.</b></p> <p>Auf diesem Loose sind zur Betriebssicherung keine Arbeiten auszuführen nothwendig.</p>					
<p><b>i. Beschotterung der Bahn.</b></p> <p>Zur Ergänzung der Beschotterung im Frühjahr werden für die ganze Bahnstrecke Langnau-Luzern erforderlich sein 13,000 Kubikmeter . . .</p> <p style="text-align: right;">Uebertrag 62,650 72,850</p>					39,000

	Gruppe I. Fr.	Gruppe II. Fr.
Uebertrag	62,650	72,850

**k. Bahnunterhaltung.**

Im Frühjahr während der zwei Monate April und Mai ist die Regulirung des Geleises auf der ganzen Strecke nothwendig. Für 13 Vorarbeitergruppen sind während 2 Monaten (April und Mai) je 10 Mann erforderlich . . . . . 24,000

**l. Verschiedenes.**

Anpflanzungen zur Konsolidirung der Böschungen . . . . . 3,000

62,650	99,850
--------	--------

**m. Unvorhergesehenes.**

Hiefür werden ausgesetzt circa 10% mit Total 69,000 109,000

Gruppe I . . . . .	Total Fr. 69,000
Gruppe II . . . . .	id. „ 109,000
	Total Fr. 178,000

Diese Summe, auf Monate vertheilt, kann berechnet werden:

pro Januar . . . . .	Fr. 23,000
„ Februar . . . . .	„ 23,000
„ März . . . . .	„ 23,000
„ April . . . . .	„ 54,500
„ Mai . . . . .	„ 54,500
	Fr. 178,000

Mit Hochachtung zeichnet

G. Gränicher, Ingenieur.

**Beilage B.**

**Bericht an den Präsidenten der großrätlichen Kommission zur Untersuchung der Finanzlage der Bern-Luzern-Bahn, zu Händen des Großen Rathes.**

Herr Präsident!

Als Mitglied der technischen Sektion unserer Kommission wurde ich speziell zu Erhebungen bezüglich Kosten und Art und Weise der Ausführung dieser Bahn beauftragt.

Nach Prüfung der Vorlagen, wiederholten Arbeiten mit Herrn Oberingenieur Dapples und Bereisung der Linie, habe ich Ihnen Folgendes vorzulegen:

Die Bahn von Langnau nach Luzern — 54,05 Kilometer — war in den Jahren 1869 und 1870 von Herrn Ingenieur Wetli auf Fr. 12,000,000 devisirt worden. Herr Dapples erhöhte diesen Betrag auf Fr. 14,000,000. Trotz dieses Zuschlages von 2 Millionen erwies sich der Devis als unzulänglich, indem sich die Baukosten voraussichtlich auf Fr. 17,101,000, somit per Kilometer auf circa Fr. 316,680 belaufen werden.

Es lag in meiner Aufgabe, nachzusehen, woher diese auffallende Ueberschreitung rühre und auffallend schon deshalb, weil z. B. die Linie Basel-Delsberg, mit Antheilquote am Bahnhof Delsberg, bloß auf ungefähr Fr. 200,000 per Kilometer zu stehen kommt.

Indem ich hierauf zu antworten mich bemühe, bemerke, daß ich bei meinen Forschungen auf dem technischen Bureau der Bern-Luzern-Bahn auf das Bereitwilligste unterstützt wurde und jegliche gewünschte Auskunft erhielt. Die erforderlichen Belege liegen zur Hand und insoweit scheint mir dort die Sache in Ordnung.

Nimmt man die Karte und verfolgt das Trace der Langnau-Luzernbahn, so sieht man, wie Fluß und kleine Emme sich in scharfen Kurven regellos von einer Thalseite zur andern werfen und zahlreiche Wildbäche sich in sie ergießen. Alle diese Gewässer haben starkes Gefälle, schwellen rasch an und fördern bei Hochgewittern und anhaltenden Regengüssen gewaltige Geschiebsmassen zu Thal.

Der Charakter der Gegend ist wild und die geologische Formation für Bauten vorliegender Art eine ungünstige. Gletscherschutt und verwitterte ältere Formationen, mit Wasseradern durchzogen, überlagern die Höhen. Der feste Kern liegt tief. Links und rechts der Thäler Abstürze. Bei den zahlreichen Anschnitten waren Abrutschungen zu gewärtigen und die unbändigen Gewässer erforderten größere und kostspielige Versicherungs-Bauten.

Trotz der schwierigen Verhältnisse ist nun kein Zweifel, daß die Linie nicht gehörig studirt wurde. Herr Dapples, der im Juli 1872 eingetreten, hatte, da die Bahn im Juli 1875 dem Betrieb übergeben werden sollte, nicht Zeit zu einläßlichen Studien, seine bezügliche Arbeit reduzirte sich hauptsächlich auf Vervollständigung des Devis Wetli.

Herr Dapples disponirte nicht von Anfang an über genügendes Personal. Definitive Anstellungen konnten erst um's Neujahr 1872 gemacht werden, weil der Finanzausweis erst im Dezember 1872 vom Luzerner Volk angenommen wurde. Dadurch Schwierigkeiten aller Art. Temporäre Anstellungen mit höherem Gehalt.

In Anbetracht der Menge Arbeit, die in kurzer Zeit auszuführen war, ist die Zahl des damals verwendeten technischen Personals eine schwache zu nennen.

Das Trace folgt meist der Thalsohle und hat deshalb viele und starke Kurven. Maximal-Steigung: 2%.

Nun sind es hauptsächlich zwei Punkte, die bezüglich dieses Trace's in die Augen fallen und wo bebauert werden muß, daß nicht eine andere Richtung eingeschlagen wurde.

Die Ueberbrückung der wilden Entlen bei Entlebuch ist an einer Stelle bewerkstelligt, wo zum Schutze der Brücke wie des Bahndammes großartige Uferversicherungen angelegt werden mußten (Wassereinbruch im Juli 1874).

Diese kostspieligen Anlagen wären größtentheils vermieden worden, hätte man die Bahn weiter oben übergeführt, wo auf beiden Seiten, ziemlich nahe gerückt, felsige Ufer.

Ferner ist fatal, daß man sich, entgegen den Einwendungen des Herrn Dapples (vide Bericht vom 26. Juni 1873) zur Durchbohrung der Zimmeregg entschloß. Der Verwaltungsrath entschied hierzu, um circa einen Kilometer Centralbahn zu vermeiden und die Linie um 1025 Meter abzukürzen.

Das Trace war ursprünglich über Kriens, später über Ruzwyl und dann durch den Reußbühl gezogen. Bei Fr. 900 per laufenden Meter Tunnel hatte Herr Dapples die Mehrkosten der Zimmeregg-Linie auf Fr. 700,000 berechnet; dazu kommen Fr. 885,000 in Folge Regiebaues auf Rechnung der Gebrüder Favre verausgabte Gelder und Fr. 116,465 für Ausmauerungen über normal, laut schiedsrichterlichem Urtheil vom Juli 1874, zusammen also Fr. 1,701,465 Mehrkosten gegenüber dem frühern Projekte. Es liegt auf der Hand, daß ohne die Versicherungsarbeiten bei Entlebuch, die nicht einmal fertig sind, sondern nothwendig noch weiter geführt werden sollten, und ohne Zimmeregg, die finanzielle Lage der Bahn eine weit günstigere wäre.

Herr Ingenieur Gränicher, Seitens unserer Kommission speziell mit Untersuchung und Feststellung nothwendigster Vollendungsbauteil beauftragt, schätzt die Arbeiten, welche in dieser Richtung beim Entlenübergang noch ausgeführt werden sollten, auf Fr. 14,000 und Fr. 100,000 sind dort bereits verbaut.

Ich muß bezüglich übereilten Studiums der Linie ferner bemerken, daß bei Befahrung der Strecke den 23. Dezember 1875, mir auf die Erweiterung des Bahnhofes in Langnau aufmerksam gemacht wurden und auf die Anlage einer Wasserstation, Holz- und Viehrampe zc. zc.

Der Umänderung desselben von einer Kopf-Station in einen Bahnhof für durchgehenden Betrieb war nicht, oder jedenfalls bei Weitem nicht genügend, Rechnung getragen. Schon im Hinblick auf eine Bahn Burgdorf-Langnau, deren Ausführung zwar erst später in Vordergrund trat, war eine Erweiterung des Bahnhofes geboten, um soviel, als Privat-Spekulation sich des umliegenden Terrains zu bemächtigen anfing. 30 und 50 Centimes mußten hier per □' vergütet werden. Allerdings unvorhergesehener Weise trat hier noch der Umstand zu, daß wegen Verlegung eines Schießplatzes und bezüglich Vorkehrungen, Blendungen zc. Fr. 7500 Seitens der Bahn bezahlt werden mußten. Die Mehrkosten gegenüber ursprünglichem Devis belaufen sich auf dem Bahnhofs Langnau auf mehr denn Fr. 210,000.

Als weiteres Beispiel ungenügender Untersuchung sind anzuführen Ueberbrückungen des Luelibaches, in der Nähe der Station Wiggen, und des Bibern-Baches, bei Hasli.

Am ersten Orte war ein Uebergang von 2,5 Meter, am andern ein solcher von 1,5 Meter vorgesehen, während über den Luelibach sammt Karrweg eine Brücke von 24 und über die Bibern eine solche von 12 Meter erstellt werden mußte. Wie sehr letzterer Wildbach unterschätzt wurde, beweist der Umstand, daß zum Glück bevor jene Bahnstrecke in Ausführung war, derselbe, in Folge Unwetters hoch angeschwollen, im Sommer 1874 in Hasli unter anderem 2 Schuppen wegriß und die Feuerspritze, die in einem derselben verwahrt wurde, auf längere Strecke thalabwärts schleppete.

Dieser Bach lag mit seiner Sohle mehrere Fuß über dem umliegenden Boden und hat sich jetzt gegen 8 Fuß tief in denselben gewühlt. — Die Vorkehrungen zu seiner Eindämmung sind jedenfalls nicht hinreichend und müssen weiter geführt werden. Herr Gränicher devisirt hier die Vollendungsarbeiten auf Fr. 4000.

Ich wiederhole, Herr Dapples hatte nicht genügend Zeit zu einlässlichen Vorstudien.

Frühere Arbeiten beweisen seine Kompetenz in Sachen.

Ueberdies, daß die Bauzeit eine kurze war, konnte das Trace von Wohlhausen bis Luzern erst nach dem Luzerner Großrathsbeschlusse definitiv bestimmt werden. Somit war es nicht möglich, die ganze Linie zum Bau auszusprechen, man hätte denn längern Termin zur Ausschreibung haben sollen.

Sobald eine Strecke fertig ausgearbeitet war, übergab man sie zum Baue; speziell war dieß bei den Erdarbeiten der Fall.

Eine Ausschreibung fand statt für die Strecke Schüpfheim-Wohlhausen, und zwar für sämtliche Unterbauarbeiten. Es sind aber dort für den Bau schwierige Verhältnisse, höchst mangelhafte Zu- und Vonfahrten, so daß sich kein richtiger Unternehmer für das Ganze meldete und man genöthigt war, loosweise an kleinere Unternehmer zu vergeben. Größere Unternehmer zeigten sich überhaupt wenige und diese boten nicht genügende Garantie.

Der unglückliche Ausgang des Zimmerreggtunnel-Unternehmens, wo den Gebrüdern Favre die Arbeit abgenommen werden mußte, ist bekannt.

Man hatte also hauptsächlich mit kleinern Unternehmern zu thun. So wurden von Langnau bis Schüpfheim die Kunstbauten im Kleinakkord vergeben. Dabei zeigte sich wiederholt, daß diese Akkordanten ihrer Aufgabe nicht gewachsen waren, die Bauleitung war genöthigt, Arbeiten selber auszuführen.

Bezüglich dieser Regie-Arbeiten wurde übrigens von vorn-

herein ein gewisses System innegehalten. Es ergibt sich dieß deutlich aus einem Schreiben des Direktoriums an den Verwaltungsrath vom 27. Dezember 1872. Es heißt dort wörtlich:

„Unter Regiebau versteht man die Verakkordirung der Handarbeit an kleine Spezialakkordanten, welche nur die Arbeiter, die Pferde und das kleine Werkzeug zu liefern haben, während der Bauherr die Materialien und das größere Material, Rollwagen, Hilfssechsen, Lehrgerüste u. s. w. selbst liefert. Die Vortheile dieses Systems bestehen darin, daß der Bauherr die eigentlichen Elemente des Baues direkt liefert und somit von allen Ersparnissen, welche aus einer umsichtigen Beschaffung derselben entstehen können, selbst profitirt, daß er somit den Gewinn, welchen ein tüchtiger Unternehmer erzielen kann, im Stande ist, in die eigene Kasse zu leiten, zc. zc.

„Da nun für unsere Verhältnisse der sogenannte Regiebau wahrscheinlich eine etwas raschere Inangriffnahme einzelner Bauparthien gestatten würde und dieß zur Normirung der Preise für nachherige Uebergabe von Arbeiten an Unternehmer vortheilhaft sein kann, so beabsichtigen wir vorläufig auf der Strecke Langnau-Scholzmatt, sofort nach Genehmigung der Pläne und nach Besitznahme einzelner Grundstücke, die Erdarbeiten in sogenannter Regie energisch anzugreifen und zu diesem Zwecke einen bezüglichlichen Ausruf an die Akkordanten und Arbeiter zu erlassen“ zc. zc.

Dieß System hat sich offenbar auch hier als unpraktisch erwiesen. Denedies mußten zum weitaus größten Theil die Uferversicherungen, die Schwellenbauten in Regie ausgeführt werden, wozu noch die Vollendungsarbeiten beim Zimmerreggtunnel kamen. Es entfielen für die Bauleitung große Kosten und ein kaum zu bewältigender Detail. Mehr technisches Personal war erforderlich, sowie die Anschaffung einer Menge Geräthe, von Material und Pferden, was Alles hinterher nur mit großem Verlust veräußert werden konnte und zum Theil noch jetzt nicht abgesetzt ist. Abgesehen, daß Verhältnisse, Terrain zc. Regiebau theilweise bedingten, so scheint doch in dieser Beziehung gesündigt und mehr als nothwendig vorgegangen worden zu sein.

Was ferner den Bau vertheuerte, sind die Hochgewitter und anhaltenden Regengüsse der letzten Sommer. Die Wildwasser traten aus und schädigten in außerordentlicher Weise; an den Bergthalen entfielen Rutschungen.

Dieß, sowie die exorbitanten Landpreise und Entschädigungen aller Art sind im Allgemeinen Ursache der Devis-überschreitung.

## Résumé der Gesamtkosten.

Gegenstand.	1.		2.		3.		4.		5.		Vorbeis.	Differenz.
	Verrechnete Ausgaben bis 1. Oktober 1875.		Devisirter Betrag der Abrechnungen.		Total der Colonnen 1 und 2 (rund).		Devisirte sofortige Vollendungsarbeiten.		Total der Colonnen 1, 2 und 4 (rund).			
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
1. Allgemeine Verwaltung . . . . .	169,311.	50	688.	50	170,000	10,000	180,000	283,500	—	103,500		
2. Anleihekosten und Zinsen . . . . . abzüglich der indirekten Einnahmen.	952,034.	29	257,965.	71	1,210,000	50,000	1,260,000	1,500,000	—	240,000		
3. Vorarbeiten und Bauleitung . . . . .	508,283.	09	21,716.	91	530,000	10,000	540,000	396,900	+	143,100		
4. Landerwerbung . . . . .	1,662,551.	33	207,448.	67	1,870,000	—	1,870,000	1,400,850	+	469,150		
5. Unterbau . . . . . inkl. Theilkosten, Maschinenbetrieb Fr. 180,469. 40 und exkl. Vorschuß Zimmeregg-Tunnel Fr. 883,667. 62.	6,472,997.	46	262,002.	54	6,735,000	280,000	7,015,000	5,381,200	+	1,633,800		
6. Oberbau . . . . . inkl. Theilkosten, Maschinenbetrieb Fr. 50,000.	2,219,534.	13	20,465.	87	2,240,000	10,000	2,250,000	2,232,200	+	17,800		
7. Hochbau . . . . . exkl. Bahnhof Luzern Fr. 36,000.	419,021.	90	130,978.	10	550,000	—	550,000	516,600	+	33,400		
8. Abgrenzung, Telegraph etc. . . . .	82,817.	46	47,182.	54	130,000	30,000	160,000	170,450	—	10,450		
9. Betriebs- und Bauinventar . . . . . inkl. Materialkonto Fr. 547,128. 74.	1,725,467.	80	279,532.	20	2,005,000	—	2,005,000	1,818,300	+	186,700		
10. Bahnunterhalt bis 31. Mai 1876 . . . . . Bahnhof Luzern	—	—	—	—	—	150,000	150,000	—	+	150,000		
Wasserstationen Konolfingen und Langnau	36,000.	—	190,000.	—	226,000	—	226,000	—	+	226,000		
	—	—	10,000.	—	10,000	—	10,000	—	+	10,000		
<b>Total</b>	14,248,018.	96	1,427,981.	04	15,676,000	540,000	16,216,000	13,700,000	+	2,516,000		
zum abrunden					rund							
Vorschuß für Zimmeregg-Tunnel laut Endabrechnung . . . . .	883,667.	62	1,332.	38	885,000	—	885,000	—	+	885,000*		
	15,131,686.	58	1,429,313.	42	16,561,000	540,000	17,101,000	13,700,000	+	3,401,000		
Laut nachträglichem Devis waren vorgesehen Mehrauslagen für Zimmeregg-Tunnel . . . . .							—	700,000				
						<b>Total</b>	17,101,000	14,400,000		2,701,000		
			Also Differenz plus									
			Baukapital war vorhanden an Aktien		Fr. 4,000,000							
			Obligationen		" 10,000,000		14,000,000					
						folglich fehlen	3,101,000**					

5. Januar 1876.)

\* Diese Summe nebst Fr. 105,000 Konventionalstrafe sollen uns die Favre freres vergüten.  
 \*\* Wenn unsere Forderung an Favre erhältlich ist, so reduziert sich die Mehrausgabe auf Fr. 2,111,000.

Bern, 1. November 1875.

C. Dapples.

### Résumé der Totalkosten für V. Unterbau.

Gegenstand.	1.		2.		3.		4.		5.		6.	7.		
	Verrechnete Ausgaben bis 1. October 1875.		Devisirter Betrag der Abrechnungen.		Total der Colonnen 1 und 2.		Devisirte sofortige Vollendungsarbeiten.		Total der Colonnen 1, 2 und 4.		Bordevið.	Differenz.		
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	+	Fr.	Ct.
1. Erbarbeiten . . . . .	2,012,880.	69	130,000		2,142,880.	69	64,900		2,207,780.	69	2,091,300	+	116,480.	69
2. Mauern . . . . .	185,863.	86	15,000		200,863.	86	33,400		234,263.	86	174,680	+	59,583.	86
3. Tunnel . . . . .	1,693,601.	37	—		1,693,601.	37	1,750		1,695,351.	37	807,840	+	887,511.	37
erkl. Vorschuß Zimmeregg-tunnel Fr. 883,667. 62.														
4. Brücken . . . . .	481,538.	87	30,000		511,538.	87	300		511,838.	87	455,400	+	56,438.	87
5. Durchlässe und Kanäle	584,662.	77	32,000		616,662.	77	9,100		625,762.	77	835,000	—	209,237.	23
6. Uferbauten . . . . .	967,357.	35	10,000		977,357.	35	118,000		1,095,357.	35	413,600	+	681,757.	35
7. Wegbauten . . . . .	63,025.	43	5,000		68,025.	43	15,040		83,065.	43	148,690	—	65,624.	57
8. Besjötterung . . . . .	473,425.	75	30,000		503,425.	75	37,510		540,935.	75	454,690	+	86,245.	75
inkl. Maschinenbetrieb Fr. 180,469. 40.														
9. Verschiedenes . . . . .	10,641.	37	10,000		20,641.	37	—		20,641.	37	—	+	20,641.	37
<b>Total Unterbau</b>	<b>6,472,997.</b>	<b>46</b>	<b>262,000</b>		<b>6,734,997.</b>	<b>46</b>	<b>280,000</b>		<b>7,014,997.</b>	<b>46</b>	<b>5,381,200</b>		<b>1,633,797.</b>	<b>46</b>

Bern, 1. November 1875.

C. Dapples.

Durchgehen wir nun die Rubriken des „Résumé der Gesamtkosten der Bern-Luzern-Bahn“ von Herrn Dapples, so finden wir bei:

Nr. 1. Allgemeine Verwaltung.

Eine Ersparniß von Fr. 103,500.

Dieser Posten war stark mit Fr. 500 per Kilometer und 5 % Unvorhergesehenem devisirt.

Nr. 2. Anleihekosten und Zinsen.

Abzüglich der indirekten Einnahmen.

In den Fr. 1,260,000 Gesamtkosten dieser Rubrik sind enthalten die Fr. 250,000 des den 30. November 1875 fällig gewordenen Coupons sammt Fr. 7965 zur Abrundung.

Gegenüber dem Vordevis von Fr. 1,500,000 eine Minder- ausgabe von Fr. 240,000.

Von in Basel deponirtem Geld wurde ein höherer Zins bezogen, als ursprünglich angenommen war.

Die Ausgaben fanden später statt: das Geld konnte länger zinstragend belassen werden. Außerdem überhaupt günstige Geldanlagen.

Nr. 3. Vorarbeiten der Bauleitung.

Hier Defizit von Fr. 143,100.

Die Gründe dieser Ueberschreitung sind hauptsächlich im ausgebehten Regiebau zu suchen.

Vor Allem der Zimmeregg-Tunnel, die Uferversicherungen und Bauten im Bahnhofe Luzern kommen hier in Betracht. Ferner das Studium verschiedener Varianten, speziell gegen Luzern. Es mußte mehr Personal angestellt und bei damaliger starker Nachfrage nach Technikern höher bezahlt werden.

Nr. 4. Landerwerbung.

Ueberschreitung von Fr. 469,150.

Herr Oberst Meyer gibt in seinem Bericht an den Verwaltungsrath die Gründe hinreichend an. Hohe Preise, von Anfang an durch die Schatzungskommission normirt. Die Zuchart Land, von Langnau bis Luzern, soll durchschnittlich auf Fr. 4400 — statt Fr. 3800 — nach Devis — gekommen sein.

Mehr Land als in Betracht gezogen, mußte in Folge vergrößerter Stationsanlagen (Langnau, Wiggen zc.), Uferbauten, Aufschungen zc. erworben werden.

Nr. 5. Unterbau.

Inklusive Theilkosten, Maschinenbetrieb Fr. 180,469, und exklusive Voranschuß Zimmeregg-Tunnel von Fr. 883,667.

Defizit von Fr. 1,633,800.

1. Erdarbeiten. Ueberschritten den Vordevis um 5%, nämlich um Fr. 116,480, Aufschungen, Böschungsfußversicherungen u. s. w. sind die Ursache davon, und es ist diese Ueberschreitung, in Anbetracht von Beschaffenheit und Lage des Terrains, keine bedeutende.

2. Mauern. In Folge nicht vorhergesehener Anlage von Stützmauern, bei Berganschnitten und Ausmauerung schadhafter Felspartien, ist der devisirte Betrag auch hier um Fr. 59,583 überschritten.

3. Tunnel. Um schwierige Erdarbeiten zu vermeiden wurden mehr Tunnel ausgeführt als devisirt war, außer dem Zimmeregg-Tunnel, 7. Den Letztern ausgenommen, gelang es, hier Ersparnisse zu machen. Diese Tunnel waren auf Fr. 1200 per Laufmeter devisirt und kommen auf Fr. 930, wobei Ausmauerungen meist aus Kieseln und andern Kollsteinen, mit hydraulischem Mörtel. Selbst der berühmte Tunnel Gräulich, bei Wobshausen, soll per laufenden Meter nicht höher als auf Fr. 1140 kommen.

In Folge Zimmeregg-Tunnels ergibt sich aber in dieser Rubrik ein Defizit von Fr. 887,511, wobei nicht inbegriffen, was für die Herren Favre in Folge Ausführung des Zimmer-

egg-Tunnels in Regie verausgabt wurde und von der Gesellschaft der Bern-Luzern-Bahn von jenen reklamirt wird.

Da die Geschichte dieses Baues für das ganze Unternehmen von größter Wichtigkeit ist, so bespreche hiermit diese Angelegenheit näher.

### Zimmeregg-Tunnel.

Weshalb die Ausführung desselben beschlossen wurde, habe früher erwähnt. Vermeidung einer Strecke Centralbahn und Verkürzung des Trace's um 1035 Meter.

Dieser Tunnel, circa 1130 Meter lang, war auf Fr. 900 per Laufmeter devisirt, Alles inbegriffen. Die Gebrüder Favre übernahmen die Ausführung innert 18 Monaten um Fr. 850 per laufenden Meter Tunnel, Voreinschnitte zc. inbegriffen.

Der Vertrag vom 28. August 1873 ist in der Antwort und Wiederklage für die Gesellschaft der Bern-Luzern-Bahn gegen die Herren Favre, Seite 3—6, enthalten. Unbedingter Bürge war letzterer Bruder, der Gottthardtunnel-Unternehmer, Louis Favre. Mit ihm war an Ort und Stelle die Sache besprochen worden und man mußte annehmen, daß an der Hand der Erfahrung und der Einrichtungen — Bohrmaschinen zc. vom Mont Genis — dieses Herrn, die Brüder wohl im Stande wären, innert gegebener Zeit die Arbeit auszuführen.

Ihre Einleitungen begannen Anfangs September 1873. Den 17. September Beginn des Voreinschnitts gegen Luzern und den 30. September Arbeit auf allen Angriffspunkten.

Da der Befehl zu Beginn der Arbeit erst den 18. Oktober 1873 erteilt wurde, so hatten die Unternehmer mit der Vollendung Zeit bis den 18. April 1875.

Die Tunnelarbeiten wurden unter anfänglich günstigen Verhältnissen auf der Ostseite gegen Luzern eröffnet. Man drang durch Molasse und Nagelsch. Der Stollen war trocken und abgesehen von den ersten 10 Metern waren keine Sper- rungen nothwendig. Die Unternehmer glaubten, die Bohr- maschinen ersparen zu können. Im Allgemeinen aber war der Betrieb von Anfang an ein mangelhafter; Journale und Rapporte der Bauleitung geben hierüber genügend Aufschluß.

Weitere Angriffspunkte wurden gewonnen von einem Hauptschachte aus nach rechts und links in der Richtung der Tunnelaxe. Auch da günstiges Gestein. Wie man sich aber auf der westlichen Seite dem Uebergang von Felsen in sandige und Schuttpartien näherte, fand den 2. Mai 1874 in Folge Sprengung plötzlich bedeutender Wassereintrich statt. Vorsichtsmaßregeln zur Absperrung, bloß einmaligen Einlassen und Ausziehen des Wassers waren keine getroffen. Aufseher und Arbeiter zogen sich schleunigst zurück, das Wasser sammelte sich auf der untern Seite des Stollens — 1 % Gefälle und füllte denselben.

Während Herr Dapples in seinem Devis für Installationen aller Art Fr. 110,000, für Pumpen allein Fr. 70,000 berechnet hatte, war hier außer einem Pferdewegöpel zur Hebung ausgebrochenen Materials nichts vorgekehrt. Statt daß bei gehörigem Betrieb binnen 8 Tagen das Wasser, das nicht mehr als 70 Liter per Minute nachdrang, ausgepumpt worden wäre, geschah nichts. Das Wasser stieg im Schach. Tiefe des Letztern bis auf den Stollen 21,60 Meter, Gesamtlänge des Stollens damals 288 Meter.

36 Stunden dauerte es, bis die Einmündung des Schachtes in Wasser tauchte. Vom 3. Mai bis 3. August blieben die beiden Angriffspunkte an beiden Enden des Stollens lahm gelegt. Erst dann kamen Pumpen zur Verwendung.

Da vom Westmunde her nicht gehörig vorgeückt wurde, war in Folge Weisung der Bauleitung vom 16. Februar 1874 ein Hilfschacht eingetrieben worden. Er drang durch Sand und langte den 7. März 1874 zur Tunnelstift, traf aber ebenfalls Wasser. Auch hier keinerlei Einrichtungen zum

Auspumpen. Es ging bis in den August, daß rationell mit Wasserschöpfen begonnen werden konnte. Da die Wandungen dieses Schachtes lose waren und in Folge schlechter Verschalung nachrutschten, mußte derselbe verlassen werden; in Regie wurde später ein anderer in der Nähe angelegt.

Die Arbeiten am Westmund hatten den 23. September 1873 begonnen in Sand, von Wasser durchzogen. Statt mit kleinen Sohlenstollen und einigem Gefälle rückwärts, um Wasser abzuführen, gingen die Unternehmer in belgischer Weise mit Firzstollen vor. Später versuchten sie einen Entwässerungsstollen unten, reussirten aber nicht. Die Arbeit wurde möglichst schlecht betrieben; die mangelhaften Sperrungen gaben nach und was angefangen, stürzte stets wieder ein.

Den 15. Juni 1874 waren die Unternehmer dort erst 10 Meter über die anfänglich angenommenen Tunnelleingänge eingedrungen und zwar mittelst eines geringen Stollens, in dem man kaum stehen konnte. — Trotz wiederholter Mahnungen stets der nämliche lässige Betrieb, worüber verschiedentlich Material zu Gebote steht.

Bereits im März 1874 wurde den Unternehmern hierüber geschrieben, ebenso Herrn Louis Favre. — Die Gesellschaft war bereit, am Westeingang eine Vergrößerung des Einschnittes um 10 Meter zu gestatten und gleich zu bezahlen, als wenn es Tunnel wäre.

Den 8. April 1874 fand ein Augenschein statt. — Es wurde zu besserem Betrieb Frist bis 15. Juni gegeben, nachdem also den 2. Mai das Wasser beim Hauptschacht eingedrungen war. — Auch hierauf keine Förderung der Arbeit.

Die Sache konnte nun, in Anbetracht des kurzen Vollendungstermins und des lässigen, fatalen Benehmens der Unternehmer, nicht länger mehr in bisherigem Gang belassen werden; es ward Exekution beantragt.

Da Bericht und Entscheid der Experten für die fernere Ausführung des Unternehmens und den gegenwärtigen Prozeß zwischen der Gesellschaft und den Herren Favre von Wichtigkeit ist, so folgt hier im Auszug eine Uebersetzung jenes Aktenstückes.

### Bericht und Entscheid des Schiedsgerichts vom 1. und 2. Juli 1874 in Luzern.

Der Präsident des schweizerischen Bundesgerichtes hatte dieß Schiedsgericht ernannt, das über die Differenzen zwischen der Bahngesellschaft Bern-Luzern und den Gebrüdern Favre entscheiden sollte.

Schiedsrichter waren:

- Herr Bundesrichter Jäger,
- „ Oberingenieur Bridel und
- „ Ingenieur Pilschodny, Unternehmer der Bahn von Lausanne nach Duchy.

Die beiden letztern hatten als technische Experten wie als Schiedsrichter zu funktionieren. Seitens der Bahngesellschaft erschienen die Herren Direktor Meyer und Oberingenieur Dapples. Seitens der Unternehmer diese selbst und ihr Bürge Louis Favre, Unternehmer des Gotthard-Tunnels.

Es waren mehrere Fragen zu entscheiden.

1. Die Herren Favre verlangten, daß ihren Reklamationen der Vorrang eingeräumt werde gegenüber der Seitens der Direktion verlangten Expertise (Exekution betreffend).

Dagegen entschied das Schiedsgericht, beide Angelegenheiten zusammen zu behandeln, um in möglichst kurzer Zeit deren Erledigung herbeizuführen.

2. In Anbetracht der Bestimmungen von § 19 des Bedingnißheftes, wonach der Unternehmer ausdrücklich auf alle und jede Einsprache oder Forderung betreffend das Exekutionsverfahren verzichtet, hatte die Direktion mit Schreiben vom

29. Juni die Unternehmer benachrichtigt, daß in Folge ihrer langsamten Ausführung der Tunnelarbeiten sie, die Direktion, denn Beginn des Regiebaues in der Art bestimme, daß derselbe für den Westmund des Tunnels, den kleinen Hülfschacht, den Hauptschacht und den neuen Schacht eintreten solle. Laut anderweitigen Bestimmungen dieses § 19 sei es somit geboten, den Stand der Arbeiten an benannten Stellen zu konstatiren.

Die Herren Favre bestreiten, mit ihren Arbeiten im Rückstande zu sein und Grund zur Uebernahme in Regie gegeben zu haben; sie bestreiten somit der Gesellschaft das Recht zu solchem Vorgehen, dessenungeachtet geben sie, unbeschadet ihrer Rechte, eine Feststellung des Arbeitszustandes zu.

Nach Besichtigung betreffender Baupläze durch die Schiedsrichter und nach Feststellung des Standes der Arbeiten in Gegenwart der Vertreter der Parteien kamen letztere dahin überein, selbst und gemeinsam die erforderlichen Erhebungen und Berechnungen vornehmen und die bezüglichen Dokumente, von beiden Parteien unterschrieben, dem Schiedsgericht zustellen zu wollen. Die Unternehmer rechtfertigten Einrichtung und Betrieb ihrer Baupläze und erklärten, daß Natur und Beschaffenheit des Terrains einen Angriff des Westendes des Tunnels vom Hülfschachte aus und nicht vom Tunnelkopf geboten hätten. Gegen ihren Willen und nur auf ausdrücklichen Befehl der Bauleitung hätten sie am Westende des Tunnels gearbeitet. Die Arbeit in den beiden Westschächten sei durch außerordentlichen Wasserzufluß unterbrochen worden und sie hätten zwei Dampfpumpen bestellt, um diesen Uebelstand zu bemeistern. Sie erklärten, die Pumpe für den Hauptschacht werde bis Ende der Woche verwendet werden können, die zweite werde in wenig Tagen ankommen, so daß sie im Stande wären, in ungefähr drei Wochen wieder im Westschachte zu arbeiten.

Die Experten finden zwar, es wäre möglich gewesen, das Aufstellen erforderlicher Einrichtungen (Pumpen etc.) zu beschleunigen, doch geben sie immer noch die Möglichkeit zu, die Arbeiten innert vorgeschriebener Zeit zu vollenden, vorausgesetzt, sie werden mit aller Thätigkeit geführt und die Schachte in angegebener Zeit ausgeschöpft.

Um den Unternehmern Gelegenheit zu geben, zu beweisen, sie seien ernstlich entschlossen, die Arbeiten so auszuführen, wie es der Vertrag vorschreibt, wird auf Vorschlag der Schiedsrichter unter den Parteien vereinbart, daß der Regiebau erst in einem Monate einzutreten habe, auf 1. August, statt nach Ablauf der 14 Tage. Wenn nach dieser Frist die Arbeit nicht den vorgeschriebenen Fortgang nimmt, so soll die Direktion befugt sein, ohne weiteren Verzug in Regie arbeiten zu lassen.

Es erhoben sich nun zwischen den Parteien Anstände, auf welche Arbeitsplätze sich der Regiebau erstreckte, im Falle trotz gewährter Frist zu einem solchen geschritten werden müßte.

Die Herren Favre ihrerseits behaupteten, partielle Ausführung in Regie, wie ihnen angedroht, sei unzulässig. Die Direktion habe kein Recht, nur auf einzelnen Punkten sie am Weiterarbeiten zu hindern. Sie hielten dafür, die Bahngesellschaft habe den Gesamtbau zu übernehmen, sobald Ausführung in Regie ausgesprochen werde.

Herr Dapples, als Vertreter der Direktion, erklärte, nur aus Rücksicht für die Unternehmer habe man die Regie bloß auf einzelne und nicht auf alle Bauobjekte ausgedehnt, die Bahngesellschaft werde aber sicher auch die Arbeiten am Ostende übernehmen, wenn die Unternehmer dort einstellen.

Die Herren Favre hielten dagegen ihre Behauptung aufrecht, es handle sich nicht um Einstellen der Arbeit ihrerseits, sondern um eine Verdrängung Seitens der Bauleitung.

Die Schiedsrichter entschieden nun über diesen Punkt wie folgt:

Sobald es sich darum handelt, den Unternehmern das Geschäft abzunehmen, gibt Art. 19 des Bedingnißheftes der Direktion das Recht der Ausführung in Regie nur unter der Bedingung, daß die Wiederaufnahme der Arbeit sich auf das Gesamtunternehmen beziehe. Findet daher Uebnahme in Regie statt, so soll diese sich nicht bloß auf einzelne Partien, sondern auf das ganze Unternehmen erstrecken, ausgenommen, es willigen die Unternehmer ein, einen Teil der Arbeit selbst auszuführen.

Schließlich erklären die Parteien, daß wenn Regiebau eintrete, auf den Baupläzen alles bei der Arbeit verwendete Material und alle Geräte zur Verfügung der Gesellschaft verbleiben sollen.

3. Nachdem bezüglich der Uebnahme in Regie das Erforderliche bestimmt war, ging man an Untersuchung der durch die Herren Favre in ihrem Memorial der Gesellschaft gestellten Reklamationen.

Nach Anhörung der Parteien ließ es sich das Schiedsgericht angelegen sein, die streitigen Punkte zu erledigen.

a. Die Herren Favre behaupten, Recht auf Entschädigung zu haben wegen Abänderung des ursprünglichen Tunneltrace's, wodurch der Tunnel um 28 Meter verkürzt wurde. Dadurch sei ihnen erheblicher Schaden erwachsen, weil die Gesamtarbeit, die beiden Kopfeinschnitte und alle Vorbereitungsarbeiten inbegreifen, ihnen per Laufmeter wirklichen Tunnels bezahlt würden. (§ 4 des Vertrags.) Ferner behaupten sie, durch diese Trace-Änderung hätten sie Mehrarbeit in den Einschnitten und bei den Tunnelköpfen gehabt.

Ueber diesen Punkt entschieden die Schiedsrichter:

„Die im Vertrag angeführte Tunnellänge darf nicht als definitiv angenommen werden, sonst wäre nicht das Wort „ungefähr“ beigefügt (§ 1).“

Ueberdies gibt Art. 16 des Bedingnißheftes der Bauleitung das ausdrückliche Recht, die Pläne, nach welchen der Vertrag abgeschlossen wurde, zu ändern, ohne daß die Bauleitung zu anderer Entschädigung angehalten sei, als zur Zurückstattung gehabter Unkosten und zur Bezahlung von im Vertrag nicht erwähnter Arbeiten.

Somit ist die Entschädigungsklage wegen Verkürzung des Tunnels durch das neue Trace nicht begründet, um so mehr, als diese Verkürzung von 28 Meter in Bezug auf die Totallänge des Tunnels unbedeutend ist.

Was die Arbeitsvermehrung an Portalen und Tunnel-einschnitten betrifft, so bewies die Untersuchung von Plan und Terrain, daß das zweite Trace den Unternehmern keinerlei Mehrbelastung zufüge.

Nach dem ersten Trace hätten die Einschnitte 18,899 Kubikmeter betragen, in Folge des zweiten Trace's mißt die Einschnittsmasse nur 12,547 Kubikmeter. Somit 6352 Kubikmeter weniger. — Ueberdies gestaltete sich der Transport des Aushubes auf der Ostseite leichter und minder kostspielig.

Was die Ausmauerung der Tunnelköpfe anbelangt, so konnte hier keine Änderung eintreten, weil die eigentlichen Tunnelköpfe und ihre Flügelmauern die nämliche Länge und Höhe behalten und weil, einmal eine gewisse Höhe der Belastung überschritten, die Mauerstärken nicht mehr zunehmen.

Somit betrachten die Experten die Reklamation der Unternehmer bezüglich dieses Punktes als unbegründet. Uebrigens ist es selbstverständlich, daß die Direktion keine fernern Änderungen vornehmen dürfte, die dem Unternehmen zum Schaden gereichten.

b. Die Unternehmer gründen eine zweite Reklamation auf den Umstand, daß der Tunnel nicht durch Felsen führe, wohl aber durch bewegliche Erde auf eine bis dato noch nicht

festgestellte Länge. (Westseite.) Da die Natur dieses Terrains größere Kosten als bei Felsen verursache und da der Vertrag auf der Voraussetzung beruhe, der ganze Tunnel werde durch Felsen getrieben, so verlangen sie für die in Folge Beschaffenheit dieses Terrains ihnen erwachsene Mehrarbeit Entschädigung.

Das Schiedsgericht hat bezüglich dieser Forderung entschieden.

Art. 4 des Vertrages bestimmt dem Unternehmer einen Preis von Fr. 850 per laufenden Meter Tunnel für vollständige Ausführung dieses Tunnels, die Kopfeinschnitte inbegriffen.

Nichts im Vertrag bestimmt, daß der Tunnel nur durch Felsen führe; es ist aber jener ein richtiger Vertrag zu bestimmt übereingekommenem Preis (traité à forfait au prix convenu), so daß der Unternehmer alle günstigen und ungünstigen Zufälle übernimmt. Der Zusatz zu § 4: „Dieser Preis ist unveränderlich für alle möglichen Felsenbeschaffenheiten, für alle Fälle von größerem oder kleinerem Wasserandrang, Aufschungen, Einstürze zc. zc.“ — kann offenbar keine andere Bedeutung haben, als in ausdrücklicher Weise zu bestimmen, daß unter keinerlei Vorwand dem Unternehmer Recht zu einer Preiserhöhung zustehet. Es ist nicht am Platze, den Umstand, daß nur von der Natur von Felsen die Rede ist, in dem Sinne zu deuten, der Tunnel müsse gänzlich durch Felsen getrieben sein.

Das dem Vertrag beigefügte spezielle Bedingnißheft für Tunnel, welches ebenfalls von den Parteien, als für vorliegende Arbeit maßgebend, angenommen wurde, nimmt ganz deutlich auch Terrain anderer Natur, als Felsen, in Betracht, weil es in Art. 6 bestimmt:

„Wenn unter dem Material Haufen Steine, Kies oder Sand vorkommen, die zu andern Zwecken bei Ausführung der Bahnlinie verwendet werden können zc. zc.“

Dem zu Folge müssen die Schiedsrichter diese zweite Reklamation der Herren Favre als unbegründet erklären und dieselbe zurückweisen.

c. Endlich behaupten die Unternehmer, daß die Ausmauerung des Tunnels in der beweglichen Erde eine Kostenvermehrung verursache, weil die Mauerdicken gegenüber dem Profil in Felsen erheblich verstärkt werden müssen. Sie nehmen an, man sei gehalten, ihnen vom Mauerwerk den Mehrbetrag über das normale Maß zu vergüten.

Ueber diesen Punkt bestimmten die Experten: Der Endsatz von § 4 des Vertrags lautet:

„Da, wo laut Anordnung der Bauleitung die Ausmauerung der Tunnelverkleidung ganz oder theilweise unterbleiben wird, finden folgende Abzüge statt:

Für Wegfall der Verkleidung per Laufmeter Widerlager auf einer Seite . . . . .	Fr. 75
Auf zwei Seiten . . . . .	150
Per Laufmeter Gewölbe . . . . .	120.

Indem die Parteien diese Bestimmung annahmen, verzichteten sie bezüglich der Mauerung einfach auf den Vertrag à forfait. Die Gesellschaft behielt sich eine Preisermäßigung für den Fall vor, wenn an gewissen Stellen die Ausmauerung des Tunnels unterlassen werden dürfte. Nun ist in der Regel bei derlei Arbeiten angenommen, daß eine derartige Abweichung vom Vertrag um bestimmte Summe natürlicher Weise auch in entgegengelegter Richtung eine Abweichung herbeiführe, so nämlich, daß da, wo das Mauerwerk über normal verstärkt werden muß, der Unternehmer für diese Mehrleistung zu entschädigen sei. In dem im Tunnelplane eingezeichneten Querprofile ist eine Mauerdicke von 0,60 Meter, über der Fundation, eingetragen, bei einer Gewölbedicke von 0,45 Meter im Scheitel. — Die Experten bezeichnen diese Maße als normal. — Sobald die Beschaffenheit des Terrains eine größere

Stärke verlangt, oder das Erstellen eines Söhlengewölbes (radier), so soll die Vermehrung der Mauerung den Unternehmern zu Fr. 20 per Kubikmeter vergütet werden.

Wichtig ist, daß der in § 4 vorgesehene Abzug von Fr. 270 für den laufenden Meter Tunnel bei Weglassung der Ausmauerung ungefähr einem Preise von Fr. 30 per Kubikmeter Mauerwerk entspricht, dagegen ist zu bemerken, daß, welches auch die Mauerstärke, die Kosten für Lehrbogen, Gerüstungen, Ausfüllung zc., die nämlichen bleiben und daß bezüglich des Söhlengewölbes ein Theil obiger Kosten wegfällt.

Somit betrachten die Experten den Preis von Fr. 20 für Ausmauerungen über normal als demjenigen von Fr. 30 für normales Mauerwerk entsprechend.

d. Die Schiedsrichter entscheiden demzufolge, bezüglich der Reklamationen der Herren Gebrüder Favre:

1) Die Reklamationen bezüglich der Traceänderung sind abgewiesen unter Berücksichtigung der Schutzverwahrung.

2) Ebenso verhält es sich mit der Reklamation bezüglich verschiedener Beschaffenheit des durchbohrten Terrains.

3) Für das Mauerwerk, soweit dessen Stärke über der Fundation mehr als 0,60 Meter beträgt, und mehr als 0,45 Meter im Scheitel des Gewölbes, soll den Unternehmern eine Entschädigung von Fr. 20 per Kubikmeter und ebensoviel für das Söhlengewölbe bezahlt werden.

(Folgen die Unterschriften.)

Diese Entschädigung für Mauerwerk über normal wurde nach angeführtem Preise auf Fr. 116,465 festgestellt, welche in der Mehrausgabe von Fr. 1,633,800 für Unterbau in der Zusammenstellung der Gesamtkosten enthalten sind.

Wiederholt wandten sich die Unternehmer an die Direktion, sprachen von höherer Gewalt; unter obwaltenden Umständen sei es ihnen unmöglich, zur Zeit fertig zu werden, erklärten aber, wenn sie Preisauflösung oder Prämien erhielten, wollten sie sich anheißig machen, früher zu vollenden.

Trotz allem Versprechen wurde bis 1. August nichts Ordentliches geleistet; die Journale geben hierüber genügend Auskunft.

Den 1. August 1874 wieder Augenschein und neuerdings 20 Tage Frist, damit die Arbeit der Pumpen besser nachgewiesen werde, mit ausdrücklicher Bedingung, andernfalls alsdann ohne weitere Vorkehr die Exekution ausführen zu können.

Die Unternehmer traten hierauf nicht ein. — Die Exekution wurde ausgesprochen und den 7. August erschienen die gleichen Experten wieder. Die Abrechnung über gemachte Arbeiten wurde hierauf festgestellt und von den Parteien anerkannt. — Damals wäre den Herren Favre ein Guthaben von Fr. 70,600 verblieben.

Sie legten gegen die Exekution Protest ein, statt aber sofort die Art ihres Betriebes untersuchen zu lassen, wurde erst dies Frühjahr der Prozeß angehoben.

Der Tunnel sollte vertragsgemäß den 18. April 1875 übergeben werden. — Nun gelang es aber erst auf 1. August 1875, ihn zu vollenden, von welcher Verspätung die Gesellschaft den Herren Favre die Schuld beimißt und nach Vertrag eine Konventionalstrafe von Fr. 105,000 (Fr. 7000 per Woche) von ihnen verlangt über die bei der Ausführung gehabt Mehrkosten im Betrage von Fr. 885,000.

Des schlechten Bodens wegen wurde übrigens der Tunnel gegen Bern zu um 30 Meter verlängert.

Weitere Details über den ganzen Handel findet man in der bereits erwähnten Antwort und Wiederklage zc. zc., im Direktionsbericht pro 1873 und 1874, sowie in den Berichten des Herrn Dapples. Hauptdifferenzen im Streithandel sind übrigens durch Entscheid der Herren Schiedsrichter erledigt. — Den Herren Favre scheint es mit ehrlicher Ausführung des

Vertrags nicht Ernst gewesen zu sein; sie versuchten ihr Heil in Händeleien aller Art. Da Herr Louis Favre, Unternehmer des Gotthardtunnels, als unbedingter Bürge für seine Brüder eingetreten war, so möchte es vielleicht zweckmäßiger gewesen sein, sich bezüglich Ausführung der Arbeiten, gestützt auf den Vertrag, einfach an ihn zu halten, statt zum Regie-Bau zu schreiten.

Ein gehöriger Baubetrieb beim Zimmeregg-Tunnel war anfänglich für die Gesellschaft um so schwieriger, weil besonders auf der Westseite die Herren Favre die Situation verdorben hatten. — Das Terrain war aufgelockert und nur außerordentlichen Anstrengungen gelang es, durch diese losen, durchnähten und nachrutschenden Massen durchzukommen. — Die gewöhnlichen Sperrungen genügten nicht. — Daher Anschaffung von 12 Stück schmiedeeisernen, zerlegbaren Lehrbogen, von deren Anwendung in Deutschland sich Herr Dapples an Ort und Stelle überzeugte. — Nach dortigen Mustern hier in der Schweiz gefertigt, leisteten sie zwar nicht in erwartetem Maße, wurden aber doch in Verbindung mit starken Holzsperrungen mit Erfolg benützt. — Sie kamen auf Fr. 50,000. Die Verwaltung hatte einhellig ihre Anschaffung beschlossen. Des immensen Druckes wegen in nassem Sandboden waren außerordentliche Vorkehrungen geboten. — Der Tunnel war das Hauptbaubjekt, zu den Arbeiten war nur kurze Zeit mehr vorhanden; es mußte somit mit aller Energie vorgegangen werden. Es brachte denn auch die Bauleitung das Ganze zu Ende, nicht ohne schwere Kosten, die wohl schwerlich vergütet werden. Obige Fr. 50,000 sind mit den andern bezüglichlichen Ausgaben den Gebrüdern Favre in Rechnung gebracht.

Die Gesamtrechnung über dies Geschäft gestaltet sich folgendermaßen:

1130 Meter  $\times$  Fr. 900 = Fr. 1,017,000 gegenüber dem frühern Trace (Neußbühl) Mehrkosten von Fr. 700,000.

Den 28. August 1873 den Gebrüdern Favre zur Ausführung übergeben 1133,5 Meter  $\times$  Fr. 850 = Fr. 963,475. —

Dazu für Ausmauerung über normal laut schiedsrichterlichem Urtheil vom 1. und

2. Juli 1874 . . . . . „ 116,465. 60

Summa Fr. 1,079,940. 60

Betreffniß der Herren Favre Fr. 1,079,940. 60.

Den 7. August 1874, Exekution, auf Kosten der Unternehmer und möglichst beschleunigt. Im Ganzen für den Zimmeregg-Tunnel verausgabte, laut Bericht des Herrn Dapples, Fr. 2,004,899.

Somit über den ursprünglichen Devis von Fr. 1,017,000 ein Ueberschuß von Fr. 987,899, und Differenz gegenüber den Fr. 1,079,940, welche den Herren Favre gehörten Fr. 924,959 (also Fr. 41,292 mehr als die Fr. 883,667, welche Herr Dapples in seiner Zusammenstellung in Anschlag bringt).

Obige Fr. 924,959 fielen den Herren Favre zu zahlen auf, sammt Fr. 105,000 Konventionalstrafe. Hiegegen protestiren die Herren Favre, stellen Gegenforderung und haben Prozeß erhoben.

Bemerkte, am Schluß meines Rapportes über die Zimmeregg-Tunnel-Affaire, daß ich nicht Gelegenheit hatte, wie recht und billig, Rücksprache mit der Gegenpartei zu nehmen.

Ich bemühte mich, was ich gelesen und was mir berichtet wurde, möglichst objektiv wiederzugeben; die Schuld allfälliger Unrichtigkeiten weise auf die Quellen zurück.

Fortfahrend im Durchgehn der einzelnen Rubriken der Zusammenstellung des Herrn Dapples, komme zu

4) Brücken. Hier, gegenüber dem frühern Devis, wieder eine Mehrausgabe von Fr. 56,438.

Wie bereits erwähnt, waren mehrere dieser Bauten zu

Klein angenommen. In Folge Hochwasser zeigte es sich an verschiedenen Stellen, daß größere, weitere Konstruktionen angewendet werden mußten.

Das Material zu Gemölbten und Widerlagern, wie überhaupt zu sämtlichen Mauerungen, wurde meistens den Wildbächen entnommen. So liefern Entle wie kleine Emme prächtige, harte und doch spaltbare Steine aus dem Hochgebirg. Nebst diesen wurden zu Duabern und Vorsatzsteinen bei Langnau Ostermündinger- und weiter gegen das Entlebuch Hilsfern-Sandsteine und solche aus dem Schlangenrain bei Schüpshheim verwendet. Die Sandsteine aus der Hilsfern und dem Schlangenrain, sowie auch die weiter unten von Luzern her verwendeten, sind vorzüglich. Ihrer Härte wegen und weil sie weit herbeschafft werden müssen, kommen sie theuer. Auch in einzelnen Bahnaabschnitten wurden gute, verwendbare Sandsteine gebrochen.

Unter diesen Ueberbrückungen zeichnen sich mehrere größere Eisenkonstruktionen aus. In weitere Details einzutreten, erlaubt die kurz bemessene Zeit nicht. Erwähne noch, daß eine Brücke über die Wald-Emme sehr schwierige Foundationen hatte. Es wurden Pfählungen angewendet, da die Brücke gerade an einer Stelle gebaut werden mußte, wo sich das Wildwasser tief in Gerölle und Sand eingegraben hatte.

5) Durchlässe und Kanäle. Ersparniß von Fr. 209,237.

Wie bemerkt, mußten wiederholt statt Durchlässe eigentliche Brücken ausgeführt werden, so daß hier eine Ersparniß auf Unkosten der Rubrik 4 eingetreten ist. Bei Brücken aber wie hier wurde von der Verwaltung erheblich Material und Werkzeug angeschafft. Die Kosten figuriren später unter „Betriebs- und Bauinventar“, während Rubrik 4 und 5 damit belastet werden sollten.

Alle diese Bauten, soweit wir uns davon überzeugen konnten, tragen übrigens den Charakter solider Ausführung, sowie auch die größtentheils in Regie ausgeführten wichtigen:

6) Uferbauten. Die gewaltigsten Verbauungen sind die bei Entlebuch. Ober- und unterhalb der Brücke über die Entle, links und rechts ein System von Quer- und Längewahren. Die Schwellenhölzer des Unterbaues sind mit zölligen eisernen Dubeln oder Bolzen auf einander und den Untergrund befestigt. Ebenso sind die untersten Steinblöcke der Maueransätze mit solchen Dubeln auf den Felsen geheftet. Das Material zu den Abpflasterungen wurde dem Wildbache selber entnommen, sowie dasjenige zu den mächtigen Steinwürfen. Die Entle liegt voll solcher, zum Theil gewaltiger Blöcke. Es ist kein Zweifel, daß später dies Gebiet mittelst der Bahn als Gewinnungsplatz von ausgezeichnetem Baumaterial ausgebeutet werden wird.

Trotz den Fr. 100,000, welche diese Verbauungen kosteten, ist die Arbeit leider noch nicht beendet und soll, wie bereits berichtet, nach Herrn Gränicher mindestens noch weitere Fr. 14,000 kosten.

Für die ganze Strecke Schüpshheim-Entlebuch waren nur Fr. 32,000 devisirt.

Der Gesamtbetrag dieser Rubrik ist um Fr. 681,757 überschritten. Die Eindämmung der Wildwasser gab weit mehr Arbeit als vorgesehen war. Es mußten verschiedene Schwellenbauten in Folge Expropriationen und Urtheil ausgeführt werden. Größere Versicherungen sind angelegt bei der Emmenkorrektur zu Werthenstein und beim Kenggbach, oberher Littau.

Viel Schaden haben in dieser Richtung die Hochwasser vom Juli 1874 angerichtet, eine Menge Bauten sind hierauf zurückzuführen.

Leider wird die Gesellschaft im Kampfe mit den wilden Gewässern, im Eindämmen derselben von Privaten und Kor-

porationen nicht oder wenigstens nicht gehörig unterstützt und muß faktisch zum Schutze ihrer Anlagen an Orten schwellen, wo sie nicht schwellenpflichtig wäre. Wo irgend möglich, wird sie genöthigt, nicht nur für eigenes Gebiet, sondern auch für dasjenige anderer zu dämmen.

Diese Nothwendigkeit permanenter Versicherungen ist ein wunder Punkt der Bahnanlage, der bei gegenwärtigem Trace großen Theils nicht vermieden werden konnte und dem von vornherein weit zu wenig Rechnung getragen worden war.

Auch hier verweise auf den Bericht des Herrn Dapples an die Direktion, vom November 1875.

7) Wegbauten. Ersparniß von Fr. 65,624.

8) Beschotterung. Mehrausgabe von Fr. 86,245.

Der Schotter wurde meist von weit her bezogen und durch die Verwaltung in Maschinenbetrieb eingebracht. Für diesen Betrieb sind hier Fr. 180,469 angerechnet. 2 Lokomotiven wurden bei dieser Arbeit verwendet und der vielen Uebergänge wegen ein gehöriger Bahndienst eingerichtet.

Die vielen Senkungen verursachten bedeutende Schotternachlieferungen.

9) Verschiedenes. Mehrausgabe: Fr. 20,641.

Ueber die verausgabten Fr. 10,641 liegt hier die Spezialrechnung bei.

**Resumé der verrechneten Ausgaben bis 1. Oktober 1875 für V. 9. Unterbau. Verschiedenes.**

	Fr.	Gt.
a. Ausschreibung der Arbeiten.		
Ausschreibung der Unterbauarbeiten	4,326.	85
b. Unterhalt der Regiepferde.		
Unterhalt der Regiepferde, als:		
Pferdefutter, Behandlung der Pferde, Knechtelöhne, Reparatur von Geschirr und Wagen zc.	3,226.	20
c. Kulturentscheidigungen.		
Kulturentscheidigungen an Landeigentümer für infolge Bahnbaues erlittenen Schaden	1,443.	20
d. Aufräumen der Linie.		
Aufräumen und säubern der Linie zc. vor der Kollaudation	616.	90
e. Verschiedenes.		
Verschiedene Arbeiten und Lieferungen, welche sich nicht auf die andern einzelnen Rubriken des Unterbaues vertheilen lassen	1,028.	22
<b>Total wie im Resumé der Ausgaben vom 1. November 1875</b>	<b>10,641.</b>	<b>37</b>

Auf 5. Unterbau somit eine Gesamt-Mehrausgabe von rund Fr. 1,633,797.

Nr. 6. Oberbau, inklusive Theilkosten, Maschinenbetrieb Fr. 50,000, mehr ausgegeben Fr. 17,800.

Rührt hauptsächlich her von größerer Schienenlage auf Stationen, so in Langnau zc. Obige Fr. 50,000 fallen dieser Rubrik auf, weil auch die Oberbaumaterialien mittelst Maschinenbetriebs beigebracht wurden. Ferner mußten die Schienen theurer als devisirt war bezahlt werden. Statt Fr. 270 per Tonne kamen sie auf Fr. 280. Wären übrigens diese Schienen (à 36 Kilogramm per Meter) früher bestellt worden, so wäre der Ausfall weit größer. So mußte die Nordostbahn Fr. 360 per Tonne bezahlen. Länger warten konnte man nicht und es ist Herrn Dapples Verdienst, daß überhaupt so lange gewartet wurde. Der Ausfall bei einem Bedarf von 4680 Tonnen Schienen für Langnau-Luzern wäre ein beträchtlicher gewesen. An Schwellen wurden sowohl eichene, wie tannene, buchene, lerbene — aber imprägnirt — verwendet. Auch mit steinernen Würfeln wurde probirt.

Nr. 7. Hochbau. Mehrausgabe Fr. 33,400, inklusive Bahnhof Luzern.

Die Devisirung von Fr. 10,000 per Kilometer war zu schwach. Ein Aufnahmsgebäude sammt Güterschuppen war auf Fr. 20,000 berechnet, kostete aber in Wirklichkeit Fr. 24 bis 25,000. Dies macht für acht derartige Bauten bereits einen Ausfall von nahezu Fr. 40,000.

Dabei großer Detail. Es kam stets Neues dazu. Oft schwierige Foundationen. Auch die Unternehmer machten bei den niedrigen Preisen keine guten Geschäfte.

Nr. 8. Abgrenzung, Telegraph.

Konnten um Fr. 10,450 billiger erstellt werden.

Nr. 9. Betriebs- und Bauinventar,

wobei ein Materialkonto von . Fr. 547,128

hier eine Mehrausgabe von . . . . . 186,700

Grund: Die Regiebauten mit der Menge für Unterbau und Hochbau angekaufter Materialien und Geräte aller Art. Nach Herrn Dapples stellt sich hierfür die Rechnung wie folgt:

Vordevis, inklusive 5% Unvorhergesehenes Fr. 1,818,300  
Nachdevis, mit Bauinventar und Material-  
konto . . . . . „ 2,005,000

Somit Mehrausgabe von Fr. 186,700

In obiger Nachdevissumme von Fr. 2,005,000 sind begriffen: Der Materialkonto, dessen Beträge auf die verschiedenen Baurubriken zu vertheilen sind mit Fr. 547,128. 74 Das Bauinventar, abzüglich der allfällig wieder verkauften Gegenstände, mit . . . . . „ 170,841. 10 ebenfalls auf die eigentlichen Baurubriken zu vertheilen.

Summa Fr. 717,969. 84

Bleibt für eigentliches Betriebsinventar ein Betrag von . . . . . „ 1,287,030. 10  
Fr. 2,004,999. 94

rund, wie oben . . . . . „ 2,005,000. —

In jenem Rest, eigentliches Betriebsinventar, von Fr. 1,287,030 ist nicht begriffen der Betrag des von der Berner Staatsbahn zugetheilten Stollmaterials von Fr. 283,000.

Neu angeschafft wurden:

4 Lokomotiven mit Tender zu je Fr. 70,000,

und 4 ohne . . . . . 60,000.

Nr. 10. „Bahnunterhalt“, bis 31. Mai 1876, nachdevisirt auf Fr. 150,000, nämlich, vom August 1875 bis 31. Mai 1876 für 10 Monate zu Fr. 15,000 . Fr. 150,000.

Darin begriffen alle Kosten nachträglicher Beschotterung und Geleiseregulirung, was sich bei jeder neuen Bahn anfänglich auf erhebliche Summen beläuft.

B a h n h o f L u z e r n .

Nicht vorhergesehene Ausgabe von Fr. 226,000. Man hatte vorausgesetzt, da die Bern-Luzern-Bahn von der Fluhmühle bei Luzern ein Stück Centralbahn bis zum gegenwärtigen Bahnhofs benütze, so werde die Centralbahn die dort notwendigen Erweiterungen und Gebäudeerstellungen gegen Zinsvergütung besorgen. Die Centralbahn aber, in der Voraussetzung, daß Luzern später einen andern Bahnhof erhalte, verlangte von der Bern-Luzern-Bahn, sie solle das Erforderliche selbst ausführen.

Sowohl Herr Wetli, wie Herr Dapples hatten für Anlagen, Remisen etc. in den Bahnhöfen Bern und Luzern, der eine Fr. 200,000, der andere Fr. 150,000 devisirt. In erwähnter Voraussetzung wurden aber diese Ansätze gestrichen.

Wasserstationen Konolfsingen und Langnau. Hiefür war nichts devisirt.

Die Anlage war notwendig und die daherigen Kosten berechnet Herr Dapples auf Fr. 10,000.

Dem Allem zu Folge berechnet Herr Dapples die gehabt Ausgaben bis 1. Oktober 1875 auf  
Fr. 15,131,686. 58

den Betrag fälliger Abrechnungen mit . . . . . „ 1,428,313. 42

Summa Fr. 16,561,000. —

die Vollendungsarbeiten auf „ 540,000. —

Total Bankkosten Fr. 17,101,000. —

Da nun bloß an Baukapital . . . . . „ 14,000,000. — disponibel  
so fehlen . . . . . Fr. 3,101,000. —

Herr Ingenieur Gränicher bringt in seinen Berechnungen für die nothwendigsten, in nächster Zeit zu erstellenden Vollendungsarbeiten, die Summe von . . . Fr. 178,000

wovon Fr. 46,000 auf Januar und Februar

und „ 132,000 auf März, April und Mai zu vertheilen wären.

Summa Fr. 178,000.

Wie Herr Gränicher, finde ebenfalls als durchaus nothwendig baldigst auszuführen, im Interesse der Sicherheit des Betriebs und um die Bahn selbst vor großem Schaden zu bewahren:

Verbauungen an der Pfiz, oberher Langnau,  
„ „ „ Entlen bei Entlebuch,  
„ „ gegenüber der Einmündung der Lon-  
tannen in die Emme,  
und bei Werthenstein.

Ferner die Konsolidirung einer bedeutenden Rutschung der Berghalde, bei Kilometer 40,000 und die Abflachung und theilweise Ausmauerung verwitterten Felsens bei einem der Tunnelgänge auf der Bern-Seite.

Indem ich hiermit meinen Bericht schließe, bedaure, daß bei dem großen Material zu gründlicherer Arbeit meine Zeit zu kurz bemessen war.

Mit Hochschätzung!

Loffen, den 31. Dezember 1875.

Friedr. v. Werdt.

## Beilage C.

### Bericht der Subkommission Nr. IV an die Großraths- kommission betreffend die Bern-Luzern-Bahn.

Herr Präsident!

Herren Großräthe!

In der jüngsten Zeit ist die Frage aufgeworfen worden:

„Ist die Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern eine Aktiengesellschaft, oder welches ist ihre rechtliche Stellung, m. a. W. haftet für die Verbindlichkeiten derselben bloß das Gesellschaftsvermögen oder haften die Aktionäre für ein Mehreres?“

Da je nach dem diese Frage gelöst wird, der Staat Bern bei dem Unternehmen finanziell bloß mit seinem Aktienkapital theilhaftig ist, oder aber sich in der Lage befindet, auch für das Defizit der Gesellschaft in Anspruch genommen zu werden, so liegt die Tragweite dieser Frage auf der Hand. Sollte nämlich der Staat für sämtliche Schulden der Gesellschaft einzustehen haben, so wäre seine Haltung gegenüber den Gläubigern derselben klar vorgezeichnet, seine finanzielle Lage aber um so schwieriger.

Auftragsgemäß haben wir daher der oberschwebenden Frage die derselben gebührende Aufmerksamkeit geschenkt und unterbreiten Ihnen, Herr Präsident, Herren Großräthe, hiermit den darauf bezüglichen Bericht. Dabei erklären wir von vorn-

herein, daß es zu weit führen würde, wollten wir darin die Gründe erschöpfen, welche für unsere Auffassung sprechen.

Die zu unserer Kenntniß gelangten Einwendungen sind:

1. Die Genehmigung der Statuten ist nicht von der kompetenten Behörde erteilt worden, daher rechtlich bedeutungslos.

2. Die vorgeschriebene zweimalige Veröffentlichung dieser Genehmigung ist nicht rechtzeitig erfolgt.

Im Augenblick der Veröffentlichung war die Gesellschaft materiell insolvent; es konnte daher in diesem Zeitpunkte der Charakter derselben nicht mehr verändert, bezw. von der in Art. 8 des Gesetzes vom 27. November 1860 eingeräumten Anweisungsbefugniß nicht mehr Gebrauch gemacht werden.

Es sind für die Entstehung einer Aktien-Gesellschaft im Sinne des Gesetzes vorgeschriebene wesentliche Requisite zum Theil nicht vorhanden und zum Theil nicht zu rechter Zeit erfüllt worden.

Die Gesellschaft ist daher eine gewöhnliche zivilrechtliche Erwerbsgesellschaft; die Theilhaber derselben haften nach Satzung 885 C für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft solidarisch.

Um die aufgeworfenen Rechtsfragen zu lösen, ist vor Allem festzustellen, welche Gesetzgebung zur Anwendung gelangt.

In der bernischen Konzession vom 10. März 1870 steht in Art. 3: „Die Gesellschaft als solche hat ihr Domizil, sowie den Sitz der Verwaltung in der Stadt Bern und ist in deren Gerichtsprengel für persönliche Klagen belangbar.“

In der luzernischen Kommission vom nämlichen Tage steht in Art. 3: „Die Gesellschaft als solche hat ihr Domizil in Bern. Für ihre Rechtsverhältnisse im Kanton Luzern nimmt sie Domizil in der Stadt Luzern, in deren Gerichtsprengel sie für persönliche Klagen belangbar ist.“

§ 2 der Statuten vom 21. Dezember 1871 sagt: „Die Firma der Gesellschaft lautet: „Eisenbahn-Gesellschaft Bern-Luzern“. Der Sitz derselben ist in Bern.“

Nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen und den Vorschriften des bernischen Gesetzes (Satz 4 C) ist für die Rechtsverhältnisse einer Gesellschaft und zwar sowohl in Betreff der Rechte und Pflichten der Gesellschaft unter sich, als in Betreff ihrer Verpflichtungen gegen Dritte, insofern es sich nicht um dingliche Klagen handelt, die Gesetzgebung des Sitzes der Gesellschaft maßgebend.

Die eidgenössische Gesetzgebung hat diesen Grundsatz nicht modifizirt.

In Bezug auf den Gerichtsstand wird beiläufig bemerkt, daß nach Art. 27, Ziff. 4 der B. G. D. zivilrechtliche Streitigkeiten zwischen Kantonen einerseits und Korporationen oder Privaten andererseits auf Verlangen einer Partei beim Bundesgericht anhängig gemacht werden können, wenn der Streitgegenstand einen Hauptwerth von wenigstens Fr. 3000 hat.

Demnach sind die obschwebenden Fragen nach bernischem Rechte zu beurtheilen und es sind die bernischen Gerichte, eventuell das Bundesgericht, zuständig.

Was nun

I. die Frage betrifft: „Ist die Genehmigung der Statuten durch die kompetente Behörde erfolgt?“ so muß dieselbe bestimmt bejaht werden.

Abgesehen von der Frage, ob durch die bloße Statutengenehmigung einer Eisenbahngesellschaft zu ihrem Geschäftsbetrieb solche Befugnisse eingeräumt werden, zu deren Bewilligung nur der Große Rath kompetent ist, Frage, welche Angeheiß des Inhalts der Statuten und der einschlagenden Gesetze verneint werden muß, hat der Große Rath des Kantons Bern in Art. 39 der Konzession vom 10. März 1870 die Bestimmung genehmigt: „Die Statuten der Gesellschaft be-

dürfen der Genehmigung der Regierung.“ Statuten-Genehmigungen fallen nicht unter diejenigen Berrichtungen des Großen Rathes, welche er nach §§ 27 und 28 B. nicht einer andern Behörde übertragen darf. Dadurch, daß der Regierungsrath am 27. März 1872 die Statuten genehmigt, wurde in dieser Hinsicht dem Gesetze ein Genüge geleistet.

Zu Beantwortung der

II. Frage, ob die vorgeschriebene Veröffentlichung der staatlichen Genehmigung rechtzeitig erfolgt, ist hauptsächlich der Zweck der daherigen Vorschriften des Gesetzes vom 27. November 1860 in's Auge zu fassen, welche lauten:

Art. 6. Die Gründer der Gesellschaft haben, wenn der Aktien-Gesellschaft die Genehmigung erteilt wird, den daherigen Beschluß wörtlich in zwei aufeinander folgenden Nummern des amtlichen Blattes des Kantons zu veröffentlichen.

Art. 7. Von dem Tage an, an welchem die in Art. 6 vorgeschriebene zweite Veröffentlichung des Genehmigungsbeschlusses stattfindet, ist, insofern die Statuten der Gesellschaft den Zeitpunkt ihrer Konstituierung nicht noch weiter hinausrücken, die Aktien-Gesellschaft unter dem gegenwärtigen Gesetze rechtlich konstituiert.

Offenbar liegt in diesen Bestimmungen der Grundsatz der Publizität in Betreff der Errichtung von Aktiengesellschaften ausgesprochen; ihr Zweck ist, bekannt zu machen,

1. Daß auf Grundlage der Statuten und der staatlichen Genehmigung eine Aktiengesellschaft auf einen gewissen Zeitpunkt in's Leben trete,

und nach der bei der ersten Berathung des Gesetzes vom Berichterstatter ausgesprochenen Ansicht (Tagblatt des Großen Rathes, Jahrg. 1860, S. 53).

2. Daß die von der Staatsbehörde an die Statutengenehmigung geknüpften Bedingungen angenommen worden.

Wesentlich an jenen Vorschriften scheint uns das zu sein, daß der damit beabsichtigte Zweck erreicht werde. Wenn nachgewiesen wird, daß in einem Falle dieser Zweck auf eine andere als die vom Gesetzgeber als Regel befohlene Weise nicht bloß ebensogut, sondern weit besser erreicht worden, daß Niemand darüber im Zweifel sein konnte und im Zweifel war, daß die entstandene Gesellschaft eine Aktiengesellschaft und nicht eine gewöhnliche Erwerbsgesellschaft sei, mit einem Wort, wenn nachgewiesen wird, daß in Betreff der Veröffentlichung ein Mehreres und Wirksameres geschehen, als was der Gesetzgeber vorgeschrieben, so kann nach unserer Ansicht die Unterlassung der zweimaligen Publikation im Amtsblatt durch die Gründer nicht ein wesentlicher, den rechtlichen Charakter der Gesellschaft und die daraus hervorgegangenen Rechtsverhältnisse vernichtender Mangel sein, um so weniger, als gemeinrechtlich die Bekanntmachung der Staatsgenehmigung nicht zum Wesen eines Aktienvereins gehört (Itenaub, das Recht der Aktiengesellschaften, § 34).

Nach unserer Ansicht ist der unter Ziffer 1 bezeichnete Zweck der Veröffentlichung der Staatsgenehmigung viel wirksamer als es durch zweimalige Publikation im Amtsblatte hätte geschehen können, erreicht worden durch die verschiedenen auf die Bildung der Gesellschaft bezüglichen amtlichen Bekanntmachungen. Abgesehen von der früher erfolgten Veröffentlichung des Konzessionsakts hat das vom Großen Rath am 3. Wintermonat 1871 erlassene und zur Zeit als die Statuten im Amtsblatt erschienen mit einer erläuternden Botschaft in mehr als 100,000 Exemplaren verbreitete Dekret, betreffend den Ausbau und die Subventionirung der Eisenbahn Bern-Luzern, welches am 20. Januar 1872 vom Bernervolk angenommen worden (Gesetze und Dekrete, Neue Folge, Band XI, Seite 2) und das Dekret betreffend den Finanzansatz für die Bern-Luzern-Bahn vom 20. Wintermonat 1872 (gl. Bd. S. 273) die

Thatsache, daß zum Ausbau und Betrieb der Bern-Luzern-Bahn eine Aktiengesellschaft in's Leben gerufen worden, die Organisation und die finanziellen Grundlagen derselben, sowie den Zeitpunkt ihrer Konstituierung weit besser zur allgemeinen Kenntniß gebracht, als eine zweimalige Publikation der Staatsgenehmigung im Amtsblatt.

Auch der unter Ziffer 2 bezeichnete Zweck der Veröffentlichung wurde im vorliegenden Falle dadurch erreicht, daß die Regierung von der Konstituierung der Aktiengesellschaft auf Grundlage der Statuten und der Staatsgenehmigung Kenntniß erhalten und daß die Gesellschaft die gestellten Bedingungen erfüllt hat.

Einen Beweis dafür, daß die Art und Weise, wie die Konstituierung dieser Aktiengesellschaft bewerkstelligt und veröffentlicht worden, die in Art. 6 vorgeschriebene Publikation mehr als ersetzt, bildet der Umstand,

daß, nachdem die Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft thatsächlich sich als Aktiengesellschaft konstituiert, sie sowohl von der unmittelbaren Aufsichtsbehörde, dem Regierungsrath, als vom Großen Rathe als solche anerkannt worden, ohne daß wegen der fehlenden Publikation im Amtsblatt Bemerkungen erfolgt,

daß auch das Publikum sie als solche anerkannt, ohne daß früher Jewanden eingefallen wäre, ihre Qualifikation als Aktiengesellschaft in Frage zu stellen.

Es darf daher wohl behauptet werden, daß das Bestehen der Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft als Aktiengesellschaft auf Offenkunde beruht.

Jedenfalls können die Obligationen der hier besprochene Einwendung nicht mit Erfolg erheben, da sich aus dem Anleihevertrag mit ihrem Rechtsvorsatz, dem Basler'schen Finanzkonsortium und den mit demselben gepflogenen Korrespondenzen und anderweitigen Unterhandlungen auf's unzweideutigste ergibt, daß dasselbe gewußt, daß es mit einer Aktiengesellschaft, bei welcher die Haftbarkeit der Theilhaber auf das Aktienkapital beschränkt ist, verhandelt.

Auch den andern Gläubigern gegenüber würde schließlich unter den obwaltenden Verhältnissen die angeführte Unterlassung kaum eine andere Wirkung haben, als daß der Beklagte den Beweis zu leisten hätte, daß dieselben gewußt, daß sie einer Aktiengesellschaft Kredit gemacht, was nicht schwer fallen dürfte.

Aus den angeführten Gründen glauben wir nicht, daß mit Erfolg geltend gemacht werden könnte, die Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft habe so lange als Aktiengesellschaft rechtlich nicht existirt, bis die oft berührte Publikation im Amtsblatt erschienen.

Nun ist aber der Statutengenehmigungsbeschluß in Wirklichkeit in 2 aufeinanderfolgenden Nummern des Amtsblattes des Kantons Bern nämlich in den Nr. 95 und 96 vom 27. und 30. November 1875 wörtlich veröffentlicht und dadurch auch dem Buchstaben des Gesetzes nachgelebt worden.

Daß diese Veröffentlichung noch statthaft gewesen, kann im Ernste wohl nicht bestritten werden, da das Gesetz keine Frist bestimmt, innerhalb welcher dieselbe stattfinden habe.

Demnach wäre dieses Requisite, angenommen, daßselbe sei noch erforderlich gewesen, nun erfüllt und die Gesellschaft seit dem 30. November 1875 rechtlich konstituiert.

Auch hat die Generalversammlung der Aktionäre vom 22. d. M., vom Rechte des Art. 8 des zitierten Gesetzes Gebrauch machend, den Beschluß gefaßt, sie übernehme die Verbindlichkeiten, welche vor dem 30. November 1875 Namens der Gesellschaft eingegangen worden.

Dagegen werden nun die im Eingange zusammengefaßten Einwendungen erhoben. Es muß zugegeben werden, daß die Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft gegenwärtig außer Stande ist,

ihre Gläubiger zu befriedigen, jedoch ist gegen sie noch kein Konkursbegehren hängig.

Wenn es sich bei jener nachträglichen Publikation und bei der soeben erwähnten Schlußnahme darum gehandelt hätte, den Charakter der Gesellschaft zu ändern, den Gläubigern an der Stelle einer solventen Erwerbsgesellschaft, deren Mitglieder ihnen mit ihrem sämmtlichen Vermögen solidarisch haftet, einen zahlungsunfähigen Schuldner, eine Aktiengesellschaft mit unzureichendem Vermögen unterzuschieben, so hielten auch wir ein solches Vorgehen für unstatthaft.

Allein darum handelte es sich nicht, sondern der Zweck dieser Maßnahme war bloß, für den Fall angenommen werden sollte, die Publikation der Staatsgenehmigung im Amtsblatt sei durch die anderweitigen Veröffentlichungsmethoden nicht überflüssig geworden und obgleich die Verbindlichkeiten im Namen der Aktiengesellschaft eingegangen worden, so habe dieß jenes Mangels wegen früher nicht auf rechtsverbindliche Weise geschehen können, nachträglich noch diejenigen Förmlichkeiten zu erfüllen, welche dahin führen, die Absicht und den Willen (Intention) der vertragsschließenden Theile zur Geltung zu bringen.

Nach Allem, was zu unserer Kenntniß gelangt, unterliegt es durchaus keinem Zweifel, daß die hier in Frage stehenden Verbindlichkeiten von den statutengemäßen Verwaltungsorganen einer konstituirten Aktiengesellschaft in der Beglaubigung, daß dieselbe rechtlich konstituiert sei, in deren Namen eingegangen worden sind, und daß auf der andern Seite die Gläubiger kaum eine andere Meinung haben konnten, als sie kreditiren einer rechtlich konstituirten Aktiengesellschaft.

Bessere können sich daher nicht darüber beschweren, wenn allfällig vorhandene Mängel in der Weise gehoben werden, daß die Absicht der vertragsschließenden Theile erreicht wird.

Wir werden übrigens sogleich zeigen, daß die Interpretation, welche in den eben berührten Schritten eine rechtswidrige Benachtheiligung der Gesellschaftsgläubiger erblicken will, auf einem unrichtigen Vorderfasse beruht.

Aus diesen Gründen und im Hinblick auf das Ergebnis der nachstehenden Erörterung erachten wir auch die gegen die nachträgliche Publikation des Statutengenehmigungsbeschlusses und gegen die nochmalige ausdrückliche Uebernahme der Verbindlichkeiten durch die Gesellschaft erhobenen Einwendungen nicht für stichhaltig.

Angenommen nämlich, die Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft sei infolge der Unterlassung der Gründer, die vorgeschriebene Publikation des Genehmigungsbeschlusses in's Amtsblatt einzurücken, als Aktiengesellschaft nicht rechtlich konstituiert worden und es habe diese Förmlichkeit am 27. und 30. November 1875 nicht mehr nachgeholt werden können, so entsteht dann die Frage, welches ist ihre Stellung, ihr rechtlicher Charakter?

Art. 8 des Gesetzes über die Aktiengesellschaften sagt: Bis zu ihrer rechtlichen Konstituierung unter diesem Gesetze bleibt die Gesellschaft in allen Beziehungen den allgemeinen zivilrechtlichen Normen unterworfen.

Was heißt das? wurde schon bei'r ersten Berathung des Gesetzes gefragt. Sind es die im Zivilgesetze enthaltenen Bestimmungen über die Gesellschaftsverträge oder die allgemeinen Grundsätze über den Vertrag überhaupt?

Darauf wurde vom Berichterstatter die Antwort ertheilt:

Es versteht sich von selbst, daß die Bestimmungen des Zivilgesetzes über den Gesellschaftsvertrag nur dann auf die Gründer einer Gesellschaft Anwendung finden, wenn sie eine Gesellschaft im Sinne des Zivilgesetzes bilden, d. h. als Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft.

Eine weitere Untersuchung fand nicht statt.

Die Bestimmung erhielt Gesetzeskraft.

Es würde zu weit führen, wollten wir hier auf die verschiedenen möglichen Auslegungen eintreten. Die Theorie, daß man es namentlich in einem Falle, wo außer der Publikation der Statutengenehmigung im Amtsblatte alle zu Gründung einer Aktiengesellschaft aufgestellten Requisite erfüllt, die Gesellschaft sich thatsächlich konstituiert und organisiert, anerkannt worden und eine Menge Verträge abgeschlossen, mit einem rechtlichen Unwesen zu thun habe, scheint uns vom Richtigen eben so weit entfernt zu sein, als der angebliche Nothbehelf, wonach die Aktionäre eine gewöhnliche zivilrechtliche Erwerbsgesellschaft bilden und als solche für die Schulden der Gesellschaft haften sollen.

Mit der erstern Annahme würde den Gläubigern am allerwenigsten gedient sein. Die letztere entbehrt jeder rechtlichen Grundlage gegenüber den Aktionären.

Wenn eine Aktiengesellschaft nicht konstituiert ist, so kann noch weniger von einer gewöhnlichen Erwerbsgesellschaft im Sinne des Zivilgesetzbuches, gebildet durch die Aktionäre, die Rede sein. Denn hiezu fehlt es an Allem und Jedem, zunächst an der Einwilligung der angeblichen Mitglieder, wo Aktien im Besitze von Kantonen oder Korporationen sind, an den erforderlichen Ermächtigungen der kompetenten Organe, ja nicht nur fehlt es an solchen, sondern es bestehen dieselben geradezu ausschließenden Dekrete.

Nicht davon zu sprechen, daß auch die übrigen Bestimmungen über den Gesellschaftsvertrag auf den Fall nicht passen und ganz abgesehen von den praktischen Schwierigkeiten, auf welche die Geltendmachung dieser Theorie stoßen würde, angeht des Umstandes, daß alle Aktien auf den Inhaber lauten.

Weit näher läge die Annahme einer juristischen Person, freit durch das Dekret vom 20. Januar 1872 und die Konzeption und organisiert auf Grundlage derselben und der Statuten.

Indeß brauchen wir hier diese Frage nicht in positiver Weise zu lösen. Wir können uns damit begnügen, dargethan zu haben, daß die Behauptung, wonach vor den Maßnahmen vom 27./30. November und 22. Dezember 1875 den Gesellschaftsgläubigern für ihre Forderungen sämtliche Aktionäre solidarisch haftet, unrichtig ist, demnach auch der daraus gezogene Schluß, daß jene Maßnahmen eine rechtswidrige Benachtheiligung der Gläubiger involviren, und daß der Staat Bern nach wie vor als Solidarverpflichteter für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft haften.

Sollte wider Erwarten angenommen werden, die Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft sei keine Aktiengesellschaft, womit kaum Jemanden, am allerwenigsten den Gläubigern derselben gedient sein dürfte, so wird das Gericht sowohl ihre rechtliche Stellung, als diejenige der Gründer, der Verwaltungsorgane und der Aktionäre zu bestimmen haben, nach den allgemeinen zivilrechtlichen Normen, und darunter verstehen wir nach dem Wortlaute des Gesetzes, den bei'r Berathung erteilten Aufschlüssen und der Natur der Sache keineswegs bloß die Bestimmungen über den Gesellschaftsvertrag, sondern diejenigen über den Vertrag überhaupt, worunter u. A. auch der Vertrag zwischen dem Initiativkomite und den Kantonen Bern und Luzern, beziehungsweise das Dekret vom 20. Januar 1872 fällt.

Dieser Entscheid mag ausfallen wie er will. Unseres Erachtens kann er nie dahin gehen, daß die Aktionäre der Gesellschaft für die Schulden derselben solidarisch haften.

An der Hand der vorstehenden Erörterungen gelangen wir hinsichtlich der zweiten Frage zu folgendem Ergebnis:

In Betreff der Veröffentlichung der Staatsgenehmigung der Statuten ist dem Gesetze ein Genüge geleistet worden.

Die am 27./30. November 1875 erfolgte Publikation der Statutengenehmigung war nach dem zum Zweck Geschehenen und damit Erreichten nicht unumgänglich erforderlich, indeß noch statthaft, ebenso die Uebernahme der vorher im Namen der Gesellschaft eingegangenen Verbindlichkeiten. Durch diese beiden Maßnahmen wurde ein allfälliger Mangel hinsichtlich der rechtlichen Konstituierung der Aktiengesellschaft und der Rechtsgültigkeit der im Namen derselben eingegangenen Verbindlichkeiten gehoben. Die Gesellschaftsgläubiger wurden dadurch nicht benachtheiligt, indem wenn nicht eine Aktiengesellschaft, viel weniger noch eine gewöhnliche zivilrechtliche Erwerbsgesellschaft, gebildet durch die Aktionäre, zu Recht besteht.

Demnach ist kein Grund zur Besürchtung vorhanden, daß der Staat Bern für die Verbindlichkeiten der Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft über den gemachten Aktienkapital-Einschuß hinaus rechtlich in Anspruch genommen werden könne.

Bern, 27. Dezember 1875.

Mit Hochachtung!

E. Zyro, Fürsprech.

Michel, Fürsprech.

Scheurer, Fürsprech.

Ott, als Berichterstatter der Kommission. Die Großrathskommission, welche Sie in der letzten Sitzung zur Untersuchung der Finanzlage der Bern-Luzern-Bahn niedergesetzt haben, hat ihre Arbeiten sofort nach dem Schlusse der Session begonnen und dieselben fleißig fortgesetzt. Sie hat aber ein so großes und weitwichtiges Material angetroffen, daß es ihr unmöglich war, sie vor dem gestrigen Tage zu beendigen. Dadurch erklärt sich die späte Austheilung der Berichte, welche erst diesen Morgen aus den Druckereien erhältlich waren.

Von Seite der Kommission liegt ein Bericht zur Untersuchung der Finanzlage der Bern-Luzern-Bahn vor, welcher der Hauptaufgabe der Kommission entspricht. Dieser Bericht ist von drei Beilagen begleitet, von denen die erste ein technisches Gutachten des Hrn. Ingenieur Gränicher, die zweite einen Bericht der technischen Sektion der Kommission und die dritte einen juristischen Bericht einer andern Kommissionssektion enthält. Im Weitern liegen auch Anträge der Kommission betreffend Ermöglichung der Fortsetzung des Betriebs der Bern-Luzern-Bahn vor, welches Traktandum auf morgen verschoben worden ist.

Ich muß beifügen, daß mir soeben mitgetheilt wird, es seien die französischen Berichte leider in der Druckerei verunglückt und können erst morgen ausgetheilt werden. Die Uebersetzung ist rechtzeitig angefertigt worden, und es ist die Verzögerung einzig der Druckerei zuzuschreiben.

Erlauben Sie mir, Ihnen zunächst mit einigen Worten den Gang der Verhandlungen der Kommission mitzutheilen. Sie hat sich zuerst fragen müssen, welches eigentlich ihre Aufgabe sei; denn es war diese in keiner Weise präzisirt. Sie hätte sie nur wörtlich auffassen und sich auf die Untersuchung der Finanzlage der Bern-Luzern-Bahn beschränken können. Sie war aber einstimmig der Ansicht, sie habe die ganze Situation in's Auge zu fassen, die Vergangenheit, die Gegenwart und, soweit möglich, auch die Zukunft des Unternehmens. Dabei hat sie sich aber auf den Boden gestellt, nur zu untersuchen und zu berichten, in keiner Weise aber in den Gang der Dinge einzugreifen.

Von diesen Grundlagen aus hat die Kommission ihre Arbeit begonnen und sich zunächst in vier Sektionen getheilt, in eine Sektion zur Untersuchung der sog. Millionenfrage, eine Sektion zur Untersuchung der Bücher und des Finanzhaushaltes der Gesellschaft, eine Sektion zur Untersuchung der

technischen Verhältnisse und in eine juristische Sektion zur Untersuchung der in neuerer Zeit aufgeworfenen Rechtsfrage bezüglich der Gültigkeit der Aktiengesellschaft. Nachdem diese Sektionen ihre Arbeit vollendet, hat sich die Kommission wieder in pleno versammelt. Sie hat auch technische Experten in den Personen der Herren Oberingenieur Bridel und Ingenieur Gränicher beigezogen. Die Kommission hat ferner eine Bahnbefahrung angeordnet, um im Verein mit den Experten die nöthigen Vollendungsbauten in Augenschein zu nehmen. Sie hat mit einem Worte ihre Untersuchung nach allen Richtungen walten lassen. Das Ergebnis ist zunächst der Ihnen ausgetheilte Bericht und sodann ein sehr umfangreiches Aktenmaterial, das hier vorliegt und in Protokollen, in ausführlichen Einzelberichten u. s. w. besteht.

Die Kommission ist auch mit der Frage der Betriebs-sicherung beehelligt worden. Unter'm 10. Dezember v. J. haben die Regierungen von Bern und Luzern ein Abkommen getroffen, dahin zielend, es seien der Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft, resp. der Jurabahn, welche den Betrieb führt, die Betriebsbefugnisse bis Ende Januar zu decken und eine gewisse Summe für Vollendungs- und Sicherungs-Bauten zu vergüten. Mit Schreiben vom 11. Dezember hat die Regierung der Kommission von diesem Abkommen Kenntniß gegeben und sich dahin ausgesprochen, sie wäre nicht ungeneigt, dasselbe in Kraft erwachsen zu lassen, sofern die Großrathskommission beistimme. Die Kommission hat aber gefunden, sie sei dazu nicht kompetent und es wäre angezeigt, den Großen Rath einzuberufen, wenn die Regierung eine weitere Verantwortlichkeit nicht auf sich nehmen wolle. Es ist dies die nächste Veranlassung zur Einberufung des Großen Rathes.

Seither haben sich die Verhältnisse in Bezug auf die Sicherung des Betriebs mehrfach verändert, und die Kommission hat in ihren Sitzungen vom 3. und 4. d. M. sich mit der etwas veränderten Sachlage befaßt und ihre Anträge gestern Abend definitiv beschlossen. Es ist aber möglicherweise der Fall, in diesem oder jenem Punkte darauf zurückzukommen, wenn die Beschlüsse des Luzernischen Großen Rathes genau bekannt sein werden. Uebrigens wird die Kommission über diese Anträge in einem besondern Referate Bericht erstatten, so daß ich mich gegenwärtig weiterer Bemerkungen darüber enthalte.

Die Kommission hat auch die Frage der Zukunft der Bahn in's Auge gefaßt. Sie hatte zwar keinen Auftrag zu irgend welchen Verhandlungen, und sie konnte und wollte daher, in Ermangelung eines Mandats und unter Berücksichtigung des Umstandes, daß die Bern-Luzern-Bahngesellschaft immer noch eine aufrechtstehende Gesellschaft ist, keine Vereinbarungen mit den Interessenten vornehmen. Indessen suchte sie in vertraulichen Verhandlungen mit einer Anzahl Hauptinteressenten die Situation nach allen Richtungen aufzuklären. Sie ist aber nicht im Falle, heute in Bezug auf die Zukunft des Unternehmens eigentliche Anträge zu stellen, sofern sie nicht in gewissem Sinne in den Anträgen betreffend Ermöglichung der Fortsetzung des Betriebes enthalten sind. Es ist auch klar, daß, je nachdem Sie über eine allfällige Subvention zur Fortsetzung des Betriebes entscheiden werden, die ganze Sachlage sich plötzlich verändert. In ihrem spätern Referate wird die Kommission immerhin auch einige Worte über die Zukunft des Unternehmens verlieren, ohne jedoch zu wünschen, daß in der gegenwärtigen Session näher darauf eingetreten werde. Ich will nur beiläufig erwähnen, daß der eine Interessent, die Basler Handelsbank, trotz einer sehr freundlichen Einladung, sich zu einer konfidentiellen Besprechung mit der Großrathskommission einzufinden, es nicht für gut gefunden hat, an derselben zu erscheinen. Es scheint, es sei von dieser Seite wenig Entgegenkommen zu erwarten.

Die Kommission wird also auf die beiden Fragen betreffend die Ermöglichung der Fortsetzung des Betriebes und die Zukunft des Unternehmens morgen zurückkommen, und sie beschränkt sich daher heute darauf, den ausgetheilten Bericht nebst Antrag zu begründen. Ich füge hier sofort bei, daß die Kommission in allen ihren Anträgen einstimmig war. Es mag Ihnen dies eine Gewähr bieten, daß die Kommission, in deren Schooß anfänglich nach allen Richtungen hin sehr divergirende Ansichten zu Tage traten, erst durch ein außerordentlich gründliches Studium der Sachlage und in Erwägung aller Verhältnisse dazu gekommen ist, hier mit Einstimmigkeit aufzutreten. Sie können überzeugt sein, daß es sehr viele Arbeit kostete, bis wir nach allen Richtungen zu der Ueberzeugung gelangten, es dürfte Das, was wir bringen, den Verhältnissen angemessen sein. Die Kommission hielt nicht weniger als elf Plenarsitzungen und eine große Anzahl einzelner Sitzungen der Subkommissionen, auf deren Akten ich hiermit verweise.

Ich gehe nun über zum eigentlichen Berichte der Kommission zur Untersuchung der Finanzlage der Bern-Luzern-Bahn, der Ihnen hier vorliegt.

Sie werden es vielleicht nicht unbescheiden finden, wenn der Berichterstatter etwas einläßlich auf den Bericht eingeht und sich sogar Wiederholungen desselben in seinem mündlichen Vortrage erlaubt. Es würde dies nicht geschehen, wenn der Bericht früher hätte ausgetheilt werden können.

Der erste Theil des Berichtes beschlägt die sog. Millionenfrage. Darüber hat die Kommission Ihnen Folgendes mitzutheilen: Die Vorschüsse des Regierungsrathes an die Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern sind durch vier verschiedene Beschlüsse erteilt worden, nämlich durch die Beschlüsse vom 27. Juli, 25. August, 8. September und 23. Oktober 1875. Durch jeden dieser Beschlüsse wurde ein Vorschuß von Fr. 250,000 bewilligt.

Gestatten Sie mir über den ersten Beschluß einige nähere Mittheilungen, da mit demselben die Regierung die Bahn betreten hat, wegen welcher sie heute einigermaßen gerügt wird. Am 23. Juli 1875 stellte die Direktion der Bern-Luzern-Bahn an den Regierungsrath das Gesuch, es möchte ihr ein Vorschuß von Fr. 250,000 bewilligt werden. Dieses Gesuch wurde in erster Linie der Eisenbahndirektion zum Bericht überwiesen. Dieselbe stellte keinen Antrag, sondern sandte es der Finanzdirektion zu. Am 26. Juli erstattete der Herr Kantonsbuchhalter darüber einen eingehenden Bericht, der sich auf einen durchaus richtigen Boden stellte. In diesem Berichte wurde in erster Linie beantragt, es sei der verlangte Vorschuß nicht zu bewilligen. Für den Fall aber, daß der Nachweis der Nothlage geleistet werde, wurde der Antrag gestellt, die auf Ende der Woche erforderliche Summe von Fr. 250,000 aus der Staatskasse unter folgenden Bedingungen vorzuschießen:

- a. daß dieselbe innert drei Monaten zurückbezahlt werde;
- b. daß sie dem Staate so verzinst werde, wie sie ihn selbst kosten wird;
- c. daß die Direktion der Bern-Luzern-Bahn sich persönlich verpflichte, die Genehmigung des Verwaltungsrathes derselben beizubringen.

Wir werden später sehen, wie diese Bedingungen erfüllt worden sind. Am 27. Juli nun ist der erste Vorschuß bewilligt und damit sind gewissermaßen auch die andern Vorschüsse in Aussicht gestellt worden. Der zweite oder dritte Vorschuß von je Fr. 250,000 geben zu keinen besondern Bemerkungen Anlaß. Sie sind jeweilen auf das Gesuch der Bern-Luzern-Bahndirektion bewilligt worden.

Der vierte Vorschuß dagegen ist schon etwas kritischer Art. Am 11. Oktober 1875 stellte die Direktion der Bern-

Luzern-Bahn das Gesuch, es möchte ein weiterer Vorschuß von Fr. 250,000 bewilligt werden. Die Finanzdirektion empfahl dieses Gesuch, der Regierungsrath dagegen beschloß am 16. Oktober, den Vorschuß zu verweigern. Am 22. Oktober wurde das Gesuch erneuert mit der Bemerkung, wenn die Summe nicht verabsolgt werde, so müsse die Deponirung der Bilanz erfolgen. Auf diesen Nothschrei hin, der eine wirkliche Nothlage im strengsten Sinne des Wortes konstatarie, bewilligte der Regierungsrath am 23. Oktober den vierten Vorschuß.

Wir gehen nun über auf die Erfüllung der an die Vorschüsse geknüpften Bedingungen. Die erste Bedingung betreffend die Rückzahlung konnte selbstverständlich in Folge der Verhältnisse nicht erfüllt werden; die Erfüllung der zweiten Bedingung der Verzinsung ist ebenfalls noch pendent. Der erste Vorschuß von Fr. 250,000 wurde ermöglicht durch eine Zahlung der bernischen Jurabahn an den Staat. Die Jurabahn steht in einem Conto-Corrent-Verhältnisse mit der Kantonskasse, durch welche Expropriationssummen für die Jurabahn-Gesellschaft ausbezahlt werden. Die Letztere hat nun der Kantonskasse eine Summe von Fr. 250,000 in Conto-Corrent abgeliefert, ohne sie aber für den Zweck zu bestimmen, zu dem sie verwendet worden ist.

Ueber die andern Vorschüsse finden sich im Berichte ebenfalls nähere Mittheilungen. Im Ganzen sind 934,798 Fr. 80 Cts. ausbezahlt worden, die übrigen Fr. 65,201. 20 waren noch nicht ausbezahlt, als der Große Rath Kenntniß von den Vorschüssen erhielt, und sie sind auch seither nicht ausbezahlt worden. Die Kommission hat, ohne sich in die Sache einzumischen, es in ihrer Pflicht erachtet, damals der Regierung konfidentell den Wunsch auszusprechen, daß keine weiteren Zahlungen mehr erfolgen. Die Regierung hat einen Beschluß in diesem Sinne gefaßt und würde ihn ohne Zweifel auch ohne die Bemerkung der Kommission gefaßt haben.

Die dritte Bedingung, welche die Regierung an die Bewilligung der Vorschüsse knüpfte, geht dahin, es habe die Direktion der Bern-Luzern-Bahn sich persönlich zu verpflichten, die Genehmigung des Verwaltungsrathes beizubringen. Da hat die Kommission die Sachlage nicht ganz so gefunden, wie sie es gewünscht hätte. Am 21. August theilte der Präsident der Direktion der Bern-Luzern-Bahn der Finanzdirektion zu Händen des Regierungsrathes mit, daß der Verwaltungsrath am 17. August beschlossen habe, das Anleihen von Fr. 250,000, welches von der Direktion mit der Regierung abgeschlossen worden sei, zu genehmigen. Durch diese Mittheilung mußte die Regierung annehmen, der Verwaltungsrath der Bern-Luzern-Bahngesellschaft sei von dieser Sachlage wirklich in Kenntniß gesetzt worden. Es stellte sich aber heraus, daß die Sache nicht ganz so zugegangen war, sondern daß der Verwaltungsrath der Bern-Luzern-Bahn in seiner Sitzung vom 17. August den Antrag seiner Direktion in folgender Fassung genehmigte: „Die Direktion wird ermächtigt, für die zur Vollendung des Baues erforderlichen Geldmittel zu sorgen, bis der Aktionärversammlung eine definitive Vorlage zu Konsolidirung eines zweiten Anleiheens gemacht werden kann.“

Nach diesem Beschlusse war die Direktion der Bern-Luzern-Bahn befugt, bei der Staatskasse oder anderswo Gelder zu erheben, und sie hätte daher die bestimmte Anzeige an die Finanzdirektion unterlassen sollen, daß der Verwaltungsrath das Anleihen von Fr. 250,000 bei der Staatskasse genehmigt habe. Es ist das eine etwas fatale Redaktion, welche die Regierung zum Glauben führen konnte, es sei die Angelegenheit in weitem Kreise bekannt und gebilligt worden. Dieser Umstand ist nicht unwichtig, und zwar um so weniger, als auch zwei Mitglieder der Staatswirthschaftskommission vollständige Kenntniß von der Sachlage hatten. Es ist ferner

nicht außer Acht zu lassen, daß die Regierung im Glauben war, das Defizit sei bedeutend geringer, als es sich wenige Wochen später herausstellte. Soweit die Kommission ersehen konnte, sind der Regierung keine andern Mittheilungen gemacht worden, als die, das Defizit werde sich auf ungefähr Fr. 2,100,000 belaufen, eine Summe, welche noch eher hätte hoffen lassen, man werde die ganze Finanzangelegenheit über Wasser halten können. Hierin findet die Kommission einige Entschuldigungsgründe für die Regierung, und wenn sie dennoch zu einem tadelnden Antrage über die formelle Berechtigung der Auszahlung gelangt, so muß sie sofort beifügen, daß die Form der Auszahlung, abgesehen von der verfassungsmäßigen Kompetenz, eine ganz richtige war. Die Gerüchte, es sei das Geld von der Finanzdirektion oder von einzelnen Mitgliedern der Regierung gegeben worden, und es habe diese letztere keine Kenntniß davon gehabt, sind also durchaus unwichtig. Wenn die Regierung ihre Kompetenz überschritt, so muß anerkannt werden, daß sie dabei in guten Treuen handelte und das Wohl des Unternehmens, in dem der Kanton über 8 Millionen seines Vermögens stecken hat, im Auge hatte. Es liegt keine Illoyalität vor, sondern vielleicht etwas zu viel guter Wille, dem Unternehmen zu helfen. Ich werde hierauf später mit einigen Worten zu sprechen kommen.

Ich gehe nun über zu dem Berichte der zweiten Sektion, welche die Buchführung und das Rechnungswesen der Bern-Luzern-Bahn zu untersuchen hatte. Hierbei ist zu bemerken, daß die Untersuchung der Bücher sich nicht weiter als bis zum 31. Dezember 1874 zurück erstreckte, indem sie auf diesen Zeitpunkt von der Rechnungsprüfungskommission regelmäßig abgeschlossen sind. Die Untersuchung hat also mit dem 1. Januar 1875 begonnen und erstreckte sich, so weit die Bücher nachgeführt waren. Die Untersuchung war etwas schwierig, weil durch den Uebergang des Personals der Bern-Luzern-Bahn an die Jurabahn die verschiedenen Diasterien der Buchhaltung auseinandergerissen wurden und in der Stadt Bern zerstreut sind. Aus dem gleichen Grunde waren die Bücher anfänglich nicht vollständig nachgeführt, dies ist aber seither in befriedigender Weise geschehen. Die Kommission kann konstatiren, daß die Bücher richtig geführt sind und zu keinen Bemerkungen Anlaß geben. Sie hat auch die Kasse verifizirt und sie in Uebereinstimmung mit den Büchern gefunden. Ebenso waren die deponirten Kauttionen der Bauunternehmer und Lieferanten im Einklang mit den daherigen Kontrollen. Die Kommission hat ferner die Protokolle der verschiedenen Gesellschaftsorgane, sowie die vorgelegten Kontrollen und Register richtig befunden. Es ist also in dieser Richtung nichts zu tadeln. Dagegen liegt es in der Natur der Sache, daß bei einem so weit verzweigten Unternehmen, wie der Bau einer Eisenbahn, nicht wie in einer kaufmännischen Buchhaltung Alles auf einen bestimmten Tag nachgeführt und abgeschlossen werden kann, da eine Anzahl von Abrechnungen ausstehend sind und nur mit annähernden Beträgen rubrizirt werden können. Die Kommission fügt bei, daß die Gerüchte, als ob bei der Bern-Luzern-Bahn in Bezug auf Anrechnung von Reisepesen eigenthümlich gewirthschaftet worden sei, durchaus unrichtig sind. Man ist da vielmehr mit großer Dekonomie vorgegangen.

Ueber die Baukosten und die Schulden der Gesellschaft gibt der gedruckte Bericht auf Seite 5 und 6 Auskunft. Wir finden da folgende Zahlen:

I. Betrag der gemachten Zahlungen laut Bilanz vom 28. Dezember 1875 . . . . .	Fr. 16,042,733. 79
abzüglich indirekte Einnahmen an Zins-ertrag von flüssigen Kapitalien und Rückerstattungen . . . . .	„ 831,252. 21
Reiben	Fr. 15,211,481. 58

	Uebertrag	Fr. 15,211,481. 58
II. Betrag der vom 1. Juli bis 28. Dezember 1875 zur Zahlung angewiesenen, jedoch noch unbezahlten Rechnungen	"	197,140. 67
III. Betrag der eingelangten, noch nicht geprüften Rechnungen	"	354,919. 54
IV. Betrag der noch ausstehenden Rechnungen laut approximativer Schätzung des Herrn Oberingenieur Dapples	"	592,871. 40
Die Kommission hält dafür, es sei diese Summe genügend, da in derselben ein Ansatz von Fr. 70,000 als Unvorhergesehenes inbegriffen ist.		
V. Gehalte des Personals bis zur Vollendung der Abrechnungen	"	15,000. —
VI. Prozeßkosten	"	10,000. —
VII Semester-Coupons pro 30. November 1875 vom Obligationenkapital von Fr. 10,000,000	"	250,000. —
Die Baukosten und Verbindlichkeiten der Gesellschaft betragen also auf 28. Dezember 1875 die Summe von	Fr.	16,631,413. 19
Die spezifischen Verzeichnisse zum zweiten, dritten und vierten Posten liegen bei den Akten. Unter der Rubrik IV. ist ein Betrag für Vollendungsbauten verrechnet, den wir später wieder in Abzug bringen.		
Gegenüber diesen Ausgaben standen der Gesellschaft zur Verfügung an:		
A. Aktienkapital	Fr.	4,000,500
B. Obligationenkapital	"	10,000,000
Zusammen	Fr.	14,000,500
	Fr.	14,000,500. —
Die Gesellschaft hat somit ein Defizit von	Fr.	2,630,913. 19
Ich bemerke, daß von einer Berechnung allfälliger schuldiger Zinse und Markzinses Umgang genommen worden ist. Dieses Defizit ist die Gesellschaft schuldig:		
1) Dem Staate Bern für geleistete Vorschüsse	Fr.	934,798. 80
2) Den Obligationen-gläubigern, Coupons pro 30. November 1875, inclusive einige ältere noch ausstehende Coupons	"	253,408. 50
3) An diverse Expropriaten	"	207,450. —
Das Verzeichniß der Expropriaten liegt nicht vor. Es ist dies eine außerordentlich detaillirte Sache, da es sich da um eine große Anzahl von Expropriaten handelt, mit denen noch nicht definitiv ausgerechnet ist, da die definitiven Vermarchungen noch nicht gemacht sind.		
4) An das Personal der Gesellschaft	"	15,000. —
5) An Prozeßkosten für Diverse, abzüglich die gemachten Aconto-Zahlungen	"	5,700. —
6) An die elsäzische Maschinenfabrik, laut Obligation vom Juli 1875	"	454,000. —
zahlbar ein Drittel im Juni 1876, ein Drittel im Januar 1877 und der Rest im Juli 1877.		
An die nämlichen Konto-Korrent-Forderungen	"	1,459. 20
	Uebertrag	Fr. 1,871,816. 50

	Uebertrag	Fr. 1,871,816. 50
7) An diverse Unternehmer und Lieferanten (inclusive Centralbahn und Jura-Bern-Bahn)	Fr.	847,765. 35
Hieron gehen ab für		
gemachte Vorschüsse	"	45,273. 97
Verbleiben	Fr.	802,491. 38
	"	802,491. 38
Zusammen	Fr.	2,674,307. 88

Die Guthaben der Centralbahn und der Jura-Bahn rühren bei ersterer von Arbeiten auf dem Bahnhof Luzern und bei letzterer von verschiedenen Leistungen her. Es wäre interessant gewesen, eine Klassifikation über die Natur dieser Forderungen mit Rücksicht auf das eidgen. Gesetz über die Zwangsliquidation von Eisenbahnen zu machen. Dies war aber der Kommission nicht möglich, indem sie ihre Untersuchungen nicht dahin ausdehnen konnte, wie viel Garantiezehntel von Unternehmern in diesen Summen inbegriffen sind. Es haben nämlich nach dem eidgen. Gesetz die Garantiezehntel ein Vorrecht sogar vor den Obligationen.

Von obiger Summe gehen nun ab die Aktiven der Gesellschaft bestehend in Kassafaldo, Guthaben bei Banken, Werthschriften, Auslagen für das Initiativkomite Thun-Konolfingen . . . . . 43,394. 69

Verbleibt mithin ein Defizit von Fr. 2,630,913. 19  
Diese Aktiven sind etwas dubioser Art. Es sind da auch Auslagen für das Initiativkomite Thun-Konolfingen erwähnt, welche von diesem bestritten werden zu wollen scheinen. Auf der andern Seite besitzt die Bern-Luzern-Bahn gewisse Parzellen, deren Mehrwerthe hier nicht berechnet sind, so daß sich die Sache da kompensiren dürfte. In dieser Zusammenstellung sind die Kosten und Vollendungsbauten nicht aufgeführt, welche in einer frühern Vorlage der Regierung auf Fr. 540,000 veranschlagt sind, sich aber nach unserer Rechnung in folgender Weise reduzieren:

Sofort nothwendige Vollendungsbauten nach Devis von Ingenieur Gränicher	Fr.	178,000. —
Fernere Vollendungsbauten des Unterbaues nach Devis Dapples	"	102,000. —
Ergänzungen bei Rubrik Oberbau, Abgrenzung und Telegraph	"	40,000. —
Bauleitung und Verschiedenes	"	10,000. —
Zusammen	Fr.	330,000. —

Hieron haben wir in Rubrik IV (ausstehende Rechnungen) schon verrechnet . . . . . 25,000. —

Verbleiben Fr. 305,000. —  
welche mit den bereits genannten . . . . . 2,630,913. 19  
ein Gesamtdefizit ergeben von . . . . . 2,935,913. 19  
ohne Geldbeschaffungskosten und Zinse.

Hier ist noch eine Differenz von Fr. 200,000 gegenüber der Gesamtkostenaufstellung Seitens der Gesellschaft. Diese rührt von folgenden verschiedenen Rechnungsarten her. Die Bahngesellschaft hat eine Summe von Fr. 150,000 für den Bahnunterhalt während eines Jahres verrechnet. Es hätte dieser Unterhalt aus den Baukosten bezahlt werden sollen, um das Betriebsbudget zu erleichtern, es konnte dies aber

aus dem einfachen Grunde nicht geschehen, weil kein Geld dazu vorhanden war. Es wird nun der Bahunterhalt aus dem Betriebe bestritten, d. h. es entstehen im Winter große Betriebsdefizite. Im Weitern hatte die Gesellschaft Fr. 50,000 für Anleihekosten und Zinse zur Beschaffung der Fr. 540,000 aufgenommen. Die Kommission hat diese beiden Posten nicht in Berechnung gezogen.

Im Ganzen ergibt sich aus den Untersuchungen der Kommission annähernd dasselbe Defizit, wie es die Gesellschaft ausgewiesen hat. Die Kommission kann zwar nicht die Gewißheit, aber doch die Ueberzeugung aussprechen, daß das Defizit nicht höher ansteigen wird, als es von der Direktion in Aussicht genommen worden ist. Es dient dieses Resultat zu einer gewissen Beruhigung.

Es ist in den Auslagen ein einziger größerer Posten verrechnet, von dem wir nicht wissen, ob möglicherweise Etwas davon zurückerhältlich sein wird. Es betrifft dies die Forderung der Gesellschaft an den Unternehmer des Zimmerreggtunnels. Hierüber ist ein Prozeß angehoben worden, und die Kommission ist durchaus nicht in der Lage, irgend ein Urtheil darüber abzugeben, ob von da her das Defizit sich modifiziren werde oder nicht.

Wir gehen nun über auf den Bericht über die technischen Verhältnisse des Bahnbaues und des Bahnbetriebs. In Beziehung auf den Bahnbau ist zu erwähnen, daß die definitive Tracirung in Situation und Längenprofil im Allgemeinen den Charakter einer richtigen und den Terrainverhältnissen angepassten Anlage hat. Es ist zwar wahrscheinlich, daß, wenn den Ingenieuren der Gesellschaft mehr Zeit und ein zahlreicheres Personal vor dem Beginne der Bauten zu Gebote gestanden wäre, das Trace dann möglicherweise noch günstiger ausgefallen und das große Gefäll ohne wesentliche Vermehrung der Kosten hätte etwas rebuzirt werden können. Wenn noch etwas zu rügen wäre, so wäre es das, daß dem Oberingenieur Dapples eine zu kurze Zeit zur Devisirung zugemessen war. Er ist im Juli 1872 eingetreten und mußte schon im September gl. J. einen vollständigen Denis über das ganze Unternehmen vorlegen. Er mußte sich da vorzüglich an die Ansätze des Weltlichen Vorprojectes halten und dieselben prüfen, ja er war mit der Prüfung noch nicht einmal zu Ende, als er seine Devisirung bereits abgeben mußte. Daraus entstand die Fatalität, daß eine große Anzahl Arbeiten, welche schließlich ausgeführt werden mußten, gar nicht devisirt waren. Es ist daher nicht erstaunlich, daß mehrfache Ueberschreitungen stattgefunden haben. So war z. B. nichts angefezt für die Vergrößerung der Station Langnau, welche Fr. 211,000 kostete, für die Bauten im Bahnhofe Luzern, die auf Fr. 226,000 anstiegen, u. s. w. Man hatte angenommen, daß die Centralbahn nach bisherigem Usus diese Kosten bestreiten und daß die Bern-Luzern-Bahn nur den Zins vergüten werde. Die Centralbahn wollte sich aber dazu nicht herbeilassen, da der Bahnhof Luzern überhaupt in Frage steht. Ganz ungenügend devisirt waren die Uferbauten und ein Theil der Brücken. Die Flußverbauungen mußten zudem in einer Weise gemacht werden, welche allen billigen Anforderungen Hohn sprach. Es sind da der Gesellschaft Zumuthungen gemacht worden, die auch jede vernünftige Devisirung überschritten hätten. Auch bei den Landerwerbungen hat sich ein Defizit von Fr. 500,000 ergeben, welches die Gesellschaft hinnehmen mußte, wie es ihr durch die Verhältnisse oktroyirt worden war. Zieht man die Mehrkosten für die Landerwerbung und die nicht devisirten Posten in Betracht, so ergibt sich auf den übrigen Rubriken eine durchschnittliche Ueberschreitung von nicht mehr als ungefähr 5% des Baubudgets. Diese Ueberschreitung läßt sich unter Berücksichtigung der Sachlage motiviren, und es hat die Kommission keinen Grund

gefunden, deswegen einen Stein auf die technische Bauleitung zu werfen. Nicht inbegriffen ist hier das Defizit des Zimmerreggtunnels gegenüber dem erstvorgesehenen Trace über Neuz und Bühl, wo durch eine Fatalität Mehrkosten im Betrag von einer Million entstanden sind. Wäre der fatale Zimmerreggtunnel nicht in die Annalen der Bern-Luzern-Bahngesellschaft hineingekommen, so würden wir wahrscheinlich heute nicht vor diesen Verhältnissen stehen. Man könnte da vielleicht der Verwaltung der Bern-Luzern-Bahn einen kleinen Vorwurf machen, daß sie in einem Momente eine so wesentliche Traceänderung beschloß, wo sie die Finanzlage des Geschäftes einigermaßen hätte beurtheilen können. Die Verwaltung hat einen fernern Fehler dadurch begangen, daß sie sich bei der Vergabung der Bauten vollständig auf das System der Kleinakorde warf. Dadurch erhielt sie eine Anzahl kleiner Unternehmer, die, namentlich bei den billigen Preisen, die man ihnen zumuthete, nicht im Stande waren, die Bauten fertig zu bringen, so daß die Verwaltung in den Fall kam, an verschiedenen Punkten Regiebauten durchzuführen, was bekanntlich sehr kostspielig ist, besonders wenn nicht das nöthige Personal dazu vorhanden ist. Dieser Fehler ist übrigens nicht einzig von der Luzern-Bahn begangen worden. Auch die Gotthardbahnverwaltung hat den nämlichen Fehler in Tessin gemacht und dort noch größere Summen verwirthschaftet. Ich kann noch konstatiren, daß die Bahn solid und kunstgerecht angelegt ist, und daß sie, vorbehaltlich die Ausführung der noch nothwendigen Vollendungsbauten, den Charakter einer durchaus sichern Betriebsanlage zeigt. Es sind also da die Befürchtungen, als ob wir es nur mit einer halbfertigen Bahn zu thun hätten, durchaus unbegründet.

Was die Vollendungsbauten betrifft, so ergibt sich aus dem Gutachten des Hrn. Gränicher, daß an solchen in der Rubrik Unterbau für eine Summe von Fr. 178,000 sofort, resp. bis im Frühjahr auszuführen sind. Diese Bauten zerfallen in zwei Gruppen: die erste Gruppe betrifft Bauten im Betrage von Fr. 69,000, die einerseits zur Sicherung des Bahnbetriebs unbedingt dringlich sind, andererseits deswegen sofort in Angriff genommen werden müssen, weil deren Erstellung nur im Winter bei kleinem Wasserstande auf zweckmäßige Weise geschehen kann. Die zweite Gruppe betreffend Bauten im Betrage Fr. 109,000 kann einstweilen noch verschoben werden. Ueberdies hat Hr. Ingenieur Dapples noch weitere Vollendungsbauten devisirt, die jedoch erst im Laufe des Sommers ausgeführt zu werden brauchen.

Ich gehe nun über zu den Betriebsverhältnissen der Bahn. Laut Vertrag vom 21. August 1874 ist der Betrieb der Bahn der Jura-Bern-Bahn verpachtet, welche gemäß Vertrag vom 21. Oktober 1873 bereits die Strecke Gümli-Langnau im Betriebe hatte. Die Grundlagen der beiden Verträge differiren nur in Bezug auf die Dauer und die Verantwortlichkeit. Es ist der Grundsatz aufgestellt, daß die Jura-Bahn den Betrieb der Bern-Luzern-Bahn zu den reinen Selbstkosten besorgt. Vollendungsarbeiten sind von der Bern-Luzern-Bahn auszuführen, und diese hat auch den Schaden zu tragen, der durch höhere Gewalt, Naturereignisse oder außerordentliche Unglücksfälle auf der Linie veranlaßt wird. Hier ist noch ein Moment anzuführen, das vielleicht nicht allgemein bekannt ist: Durch Uebereinkunft mit dem Staate Bern und den beiden Bahngesellschaften vom 25. November 1874 wurde nämlich das Rollmaterial der bernischen Staatsbahn, welches nicht zu der der Jura-Bahn abgetretenen Strecke Biel-Neuenstadt-Bern gehört, sondern zum Betriebe der Linie Bern-Langnau nöthig ist, ausgeschieden und der Jura-Bahn verkauft. Diese Bemerkung wird hier deshalb gemacht, damit man sich darüber Rechenschaft gebe, daß, wenn die Bahn in andere Hände übergehen sollte, das Betriebsmaterial wenigstens in

gleicher Quantität angeschafft werden müßte, da die Linie Bern-Langnau kein eigenes Betriebsmaterial besitzt. Das fragliche Material hat einen Werth von Fr. 327,285. 39.

Ueber die Mitbenutzung der Bahnhöfe Bern und Luzern sowie der Strecken Bern-Gümligen und Fluhmühle-Luzern sind mit der Centralbahn Verträge abgeschlossen worden, welche die Betriebskosten der Bern-Luzern-Bahn um so schwerer belasten, als die betreffenden Ausgaben einer verhältnißmäßig kurzen Bahnstrecke auffallen. Diesen Faktoren ist bei der Berechnung der Betriebskosten im Jahre 1871 nicht genügend Berücksichtigung geschenkt worden. Im Weiteren hat man vielleicht den Umstand zu wenig gewürdigt, daß circa 30 Kilometer der Linie eine Steigung von 20 ‰ haben, welche nur mit starken Maschinen oder aber mit Benutzung einer Vorspannmaschine bewältigt werden kann. Es ist ferner nicht außer Acht zu lassen, daß, da für den Bahnunterhalt im ersten Jahre kein Geld vorhanden war, man diese Kosten auf Rechnung des Betriebes bestritt. Diese Ausgaben werden sich vermindern, auf der andern Seite aber wird die Erneuerung des Oberbaues auf der Strecke Gümligen-Langnau, wodurch ziemlich große Kosten entstehen werden, nicht umgangen werden können, so daß eine Verminderung der Betriebskosten vorläufig nicht in Aussicht steht. Die Kommission hat die Rechnungen der Zurabahn genau untersucht, sich alle Belege vorlegen lassen und auch vom Personal nach allen Richtungen hin Auskunft verlangt. Sie hat sich überzeugt, daß die Zurabahn wirklich nur die effektiven Auslagen berechnet, und zwar in einem Maßstabe, der beweist, daß sie ihren Betrieb möglichst ökonomisch einrichtet. Es würde zu weit führen, hierüber in Details einzutreten.

Die Kommission hat sich Rechenschaft gegeben, wie hoch der Betrieb der Linie zu stehen kommt. Sie ist zu dem Resultate gelangt, daß für das Jahr 1876, bei Annahme von täglich vier Personenzügen und einem Güterzug im Sommer und drei Personenzügen und einem Güterzug im Winter, die Betriebskosten die Summe von Fr. 12,600 per Kilometer nicht übersteigen werden. Dabei sind Fr. 2300 für die Kosten der Mitbenutzung fremder Bahnhöfe und Bahnstrecken eingerechnet. Bei einer mäßigen Vermehrung des Verkehrs und der Bruttoeinnahmen werden sich die kilometrischen Kosten nicht wesentlich steigern; sie werden nämlich bei einer kilometrischen Einnahme von Fr. 18,000 bis zu Fr. 13,400 per Kilometer ansteigen. Die Kommission ist im Besitze von Berechnungen, die von anderer Seite aufgestellt worden sind, die aber nicht wesentlich von der ihrigen abweichen.

Wenn wir die Betriebseinnahmen verfolgen, so können wir konstatiren, daß dieselben seit der Eröffnung der Bahn im August bis Ende 1875 Fr. 468,000 betragen. Es ist dies ein ziemlich erfreuliches Resultat. Die Linie Bern-Langnau hat im Jahre 1873 nur 7500 und im Jahre 1864 sogar nur Fr. 4800 per Kilometer abgeworfen, während die durchgehende Linie nun schon im ersten Monat Fr. 13,000 abgeworfen hat. Es beweist dies, daß die durchgehende Linie wirklich ein Bedürfniß war, und daß auch im Enklebuch die Einnahmen sich in analoger Weise vermehren werden. Die Kommission hat da einige Berechnungen gemacht, die sie jedoch durchaus nicht als unfehlbar hinstellen will. Sie hat die Bruttoeinnahmen der Bahn für das Jahr 1876 auf Fr. 14,000 per Kilometer veranschlagt und sodann angenommen, daß in den folgenden Jahren eine Vermehrung der Roheinnahmen von je 6 ‰ per Jahr eintreten werde. Bei dieser Berechnung stützt sie sich auf die Verhältnisse analoger Bahnen und sie hat darüber eine Tabelle aufgestellt, die bei den Akten liegt. Die Bahn Zürich-Luzern hatte im Jahre 1865 eine Bruttoeinnahme von 11,657 Fr. per Kilometer, die sich allmählig so steigerte, daß sie im Jahre 1874 Fr. 20,206

erreichte, was eine jährliche Vermehrung von zirka 6½ ‰ ausmacht. Mit einer Majoration von 6 ‰ würden sich die Bruttoeinnahmen der Bern-Luzern-Bahn im Jahre 1880 auf nahezu Fr. 18,000 belaufen. Was die spätere Periode nach Eröffnung der Gotthardbahn betrifft, so nimmt die Kommission davon Umgang, darüber etwas zu prognosticiren, weil man sich da leicht nach beiden Richtungen hin irren könnte. Die Kommission ist der Ansicht, daß die Verkehrszone der Gotthardbahn, soweit es die Linie Bern-Luzern betrifft, nicht eine sehr ausgedehnte sei, und daß, namentlich wenn der Anschluß unserer Bahn an die Gotthardbahn in Rothkreuz statt in Luzern stattfinden wird, wie es leider mehr oder weniger in Aussicht zu stehen scheint, die Eröffnung der Gotthardbahn nicht eine wesentliche Vermehrung der Einnahmen der Bern-Luzern-Bahn herbeiführen werde. Dabei ist nicht außer Acht zu lassen, daß unsere Linie bedeutende Quoten an den Kosten der Erweiterung der Bahnhöfe in Bern und eventuell in Luzern zu tragen haben wird. Es enthält sich daher die Kommission weitergehender, problematischer Berechnungen.

Ich komme nun auf die juristische Frage und auf den dahergelassenen Bericht der juristischen Sektion der Kommission. Es ist nicht Aufgabe Ihres Berichterstatters, hier einläßlich auf diese Frage einzutreten. An der Hand des juristischen Gutachtens der genannten Subkommission ist die Kommission zu der Ansicht gekommen, daß die Bern-Luzern-Bahngesellschaft wirklich eine Aktiengesellschaft sei, und daß kein Grund zur Befürchtung vorliege, der Staat Bern werde für die Verbindlichkeiten der Bern-Luzern-Bahngesellschaft über sein Aktienkapital hinaus in Anspruch genommen werden können. Dieser Auspruch mag Ihnen um so mehr Beruhigung gewähren, als er sich auf die einstimmigen Aussagen und Gutachten auch anderer juristischer Autoritäten stützt. Es würde kaum am Platze sein, im Großen Rathe als politischer Körperschaft diese juristische Frage zu diskutieren, welche bereits vor den Gerichten anhängig ist. Es würde dies den Anschein haben, als wolle dieser politische Körper eine Pression auf das Gericht ausüben. Die Kommission ist daher der Ansicht, es solle über diese Frage mit der bereits gemachten Erklärung hinweggegangen werden. Im Auftrage der Kommission füge ich einzig noch bei, daß sie es für bedauerlich hält, daß die zwar unwesentliche Formalität der Publikation des Genehmigungsbefchlusses der Gesellschaftsstatuten nicht erfüllt worden ist. Es wäre Sache der Bahndirektion gewesen, sich zur Zeit des Beginns ihrer Funktionen zu überzeugen, ob sie auf dem richtigen rechtlichen Boden stehe oder nicht. Die Kommission kann daher die Bahndirektion nicht vollständig entlasten, obschon nach der Ansicht der Kommission die Sache an und für sich keine Bedeutung hat.

Ich komme zum Schlusse. Sie kennen den Antrag der Kommission. Derselbe ist von der Kommission einstimmig angenommen worden, obschon anfänglich sehr auseinandergehende Anschauungen herrschten. Die Kommission ist der Ansicht, daß, wenn Sie diesen Antrag annehmen, damit die Frage der Million liquidirt sei, und daß man nicht allfällig später, z. B. bei Vorlage des Verwaltungsberichtes, darauf zurückkommen könne, um allfällig die Regierung verantwortlich zu machen. Die Kommission hat sich nicht dazu entschließen können, der Regierung einen eigentlichen Tadel auszusprechen, sie bedauert nur, daß die Regierung in der Form gefehlt hat, begreift aber vollständig, wie dieselbe dazu kommen konnte, diesen Fehler zu begehen. Derselbe war ihr gewissermaßen vorgezeichnet durch die bisherige Haltung der Behörden in der ganzen Bern-Luzern-Bahn-Angelegenheit. Wenn Sie die Verhandlungen des Großen Rathes vom Jahre 1871 und namentlich das Votum des Berichterstatters nachlesen, so werden Sie sich überzeugen, daß man schon damals angenommen

hat, es sei die Bahn zwar keine Staatsbahn, aber doch ein Kind beider Kantone, und es werden diese in weitgehendem, ja nöthigenfalls in höherem Maße, als man damals in Aussicht genommen, dafür einstehen. In der Botschaft an das Volk hat Ihre Behörde das Verhältniß auch sehr rosig dargestellt. Bei der Genehmigung des Finanzausweises hat der Große Rath ebenfalls mitgemacht. Dieser trägt daher sicher ebensoviele Schuld als die Regierung, und es steht ihm daher nicht wohl an, ein gar zu strenger Richter in der Sache zu sein. Auch die neuern Subventionsbeschlüsse sind in diesem Geiste der Eisenbahnpolitik gefaßt. Wenn dieses Gefühl die Regierung über ihre Kompetenzen hinausgetragen hat, so ist die Kommission der Ansicht, man solle ihr dies nicht zum Verbrechen anrechnen, indem sie zum Besten des Kantons und der Bahnunternehmung, an welcher der Kanton in so hohem Maße theilhaftig ist, zu handeln glaubte. Es ist noch anzuführen, daß die Eisenbahnbestrebungen des Kantons sich doch in erfreulicher Weise nach anderer Richtung hin verwirklicht haben, wenn wir auch hier etwas traurige Erfahrungen machen mußten. Die Surabahn wird uns unzweifelhaft bessere Resultate bringen, als die Bern-Luzern-Bahn, und zwar solche Resultate, daß zu hoffen ist, es werde der bisher im Kanton Bern bestandene Kampf zwischen den verschiedenen Eisenbahngesellschaften durch friedliche Verständigung derselben zum Nutzen des Kantons ausschlagen. Die Kommission schließt ihren Bericht, indem sie Ihnen ihren einstimmigen Antrag, den Sie kennen, zur Genehmigung empfiehlt.

Herr Regierungspräsident Teuscher, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Sie werden begreifen, daß angesichts des einstimmigen Antrages Ihrer Kommission, es sei der Regierung, wenn auch nicht ein Tadel, so doch ein Vorwurf wegen Kompetenzüberschreitung bei Gewährung des Vorschusses von einer Million zu machen, die Regierung nicht stillschweigen kann. Sie verzichtet zwar auf einen Gegenantrag, und Sie werden dies begreiflich finden angesichts der Erklärung und der Eröffnung, die der Berichterstatter des Regierungsrathes in der letzten Großrathssession machte und welche dahin schloß, man erkenne, einen Fehler begangen zu haben. Ich glaube, Grund zu haben zu der Erklärung, daß, wenn auch der Antrag Ihrer Kommission heute angenommen werden sollte, die Regierung daraus durchaus nicht eine Kabinettsfrage machen wird. Sie verdankt es der Kommission, daß sie den gestellten Antrag in diese Form gekleidet hat, und ich glaube, es würde bei den Verfassungsbestimmungen und den demokratischen Verhältnissen, unter denen wir leben, der Regierung nicht wohl anstehen, aus dieser Sache eine Kabinettsfrage zu machen. Sie hat dafür noch den weitern Grund, daß sie durchaus nicht glaubt, wegen dieses Vorschusses von einer Million das Vertrauen des Großen Rathes und des Bernervolkes in solchem Maße erschüttert zu haben, daß sie zu diesem Schritte ihre Zuflucht nehmen müsse. Sie glaubt im Gegentheil, wie dies auch im Votum des Herrn Berichterstatters der Kommission angeführt worden ist, daß man der materiellen Seite der ganzen Angelegenheit im Großen Rathe und im Volke ebenso großes Gewicht beimessen werde, und dieses gute Bewußtsein, diese gute Ueberzeugung bewahrt die Regierung vor allzugroßer Skrupulosität, vor allzugroßer Empfindlichkeit.

Eines kann ich hier erklären: Es mag heute der Große Rath in dieser Sache beschließen, was er will, so wird die Regierung, wie in der Vergangenheit, so auch in der Zukunft in dieser Angelegenheit solidarisch vorgehen; sie wird es nicht acceptiren, daß man den Vorwurf nur auf einzelne Direktionen, z. B. auf die Finanzdirektion und auf die Eisenbahndirektion, abwälze, sondern es ist ihre Meinung, daß alle Mitglieder des

Regierungsrathes, weil sie alle zum Beschlusse mitwirkten, auch die Folgen davon in gleicher Weise tragen helfen sollen; wie man früher bei guten Erfolgen solidarisch war, so will man sich jetzt auch in einen Mißerfolg theilen.

Nach diesen allgemeinen Worten erlaube ich mir noch einige spezielle Bemerkungen über den gemachten Vorwurf selbst, um gewissermaßen auch die Rehrseite der Medaille hervorzuheben. Da muß ich nun allerdings einiges Bedauern darüber aussprechen, daß der Bericht der Kommission allzusehr die formelle Seite der Sache erörtert, ohne in entsprechender Weise die Gründe hervorzuheben, welche zur Entschuldigung der Regierung dienen können und dienen sollen. Ich anerkenne zwar, daß dieser Vorwurf mehr den gedruckten Bericht der Kommission trifft, als das heutige mündliche Votum ihres Berichterstatters, welcher namentlich am Schlusse seines Rapportes diese Rehrseite auch hervorgehoben hat. Was in der Form und in Bezug auf die Kompetenz in dieser Angelegenheit gefehlt worden ist, darüber kann man verschiedener Ansicht sein, allein das wird man zugeben müssen, daß wir in der Sache selbst und vom Standpunkte des richtig verstandenen Interesses des Kantons ausgehend nicht so sehr im Fehler sind, ja vielleicht eher Lob als Tadel verdienen.

Ich will diesen Punkt nicht weitläufig erörtern. Ich bin in Eisenbahnsachen nicht Experte, und ich habe das Wort heute nur ergriffen, weil die Frage eine allgemeine Frage der Regierung geworden ist. Indessen glaube ich, doch das sagen zu dürfen, daß die Regierung sich damit trösten kann, daß sie nichts Anderes zu thun glaubte, als mehrfach consequent gefaßte Beschlüsse des Großen Rathes weiter zu entwickeln. Sie glaubte, im Sinn und Geiste der bisherigen Eisenbahnpolitik des Kantons zu handeln, und sie ist der Ansicht, daß der Große Rath, wenn er in den Fall gekommen wäre, die der Regierung von der Bahngesellschaft vorgelegte Frage in dem damaligen Zeitpunkte und unter den damals gegebenen Verhältnissen selbst zu entscheiden, von den ganz gleichen Voraussetzungen ausgegangen und zu den gleichen Schlüssen gekommen sein würde, wie die Regierung. Sicher würde der Große Rath auch von der Ansicht ausgegangen sein, es dürfte nicht zugegeben werden, daß die Bahn uneröffnet bleibe. Es war dies ein Hauptmotiv bei der Handlungsweise der Regierung. Wenn also der Große Rath diese Voraussetzung auch getheilt hätte, so würde auch er zu der Gewährung der Gelder gelangt sein, wie es nun von Seite der Regierung geschehen ist.

Ein ferneres Moment, an das ich erinnern zu dürfen glaube, ist folgendes: Würden wir nicht eine schwere Verantwortlichkeit auf uns geladen haben, wenn wir unter jenen Umständen die Vorschüsse nicht geleistet hätten? Sie werden zugeben, daß die Sache damals in hohem Maße dringend war, und daß die allerwichtigsten Interessen des Kantons auf dem Spiel standen. Würde man uns, während man uns jetzt den Vorwurf allzugroßen Muthes macht, nicht vielleicht heute den Vorwurf der Schwäche machen, wenn wir nicht so gehandelt hätten?

Ich erinnere noch an einen weitem Punkt. Die Regierung ist überzeugt, daß die vorgeschossene Million nicht auf alle Zeit verloren ist. Sie glaubt, die eisenbahnpolitischen, die volkswirtschaftlichen und selbst die finanziellen Interessen des Kantons drängen diesen dahin, die fragliche Bahn dem Staate und seiner Eisenbahnpolitik zu erhalten. Ob nun schließlich die Liquidation eintrete, oder ob eine gütliche Verständigung möglich sei, so wird in beiden Fällen das Bestreben der Staatsbehörden des Kantons Bern dahin gerichtet sein müssen, die Bahn, wenn möglich, dem Kanton zu erhalten. Kann, wie wir hoffen wollen, dieses Ziel erreicht werden, so ist die Annahme nicht unberechtigt, daß die vorgeschossene

Million sich, wenn auch nicht in nächster Zeit, so doch in einer spätern Zukunft wieder finden werde.

Zum Schlusse erlaube ich mir, einen speziellen Punkt in dem gedruckten Berichte der Kommission zu berühren. Es heißt darin, daß, nachdem die ersten Vorschüsse von Seite der Regierung geleistet worden seien, an eine Rückzahlung innert drei Monaten nicht mehr zu denken gewesen sei. Dagegen spricht nun doch ganz entschieden der bereits in der letzten Session betonte Umstand, daß, als die ersten Vorschüsse geleistet worden sind, gewichtige Gründe dafür sprachen, daß es der Bahngesellschaft gelingen werde, ein Anleihen II. Hypothek aufzunehmen. Sie haben heute aus dem Munde des Herrn Berichterstatters der Kommission selbst entnommen, daß der Verwaltungsrath der Bahngesellschaft damals den grundsätzlichen Beschluß bereits gefaßt hatte, es solle zu günstiger Zeit der Versuch gemacht werden, ein Anleihen II. Hypothek aufzunehmen. Hätte nun die Regierung unter den damaligen Verumständen den Großen Rath einberufen und wäre dadurch die Sache an die große Glocke gehängt worden, so hätte da die Angelegenheit im höchsten Grade geschädigt werden können. Es kann auch daran erinnert werden, daß die ersten drei Vorschüsse sich auf den ganz kurzen Zeitraum von ungefähr einem Monat zusammen drängten, indem der erste Vorschuß Ende Juli und der dritte Anfangs September gemacht wurde. Damals war der für die Rückzahlung bestimmte Termin von drei Monaten noch lange nicht ausgelaufen. Es ist dies ein Umstand, der zu Gunsten der Regierung spricht in dem Sinne, daß sie, als sie die drei ersten Vorschüsse leistete, noch nicht in der Lage war, annehmen zu müssen, es sei die Rückzahlung der Vorschüsse nach Ablauf der drei Monate unmöglich.

Ich schließe, indem ich der Hoffnung Ausdruck verleihe, es möchte das Vorgehen der Regierung, wenn vielleicht auch nicht heute, so doch in einer fernern Zeit in einem vielleicht noch mildern Lichte erscheinen, als es heute in verdankenswerther Weise, ich wiederhole es, auch von Seite der Kommission beurtheilt worden ist.

v. Sinner. Der Herr Regierungspräsident hat seine Erklärung damit begonnen, daß er sagte, die Regierung verzichte auf einen Gegenantrag. Ich habe mit Vergnügen von dieser Erklärung Notiz genommen, und ich hätte gewünscht (und Sie vielleicht mit mir), daß der Herr Regierungspräsident sich darauf beschränkt und anerkannt hätte, daß von Seite der Regierung in der Form gefehlt worden sei, wie dies die Kommission in ihrem Antrage einstimmig ausdrückt. Es wäre daher vielleicht besser gewesen, jetzt nicht materiell einzutreten und nachträglich beweisen zu wollen, daß das Vorgehen der Regierung mehr oder weniger gerechtfertigt gewesen sei. Da aber der Herr Regierungspräsident das gethan und namentlich den schriftlichen Bericht berührt hat, so fühle ich mich als Mitglied derjenigen Kommissionssektion, welche speziell diesen Theil geprüft hat, verpflichtet, über diesen Punkt einige Worte anzubringen.

Der Herr Regierungspräsident sagt, über die Frage, ob formell gefehlt worden sei, könne man verschiedener Ansicht sein. Ich theile diese Ansicht nicht, sondern ich glaube, es sei wirklich gefehlt worden. In der Kommission war man darüber einig, und ich glaube, auch der Große Rath werde es heute sein. Der Herr Kantonsbuchhalter hat in seinem ersten Berichte ganz richtig auseinandergesetzt, „daß der Staat Bern über die Aktienbetheiligung von Fr. 8,350,000 hinaus der Bahn ohne Volksbeschluß keine weitere Unterstützung leisten könne; von Vorschüssen im Sinne des § 28 des Finanzgesetzes vom 21. Juli 1872 könne schon deshalb keine Rede sein, weil der gegenwärtige Stand des Betriebskapitals der

Staatskasse dieß nicht gestatte, indem dieselbe die vorzuschießenden Summen selbst zuerst irgendwo aufnehmen müßte.“ Ich kann daher nicht begreifen, wie man darüber im Zweifel sein kann, ob formell gefehlt worden sei oder nicht.

Der Herr Regierungspräsident sagt ferner, man habe nicht voraussehen können, daß die Vorschüsse nicht werden zurückerstattet werden. Es scheint mir jedoch das Unternehmen der Bern-Luzern-Bahn ein zu großes und zu wichtiges, mit den Interessen des Kantons in zu engem Zusammenhange stehendes, als daß wir nicht annehmen sollten, die Regierung oder einzelne Direktionen derselben haben die Situation der Bahn genauer gekannt. Es wäre ein Vorwurf, wenn man behaupten wollte, die Regierung habe noch im Juli, noch im September, noch im Oktober keine Ahnung gehabt, wie es mit der Bern-Luzern-Bahn stehe. Diesen Vorwurf möchte ich der Regierung nicht machen. Ich nehme daher an, es seien ganz andere Gründe, welche die Regierung zur Leistung der Vorschüsse bewogen haben. Wenn man darüber bei den ersten Vorschüssen in Zweifel sein kann, so kann man es nicht mehr sein bei dem Vorschusse vom 23. Oktober, welcher auf die Erklärung des Direktors der Bern-Luzern-Bahn gemacht wurde, daß, falls der Vorschuß nicht bewilligt werde, die Deponirung der Bilanz erfolgen müsse. In einem Augenblicke, wo die Bahn sich insolvent erklärte, konnte man nicht mehr annehmen, daß eine Rückzahlung nach drei Monaten stattfinden werde.

Man kann der Regierung ferner den Vorwurf machen, daß sie die ganze Sachlage nicht richtig beurtheilte, darüber nicht genügend orientirt war und namentlich die Betriebsfrage in einem ganz anderen Lichte ansah, als später. Bei der Behandlung der Frage im Großen Rathe wurde im Allgemeinen gesagt, der Betrieb werde Fr. 8000 per Kilometer kosten. In Folge eines Umstandes, den ich nicht genau kenne, ist in der Botschaft an das Volk sogar nur von Fr. 6500 gesprochen worden. Man muß doch annehmen, daß die damalige Eisenbahndirektion die Frage gehörig geprüft habe. Auf einmal kommen wir nun auf Fr. 12,000. Die Regierung an und für sich kann dafür gewiß nichts; allein dies zeigt doch, daß solche Fragen auf eine Art und Weise vorbereitet hieher gelangen, wie es nicht sein sollte.

Die Kommission wollte nicht materiell eintreten, ob die Vorschüsse gerechtfertigt gewesen seien. Man kann aber einem Unternehmen seine ganze Liebe und Zuneigung schenken und doch auf dem verfassungsmäßigen Boden stehen. Betrachten Sie das Vorgehen der Jura-Bern-Bahn. Diese hat auch ein großes Interesse an der Bern-Luzern-Bahn, sie ist eng mit ihr verbunden und hat ihren Betrieb übernommen. Trotz dieser Zärtlichkeit hat die Jura-Bahn sehr klug manövriert, und es wäre zu wünschen gewesen, die Herren an der Spitze des Staates hätten die Interessen dieses letztern ihrem Lieblingskinde gegenüber in gleicher Weise vertreten, wie es die Herren an der Spitze der Jura-Bahn gethan haben. Die Jura-Bahn hat die Bern-Luzern-Bahn sehr begünstigt, sie hat sogar der Regierung das Geld zur Leistung des ersten Vorschusses von Fr. 250,000 vorgestreckt, dabei hat sie aber doch ihre eigenen Interessen nie aus dem Auge verloren, sondern diese in erster Linie gewahrt. Es wäre gut, wenn auch die Regierung gesagt hätte: so lieb uns auch die Bern-Luzern-Bahn ist, so sind wir doch in erster Linie dafür da, die Interessen des Kantons zu wahren.

Dies ist der Grund, warum die Kommission das Vorgehen der Regierung einstimmig tadeln mußte, und es wird diese anerkennen, daß die Kommission den Tadel in eine außerordentlich milde Form gekleidet hat. Im Anfange sind in der Kommission ganz andere Anträge gestellt worden, schließlich hat man aber gefunden, was der Kommission noth

thue, sei, ihre Stellung gegenüber dem Großen Rathe zu wahren, und es müsse dem Großen Rathe darum zu thun sein, seine Stellung gegenüber dem Volke zu wahren. Es ist die Stellung des Großen Rathes, der Regierung zu sagen: in erster Linie haltet euch an's Gesetz und an die Verfassung, und zwar auch gegenüber einer halben Nothlage. In allen Staaten, aber am meisten in der Republik ist es nothwendig, daß nicht nur das Volk, sondern auch die Regierungen durchdrungen seien von dem ersten Gebote: Achtung vor der Verfassung und den verfassungsmäßigen Gesetzen, und daß sie sich nicht hinreißen lassen, diese Rücksichten bei Seite zu legen.

Gestatten Sie mir noch einige Worte in Betreff der Schlußbemerkung des Herrn Berichterstatters der Kommission, daß die Millionfrage nun durch ihren Antrag erledigt werde. Ich theile diese Ansicht auch. Man glaubte eben, der Große Rath habe auch einen bedeutenden Theil der begangenen Fehler auf seinem Rücken. Indessen mache ich darauf aufmerksam, daß die Frage, wie das Volk schließlich die Sache beurtheilen wird, eine offene bleibt.

Ich wiederhole es: in der Kommission herrschten anfänglich ganz verschiedenartige Ansichten, schließlich aber hat man sich genähert. In ihren elf Sitzungen ist nicht ein einziges unangenehmes, verletzendes Wort gewechselt worden. Man hat gesagt: wir wollen die ganze Angelegenheit sachlich behandeln und unsere Pflicht thun, aber auch nicht mehr als das. Ich glaube, die Regierung solle dies anerkennen und es beherzigen. In diesem Sinne ist der einstimmige Antrag der Kommission erfolgt, und ich hoffe, in diesem Sinne werde der Große Rath einen einstimmigen Beschluß fassen.

Solissaint. Gestatten Sie mir eine kurze Berichtigung. Herr v. Sinner hat gesagt, daß in der Botschaft an das Volk die Betriebskosten der Bern-Luzern-Bahn auf Fr. 6500 veranschlagt worden seien, während man im Großen Rathe von einer höhern Summe gesprochen habe. Ich erinnere daran, daß in den veröffentlichten Berichten der Eisenbahndirektion die Betriebskosten auf Fr. 9000 veranschlagt worden sind, und zwar gestützt auf die Berechnungen eines kompetenten Mannes in Eisenbahnsachen, des Hrn. Oberingenieur Bridel. Wenn nun in der Botschaft eine niedrigere Summe genannt worden ist, so rührt dies vielleicht davon her, daß man nur drei tägliche Züge in Aussicht genommen hat.

Abstimmung.

Für den Antrag der Kommission 182 Stimmen.  
Dagegen . . . . . 1 Stimme.

Schluß der Sitzung um 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr.

Der Redaktor:  
Fr. Zuber.

**Zweite Sitzung.**

Donnerstag, den 6. Januar 1876.

Vormittags um 9 Uhr.

Unter dem Voritze des Herrn Präsidenten Karrer.

Der Große Rath ist bei Eiden geboten.

Nach dem Namensaufrufe sind 224 Mitglieder anwesend; abwesend sind 28, davon mit Entschuldigung: die Herren Amstutz, Charpie, Greppin, Gyger, Hänni in Zugzwyl, Hurni, Jaggi, Kohler, Kohli in Schwarzenburg, Lehmann in Langnau, Locher, Möschler, Mühlemann, Müller in Sumiswald, Nebetz, Röhlißberger in Waltringen, Vogel, Werren, Wirth; ohne Entschuldigung: die Herren Bähler, Fleury, Flück, Geiser-Leuenberger, Keller, Peter, Riät, Schmid in Wimmis, Stähli.

Das Protokoll der letzten Sitzung wird verlesen.

Folletête. Ich habe gestern allein gegen die Anträge der Kommission gestimmt, welche dahin gingen, es möchte der Große Rath sein Bedauern darüber aussprechen, daß die Regierung ohne Ermächtigung Ausgaben aus dem Staatsvermögen zu Gunsten der Bern-Luzern-Bahn gemacht habe. Einige Mitglieder der Versammlung, welche seit langem wissen, daß ich kein feurriger Anhänger der Regierung bin und daß ich den erwähnten Unregelmäßigkeiten nie hätte meine Zustimmung geben können, glauben, in meinem Votum eine Ironie gegenüber der Regierung zu erblicken. Ich muß gegen diese Auslegung meiner Stimmgebung protestiren. In einer Verhandlung über so wichtige Interessen kann nicht von Ironie die Rede sein, sondern es war mir sehr ernst, als ich die Anträge der Kommission zurückgewiesen habe. Es leiteten mich dabei folgende Gründe: Es genügt mir nicht, einfach mein Bedauern darüber auszusprechen, daß die Regierung eigenmächtig und entgegen den Bestimmungen unseres Finanzgesetzes über eine Million verfügt hat. Ich hätte erwartet, daß diese Verfassungsverletzung strenger geahndet und daß im Schooße dieser Versammlung der Antrag gestellt worden wäre, die Sache dem Volke vorzulegen. Da ein solcher Antrag nicht gestellt worden ist, konnte ich der Mehrheit nicht beistimmen und mich mit einem schüchternen Bedauern begnügen, welches nicht einmal ein Tadel ist. Dies ist der Grund, warum ich protestirt habe. Ich hoffe, es werde sich noch Jemand finden, um die Berufung an's Volk zu verlangen . . . .

Herr Präsident. Ich mache Herrn Folletête darauf aufmerksam, daß diese Frage erledigt ist. Wenn er nochmals darüber sich aussprechen will, so muß er dies in Form eines Anzuges thun.

Folletête. Ich ersuche den Herrn Präsidenten, mir noch eine Bemerkung zu erlauben. Die Mitglieder französischer Zunge beklagen sich mit Recht darüber, daß die Berichte, Entwürfe und Anträge des Regierungsrathes und der Kommission ihnen stets so spät zugefandt werden. Gestern haben wir z. B. keinen Bericht erhalten. Die Vertreter französischer Zunge sollten nicht in solcher Weise behandelt werden, und ich bin überzeugt, daß meine Bemerkung genügen wird, um den Herrn Präsidenten zu veranlassen, die nöthigen Maßregeln zu ergreifen, damit diese Unregelmäßigkeiten künftig nicht mehr vorkommen.

Herr Präsident. Ich erinnere Herrn Folletête daran, daß gestern von Seite des Herrn Berichterstatters der Kommission die Gründe der verspäteten Ausheilung des Berichtes mitgetheilt worden sind. Wenn Herr Folletête darüber eine Bemerkung hätte machen wollen, so hätte dies schon gestern geschehen sollen.

Das Protokoll wird genehmigt.

### Tagesordnung:

#### **Vortrag betreffend Ermöglichung der Fortsetzung des Betriebs der Linie Bern-Luzern durch die bern. Jura-Bahngesellschaft bis Ende Februar 1876.**

Dieser Vortrag lautet folgendermaßen:

Herr Präsident,

Herren Regierungsräthe!

Nachdem die finanzielle Situation der Bern-Luzern-Bahngesellschaft sich, wie die unterzeichnete Direktion bereits in ihrem Vortrage vom 22. November d. J. dargelegt hat, als eine sehr mißliche herausstellte und nachdem der Große Rath in seiner Sitzung vom 26. Nov. eine Spezialkommission niedergesetzt hatte, mit dem Auftrage, ihm Bericht und Anträge über die in dieser Sache zu ergreifenden Maßregeln vorzulegen, ist es nothwendig geworden, provisorische Maßnahmen zu ergreifen, um bis zur definitiven Regelung dieser Angelegenheit, bei welcher unser Kanton in so eminentem Maße theilhaftig ist, die Bahnlinie in regelmäßigem Betriebe zu erhalten und überhaupt eine die Interessen des Kantons präjudizirende Veränderung des status quo zu verhindern. Die Aufgabe des gegenwärtigen Vortrages ist es, diese Maßregeln zu beleuchten und dieselben Ihnen, zu Händen des Großen Rathes, zur Annahme zu empfehlen.

Sobald die mißliche Finanzlage der Bern-Luzern-Bahn, die bedeutende Ueberschreitung des Baudevis, sowie die ungünstigen Betriebsergebnisse, öffentlich bekannt geworden waren, suchten naturgemäß die verschiedenen Interessenten bei diesem Unternehmen ihre Interessen möglichst sicher zu stellen.

Die Basler Handelsbank als Inhaberin von 208 Partialobligationen des Obligationsanleihe der Bern-Luzern-Bahn und als Vertreterin der Gesamtheit der Titelinhaber stellte, gestützt darauf, daß der auf 30. November fällig gewordene Zinscoupon des Anleihe nicht eingelöst worden sei, beim Bundesgerichte den Antrag, es solle sofort die Liquidation über die Gesellschaft erkannt und überdies auf dem Wege einer provisorischen Verfügung den Gesellschaftsbehörden alle die Rechte der Pfandgläubiger benachtheiligenden Handlungen un-

terfagt werden. Durch Beschluß vom 11. Dezember d. J. wies das Bundesgericht dieses Begehren ab, und erkannte dagegen, es sei das Liquidationsbegehren der Basler Handelsbank einer Versammlung aller Titelinhaber des Anleihe vom 22. September 1873 zur Entscheidung vorzulegen. Mit der Einberufung und Leitung dieser Versammlung, welche in Bern stattfinden soll, wurde Hr. Bundesrichter Olgiati beauftragt, welcher seither kraft dieses ihm übertragenen Mandates, dieselbe auf 18. Januar nächsthin einberufen hat.

Die Gläubiger der Gesellschaft der Bern-Luzern-Bahn begnügten sich indessen nicht damit, durch Stellung eines Liquidationsbegehrens oder auf dem ordentlichen Betreibungswege ihre Rechte gegen die Bern-Luzern-Bahngesellschaft selbst geltend zu machen, sondern sie suchten auch die Kantone Bern und Luzern direkt für die Schulden der Gesellschaft haftbar zu machen.

Wie nämlich bereits in der im Schoße des Großen Rathes vom 26. November abhin gewalteten Diskussion bemerkt wurde, waren von der Bern-Luzern-Bahngesellschaft bei ihrer Konstituierung nicht alle diejenigen Förmlichkeiten erfüllt worden, welche das bernische Aktiengesellschaftsgesetz zur Konstituierung einer Aktiengesellschaft vorschreibt; es war nämlich die in Art. 7 des genannten Gesetzes vorgeschriebene zweimalige Veröffentlichung der staatlichen Genehmigung der Gesellschaftsstatuten unterlassen worden. Als nun, nachdem diese Unterlassung durch Publikation im Amtsblatt vom 27. und 30. Nov. abhin nachgeholt worden war, die Aktionärversammlung der Bern-Luzern-Bahngesellschaft zusammenberufen wurde, um u. a. gestützt auf Art. 8 des Gesetzes über die Aktiengesellschaften ausdrücklich zu erklären, daß sie Namens der Aktiengesellschaft alle diejenigen Verpflichtungen als auf ihr haftend übernehme, welche von der Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern vor dem Zeitpunkte der förmlichen Publikation des Genehmigungsbeschlusses ihrer Statuten, 30. November 1875 eingegangen worden seien, ließen einerseits die vereinte elässische Maschinenbaugesellschaft in Mülhausen und verschiedene andere Baugläubiger der Bern-Luzern-Bahngesellschaft und andererseits die Basler Handelsbank in Basel, als Vertreterin der Gesamtheit der Obligationen gläubiger, sowohl der Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern als auch dem Staat Bern für sich und zu Händen des Staates des Kantons Luzern durch Rundmachung vom 18./20. und vom 20./21. Dezember d. J. notifiziren, daß sie beim Bundesgerichte eine Klage anhängig machen werden, in welcher grundsätzlich die Haftbarkeit der Kantone Bern und Luzern für die Verpflichtungen der Gesellschaft eingeklagt werde, und daher von vornherein gegen derartige Gesellschaftsbeschlüsse protestiren und sich ihre Rechte verwahren.

Von Seiten der Notifikanten wurden hingegen Gegenkündmachungen erlassen und sodann von der Aktionärversammlung der Bern-Luzern-Bahngesellschaft unter'm 22. Dezember 1875 der oben erwähnte Beschluß wirklich gefaßt.

Während so von Seiten der theilhaftigen Gläubiger rechtliche Schritte sowohl gegen die Bern-Luzern-Bahngesellschaft als gegen die Kantone eingeleitet wurden, sah sich auch die bernische Jura-Bahngesellschaft, welche vertragsgemäß den Betrieb der Linie Bern-Luzern besorgt, veranlaßt, ihre Interessen sicherzustellen. Schon durch Schreiben vom 1. Dezember abhin theilte deren Direktion dem Regierungsrathe mit, daß sie angesichts der mißlichen Finanzlage der Bern-Luzern-Bahngesellschaft, nicht im Falle sei, das Risiko eines Betriebes der Linien derselben länger zu übernehmen, wenn ihr nicht für Ausföhrung der unumgänglich nothwendigen Vollendungsarbeiten, sowie für die in den Wintermonaten zu gewärtigenden Betriebsdefizite Sicherheit geleistet werde. Die für unumgänglich nothwendige Vollendungsarbeiten in den Monaten

Dezember und Januar erforderliche Summe wurde in einem, dem Schreiben der Jurabahnndirektion beigegebenen und von Herrn Obergeringieur Bridel durchgesehenen Devis des Herrn Sektionsingenieurs Cuenod, welcher bei den Akten liegt, auf Fr. 31,000 veranschlagt.

Sofort nach Empfang dieser Zuschrift wurden vom Regierungsrathe Verhandlungen mit den luzernischen Regierungsbehörden angebahnt und es kam daraufhin zwischen Abgeordneten der Regierungen von Bern und Luzern in einer Konferenz vom 10. Dezember abhin, unter beidseitigem Ratifikationsvorbehalt, folgende Uebereinkunft zum Zwecke der unge störten Erhaltung des Betriebes der Bern-Luzern-Bahn bis Ende Januar nächsthin zu Stande:

„1. Die bernische Jurabahnngesellschaft führt den Bahnbetrieb gemäß bestehendem Vertrage und in bisheriger Weise bis Ende Januar 1876 fort, wobei es ihr jedoch gestattet ist, vom 1. Januar 1876 an die Zahl der Züge zwischen Bern und Luzern auf drei tägliche und durchgehende Züge in jeder Richtung zu beschränken.“

„2. Dagegen bezahlen die Kantone Bern und Luzern der bernischen Jurabahnngesellschaft für Vollendungsbauten, welche zur Sicherstellung der Bahn theils im November abhin bereits gemacht worden, theils im Dezember und Januar noch auszuführen sind, die hiefür in Aussicht genommene Summe von Fr. 31,000.“

„3. Und da voraussichtlich im Dezember und Januar die Betriebseinnahmen nicht hinreichen werden, um die Betriebskosten einschließlich der für die Benutzung der Bahnhöfe Luzern und Bern und der Bahnstrecke Bern-Gümligen der Centralbahn zu entrichtenden Beiträge zu decken, so verpflichten sich die Kantone Bern und Luzern gegenüber der Jurabahn, welche aus den Einnahmen die Ausgaben zu bestreiten und insbesondere auch der Centralbahn jene der Bern-Luzern-Bahn auffallenden Beiträge zu bezahlen hat, für das daherige Defizit bis zum Belaufe von Fr. 20,000 zu haften.“

„4. Die in Art. 2 und 3 bezeichneten Leistungen übernehmen die Kantone Bern und Luzern je zur Hälfte.“

Unter'm 11. Dezember abhin theilte die Jurabahnndirektion dem Regierungsrathe mit, daß sie von ihrem Verwaltungsrathe ermächtigt sei, eine bindende Uebereinkunft in obigem Sinne abzuschließen und fragte an, ob auch der Regierungsrath seinerseits derselben seine Genehmigung erteilt habe.

Da nun die Möglichkeit einer Zurückzahlung des nach obiger Uebereinkunft der Bern-Luzern-Bahn zu leistenden Vorschusses bei der gegenwärtigen Situation der Gesellschaft sich als unsicher und unwahrscheinlich darstellte, so glaubte der Regierungsrath die fragliche Uebereinkunft unter den obwaltenden Umständen nicht von sich aus genehmigen zu sollen, sondern dieselbe dem Großen Rathe zur Genehmigung vorzulegen.

In gleicher Weise theilte auch der Regierungsrath von Luzern unterm 19. Dezember 1875 mit, daß er die Frage dem Großen Rathe unterbreiten werde und beschloffen habe, denselben zu diesem Behufe auf den 3. Januar folgenden Jahres einberufen zu lassen, wo dann dieselbe zugleich mit der Hauptfrage entschieden werden solle.

Inzwischen ersuchte die Jurabahnndirektion durch Schreiben vom 17. Dezember d. J. den Regierungsrath, sich sofort über die Ratifikation der fraglichen Uebereinkunft auszusprechen, da sie sich im Falle sehe, noch vor Ende des Jahres das Nöthige zur Wahrung ihrer Interessen gegenüber der Bern-Luzern-Bahn vorzunehmen und vervollständigte unterm 28. Dezember ihre Mittheilung dahin, daß sie nunmehr der Bern-Luzern-Bahnngesellschaft den Betriebsvertrag auf den 10. Januar nächsthin eventuell, d. h. für den Fall, daß ihr bis dahin keine

Deckung für Betriebsbesitz und Vollendungsauslagen beschafft sei, gekündigt habe. Gleichzeitig erklärte sie sich in dessen bereit, auf den Wunsch der Kantone Bern und Luzern den Betrieb der Bern-Luzern-Bahn bis Ende Hornung fortzuführen, wenn ihr die zuständigen Behörden dieser Kantone für die während des Monats Februars erwachsenden Betriebsbesitz und Kosten der Vollendungsbauten bis zum Belaufe von Fr. 60,000 gutschreiben.

Es muß sich nun fragen, ob der Kanton Bern der oben angeführten Uebereinkunft zwischen luzernischen und bernischen Regierungsabgeordneten vom 10. Dezember seine Genehmigung erteilen, und des fernern auch noch im Vereine mit Luzern für die während des Monats Februar erwachsenden Kosten für Vollendungsbauten und muthmaßliche Betriebsbesitz gegenüber der Jurabahnngesellschaft bis zum Betrage von Fr. 60,000 einstehen und demnach die Fortsetzung des Betriebes auf der Bern-Luzern-Bahn bis Ende Februar nächsthin ermöglichen helfen solle.

Wir glauben nun diese beiden Fragen bejahend beantworten zu sollen und zwar aus folgenden Gründen:

1. Was vorerst die Nothwendigkeit der von der Jurabahnngesellschaft in Anschlag gebrachten Summen für Vollendungsbauten betrifft, so ist dieselbe durch die positive Erklärung der Jurabahnngesellschaft, unter andern Bedingungen das Risiko des Betriebes der Linie nicht weiter übernehmen zu können, gewiß hinlänglich belegt und wird überdies des weitern begründet durch den obenerwähnten Devis des Herrn Sektionsingenieurs Cuenod, sowie durch ein, in Abschrift beiliegendes Gutachten des Herrn Ingenieur Gränicher vom 21. Dezember d. J. In letzterem Gutachten werden die auf der Linie Bern-Luzern bis Ende Mai nächsthin noch nothwendigen Vollendungsbauten in zwei Gruppen eingetheilt: 1) in solche, welche theils wegen ihrer Dringlichkeit überhaupt, theils weil sie nur im Winter bei niederem Wasserstand rationell geschehen können, sofort in Angriff genommen werden müssen, und 2) in solche, welche bis April und Mai verschoben werden können. Die Kosten für die erstere Kategorie werden veranschlagt auf Fr. 69,000, diejenigen für die letztere auf Fr. 109,000. Auf die Monate vertheilt, werden die fraglichen Ausgaben folgendermaßen berechnet:

pro Januar	Fr. 23,000
"   Februar	"   23,000
"   März	"   23,000
"   April	"   54,500
"   Mai	"   54,500

Was ferner die muthmaßlichen Betriebsbesitz anbelangt, so bestimmen die mit der Jurabahnngesellschaft projektirten Abkommen nur den Maximalbetrag, bis zu welchem die Kantone für dieselben einzustehen haben, wobei es selbstverständlich bleibt, daß wenn dieselben hinter den Voraussetzungen der Jurabahnngesellschaft zurückbleiben, die Kantone nur für den wirklichen Belauf derselben einzustehen haben.

2. Es ist für den Kanton Bern von der höchsten Wichtigkeit, daß, so lange über das Schicksal der Bern-Luzern-Bahn nicht endgültig entschieden sein wird, die gegenwärtige rechtliche und thatsächliche Sachlage nicht geändert, und namentlich der Betrieb der Linie nicht, wenn auch nur momentan, eingestellt werde. Denn, wenn letzteres geschähe, so müßten gewiß die mit den Gläubigern der Gesellschaft anzubahrenden Unterhandlungen wesentlich erschwert und der Ausbruch der Liquidation zu einem unvermeidlichen gemacht werden. Dieß liegt aber gewiß nicht im Interesse des Kantons Bern, dessen Interesse vielmehr ein billiger Ausgleich mit den Gläubigern entsprechen würde, welcher Ausgleich, wenn die nöthige Zeit zur Unterhandlung mit den Gläubigern gewonnen wird, möglich und wahrscheinlich ist, da er eben auch im Interesse der Gläu-

biger liegt. — Endlich mag auch noch daran erinnert werden, daß es kaum in der Stellung der Kantone Luzern und Bern liegt, ein Unternehmen zur Liquidation treiben zu lassen, so lange sie, wenn auch, wie wir nach den Gutachten unserer gewiegtesten Juristen anzunehmen berechtigt sind, mit Unrecht, für dessen Schulden als persönliche Verpflichtete belangt werden. — Damit nun aber die nöthige Zeit zur Auseinandersetzung mit den Gläubigern gewonnen werde, ist es unumgänglich notwendig, daß der ungestörte Betrieb der Linie wenigstens bis Ende Februar gesichert werde. Denn eine kürzere Frist, etwa, wie anfänglich bei Abschluß der Uebereinkunft mit Luzern vom 10. Dezember angenommen wurde, bis Ende Januar, würde, wie man sich leicht überzeugen wird, bei der Komplikation der Angelegenheit (durch Prozesse u. s. w.) hiezu nicht genügen.

3. Durch die Bewilligung der nöthigen Vorschüsse zum ungestörten Betriebe der Linie bis Ende Februar wird ferner die Frage nach der endlichen Lösung dieser Angelegenheit in nichts präjudicirt; man hat vielmehr hierin inmer noch freie Hand, und es wird nur die Möglichkeit einer andern Lösung als derjenigen der Zwangsliquidation der Bahn gewahrt, während der Liquidation, sofern ein billiges Abkommen mit den Gläubigern nicht möglich ist, immer noch freier Lauf gelassen werden kann.

4. Endlich sind auch die Opfer, welche dem Staate durch Annahme unserer Vorschläge auferlegt werden, wenn auch nicht unerheblich, so doch auf eine ganz bestimmte Summe beschränkt. Es hätte nämlich, bei Annahme unserer Vorschläge der Kanton Bern zu bezahlen:

a. für Erhaltung der Bahn in ungestörtem Betriebe bis Ende Januar nach der Uebereinkunft vom 10. Dezember abhin im Maximum die Summe von Fr. 25,500

b. für den Monat Februar von Fr. 60,000, deren Garantie die Jurabahn-Gesellschaft gemäß ihrer Erklärung vom 28. Dezember verlangt, da wir die Mitübernahme der dahierigen Verpflichtung durch die luzernischen Behörden zu gleichen Theilen zur Bedingung unserer Vorschläge erheben, die Hälfte mit . . . . . „ 30,000

also schlimmsten Falls eine Summe von . . . . . Fr. 55,500

Wir halten diese Ausgabe durch die Wichtigkeit des Zweckes derselben als gerechtfertigt.

Gestützt auf diese Erwägungen stellen wir bei Ihnen zu Händen des Großen Rathes die Anträge:

1. Es sei der obenerwähnten Uebereinkunft zwischen Abgeordneten der Regierungen der Kantone Luzern und Bern vom 10. Dezember d. J. die Genehmigung zu ertheilen.

2. Es sei gegenüber der bernischen Jurabahn-Gesellschaft in Verbindung mit dem Kanton Luzern und zu gleichen Theilen mit demselben die Verpflichtung zu übernehmen, für die zu ungestörtem Betriebe der Linie Bern-Luzern während des Monats Februar 1876 nothwendigen Kosten für Vollendungsarbeiten und für ein allfälliges Betriebsdefizit während dieses Monats bis zum Belaufe von Fr. 60,000 einzustehen.

Mit Hochachtung!

Bern, den 29. Dezember 1875.

Der Direktor der Eisenbahnen:  
Hartmann.

Einverstanden.

Bern, den 31. Dezember 1875.

Der Finanzdirektor:  
L. Kurz.

Vom **Regierungsrathe** genehmigt und mit Empfehlung dem Großen Rathe überwiesen.

Bern, den 31. Dezember 1875.

Im Namen des Regierungsrathes,  
der Präsident:  
Teuscher,  
der Kanzleisubstitut:  
B. Giroud.

Vorstehender Vortrag enthält folgende Beilagen:

### Beilage 1.

An den Regierungsrath des Kantons Bern.

Herr Präsident,

Herren Regierungsräthe!

Die gegenwärtige Lage der Bern-Luzern-Bahngesellschaft nöthigt uns, Ihnen mitzutheilen, welche Arbeiten laut den Berichten unseres technischen Dienstes dringend sind, um den Betrieb dieser Linie sicher zu stellen.

Im Interesse der Gläubiger, sowohl der Obligations- als der Chirographargläubiger, wie des Unternehmens selbst, ist es notwendig, daß die für die Sicherheit und Erhaltung der Linie als dringend erkannten Arbeiten beendigt werden; mehrere sind nahezu vollendet und andere sind in der Ausführung begriffen.

Die Ausgabe wird auf das Allernothwendigste reduziert werden, allein unsere Gesellschaft wird die Verantwortung für Unfälle auf Rechnung der Ausgaben nicht übernehmen können. Da sie ihren eigenen Interessenten Rechnung zu tragen hat, so kann sie sich nicht für Dritte verpflichten, indeß anbietet sie ihre Mitwirkung zu der Direktion und Ueberwachung unter einer Kontrolle, wie man sie für nothwendig erachten wird.

Im Anschlusse finden Sie die von Herrn Sektions-Ingenieur Cuenod aufgestellte und von Herrn Bridel, unserm Oberingenieur, durchgesehene Zusammenstellung; die Ausgabe beläuft sich auf Fr. 31,000.

Die gegenwärtigen Zeilen bezwecken, Sie um Ihre Mitwirkung bei der Ausführung dieser Arbeiten anzugehen, welche einen öffentlichen Charakter haben. Während der Wintermonate wird der Betrieb voraussichtlich nicht einmal die Kosten decken, und es wäre illusorisch, auf diese Einnahmsquelle zu zählen. Wir verlangen sogar, daß uns eine Garantie zu Deckung eines allfälligen Defizits gegeben werde.

Es ist von der höchsten Wichtigkeit, daß der Betrieb, welcher noch beschränkt werden kann, nicht unterbrochen werde; allein unsere Gesellschaft kann beim besten Willen nicht Opfer übernehmen, welche Andern, direkt Interessirten auffallen sollen.

Wir schließen dahin: Es müssen in kürzester Frist Maßnahmen zur Erhaltung der Linie und ihres Dienstes getroffen werden, und wir nehmen die Freiheit, uns an Sie, Herr Präsident, Herren Regierungsräthe, als Exekutivbehörde des Kantons zu wenden, und ersuchen Sie, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung zu genehmigen.

Bern, 1. Dezember 1875.

Für die Direktion der Jura-Bern-Luzern-Bahn:  
Jules Grandjean.

### Beilage 2.

Herrn Bridel, Oberingenieur in Biel.

Die kritische Lage der Bern-Luzern-Bahngesellschaft hat mich veranlaßt, eine Revision des ohnehin schon sehr beschränkten Programmes der Vollendungsarbeiten vorzunehmen, das ich Ihnen vorgelegt hatte, und für welches wir auf einen Ansat

von Fr. 53,000 gekommen waren. Ich bin zum Schlusse gelangt, daß wir, streng genommen, diese Summe noch wesentlich reduzieren können.

1. Beschotterung. Seit 25. November beendet. Der Kubikinhalte ist etwas geringer, als ich angenommen hatte: Beschotterung und Steine zusammen machen ungefähr 2300 Kubikmeter.

2. Uferschutzbauten. Mittelfst roher Pflasterung läßt sich die Ausgabe etwas reduzieren. Hier ist wenig zu gewinnen: ich hatte nur auf die Vollendung der begonnenen Schutzbauten gerechnet. Ich glaube nicht, daß es klug und ökonomisch sei, diese Arbeit zu verzögern.

3. Stützmauern. Fr. 30,750. Die Abtheilung Arbeiter, welche diese Arbeit ausführte, hat in Folge des beständig schlechten Wetters den Muth verloren. Das Wasser hat ihr ihre Brücke über den Fluß weggerissen und sie, da es fast täglich wieder anschwellt, in der Wiederherstellung derselben verhindert. Da in Folge dessen die Zufuhr der Steine nicht gehörig von Statten ging, so haben sie diese Arbeit aufgegeben.

Seit her habe ich andere Arbeiter gesucht, allein vergeblich. Wenn ich Jemanden für diese Arbeit finden könnte, so würde ich ungefähr 50 Meter Mauerarbeit machen, um den zugerüsteten Kalk zu verwenden, welcher während des Winters seine Eigenschaft verliert würde.

4. Rutschung bei K 40. Die eigentliche Mauer ist fast vollendet. Ihr Kubikinhalte ist auch geringer, als ich angenommen hatte. Es bleibt die Drainage zu vollenden und die Regulirung des heruntergestürzten Schuttes. Diese Arbeit ist unumgänglich notwendig, um Betriebsstörungen zu vermeiden. Der Moment ist sehr günstig. Wird am 15. Dezember vollendet sein.

5. Mehrere verschiedene Arbeiten. Drainage der Partie von K 42 an, des Einschnittes bei K 18 und bei der Station Schüpfheim sind ebenfalls sehr notwendig und in Ausführung begriffen.

Nach meiner Revision gestaltet sich der Dienst für die Vollendungsarbeiten und die dafür notwendige Summe folgendermaßen:

	November.	Dezember.		Januar
	1.—30.	1.—15.	15.—31.	und später.
Beschotterung, Transport mit der Maschine, Arbeiter	50	—	—	—
Schutzbauten, ständige Arbeiterabtheilung	10	10	10	10
— Maurer aus Tyrol	25	20	20	—
Rutschung, 40 Tyrolermaurer	25	25	—	—
— Handlanger und Erdarbeiter	20	20	—	—
Verschiedenes, Drainage zc.	10	10	—	—
Approximative Arbeiterzahl	140	85	30	10
Approximative Zahl der Arbeitstage	3,500	1,020	360	250
Approximative Kosten der Handarbeit	14,000	4,100	1,500	850
Approximative Kosten des Beschotterungszeuges	3,500	—	—	—
Lieferungen und Unvorhergesehenes	1,000	900	500	150
Muthmaßliche Ausgabe	18,500	5,000	2,000	1,000
Beschotterung für die Unterhaltungsabtheilungen	4,500	—	—	—
	23,000	7,000	1,000	

Entlebuch, den 27. November 1875.

Mit Hochachtung!

E. Cuenod.

### Beilage 3.

Herrn Grandjean, Direktor, in Bern.

Beiliegend erhalten Sie die Abschrift eines Briefes des Herrn Cuenod vom 27. Dezember. Es geht daraus hervor, daß von den Fr. 53,000 für dringende Arbeiten auf der Linie Bern-Luzern Fr. 23,000 verausgabt sind, und daß im Dezember und Januar für Fr. 8,000 solche Arbeiten auszuführen bleiben.

Ich schreibe Herrn Cuenod, die Zahl der verwendeten Arbeiter noch zu reduzieren und so die Ausgabe wo möglich auf eine spätere Zeit zu verschieben, wo wir durch einen Beschluß in diesem oder jenem Sinne gedeckt sein werden: entweder Liquidation und damit Erhaltung des Unterpfandes mit Vorrecht, oder aber Bern-Luzern im Besitze weiterer Mittel.

Die hauptsächlichste Schwierigkeit besteht in der Auf- findung von Maurern, wenn die fremden fort sind; im Frühjahr wäre dies zu spät.

Es muß durchaus ein Beschluß gefaßt werden, und da der Staat Nichts mehr thun will, so wäre es vielleicht besser, ganz aufzuhören. Dies wäre sehr unangenehm, aber wie soll man sich sonst helfen?

Biel, 30. September 1875.

G. Bridel.

### Beilage 4.

An den Regierungsrath des Kantons Bern.

Hochgeachteter Herr Präsident!

Hochgeachtete Herren!

In der Konferenz, welche gestern zwischen den Abgeordneten der hohen Regierungen von Bern und Luzern stattfand, um die Mittel und Wege zu berathen, wie der Betrieb der Bern-Luzern-Bahn bis Ende Januar nächsthin ungestört fort- erhalten werden könne, wurde unter beidseitigem Ratifikations- vorbehalt folgende Uebereinkunft getroffen:

1. Die bernische Jurabahn-Gesellschaft führt den Bahnbetrieb gemäß bestehendem Vertrage und in bisheriger Weise bis Ende Januar 1876 fort, wobei es ihr jedoch gestattet ist, vom 1. Januar 1876 an die Zahl der Züge zwischen Bern und Luzern auf drei tägliche und durch- gehende Züge in jeder Richtung zu beschränken.
2. Dagegen bezahlen die Kantone Bern und Luzern der bernischen Jurabahn-Gesellschaft für Vollendungsarbeiten, welche zur Sicherstellung der Bahn theils im November abhin bereits gemacht worden, theils im Dezember und Januar noch auszuführen sind, die hiefür in Aussicht genommene Summe von Fr. 31,000.

3. Und da voraussichtlich im Dezember und Januar die Betriebseinnahmen nicht hinreichen werden, um die Betriebskosten, einschließlich der für die Benützung der Bahnhöfe Luzern und Bern und der Bahnstrecke Bern-Gümligen der Centralbahn zu entrichtenden Beiträge zu decken, so verpflichten sich die Kantone Bern und Luzern gegenüber der Jurabahn, welche aus den Einnahmen die Ausgaben zu bestreiten und insbesondere auch der Centralbahn jene der Bern-Luzern-Bahn auf fallenden Beiträge zu bezahlen hat, für das daheringe Defizit bis zum Belaufe von Fr. 20,000 zu haften.

4. Die in Art. 2 und 3 bezeichneten Leistungen übernehmen die Kantone Bern und Luzern je zur Hälfte.

Wir beehren uns nun, Ihnen hiemit für sich und zu Händen der hohen Regierung des Kantons Luzern anzuzeigen, daß wir von unserm Verwaltungsrathe ermächtigt sind, mit Ihnen eine bindende Uebereinkunft in obigem Sinne abzuschließen; indem wir Sie daher ersuchen, uns mitzutheilen, ob auch Ihrerseits die Ratifikation obiger Verabredung erfolgt ist, sehen wir einer beförderlichen Rückäußerung entgegen und verharren inzwischen mit vollkommenster Hochachtung

Bern, den 11. Dezember 1875.

Namens der Direktion der Jurabahn-Gesellschaft:  
Marti.

### Beilage 5.

Die Direktion der bernischen Jurabahnen an den Tit.  
Regierungsrath des Kantons Bern.

Hochgeachteter Herr Präsident!

Hochgeachtete Herren!

Es wurde uns mitgetheilt, daß Sie die Ratifikation der Uebereinkunft, welche am 10. dieses Monats zwischen Ihren Abgeordneten und denjenigen der hohen Regierung von Luzern einerseits, und unserer Delegirten andererseits getroffen wurde, um den Betrieb der Bern-Luzern-Bahn vorläufig bis Ende Januar nächsthin sicher zu stellen, von der Zustimmung der großrätlichen Kommission abhängig machen, daß aber letztere nicht in der Lage zu sein glaube, hierüber eine Meinung zu äußern, oder Ihnen eine Weisung, beziehungsweise einen Rath zu ertheilen. Unter diesen Umständen halten wir es nicht für wahrscheinlich, daß Sie die fragliche Uebereinkunft genehmigen werden, und da auch keine Aussicht auf deren Ratifikation seitens der zuständigen Behörden des Kantons Luzern vorhanden zu sein scheint, so müssen wir uns schon jetzt fragen, was die Pflicht uns nun zu thun gebietet. Dürften wir uns der Hoffnung hingeben, daß die Zwangsliquidation der Bern-Luzern-Bahn vermieden werden könne, so würden wir ohne Anstand den Betrieb weiter führen und alle daheringe Kosten, sowie auch das Risiko des Betriebes auf uns nehmen, in der festen Ueberzeugung, es handle sich nicht um Opfer, sondern nur um einstweilige Vorschüsse, deren Rückvergütung schon durch die Betriebsergebnisse der nächstjährigen Sommermonate gesichert seien. Bei dem Stand der Dinge, und angesichts der großen Schwierigkeiten, welche sich einem gütlichen Abkommen zwischen den Theilnehmenden entgegenstellen, wird es jedoch der Bern-Luzern-Bahnverwaltung kaum gelingen, die Zwangsliquidation des Unternehmens aufzuhalten; ist aber diese Voraussetzung richtig, so ist damit auch festgestellt, daß unsere Gesellschaft nicht nur alle bisherigen Vorschüsse, welche sie der Bern-Luzern-Bahn gemacht hat, verloren geben muß, sondern daß bis zum Eintritt der Liquidation noch viel Geld verloren gehen wird. Während die Betriebsausgaben sich monatlich auf Fr. 100,000 belaufen, erreichen die Einnahmen lange nicht

diese Summe, ja es sind die Einnahmen des Monats November, welche wir zum Voraus auf Fr. 80,000 veranschlagt hatten, weit unter unsern Erwartungen zurückgeblieben, indem sie kaum Fr. 70,000 betragen, und es geht hieraus hervor, daß schon im November, und abgesehen von den Kosten der nothwendigen Vollendungsbauten, das Betriebsdefizit der Bern-Luzern-Bahn täglich bei Fr. 1000 betrug, ein Verhältniß, welches sich während der Monate Dezember, Januar und Februar noch ungünstiger gestalten dürfte.

Sie werden uns daher die Erklärung nicht verübeln, daß wir der Bern-Luzern-Bahngesellschaft den Betrieb ihrer Bahn künden müssen, wenn uns nicht für das Betriebsdefizit und für die Kosten der nöthigen Vollendungsbauten Sicherheit geleistet wird. Sie werden dies um so eher begreifen, wenn wir Ihnen sagen, daß das Bank-Syndikat, welches die Beschaffung des Obligationenkapitals (22 Millionen-Anleihen) für die Vollendung des Jura-Bahnnetzes übernommen hat, bereits auf unsere Beziehungen zu der Bern-Luzern-Bahn aufmerksam geworden ist und nicht dulden wird, daß wir durch Verluste auf dem Betrieb dieser Unternehmung diejenigen Interessen kompromittiren, für welche das genannte Syndikat einzustehen hat.

Unter dieser kurzen Darlegung unseres Standpunktes bitten wir Sie um beförderliche Antwort auf unser ergebene Schreiben vom 11. d. d. dies, damit wir dann noch vor Ablauf des Jahres das Nöthige zur Wahrung unserer Interessen, welche auch diejenigen des Kantons Bern sind, vornehmen können.

Mit vollkommenster Hochachtung  
Biel, den 17. Dezember 1875.

Für die Direktion  
der Bernischen Jurabahn-Gesellschaft:  
Jules Grandjean.

### Beilage 6.

An die hohen Regierungen der Kantone Bern und Luzern.

Tit!

Unter höflicher Bezugnahme auf unsere ergebene Zuschrift vom 22. c., womit wir uns vorbehalten haben, Sie sofort von den weiteren Beschlüssen betreffend die Einstellung des Betriebes in Kenntniß zu setzen, beehren wir uns Ihnen hiemit die Mittheilung zu machen, daß die bernische Jurabahndirektion uns soeben die Erklärung hat zugehen lassen, auf den 10. Januar 1876 den Betrieb unserer Bahnstrecke Bern-Luzern einzustellen, sofern die Tit. Regierungen der in der Sache zunächst theilnehmenden Kantone Bern und Luzern für Deckung des seit Anfang November d. J. täglich steigenden Betriebsdefizites bis Ende Februar, eventuell Ende Januar 1876 die erforderliche Garantie ablehnen sollten, wie auch ferner die Sicherheitsleistung für die durch die Betriebsgesellschaft für unsere Rechnung ausgeführten Vollendungsarbeiten verweigern, und wir die geforderten Garantien nicht auf andere Weise beschaffen würden.

Mit Rücksicht auf unsere Finanzlage sind wir in der Unmöglichkeit, diese Garantien zu beschaffen, wenn uns die beiden Hauptaktionäre, die Kantone Bern und Luzern, nicht thatsächlich zur Seite stehen. In diesem Fall könnten wir daher nicht mehr länger zögern, bei der kompetenten Bundesbehörde unsere Insolvenzerklärung abzugeben, um nicht noch Konflikte mit dieser Behörde zu riskiren.

Indem wir Ihnen zu Ihrem Verhalte von gegenwärtiger Situation Kenntniß geben, gemärtigen wir nun die Entscheidung der beiden Großen Räte, und erlauben uns, Sie um gest.

beförderliche Mittheilung der dahierigen Schlußnahme Ihres h. Großen Rathes in Sachen zu erfuchen.

Mit vorzüglicher Hochachtung!

Bern, den 29. Dezember 1875.

Der Präsident

der Direktion der Bern-Luzern-Bahn:  
Meyer.

Die **Großrathskommission** stellt folgenden vom 4. Januar 1876 datirten Antrag:

Der Große Rath des Kantons Bern,  
in der Absicht,

Der Bern-Luzern-Bahngesellschaft eine gütliche Verständigung mit ihren Gläubigern zu ermöglichen und dadurch der gänzlichen Entwerthung der Aktien und einem Verluste der von der Regierung dem Unternehmen vorgehoffenen Fr. 934,798. 80 vorzubeugen,

beschließt:

1.

Es sei gegenüber der bernischen Jura-Bahngesellschaft für die Hälfte der zum ungestörten Betriebe der Linie Bern-Luzern bis Ende Februar 1876 nothwendigen Kosten für Vollendungsbauten und für ein allfälliges Betriebsdefizit im Maximalbetrage von Fr. 55,500 einzustehen, unter der ausdrücklichen Bedingung, daß der Kanton Luzern für die andere Hälfte sich in gleicher Weise verpflichte.

Sollte die Liquidation der Bahngesellschaft vor Ablauf dieser Frist angeordnet werden, so ist für den Termin vom 1. Dezember 1875 bis 1. März 1876 die bewilligte Summe nur im Verhältniß der verfloßenen Zeit zu entrichten.

Die Regierung wird eingeladen, keine andern Verpflichtungen in Sachen der Bern-Luzern-Bahn einzugehen.

2.

Für den Fall der Liquidation der Bern-Luzern-Bahngesellschaft erklärt der Große Rath seine Geneigtheit, nach Eintritt derselben zu einem gütlichen Abkommen Hand zu bieten, durch das unter Wahrung der Interessen des Kantons auch diejenigen der theilhaftigen Gläubiger möglichst geschont werden.

3.

Der Regierung wird unter Mitwirkung einer Großrathskommission Vollmacht zu dahin zielenden Verhandlungen ertheilt. Allfällige Abmachungen unterliegen der Genehmigung des Großen Rathes und eventuell der Volksabstimmung.

Dtt, als Berichterstatter der Kommission. Sie kennen die Anträge der Großrathskommission betreffend eine weitere Subventionirung der Bern-Luzern-Bahn zur Sicherstellung des Betriebs bis Ende Februar nächsthin. Die Kommission ist in folgender Weise zu diesen Anträgen gekommen. Am 11. Dezember 1875 ist sie zum ersten Male mit dieser Frage beauftragt worden, und zwar durch ein Schreiben der Regierung, durch welches der Kommission Mittheilung gemacht wurde von dem projektirten Abkommen zwischen den Kantonen Bern und Luzern, wonach die beiden Kantone den Betrieb der Linie dadurch sichern wollten, daß sie der Jura-Bahngesellschaft den nöthigen Beitrag an die Vollendungsbauten und einen solchen an die Deckung des Betriebsdefizits bis Ende Januar leisteten. Damals handelte es sich um eine Summe von . . . . . Fr. 31,000 für die Vollendungsbauten und von . . . . . " 20,000 zur Deckung des voraussichtlichen Betriebsdefizits bis Ende Januar, zusammen somit um . . . . . Fr. 51,000

welche Summe zur Hälfte von Bern und zur Hälfte von Luzern zu decken gewesen wäre.

Die Kommission hielt sich nicht für kompetent, in der Sache Etwas zu beschließen, und theilte dem Regierungsrathe mit, es wäre zweckmäßiger, die Angelegenheit dem Großen Rathe vorzulegen. Später ist die Kommission mit einem Vortrage der Eisenbahndirektion vom 29. Dezember nebst Antrag des Regierungsrathes vom 31. Dezember 1875, welcher in den Sitzungen vom 3., 4. und sogar 5. Januar 1876 vorgelegen ist, beauftragt worden.

Die Kommission hat die Angelegenheit einläßlich geprüft, und es gaben sich in derselben zwei diametrale Strömungen kund, welche einander lange Zeit bekämpften: Die eine ging dahin, man solle das Unternehmen, dem ohnehin nicht mehr zu helfen sei, einfach in die Liquidation gerathen lassen. Die andere Meinung war die, es sei der Stellung des Großen Rathes angemessen, wenigstens noch einen Versuch zu machen, mit den Gläubigern ein Abkommen zu treffen und die Situation noch eine gewisse Zeit zu halten. Beide Meinungen haben gewiß ihre Berechtigung. Die Kommission hat sich schließlich in der Weise vereinigt, wie Ihnen nun beantragt wird. Man war schließlich einstimmig der Ansicht, es sei der Versuch zu machen, durch eine Garantie des Betriebs bis Ende Februar Zeit zu gewinnen, um mit den Gläubigern ein Abkommen zu treffen. Im Fernern beantragt die Kommission, der Große Rath möchte schon jetzt die Geneigtheit aussprechen, auch für den Fall, daß die Liquidation eintreten sollte, mit den Gläubigern zu unterhandeln, um ein honettes Abkommen zu erzielen.

Die Anträge der Kommission sind nicht vollständig homogen. Es fehlt darin der Hinweis auf die Bestellung einer Behörde für den Fall, daß die Unterhandlungen während der Periode der Betriebsicherung eintreten, während welcher die Bern-Luzern-Bahngesellschaft aufrecht steht. Im dritten Antrage der Kommission ist nur gesagt, daß die Regierung unter Mitwirkung einer Großrathskommission Vollmacht erhalten solle, Verhandlungen vorzunehmen. Es hat dies aber Bezug auf den Fall, daß die Liquidation wirklich eintreten sollte. Es würde sich dann finden, wer verhandeln solle für den Fall, daß Sie beschließen, eine Betriebsicherung für eine gewisse Zeit eintreten zu lassen. Die Kommission hat nicht gewünscht, daß die Behörde sich der Bern-Luzern-Bahngesellschaft substituirt in einem Momente, wo noch ein Prozeß waltet, und ein solches Eingreifen den Gegnern Anlaß geben könnte, ihre Ansicht, der Staat Bern sei überhaupt verantwortlich, noch besser geltend zu machen. Die Kommission wollte auch nicht ausdrücklich sagen, daß die Bern-Luzern-Bahngesellschaft dann solche Unterhandlungen führen solle, weil sie wirklich in diese Verwaltung nicht das nöthige Zutrauen setzt und nicht wünscht, daß die Unterhandlungen durch sie geführt werden. Die Sache wird sich dann schon auf irgend eine Weise praktisch lösen.

Es wäre nun die Angelegenheit, wie sie sich nach dem Antrage der Kommission gestaltet, der ziemlich konform ist mit dem Antrage des Regierungsrathes, eine ziemlich einfache, wenn sie sich nicht in den letzten Tagen durch abweichende Schlußnahmen des Großen Rathes von Luzern kompliziert hätte. Die Kommission war der Meinung, die Regierung von Bern sei mit der Regierung von Luzern vollkommen einig über die Dauer der Betriebsicherung und die dazu nöthige Summe. Es ist nämlich aus dem Vortrage der Eisenbahndirektion zu entnehmen, daß man darüber vollständig im Klaren sei, daß für Erhaltung der Bahn in ungestörtem Zustande und Deckung der betreffenden Defizite eine Summe von Fr. 55,500 nothwendig sei. In diesem Glauben hat die Kommission ihren Beschluß gefaßt, noch bevor der Große

Rath in Luzern den feinigsten gefaßt hatte. Dieser hat nämlich die Angelegenheit am 3. und 4. Januar behandelt, während die Kommission ihre Anträge am 4. definitiv beschlossen hat und erst gestern Vormittag in den Besitz des Wortlautes des luzernischen Beschlusses gekommen ist. Ich kann noch beifügen, daß am 4. Abends bereits die Summe bekannt war, um die es sich im luzernischen Großen Rathe handelte. Es sind uns Depeschen zugekommen, worin es hieß, der Große Rath habe den Hauptentscheid über die Bahnangelegenheit im Allgemeinen verschoben, allein eine Betriebsgarantie bis auf Fr. 120,000 ausgesprochen. Die Kommission glaubte, es sei dies die abgerundete Summe von Fr. 111,000, um die es sich früher handelte, und daher hat sie in ihrer gestrigen Sitzung beschlossen, in ihrem Antrage den Anlaß von Fr. 55,500 ebenfalls auf Fr. 60,000 zu erhöhen. Der Antrag der Kommission ist also in Ziff. 1 dahin abgeändert: „Es sei gegenüber der bernischen Jura-Bahngesellschaft für die Hälfte der zum ungestörten Betriebe der Linie Bern-Luzern bis Ende Februar 1876 nothwendigen Kosten für Vollenendungsbauten und für ein allfälliges Betriebsdefizit im Maximalbetrage von Fr. 60,000 einzustehen, unter der ausdrücklichen Bedingung, daß der Kanton Luzern für die andere Hälfte sich in gleicher Weise verpflichte.“ Diese Aufrundung auf Fr. 60,000, war, wie gesagt, eine Folge der Beschlüsse des Großen Rathes von Luzern.

Als nun aber diese Beschlüsse in ihrem Wortlaute bekannt waren, stellte es sich heraus, daß der Große Rath von Luzern etwas ganz Anderes beschlossen hat, als die Regierung und Ihre Kommission beantragen. Er will nämlich die Hälfte von Fr. 120,000 geben in der Meinung, damit die Betriebsversicherung der Bahn bis Ende April aussprechen zu können, während nach der früheren Meinung und nach den Unterhandlungen mit der Jurabahndirektion diese Summe nur bis Ende Februar reicht. Die Kommission konnte bei dieser Sachlage nichts Anderes machen, als ihren Antrag aufrecht erhalten. Es wird sich dann zeigen, ob Luzern in der Lage ist, seine Beschlüsse entsprechend zu modifizieren oder nicht. Es könnte möglicherweise sich das eigenthümliche Resultat ergeben, daß Luzern in guten Treuen eine Subvention bewilligt hat, um die Bahn noch eine gewisse Zeit zu erhalten, und daß auch der Große Rath des Kantons Bern eine solche Subvention bewilligt, daß aber die Bahn dennoch in Liquidation fällt und somit Dasjenige nicht erreicht wird, was die beiden Großen Räte erreichen wollten, weil die beiden Beschlüsse einander nicht decken und während der Zeit, da die Jura-bahn noch gewillt ist, den Betrieb zu führen, eine Einigung nicht stattfinden kann. Es ist der Kommission nicht bekannt, wie sich die Regierung zu dieser Sachlage stellt, und ob sie vielleicht einen Ausweg weiß. Es wollte der Kommission beinahe scheinen, als seien die Luzerner durch gewisse Privatverhandlungen oder Mittheilungen vielleicht irre geführt worden.

Erlauben Sie mir, nun etwas näher auf die Frage der Betriebsversicherung und die Beträge, um die es sich handelt, einzutreten. Es ist zu bemerken, daß die Jurabahn in dem ersten Abkommen . . . . . Fr. 31,000 für Vollenendungsbauten und . . . . . „ 20,000 für Betriebsdefizite bis Ende Januar, zusam-

men also . . . . . Fr. 51,000 verlangte. Diese Rechnung ist jedenfalls nicht eine zu starke, und die Kommission hatte das Gefühl, die Jurabahn habe jedenfalls nicht zu ihren Gunsten gerechnet, sondern sich wahrscheinlich etwas verrechnet. Es ist aber nicht Sache der Kommission, die Zahlen anders zu nehmen, als man sie ihr gibt, wenn sie sie für günstig hält. Als es sich darum handelte, die Betriebsversicherung bis Ende Februar auszusprechen,

ist man mit der Verwaltung der Jurabahn einig geworden, für den Februar noch Fr. 30,000 für Vollenendungsbauten und Fr. 30,000 für Betriebsdefizite zu berechnen. Die Fr. 30,000 für Vollenendungsbauten machen mit den ersten Fr. 31,000 zusammen Fr. 61,000. Herr Ingenieur Gränicher hat in seinem Devisé diejenigen Bauten, welche zur Sicherung des Betriebs sofort in Angriff genommen und ausgeführt werden müssen, auf Fr. 69,000 veranschlagt. Die Kommission, die Regierung und die Jura-Bahnverwaltung sind also noch etwas tiefer gegangen. Im Ganzen aber steht die Summe so ziemlich im Einklange mit dem technischen Berichte.

Was das Betriebsdefizit betrifft, so ist konstatiert, daß während der Wintermonate ein täglicher Ausfall von zirka Fr. 1000 vorhanden ist. Dies ergibt für den Monat Februar ein Defizit von Fr. 30,000. Es stellt sich leider heraus, daß die Einnahme der Wintermonate noch unter Demjenigen bleibt, was man als ziemlich niedrig annehmen zu sollen glaubte. Man hat nämlich angenommen, die Einnahmen werden Fr. 80,000 erreichen, sie sind aber im letzten Monat nicht einmal auf Fr. 70,000 angestiegen. Es ist somit das Betriebsdefizit von Fr. 30,000 für den Februar ziemlich richtig veranschlagt, so daß die Summe von Fr. 111,000, welche von dem Kontrahenten in den Unterhandlungen allseitig festgehalten worden ist, der Wirklichkeit entsprechen wird. Es ist daher nicht wohl erklärlich, wie Luzern zu der Ansicht gekommen ist, man solle mit dieser Summe zwei Monate länger Vollenendungsbauten machen können, obwohl solche im Frühjahr ohnehin in größerem Maßstabe kommen werden. Aus dem Gutachten des Hrn. Gränicher werden Sie sich erinnern, daß die im Frühjahr nothwendigen Vollenendungsbauten auf Fr. 108,000 veranschlagt sind.

Das Präsidium der Kommission hielt gestern eine Konferenz mit der Jura-Bahndirektion ab, um ihre Ansicht zu vernehmen. Die Jura-Bahndirektion erklärte, daß sie unter keinen Umständen den Betrieb um Fr. 120,000 bis Ende April fortführen könne, und daß somit der Beschluß des Großen Rathes von Luzern keine Bedeutung habe.

Bei dieser Gelegenheit ist es angemessen, daß wir die Stellung der Jurabahn zu der Bern-Luzern-Bahn in Bezug auf die Betriebsverhältnisse untersuchen. Wie Ihnen bekannt, hat die Jurabahn den Betrieb der Bern-Luzern-Bahn zu den Selbstkosten übernommen. Sie verrechnet vertragsgemäß jede Auslage für allgemeine Verwaltung, Expeditionsdienst, Transportdienst, Fahrdienst, Stationsdienst etc. und stellt darüber der Bern-Luzern-Bahn, welche diese Auslagen zu bezahlen hat, Rechnung. Die Jurabahn besorgt also den Betrieb auf Rechnung und Gefahr der Bern-Luzern-Bahn, gegen Vergütung der reinen Selbstkosten und ohne irgend welches Benefice. Im Betriebsvertrage (§ 4) heißt es, daß die Bern-Luzern-Bahn auf ihre Rechnung alle Vollenendungsarbeiten zu machen habe, welche zum sichern Betriebe der Bahn nöthig sind. § 9 sagt, daß die Jurabahn den Betrieb zu den reinen Selbstkosten besorge. § 19 bestimmt, daß die allgemeinen und besondern Betriebskosten der Bern-Luzern-Bahn aus den laufenden Einnahmen entnommen werden.

Aus allen diesen Vertragsbestimmungen, aus denen deutlich hervorgeht, daß die Jurabahn nur mit dem Gelde der Bern-Luzern-Bahn zu betreiben hat, glaubt erstere das Recht ableiten zu können, den Vertrag zu kündigen, sobald es sich herausstellt, daß die Bern-Luzern-Bahn insolvent ist. Es ist zwar der Vertrag ohne Kündigungsfrist bis 31. Dezember 1880 abgeschlossen, und es heißt in § 30, daß Streitigkeiten zwischen den Kontrahenten durch das Bundesgericht zu erledigen seien. Im Schooße der Kommission ist die Frage ventilirt worden, ob die Jurabahn das Recht habe, den

Vertrag zu künden. Die Kommission will sich darüber nicht aussprechen. Die Jurabahn glaubt dieses Recht zu haben, sie hat faktisch gekündet und wird es auf einen Prozeß ankommen lassen. Zur Erklärung ihres Verfahrens sagt die Jurabahn, daß sie nicht in der Lage sei, täglich große Summen zur Deckung von Betriebsdefiziten auszugeben ohne irgend welche Aussicht, diese Summen je wieder zurückzuhalten, indem im Falle der Liquidation durchaus keine Garantie für die Betriebsausgaben bestehe. Sie sagt ferner, sie sei nicht in der Lage, Vollandungsbauten an der Bahn zu machen, zu denen sie nicht schuldig sei, und das Risiko zu tragen für Unfälle, die in Folge höherer Gewalt, Naturereignissen etc. eintreten sollten, und deren Folgen laut Vertrag die Bern-Luzern-Bahn zu tragen habe. Die Stellung, welche die Jurabahn einnimmt, ist daher eine durchaus erklärliche und geschäftlich jedenfalls richtige. Ob sie aber juristisch begründet sei, wird sich dann s. Z. finden.

Wir stehen nun vor dem Faktum, daß die Jurabahn erklärt, sie stelle den Betrieb mit dem 10. Januar ein, wenn sie nicht Deckung erhalte. Es muß da angeführt werden, daß die Jurabahn zu ihrem Benehmen wirklich triftige Gründe hat. Nach einem Syndikatsvertrag mit Basler und Berner Bankinstituten ist ihr für den Bau ihrer Linien ein Obligationenkapital von 22 Millionen à forfait gesichert. Davon ist ungefähr die Hälfte bereits verbaut und von den Banken ausgingegeben. Es sind zwar blos 5 Millionen fest ausgegeben, alle übrigen Obligationen befinden sich noch im Portefeuille. In den gegenwärtigen Zeiten würde es gewiß den Banken angenehm sein, wenn sie sich ihrer Verpflichtungen entledigen könnten. Andeutungen, ja Androhungen sind der Jurabahn bereits gemacht worden, daß sie sich hüten möge; wenn sie irgendwie Geld anderwärts als auf den Bau ihrer Linien verwende, so werden die Banken darin einen Grund finden, von dem Verträge zurückzutreten. Die baslerischen Banken sollen sogar eine Untersuchung der Rechnungen der Jurabahn vorzunehmen beabsichtigen, um Anhaltspunkte zum Rücktritte zu finden. Selbstverständlich werden sie keine solchen finden, da die Jurabahn ihre Stellung zu wahren wissen wird. Die Banken haben aber bereits auf ihr Verhältniß zur Bern-Luzern-Bahn hingedeutet und gesagt: wenn ihr monatlich so und so viel für Vollandungsbauten und für Betriebsdefizite der Bern-Luzern-Bahn ausgeben, so werden wir einschreiten. Die Jurabahn muß also sehr vorsichtig sein, und man muß ihre Haltung gegenüber der Bern-Luzern-Bahn ganz korrekt finden.

Es ist nun vielleicht auch der Fall, sich darüber auszusprechen, wie die Sache sich gestalten wird, wenn am 10. Januar die Jurabahn den Betrieb einstellt. Da wird ein eigenenthümliches Verhältniß eintreten. Wenn die Gesellschaft in der Liquidation wäre und das Bundesgesetz vom 24. Juni 1874 über Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen bereits angewendet werden könnte, so wäre die Sache ziemlich einfach. Die Gesellschaft ist aber noch nicht in der Liquidation, das Bundesgericht ist noch nicht in der Lage, den Betrieb von sich aus zu sichern, und es muß daher, da das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft zur Anwendung kommen muß, eine Intervention des Bundesrathes eintreten. Es bestimmt nämlich dieses Gesetz in § 28: „Wenn, nachdem eine Bahn dem Betriebe übergeben ist, die betreffende Gesellschaft die Verpflichtungen, welche ihr laut der Konzession und den gesetzlichen Bestimmungen über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen obliegen, nicht erfüllt, so hat der Bundesrath sie zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen aufzufordern. Kommt sie dieser Aufforderung nicht nach, so hat der Bundesrath bei der Bundesversammlung die

Ansetzung einer letzten Frist zu beantragen. Zur Forterhaltung des Bahnbetriebes und zur Sicherung anderer bethelligter Interessen kann er inzwischen die nöthigen Maßnahmen treffen. Bleibt auch die Fristansetzung der Bundesversammlung ohne Erfolg, so erklärt diese die Konzession als verwirkt, und es wird alsdann die Bahn sammt den Transportmitteln und allem Zugehör für Rechnung der Gesellschaft versteigert.“ Hier ist also dem Bundesrath die Befugniß gegeben, zum Forterhalt des Betriebes Maßregeln zu treffen. Es heißt aber nicht, daß der Bundesrath das thun müsse. Im vorliegenden Falle würde sich die Sache wahrscheinlich so gestalten, daß der Bundesrath die Maßregel nicht bereits am 11. Januar treffen würde, indem er kein Geld zur Deckung des muthmaßlichen Betriebsdefizits und auch keinen Rückgriff dafür auf irgend Jemanden hätte. Es würde daher möglicherweise der Bahnbetrieb für einige Tage eingestellt bleiben, bis die Gesellschaft ihre Insolvenz erklärt hätte. Von diesem Augenblicke an würde das Bundesgericht einschreiten und der Betrieb wieder vor sich gehen. Zur Vermeidung solcher Eventualitäten, welche einen traurigen Wiederhall durch die ganze Schweiz finden würden, wäre es zweckmäßig, daß die Bern-Luzern-Bahndirektion, sobald sie die Situation nicht mehr halten kann, ungefäumt die Insolvenz erklären würde und es nicht darauf ankommen ließe, sich unter das Dach des § 28 des Bundesgesetzes von 1872 zu begeben.

Es dürfte nicht überflüssig sein, auch einige Bestimmungen des Bundesgesetzes über Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen vom 24. Juni 1874 zu erörtern, damit wir uns klar vergegenwärtigen, wie die Sache sich gestaltet, wenn die Liquidation eintritt. Es sind im großen Ganzen zwei Phasen vorgesehen: die eine betrifft das Eintreten einer Periode, wo noch nicht eine eigentliche Liquidation, noch kein Massaverwalter da ist, sondern wo das Bundesgericht der Gesellschaft einen Termin von sechs Monaten, der auf zwölf Monate verlängert werden kann, setzt, um sich mit ihren Gläubigern zu verständigen. Dieses Verhältniß tritt ein, wenn das Begehren zur Liquidation von Obligationen Gläubigern gestellt ist und die Mehrheit derselben diesem Begehren zustimmt. Dieser Fall wird eintreten, wenn eine Betriebsversicherung auf einige Zeit ausgesprochen wird und die vom Bundesgerichte auf den 18. d. M. zu einer Versammlung einberufenen Obligationen Gläubiger in ihrer Mehrheit die Liquidation verlangen. Während der vom Bundesgerichte gestellten Frist wird die Gesellschaft entweder selbst oder durch die betreffenden Großen Rätthe Verhandlungen mit den Gläubigern anknüpfen.

Es ist aber noch eine andere Möglichkeit, welche sehr nahe liegt und zur Gewißheit werden wird, sofern eine Betriebsversicherung nicht eintritt. Der § 19 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 bestimmt nämlich: „Das Bundesgericht ordnet die Liquidation einer Eisenbahngesellschaft auch dann an, wenn sie selbst ihre Insolvenz erklärt, oder für eine andere Schuldverbindlichkeit nach dem gewöhnlichen Verfahren bis zur Pfändung, wodurch jedoch der Gläubiger keinerlei Privilegien erwerben kann, oder bis zum Konkurs betrieben ist und der betreffende Gläubiger die Liquidation verlangt.“ Wir haben also da zwei Fälle, welche vollständig die gleiche Wirkung haben: das Verlangen des Konkurses von Seite der Gesellschaft und die Betreibung bis zur Pfändung. In beiden Fällen tritt die Liquidation ein. Es ist etwas eigenenthümlich, daß die Chirographargläubiger sofort die Liquidation bewirken können, während die Obligationen Gläubiger zwölf Monate warten müssen. Das Gesetz ist nun aber einmal da. Wenn also die Liquidation in Folge Insolvenzklärung oder Betreibung bis zur Pfändung eintritt, so sind keine weiteren Fristen vorhanden, während welcher verhandelt werden kann. Es ist zwar nicht ausgeschlossen, daß noch neben dem

Massaverwalter Verhandlungen stattfinden, allein die ganze Angelegenheit wird dann so in's Rollen kommen, daß man nicht Gelegenheit haben wird, wenigstens den guten Willen zu Unterhandlungen zu zeigen. Die Kommission glaubte, diesen Umstand auch in Berücksichtigung ziehen zu sollen.

So liegen die Verhältnisse. Die Kommission wünscht, es möchte der Große Rath eine Frist ermöglichen, während welcher man wenigstens den guten Willen zeigen kann, mit den Gläubigern ein Abkommen zu treffen. Sie glaubt, es sei dies der Ehre und der Würde des Kantons Bern angemessen, der das Unternehmen bis jetzt patronirt hat. Auf der andern Seite aber ist die Kommission auch ziemlich kühl. Sie verhehlt sich nicht, daß die Opfer, die sie Ihnen empfiehlt, in Bezug auf den finanziellen Erfolg möglicherweise nutzlos sind und zu keinem Resultate führen werden, so daß der Große Rath mit seinem Beschlusse nichts als, um mich so auszudrücken, einen Ehrenschuß gethan hat. Sie mögen nun selbst erwägen, welche Haltung Sie einnehmen wollen, und ob es der Ehre und der Würde dieser Behörde angemessen sei, da noch Opfer zu bringen.

Wenn Sie die Anträge der Kommission annehmen, so ist es immerhin möglich, daß man auf Grund dieses Beschlusses ein Abkommen mit Luzern treffen und gemeinschaftlich den Betrieb bis Ende Februar sichern kann. Weiter zu gehen, wird nicht nothwendig sein; denn bis dahin weiß man, ob ein Arrangement zu Stande kommt oder nicht. Es ist also möglich, daß man nachträglich mit Luzern auf den gleichen Boden kommt, und daß dieser Kanton sich einverstanden erklärt, Fr. 60,000 zu geben, um damit so lange zu fahren, als die Summe reicht. Es ist nämlich denkbar, daß die Fr. 60,000 bis Ende Februar nicht vollständig aufgebraucht würden.

Kann ein Abkommen mit den Gläubigern nicht getroffen werden und kommt es zur Liquidation, so ist die Kommission auch der Ansicht, daß zwar Diejenigen, die verlustig werden, namentlich die kleinen Unternehmer, sehr zu bedauern sind, und daß es vielleicht später der Fall sein wird, zu untersuchen, ob ihnen auf irgend eine Weise geholfen werden könne, daß aber das Unglück für den Kanton Bern nicht so groß ist, indem er immer Gelegenheit haben wird, die Bahn an der Steigerung zu erwerben, und zwar wahrscheinlich zu einem Preise, der ihm erlaubt, den gemachten Verlust wieder einzubringen.

Es ist also die Angelegenheit in materieller und praktischer Richtung von großer Tragweite. Die Ansicht, daß, wenn die Liquidation eintreten müsse, es besser sei, sie komme bald, hat sicher auch ihre Berechtigung. Immerhin ist die Befürchtung nicht vollständig unbegründet, daß unter Umständen dem Kanton Bern die Bahn aus der Hand genommen werden könnte.

Es ist dies zwar wenig zu befürchten von Seite der Centralbahn und der Gläubiger, aber es wäre möglich, daß vielleicht die Nordostbahn die Linie übernehmen wollte. Es wäre dies für uns immerhin unangenehm. Der Kanton Bern wird aber jedenfalls Gelegenheit haben, in der Sache noch Stellung zu nehmen und zu sagen, wie viel die Bahn für ihn werth sei.

Ich schließe meine Berichterstattung damit, daß ich die Anträge der Kommission mit der Erhöhung der Summe in Ziff. 1 von Fr. 55,500 auf 60,000 zur Annahme empfehle. Die Kommission spricht für den Fall, daß Sie ihre Anträge genehmigen und nach Ziff. 3. eine Großrathskommission zur Führung von Verhandlungen im Verein mit der Regierung bestellen wollen, noch den Wunsch aus, Sie möchten diese Kommission aus andern Personen zusammensetzen als denjenigen, denen Sie diesmal die Ehre gelassen haben. Die

nun abtretende Kommission hat es sich sehr viel Zeit kosten lassen, die Frage zu studiren. Sie bedauert, daß sie nicht zu einem bessern und schönern Resultate gekommen ist, sie wünscht aber, der Große Rath möchte in Berücksichtigung ziehen, daß die verschiedenen Mitglieder ihre Zeit auch noch anderswo zu brauchen haben.

Hartmann, Eisenbahndirektor, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Bevor ich als Berichterstatter des Regierungsrathes auf den heute in Berathung liegenden Gegenstand eintrete, erlaube ich mir, Ihnen mitzutheilen, was seit der letzten Großrathssitzung in Sachen der Bern-Luzern-Bahn vorgekehrt worden ist. Vor Allem aus ist zu erwähnen, daß der auf 30. November v. J. fällig gewordene Zins des Obligationenkapitals nicht bezahlt werden konnte, woraufhin die Basler Handelsbank, als Vertreterin der Obligationsgläubiger, schon am nämlichen Tage die Liquidation der Gesellschaft beim Bundesgericht verlangte. Die Direktion der Bern-Luzern-Bahn bestritt das Begehren der Basler Handelsbank, indem sie sich darauf berief, dieselbe vertrete nicht alle Obligationsgläubiger, sondern bloß einige derselben; es trete demnach das im Bundesgesetz über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahnen vorgesehene Verfahren ein, wonach das Bundesgericht die Gläubiger zu einer Versammlung einzuladen habe, um darüber zu beschließen, ob sie die Liquidation verlangen oder nicht; erst wenn dies von der Mehrheit der Gläubiger verlangt worden sei, habe das Bundesgericht der Bahngesellschaft eine Frist zu bestimmen, um sich mit den Gläubigern abzufinden.

Hierauf faßte das Bundesgericht den Beschluß, es sei das Begehren der Basler Handelsbank in soweit abgewiesen, daß vorerst eine Versammlung der Obligationsgläubiger stattfinden müsse, um die Frage zu entscheiden, ob die Liquidation anzubegehren sei oder nicht. Diese Versammlung ist nun laut Publikation im Amtsblatt und im Bundesblatt auf den 18. Januar nächsthin angeordnet und soll in Bern stattfinden. An dieser Versammlung ist den beiden Kantonen Gelegenheit geboten, sich auszusprechen, ob und in welcher Weise sie mit den Gläubigern in Unterhandlung treten wollen.

Es ist ferner den beiden Kantonen Bern und Luzern von Seite der Basler Handelsbank eine Rundmachung angelegt worden, in welcher dieselben als haftbar erklärt werden. Die der Regierung von Bern zugestellte Rundmachung lautet folgendermaßen:

„Rundmachung

„für

„die Basler-Handelsbank in Basel, als Vertreterin der Gesamtheit der Inhaber von Partialobligationen des Anleihe von zehn Millionen der Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern vom 22. September 1873, sowie selbst als Inhaberin von 208 Stück solcher Partialobligationen,

„an

„1. den Staat des Kantons Bern für sich und zu Handen des Staates des Kantons Luzern

„und

„2. den Verwaltungsrath der Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern zu Handen der Letztern.

„Die Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern ist auf den 22. d. zu einer Hauptversammlung in Bern zusammenberufen. Aus jüngsten Vorgängen zu schließen, und wie auch sonst verlautet, soll der Zweck dieser Hauptversammlung unter Anderm dahin gehen, die bisherige Bahngesellschaft in eine anonyme Gesellschaft umzuwandeln, die von der ersteren kontrahirten Verbindlichkeiten der letzteren zu überbinden, dadurch die Haftbarkeit der Theilnehmer an der bisherigen Gesellschaft für deren Schulden aufzuheben, mit einem Worte das bisherige

Rechtsverhältniß einseitig und zum Nachtheil der Kreditoren der Gesellschaft total umzugestalten.

„Die dermalige Notifikantin, in ihrer Eingangs erwähnten Eigenschaft, erklärt anmit, im Anschluß an die gleichzeitige Notifikation einer Anzahl sonstiger Kreditoren der Bahngesellschaft, sowohl den beiden Kantonen Bern und Luzern, als auch der Bahngesellschaft Bern-Luzern, daß sie ein solches Vorgehen als durchaus rechtswidrig und unzulässig erachtet. Sie hält grundsätzlich fest an der Haftbarkeit der Kantone Bern und Luzern für die Verpflichtungen der Gesellschaft und wird geeignetenfalls diese Haftbarkeit, wenn nöthig auf gerichtlichem Wege, zu Geltung bringen.

„Die Notifikantin protestirt daher von vornherein gegen derartige oder anderweitige Beschlüsse, durch welche die Rechte der Obligationeninhaber verkümmert werden könnten, und verwahrt letzterer Rechte anmit bestens.

„Bern, 20. Dezember 1875.

„Die Basler-Handelsbank,

„Namens derselben:

„Aebi, Fürsprecher.“

Eine ähnliche Notifikation, die ebenfalls dem Regierungsrathe von Bern zugestellt worden ist, lautet:

„Kundmachung

für

„1. die vereinigte elsäpische Maschinenbaugesellschaft in Mülhausen,

„2. Herrn J. Weber, Bauunternehmer in Yverdon,

„3. „ Johann Portmann in Escholzmatt,

„4. „ A. Bonnet, Bauunternehmer in Entlebuch,

„5. „ Anton Ufermann, Bauunternehmer in Escholzmatt,

„6. H. Schumayer und Kühle, Bauunternehmer in Luzern,

„7. Herrn Giovanni B. Ghiono, Bauunternehmer, dormal in Entlebuch,

„8. H. Lantheaume und Marant, Bauunternehmer, dormal in Malterz,

„9. „ Gebrüder Zemp in Entlebuch,

„10. „ Zneichen und Comp., Bauunternehmer in Luzern, und

„11. Herrn Joseph Unterräher in Escholzmatt

an

„1. den Staat des Kantons Bern für sich und zu Handen des Staats des Kantons Luzern, und

„2. den Verwaltungsrath der Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern zu Handen der Letztern.

„Die Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern ist auf 22. dies zu einer Hauptversammlung in Bern zusammenberufen. Aus jüngsten Vorgängen zu schließen, und wie auch sonst verlautet, soll der Zweck dieser Hauptversammlung unter Anderm dahin gehen, die bisherige Bahngesellschaft in eine anonyme Gesellschaft umzuwandeln, die von der erstern kontrahirten Verbindlichkeiten der Letztern zu überbinden, dadurch die Haftbarkeit der Theilnehmer an der bisherigen Gesellschaft für deren Schulden aufzuheben, mit einem Worte das bisherige Rechtsverhältniß einseitig und zum Nachtheil der Kreditoren der Gesellschaft total umzugestalten.

„Die dermaligen Notifikanten, welche sämmtlich für Lieferungen und Bauten an der Linie Bern-Luzern Forderungen zu stellen haben und zwar beinahe Alle Forderungen von sehr bedeutendem Belange, erklären anmit sowohl den beiden Kantonen Bern und Luzern, als der Bahngesellschaft Bern-Luzern, daß sie ein solches Vorgehen als durchaus rechtswidrig und unzulässig erachten, und daß, um derartigen Maßregeln rechtzeitig vorzubeugen, zur Stunde, wo die Hauptversammlung der Gesellschaft über einen bezüglichen Antrag berathen wird,

bereits eine Klage der Notifikanten beim Bundesgericht anhängig sein wird, in welcher grundsätzlich die Haftbarkeit der Kantone Bern und Luzern für die Verpflichtungen der Gesellschaft eingeklagt wird. Die Notifikanten protestiren daher von vornherein gegen derartige oder anderweitige Beschlüsse der Gesellschaft, durch welche ihre Rechte verkümmert werden sollen, und verwahren letztere anmit bestens.

„Bern, den 18. Dezember 1875.

„Namens der Notifikanten:

„Aebi, Fürsprecher.“

Die Bauunternehmer sind nicht dabei stehen geblieben, eine Kundmachung an die Regierungen von Bern und Luzern zu senden, sondern sie haben gleichzeitig beim Bundesgericht eine Klage eingereicht, welche gegen den Staat des Kantons Bern und den Staat des Kantons Luzern, beide für sich und allfällige übrige Mitthafte gerichtet ist. Der Schluß dieser Klage geht dahin, die Angeklagten seien zu verurtheilen, ihre solidarische Haftbarkeit für die Verbindlichkeiten der Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern gegenüber den Klägern anzuerkennen, unter Folge der Kosten. Dieses Rechtsbegehren wird eventuell für jeden der Kläger separat gestellt. Das Bundesgericht hat diese Klage den Regierungen von Bern und Luzern mitgetheilt und zur Beantwortung eine Frist bis 20. Januar nächsthin gesetzt. Die Regierung von Bern hat einen Anwalt in der Person des Herrn Fürsprecher Sähli und die Regierung von Luzern einen solchen in der Person des Herrn Fürsprecher Brunner in Bern bezeichnet. Die beiden Anwälte verständigten sich, um die Klage gemeinschaftlich zu beantworten.

Was die Frage betrifft, ob die Kantone für die Schulden der Gesellschaft verantwortlich erklärt werden können, so haben Sie aus dem Vortrage des Herrn Berichterstatters der Großrathskommission, sowie aus dem gedruckten Berichte einiger Mitglieder derselben entnommen, daß die Ansichten der Juristen dahin gehen, es können die Kantone nicht haftbar erklärt werden. Ich will noch beifügen, daß die Regierung von Bern ein Rechtsgutachten von Seite des Herrn Dr. Hilty, Professors an der hiesigen Hochschule, über diese Frage eingeholt hat. Herr Hilty kommt in seinem Gutachten zum Schlusse, daß die Kantone für die Schulden der Gesellschaft nicht haftbar seien, doch bemerkt er gleichzeitig, daß die Frage nicht eine ganz unzweifelhafte sei. Auch der Kanton Luzern hat sich ein Gutachten ausstellen lassen, und zwar durch Herrn Professor Heusler von Basel, ich habe aber noch keine Kenntniß von diesem Gutachten erhalten. Es ist zu hoffen, und ich erwarte es, daß die Klage vom Bundesgerichte werde abgewiesen werden, sonst könnten allerdings die Kantone in die fatale Lage kommen, die Schulden der Gesellschaft übernehmen zu müssen.

Ich habe Ihnen ferner mitzutheilen, daß nach dem Schlusse der letzten Großrathssession der Präsident der Bern-Luzern-Bahndirektion den Rest der vom Regierungsrathe vorschußweise bewilligten Million bei der Kantonskasse beziehen wollte. Es betrifft dies eine Summe von Fr. 65,201. 20. Die Kantonskasse verweigerte aber die Zahlung, worauf der Präsident der Bahndirektion an den Regierungsrath das Gesuch um nachträgliche Verabfolgung dieser Summe stellte. Der Regierungsrath beschloß aber einstimmig, es seien unter den obwaltenden Umständen keine Gelder mehr auszuführen. Dies mag die Veranlassung sein, daß das Gesuch an den Großen Rath gestellt wird, es möchten die Kantone Bern und Luzern für die Kosten, die nothwendig sind, um die Linie in betriebsfähigem Zustande zu erhalten, sowie für das Betriebsdefizit einstehen. Es hat sich nämlich ergeben, daß die Kasse der Bern-Luzern-Bahn vollständig auf dem Trocknen ist, so daß die Jurabahn, welche den Betrieb übernommen hat, die Kosten

für die Vollenbauarbeiten und das Betriebsdefizit auf ihre Rechnung übernehmen muß, wenn ihr nicht von anderer Seite Sicherheit geleistet wird. Wie Sie aus dem Vortrage der Eisenbahndirektion, sowie aus dem demselben beigelegten Berichte des Herrn Ingenieur Gränicher entnommen haben, sind Vollenbauarbeiten nothwendig, um die Linie in betriebsfähigem Zustande zu erhalten, wenn man nicht ein Unglück auf der Linie riskiren will. Man kann nun allerdings der Jurabahn nicht zumuthen, diese Summe vorzuschießen und sie zu verlieren, wenn die Liquidation erkannt werden sollte.

Dies bewog die Regierung von Bern, diejenige von Luzern zu einer Konferenz einzuladen, um zu berathen, in welcher Weise die fragliche Summe gesichert werden könne. Ich werde später die Gründe mittheilen, warum man den Betrieb noch für einige Zeit sicher stellen wollte. In den Konferenzen der Abgeordneten der Regierungen von Bern und Luzern war vorerst nur davon die Rede, den Betrieb bis Ende Januar zu sichern. Auf Seite 5 des Vortrages der Eisenbahndirektion\*) finden Sie, daß eine Uebereinkunft zwischen den beiden Kantonen und der Jurabahn-Gesellschaft zu Stande gekommen ist, wonach der Betrieb durch Uebernahme einer Garantie für Fr. 51,000 von Seite der Kantone Bern und Luzern bis Ende Januar gesichert werden sollte.

Später gab sich die Ansicht kund, es dürfte die Frist bis Ende Januar nicht genügen, sondern es sollte der Betrieb bis Ende Februar gesichert werden, damit man die nöthige Zeit habe, um mit den Gläubigern der Gesellschaft zu unterhandeln und eventuell das Ergebnis dieser Unterhandlungen den Großen Räten der beiden Kantone vorzulegen. Es fand deshalb eine neue Konferenz zwischen Abgeordneten der Regierungen von Bern und Luzern statt, in welcher von Seite der Jurabahn die Mittheilung gemacht wurde, daß zur Sicherung des Betriebes bis Ende Februar eine weitere Summe von Fr. 60,000 garantiert werden müsse. In dieser Konferenz wurde von Seite der Abgeordneten Luzerns der Wunsch ausgesprochen, es möchte die Jurabahn-Gesellschaft angefragt werden, wie hoch die zu garantirende Summe sei, damit der Betrieb bis Ende April gesichert werde. Die Luzernischen Abgeordneten wünschten, eine Betriebsversicherung bis Ende April auszusprechen, weil sie glaubten, bis dahin könne der bei dem Bundesgericht hängige Prozeß entschieden werden, und es werde dann, wenn der Entscheid die Kantone als nicht haftbar erkläre, leichter sein, mit den Gläubigern zu unterhandeln, indem die Unternehmer in diesem Falle bei einer Liquidation ihre Forderungen ganz und die Obligationsgläubiger vielleicht zur Hälfte verlieren würden. Die Jurabahndirektion theilte hierauf mit, wenn der Betrieb bis Ende April gesichert werden müsse, so sei noch eine fernere Summe von Fr. 20,000 bis 30,000 zur Deckung des Betriebsdefizits nothwendig und außerdem müßten die im Gutachten des Hrn. Gränicher angeführten Vollenbauarbeiten erstellt werden, die für die beiden Monate auf Fr. 77,500 veranschlagt waren. Es wäre also eine weitere Summe von ungefähr Fr. 100,000 nothwendig gewesen. Rechnen wir dazu die bis Ende Februar nothwendigen Fr. 111,000, so erhalten wir eine Summe von Fr. 211,000.

Ich begreife nun wirklich nicht, wie angesichts dieser Zahlen der Große Rath von Luzern zu einer Summe von Fr. 120,000 gekommen ist. Der Beschluß des Großen Rathes von Luzern geht nämlich dahin:

„Der Große Rath des Kantons Luzern beschließt:

„I. Der Regierungsrath wird ermächtigt, zur Sicherung der Fortführung des Betriebes der Bern-Luzern-Bahn der Jura-Bernbahn die Kosten der unumgänglich nöthigen Sicherungs-

ungsarbeiten, sowie den Betrag der Betriebsausgaben, welcher allfällig durch die Betriebsmaßnahmen bis Ende April 1876 nicht gedeckt werden sollte, — im Maximum bis auf Fr. 120,000 — in Gemeinschaft mit der Regierung von Bern und zwar zu gleichen Theilen, zu garantiren, beziehungsweise zu vergüten, jedoch ohne Präjudiz für eine allfällige weitere Betheiligung in der Hauptsache und unter Vorbehalt genauerer Prüfung der Betriebsrechnung.

„II. Diese Ermächtigung tritt in Kraft, sobald von Seite des Kantons Bern die Uebernahme der Hälfte der in Frage stehenden Kosten zugesichert sein wird.

„Dem Regierungsrathe wird auf diesen Fall der erforderliche Kredit auf die Staatskasse ertheilt.

„III. Der Regierungsrath wird eingeladen, dahin zu wirken, daß die Kosten des Betriebes möglichst reduziert werden, sei es durch Verständigung mit der Jura-Bernbahn, sei es durch Verpachtung des Betriebes an eine andere Gesellschaft oder durch Selbstbetrieb.“

Nun stellt Ihre Kommission den Antrag, „es sei gegenüber der bernischen Jurabahn-Gesellschaft für die Hälfte der zum ungestörten Betriebe der Linie Bern-Luzern bis Ende Februar 1876 nothwendigen Kosten für Vollenbauarbeiten und für ein allfälliges Betriebsdefizit im Maximalbetrage von Fr. 55,500 einzustehen, unter der ausdrücklichen Bedingung, daß der Kanton Luzern für die andere Hälfte sich in gleicher Weise verpflichte.“ Wenn der Große Rath einen Beschluß in diesem Sinne faßt, so steht derselbe durchaus nicht im Einklange mit dem Beschlusse des Luzernischen Großen Rathes. Mit einem solchen Beschlusse sagt also der Große Rath einfach, es sollen keine weiteren Vorschüsse mehr gemacht werden, sondern sofort die Liquidation erfolgen. Es ist nicht voranzusehen, daß mit Luzern irgend welches Abkommen getroffen werden könne. Der dortige Große Rath ist nicht mehr versammelt; er hat seinen Beschluß gefaßt und die Summe von Fr. 120,000 zur Hälfte bemilligt unter der Bedingung, daß der Betrieb bis Ende April fortgesetzt werde. Die Regierung von Luzern wird den dortigen Großen Rath wahrscheinlich nicht mehr zusammenberufen, sondern sich einfach an den Großrathsbeschluß halten. Es kann daher kein Resultat erzielt werden, wenn Sie auch heute den Antrag der Kommission annehmen.

Der Regierungsrath beschloß in seiner heutigen Sitzung mit Mehrheit, dem Antrage der Großrathskommission beizupflichten. Es machte sich aber auch ein Minderheitsantrag geltend, dahin gehend, es möchte der Große Rath von Bern einzig garantiren, aber nur bis Ende Januar. Die dahergige Summe würde sich dann auf Fr. 51,000 belaufen. Diese Meinung ging von der Ansicht aus, es sollte doch wenigstens noch ein Versuch gemacht werden, mit den Gläubigern ein gütliches Abkommen zu treffen, namentlich da auf den 18. Januar nächsthin eine Versammlung der Obligationsgläubiger ausgeschrieben ist. Ich will hier keinen Antrag stellen, wollte Ihnen indessen davon Mittheilung machen, damit, wenn allfällig diese Ansicht als richtig anerkannt werden sollte, ein solcher Antrag aus der Mitte dieser Versammlung gestellt werden kann; der Regierungsrath fand, es sei nicht der Fall, daß er gegenüber dem einstimmigen Antrage der Großrathskommission einen andern Antrag bringe.

Stellt man sich die Folgen des heutigen Beschlusses vor — Liquidation oder Unterhandlungen —, so sind dieselben in volkswirtschaftlicher Beziehung so ziemlich gleich. Wenn auch die Bahn vielleicht 3—4 Tage im Betrieb eingestellt werden sollte, so wird sie demselben nachher doch wieder übergeben werden.

Anderß gestaltet sich aber die Frage, wenn man sie in eisenbahnpolitischer und finanzieller Beziehung auffaßt und

\*) Seite 33, Spalte I, hievon.

Beantwortet. Es ist Ihnen bekannt, wie große Opfer der Kanton Bern schon gebracht hat, um seine Eisenbahnpolitik aufrecht zu erhalten. Es ist allerdings die Möglichkeit vorhanden, daß er bei einer Liquidation in den Besitz der Bahn kommt, es ist aber auch möglich, daß sie ihm entfremdet wird. Ich frage nun: geben wir unsere Eisenbahnpolitik nicht einigermassen preis, wenn wir die Bahn in Liquidation gerathen lassen? Diese Frage muß bei dem heutigen Beschlusse in Erwägung gezogen werden. Es kommt auch noch die Finanzfrage in Betracht. Bei einer Liquidation ist das ganze Aktienkapital für den Kanton Bern als verloren zu betrachten. Man kann freilich sagen, der Kanton Bern müsse suchen, die Bahn um eine geringere Summe zu erwerben, um dadurch dem Aktienkapital einzukommen. Ich gebe zu, daß die Möglichkeit dazu vorhanden ist und daß, wenn im Bunde nicht andere Verhältnisse eintreten, vielleicht kein Verlust entstehen würde. Wenn aber der Bund den Rückkauf der Eisenbahnen beschließen würde, so würde er dem Kanton Bern das Aktienkapital nicht zurückvergüten, sondern einfach diejenige Summe, um welche dieser die Linie erworben hat. Es sind dies Bedenken, die man gegen die sofortige Liquidation haben kann, und daher ist die Frage allerdings der Erörterung werth, ob unter den obwaltenden Umständen nicht der Kanton Bern einzig für eine Summe von Fr. 51,000 einstehen sollte, um den Betrieb bis Ende Januar zu sichern und bis zu diesem Zeitpunkte sowohl mit den Obligations- als mit den übrigen Gläubigern die nöthigen Verhandlungen zu pflegen.

Ich schliesse meinen Vortrag, indem ich erkläre, daß der Regierungsrath den Anträgen der Großrathskommission beipflichtet.

Heß. Nachdem ich aus den beiden Berichten entnommen habe, daß die Jurabahngeellschaft das Anerbieten des Großen Rathes von Luzern nicht annehmen kann, so würden wir nach meiner Ansicht, wenn wir eintreten, die Fr. 60,000 verlieren, welche der Kanton Bern geben soll. Wenn der Betrieb eingestellt wird, so können wir immerhin die Bahn acquiriren. Ich stelle den Antrag, 1) es sei in die vorliegenden Anträge nicht einzutreten, und 2) es sei darüber mit Namensaufruf abzustimmen.

Lehmann-Cunier. Mit den Anträgen der Großrathskommission bin ich prinzipiell einverstanden; denn es handelt sich hier nicht nur um die Interessen eines großen Theiles der Bevölkerung unseres Kantons, sondern auch um die Ehre dieses letztern. Ich habe aber noch auf Folgendes aufmerksam zu machen: Wenn der luzernische Große Rath unsern Beschlusse nicht beistimmt, wie wird sich dann da der Betrieb der Linie Bern-Langnau gestalten? Wir können den Betrieb einer Bahn nicht einstellen, welche seit 15 Jahren in unserm Kanton betrieben wird und eine Staatsbahn war. Für den Fall also, daß der Große Rath von Luzern unsern Beschlusse nicht beistimmen sollte, stelle ich den Antrag, es sei die Regierung zu ermächtigen, die nöthigen Schritte zu thun, daß der Betrieb der Linie Bern-Langnau nicht eingestellt werde.

Gygar von Bleienbach. Wenn Herr Heß seinen Antrag nicht gestellt hätte, so würde ich einen solchen Antrag gestellt haben. Gestatten Sie mir einige Worte zur Unterstützung desselben. Während der ganzen Zeit, da es sich um die Ostwestbahn, die Staatsbahn und die Bern-Luzern-Bahn handelte, war ich dabei und half bei allen diesen Verhandlungen mitsündigen. Ich kann daher Niemanden einen Vorwurf machen, als mir selbst, daß ich allen diesen Versicherungen, die man uns machte, Glauben schenkte und nicht den Gegenansichten,

welche die Bahn als nicht lebensfähig erklärten. Heute gestaltet sich die Sache etwas anders: heute spricht man nicht mehr von Dividenden, sondern von großen Defiziten, die sich nie heben werden. Es ist bewiesen, daß, trotzdem die Bahn läuft, sie nur spärlich benutzt wird. Ich habe gestern sagen gehört, die Direktion habe jedem Reisenden ein eigenes Waggon gegeben. Wahrscheinlich wollte man damit sagen, es habe sich nur Eine Person im Zuge befunden.

Wenn man nun weiß, daß sich täglich ein Betriebsdefizit von Fr. 1000 ergibt, so scheint mir die Frage nicht zweifelhaft, ob wir den Betrieb fortsetzen oder aber ihn einstellen wollen. Ich denke, das Letztere. Würden wir die Frage dem Volke vorlegen, so würden sich  $\frac{9}{10}$  der Stimmen für diese Ansicht aussprechen. Ich sehe nicht ein, wie man dem Großen Rathe zumuthen kann, noch weitere Fr. 120,000 da hineinzuwerfen, während das Volk durch eine Abstimmung beschlossen hat, an die Bern-Luzern-Bahn 2 Millionen und nicht mehr zu geben und zwar erst nach Vollenbung der Bahn und nach Eröffnung des Betriebes. Nach diesem Volksentscheide haben weder die Regierung noch der Große Rath das Recht, ein Mehreres zu geben. Angesichts der Mißstimmung, welche namentlich in Folge des Krachs der Bern-Luzern-Bahn gegenüber dem Großen Rathe, gegenüber der Regierung und gegenüber der Staatswirthschaftskommission herrscht, können wir uns nicht dazu entschließen, weitere Summen zu verwenden, sondern wir müssen einfach annehmen, was nicht zu ändern ist, und die Bahn ihrem Schicksale überlassen. (Der Redner ersucht hier die Mitglieder des Großen Rathes, ihre Privatgespräche einzustellen.)

Wenn man im Volke über diesen Gegenstand sprechen hört, so wird Folgendes gesagt: Wir haben eine Verfassung, eine Regierung und einen Großen Rath, und diese Behörden sind auf die Verfassung beeidigt; der Große Rath hat die Staatswirthschaftskommission niedergesetzt, welcher die Aufsicht über die Finanzen zusteht; er hat ferner einen Kantonsbuchhalter gewählt; nun kommt gleichwohl der Fall vor, daß Millionen ausgegeben werden, die nicht mehr erhältlich sind. Ich hätte vielleicht gestern weiter gehen und den Antrag stellen können, es sei die Regierung verantwortlich zu erklären. Ich wollte dies nicht thun; denn ich weiß, daß sie in guten Treen gehandelt hat. Etwas Anderes aber ist es, wenn Mitglieder der Staatswirthschaftskommission, welche speziell da sind, um die Staatsfinanzen zu beaufsichtigen, zu solchen Dingen mit-helfen, während gerade sie wohl wissen, daß die betreffenden Summen dem Staate entfremdet werden. Diese Mitglieder, welche gleichzeitig im Verwaltungsrathe der Bern-Luzern-Bahn sitzen, konnten wissen, daß diese nicht im Stande sein werde, die Vorschüsse zurückzuerstatten. Das ist's, was das Volk am meisten aufregt, am meisten bemüht. Diese Doppelstellung von Personen führt auf Abwege, und ich begreife nicht, wie die betreffenden Personen länger eine solche Doppelstellung einnehmen können. Ich schliesse, indem ich den Antrag des Herrn Heß unterstütze und die Bahn ihrem Schicksale überlassen möchte.

Kummer, Direktor des eidgen. statistischen Bureau's. Zu dem Antrage der Kommission kann ich ebenfalls nicht stimmen, seitdem wir wissen, daß Luzern die eine Hälfte der nöthigen Summe nicht bezahlen will. Luzern will nur unter der Bedingung garantiren, daß der Betrieb bis Ende April fortgesetzt werde. Sobald diese Bedingung nicht erfüllt wird, fällt das Versprechen Luzerns in's Wasser. Nehmen wir den Antrag der Kommission an, so wird von Zweien Eines eintreten: entweder hat auch unser Beschluß keinen Werth, oder aber wir haften, wenn wir recht honorig sein wollen, für Fr. 60,000, obschon Luzern nichts gibt.

Da frage ich nun, was können wir thun, um Luzern zu binden? Wir können sagen, wir bezahlen erstlich mit Luzern die Hälfte der Fr. 120,000 unter dem Vorbehalte, daß die Bahn bis Ende April betrieben werde, und zweitens, wenn diese Summe nicht hinreichen sollte, haften wir für fernere Fr. 40,000, Alles aber unter dem Vorbehalte des Kommissionsantrages: „Sollte die Liquidation der Bahngesellschaft vor Ablauf dieser Frist angeordnet werden,“ (was wahrscheinlich ist), „so ist für den Termin vom 1. Dezember 1875 bis 1. März“ (resp. Mai) „1876 die bewilligte Summe nur im Verhältnis der verfloßenen Zeit zu entrichten.“ Lieber als Fr. 60,000 ohne Luzerns Mitwirkung zu garantiren, möchte ich also Fr. 100,000 garantiren, wobei ich mit Sicherheit wüßte, daß Luzern ebenfalls mit Fr. 60,000 eintreten würde. Mit dem Anerbieten von Fr. 40,000 riskiren wir sehr wenig, da die Liquidation ohne Zweifel vorher eintreten wird.

Ich wollte diesen Gedanken hier aussprechen, der mir erst in der heutigen Sitzung aufgestiegen ist. Ich wage es nicht, einen Antrag zu stellen, bevor ich weiß, daß die Jurabahn-gesellschaft auf ein solches Anerbieten eintreten würde; ich hoffe, es werde ein Mitglied der Jurabahndirektion sich darüber aussprechen. Sollte die Jurabahn darauf eintreten, so mag meine Ansicht als Antrag figuriren. Kann sie einen solchen Vorschlag nicht annehmen, so wollen Sie mein Botum einfach als ein überflüssiges Wort betrachten, wie solche in dieser Angelegenheit schon viele geäußert worden sind.

Marti. Ich ergreife das Wort auf die direkte Anforderung des Herrn Vorredners. Ich wollte in dieser Gelegenheit das Wort nicht ergreifen, um nicht Anstoß zu erregen bezüglich der Doppelstellung, in der auch ich mich befinde, und an welcher Herr Gygar Anstoß genommen hat. Dagegen glaube ich, wenn es sich darum handelt, in dieser Angelegenheit das Beste des Staates zu befürworten, so sei ich allerdings in der Lage, Einiges dazu beitragen zu können. Nach meinem Dafürhalten führen sowohl die Beschlüsse des Großen Rathes von Luzern, als die Anträge Ihrer Kommission nicht zum Ziele, sondern können nur dazu dienen, die Verwirrung und die Verlegenheit zu vergrößern, in welcher sich die Bern-Luzern-Bahn befindet.

Die Jurabahn ist angefragt worden, ob und unter welchen Bedingungen sie den Betrieb bis Ende Januar fortführen wolle. Sie beanspruchte hiefür Fr. 51,000. Der Herr Berichterstatter der Kommission hat Ihnen gesagt, die Summe sei zu niedrig, und die Jurabahn habe sich da zu ihren Ungunsten verrechnet. Diese letztere weiß ganz gut, daß sie in dieser Angelegenheit kein Geschäft macht. Sie wurde hierauf angefragt, wie viel sie beanspruche, um den Betrieb bis Ende Februar fortzusetzen. Gestützt auf das Befinden von Technikern und zwar nicht ihrer eigenen, sondern derjenigen der Kommission, nämlich des Herrn Obergeringieur Gränicher, erklärte sie, bis Ende Februar könne der Betrieb mittelst eines neuen Opfers von Fr. 60,000 fortgeführt werden, wovon Fr. 30,000 auf Rechnung des Betriebsdefizits und Fr. 30,000 auf Rechnung der Vollendungsbauten kommen. Das Betriebsdefizit ist zwar noch nicht vollständig ausgemittelt, indeß haben wir doch einige Anhaltspunkte zu dessen Berechnung. Die Anhaltspunkte liegen darin, daß die Abrechnungen bis Ende November stattgefunden und folgende Resultate ergeben haben: Die Betriebsausgaben beliefen sich auf Fr. 103,000 wobei nicht inbegriffen sind die Zinse für die Anschlüsse in den Bahnhöfen Bern und Luzern, sowie für Mitbenutzung der Strecken Bern-Gümligen und Fluhmühle-Luzern. Diese Zinse

Uebertrag Fr. 103,000

Uebertrag	Fr. 103,000
find zwar noch nicht vollständig ausgemittelt, da sie nach Verhältnis der ein- und auslaufenden Achsenzahl berechnet werden, sie können indeß auf monatlich	„ 18,000
bestimmt werden. Die Betriebsausgaben belaufen sich somit im November auf	„ 121,000
Die Einnahmen sind ausgemittelt und belaufen sich auf	„ 70,000

Es ergibt sich somit ein Defizit von Fr. 51,000 ohne die Kosten der Vollendungsbauten. Dies zeigt, daß die von der Jurabahn für Monat Februar beanspruchte Entschädigung von Fr. 60,000 nicht zu hoch gegriffen ist, namentlich wenn wir bedenken, daß der Februar der schwächste Monat des Jahres ist.

Wenn Sie nun die für den Februar verlangten	Fr. 60,000
zu den im Januar beanspruchten	„ 51,000

addiren, so erhalten Sie eine Summe von Fr. 111,000 Dieser Ansaß ist sowohl von der Kommission, als vom Regierungsrathe acceptirt worden. Beide haben gefunden, es sei dies ein billiger Ansaß und es dürfe der Jurabahn nicht ein Mehreres zugemuthet werden. Von dieser Summe hätte nun der Kanton Bern die Hälfte mit Fr. 55,500 und der Kanton Luzern die andere Hälfte übernehmen sollen. Was thut aber der Kanton Luzern? Er beschließt, eine Summe von Fr. 120,000 in Gemeinschaft mit Bern garantiren zu helfen, dagegen aber beansprucht er, daß der Betrieb auch noch während der Monate März und April fortgeführt werde. Es liegt nun aber auf der Hand, daß eine Summe von nicht einmal Fr. 10,000 nicht genügt, um das Betriebsdefizit und die nöthigen Baukosten im März und April zu decken. Hierzu ist allerwenigstens eine Summe von Fr. 50—70,000 erforderlich.

Der Große Rath von Luzern hat also nur einen Scheinbeschuß gefaßt. Er wußte wohl, daß keine Gesellschaft den Betrieb um diese Summe übernehmen könne. Mit diesem Beschuß hat er also nur ein *Salvavi animam meam* ausgesprochen. Auch der Antrag der Kommission, eine Summe von Fr. 110,000 gemeinschaftlich mit Luzern bis Ende Februar zu garantiren, ist ein illusorischer Antrag. Ich möchte Sie vor der Annahme dieses Antrages warnen, mit dem Sie sich ganz auf den gleichen Boden stellen würden, wie der Kanton Luzern. Sie würden sagen: wir wollen Etwas geben, aber nur zum Schein. Wir können nämlich überzeugt sein, daß der Kanton Luzern an seinem Beschlusse nichts mehr ändern wird. Der dortige Große Rath wird nicht wieder zusammenberufen werden, oder wenn dies geschehen sollte, so wird er an seinem frühern Beschlusse festhalten.

Es bleiben nun zwei Eventualitäten übrig, um die Situation auf anständige Weise zu halten. Die eine Eventualität ist der Antrag des Herrn Kummer, bei dessen Annahme der Große Rath nichts riskiren würde, da die Insolvenz der Gesellschaft inzwischen ausgesprochen werden wird und somit die über die Fr. 60,000 hinaus garantirte Summe von Fr. 40,000 nicht verwendet zu werden braucht. Wenn der Große Rath nun, um den Anstand zu wahren, heute den Antrag Luzerns annehmen würde, da es nicht in seiner Stellung liegt, Etwas, das Luzern offerirt, zurückzuweisen, wenn er also gemeinschaftlich mit Luzern Fr. 120,000 und darüber hinaus noch Fr. 40,000 allein garantiren würde, so würde die Jurabahn (ich weiß zwar durchaus nicht, was sie in dieser Richtung beschließen würde) einem solchen Entgegenkommen von Seite des Großen Rathes gegenüber wahrscheinlich nicht auf einige tausend Franken sehen, sondern den Betrieb bis

Ende April fortzuführen suchen. Nehmen sie Sola den Antrag des Herrn Kummer an, so haben Sie wenigstens etwas Reelles.

Die zweite Eventualität ist folgende. Ich begreife nicht, warum man den Betrieb bis Ende April garantiren will. Wir brauchen nicht eine so lange Zeit, um uns über die Situation der Bern-Luzern-Bahn in's Klare zu setzen: Wir wissen genau, was ihr bevorsteht; wir wissen, daß sie nicht im Stande ist, aus ihren Betriebsannahmen die Betriebsauslagen zu decken, daß sie ein Baudefizit von wenigstens 3 Millionen hat, und daß sie den auf Ende November 1875 verfallenen Zinscoupon im Belaufe von Fr. 250,000 nicht zahlen konnte, infolge dessen die Gläubiger der Bern-Luzern-Bahn die Zwangsliquidation verlangten. Wir wissen ferner aus dem gestrigen Rapporte des Herrn Berichterstatters der Kommission, daß die Basler Handelsbank als Vertreterin der Gläubiger bei einer Konferenz, welche auf Einladung Ihrer Kommission hin stattfinden sollte, um die Angelegenheit gütlich zu lösen, gar nicht erschienen ist, sondern daß es in ihrem Willen liegt, die Zwangsliquidation herbeizuführen. Wir wissen endlich, daß noch wenigstens hundert Gläubiger liquide Forderungen an die Bern-Luzern-Bahn haben, und daß diese die Liquidation ohne Weiteres verlangen können, sobald das Unternehmen bis zur Pfändung betrieben ist. Angesichts dieser Verhältnisse ist es nicht denkbar, daß die Bern-Luzern-Bahn die Liquidation länger aufhalten könne, als bis Ende Januar oder längstens bis Mitte Februar. Ich möchte daher dem Großen Rathe vorschlagen, den Betrieb nicht bis Ende April, sondern nur bis Ende Januar zu sichern und die Regierung und die Kommission zu ermächtigen, innerhalb 3 Wochen Unterhandlungen anzuknüpfen, um ein Abkommen mit den Gläubigern zu treffen, vorbehaltlich der Genehmigung des Großen Rathes und des Volkes. Ich glaube, es werde möglich sein, bis Ende Januar sich hierüber Rechenschaft zu geben. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre aber alle Aussicht dazu vorhanden, daß im Februar ein solches Abkommen getroffen werden könne, so möchte ich der genannten Behörde die Kompetenz geben, von sich aus gegenüber der Jurabahn bis längstens Ende Februar zu garantiren. Ich glaube zwar, wir werden bei den Gläubigern wenig Entgegenkommen finden, da viele der Ansicht sind, wenn sie sich nicht herbeilassen, so werden sie vollständig entschädigt werden. Ich würde dabei den Kanton Luzern anfragen, ob er auch einen Theil der Garantie übernehmen wolle. Sollte er dies ablehnen, so glaube ich, es liege in der Stellung des Kantons Bern, einzig vorzugehen.

Eventuell acceptire ich also den Antrag des Herrn Kummer. In erster Linie aber schlage ich folgende Schlußnahme vor:

### „Der Große Rath des Kantons Bern

beschließt:

„1. Zur Sicherung des Betriebes der Bern-Luzern-Bahn bis Ende Januar wird gegenüber der bernischen Jurabahn-Gesellschaft eine Garantie für Betriebsausfall und Vollendungsarbeiten zu dem Belaufe von Fr. 50,000 übernommen.

„2. Die Regierung und die in Sachen bestellte großrätliche Kommission werden ermächtigt und beauftragt, sofort mit den Gläubigern der Bern-Luzern-Bahn zum Behuf eines gütlichen Abkommens und der Uebernahme der Bahn durch den Staat in Unterhandlung zu treten. Daherige Verträge unterliegen der Genehmigung des Großen Rathes und des Volkes.

„3. Sollte ein solches Abkommen nicht bis Ende Januar zu Stande kommen, dagegen aber Aussicht vorhanden sein, zu einem solchen im Laufe des Monats Februar zu gelangen,

so ist die Regierung ermächtigt, mit Zustimmung der großrätlichen Kommission sich mit der Jurabahn-Gesellschaft über den Fortbetrieb der Bern-Luzern-Bahn bis Ende Februar zu verständigen.

„4. Sollte die Liquidation der Bahn angeordnet werden, so ist der Große Rath zu geeigneter Zeit wieder einzuberufen und haben ihm Regierung und großrätliche Kommission sachbezügliche Anträge zu unterbreiten.“

Da ich gerade das Wort habe, so glaube ich, es sei am Platze, dem Großen Rathe von Bern in Erinnerung zu bringen, in welcher Stellung er sich gegenüber dem Unternehmen der Bern-Luzern-Bahn befindet. Ich kann da den Antrag der Herren Heß und Gygax absolut nicht acceptiren, daß wir das Unternehmen ohne Weiteres seinem Schicksale überlassen sollen. Hätten diese Herren die Vorgänge und die Akten studirt, so wären sie sicher nicht zu diesem Resultate gekommen. Ich persönlich war bei der Gründung, bei der Organisirung und bei der Verwaltung der Bern-Luzern-Bahn in keiner Weise theilhaftig. Ich sage das gegenüber den gestrigen Auslassungen des Herrn von Sinner, welcher zu verstehen gegeben hat, die Jurabahn habe das Unternehmen gegründet und großgezogen, und sie sei eigentlich verantwortlich für Alles das, was gegangen ist. Ich setze dem ein ganz entschiedenes Dementi entgegen, soweit es diejenigen Mitglieder betrifft, welche an der Spitze der Jurabahn stehen. Ich habe einfach in der Stellung als Großrath die Bern-Luzern-Bahn 1871 subventioniren geholfen und gegen die Verschiebung der Angelegenheit gesprochen und gestimmt. Ich war damals nicht ohne Bedenken und hatte auch das Gefühl, daß, was Herr Scheurer und andre Vertreter des Unteremmenthales sagten, richtig sei; daß nämlich das Unternehmen überstürzt sei, daß man es zu schnell ausführen wolle, ohne die nöthigen Vorstudien gehörig gemacht und sich über die Kosten und die Rendite vollständig in's Klare gesetzt zu haben. Herr Viedti oder ein anderes Mitglied fragte damals, wie es komme, daß das Unternehmen, von dem man immer gesagt, es koste 18 Millionen, jetzt bloß 11 Millionen kosten solle.

Wäre damals die Opposition nicht dahin gegangen, das Entlebucherprojekt über den Haufen zu werfen und die unteremmenthalische Linie, welche nach meinem Dafürhalten eine weit schlimmere gewesen wäre, an dessen Stelle zu setzen, so wäre Aussicht vorhanden gewesen, daß manches Mitglied für die Verschiebung der ganzen Angelegenheit gestimmt hätte. Allein gerade gegenüber diesem schlimmern Projekte durch das Unteremmenthal sagte man, es sei Zeit, daß die ganze Frage erledigt werde. Ich bin überzeugt, daß, wenn das Projekt durch das Unteremmenthal angenommen worden wäre, wir heute finanziell uns ganz im gleichen Falle befinden würden, allein eine Linie hätten, die gegenüber der Centralbahn weit weniger konkurrenzfähig wäre, als die Linie durch das Entlebuch, welche wir gebaut haben, um der Centralbahn Konkurrenz zu machen und unsere eisenbahnpolitische Stellung ihr gegenüber zu wahren.

Bei Allem dem müssen wir uns fragen, wo die Schuldigen sind, wenn überhaupt solche vorhanden sind. Ich glaube, wir müssen sie unter uns selbst, in der Mehrheit des Großen Rathes suchen. Ich habe vorhin gesagt, ich sei bei dem Unternehmen in keiner andern Weise theilhaftig, als als Mitglied des Großen Rathes, und wenn ich da einen Fehler begangen habe, so befinde ich mich in der allerbesten Gesellschaft, welche zugleich die Mehrheit des Großen Rathes bildet. Ich glaube nicht, daß man mir persönlich oder irgend einem andern Mitgliede, das dazu gestimmt hat, einen Vorwurf machen könne.

Wir müssen uns aber ernstlich fragen, welche Stellung der Große Rath damals gegenüber dem Unternehmen eingenom-

men hat. Ich komme da auf die Verhandlungen und die Botschaft des Großen Rathes zu sprechen. Der Berichterstatter des Regierungsrathes hat sich keineswegs auf den Boden gestellt, daß der Staat Bern für etwas Weiteres verantwortlich sei, als für die von ihm zu bewilligende Subvention. Der Berichterstatter der großrätlichen Kommission ist aber viel weiter gegangen: er hat gesagt, das Unternehmen sei ein Staatsunternehmen; wenn die vorhandenen Mittel zum Baue nicht genügen, so müsse der Staat eintreten; wenn zu wenig Geld zur Verzinsung und später zur Rückzahlung der Obligationen vorhanden sei, so müsse auch da der Staat eintreten. Alles das ist unbeanstandet hingenommen worden.

In der Botschaft des Großen Rathes an das Volk ist man noch weiter gegangen. Dort heißt es, das Unternehmen sei im Grunde ein Staatsunternehmen. Es spricht sich nämlich die Botschaft folgendermaßen aus: „Das ganze Unternehmen wird somit, im Grunde genommen, im Staatsbau ausgeführt, nur tritt an die Stelle des Staates allein eine Vereinigung von Kantonen und Gemeinden . . . Da das Unternehmen von einer Vereinigung von Kantonen und Gemeinden ausgeführt wird, so ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, die Obligationen zu 4½ % zu placiren.“

Angeichts solcher Vorgänge können wir das Unternehmen heute nicht stecken lassen, und wenn ich auf die Fehler zu sprechen komme, welche die Bahnverwaltung begangen haben soll, so sage ich: man kann dieser Verwaltung absolut keinen Vorwurf machen; die Mitglieder, die bei der Bahnverwaltung theilhaftig waren, haben bei der Gründung des Unternehmens nicht mitgeholfen, sondern es ist dasselbe von den Kantonen Bern und Luzern gegründet worden. Im Jahre 1865 gab der Große Rath von Luzern der dortigen Regierung den Auftrag, mit den bernischen Behörden behufs Ausbaues der Linie in Unterhandlung zu treten. 1869, als es sich um die Subventionirung der Gotthardbahn handelte, stellte Bern als *conditio sine qua non* seiner Subvention die Bedingung, daß die Linie Bern-Langnau bis auf Luzern fortgesetzt werde, zu welchem Zwecke Bern sich mit Luzern in Verbindung setzte. Das Initiativkomite, welches bestellt wurde, bestand aus neun ganz ehrenwerthen Mitgliedern, unter denen sich kein einziges Mitglied der heutigen Verwaltung der Bern-Luzern-Bahn befand, und auch dieses Initiativkomite war nur da zum Figuriren und nicht zum Regieren. Es wurde aufgestellt in Folge einer Besprechung, welche zu Anfang des Jahres 1869 während der Bundesversammlung zwischen Abgeordneten von Bern und Luzern stattfand. Damals wurde beschlossen, daß die beiden Kantone ein Initiativkomite niederlegen sollen, um die Gründung des Unternehmens zu erleichtern. Aus dem hierauf zwischen Bern und Luzern abgeschlossenen Staatsvertrage werden Sie entnehmen, daß das Initiativkomite auch da nur figurirte, daß es aber gar nichts gethan hat.

Ich habe nicht nur vor Augen, was der Kanton Bern gethan hat, sondern ich habe auch Dasjenige nachgelesen, was im Kanton Luzern geschehen ist. In der luzernischen Botschaft heißt es ausdrücklich, daß das Unternehmen eigentlich ein Staatsunternehmen sei, und daß der Kanton Luzern es für weit besser gehalten hätte, die Linie im Staatsbau auszuführen; da aber die Regierung von Bern erklärt habe, das Bernervolk würde eine neue Staatsbahn nicht acceptiren, habe man das Auskunftsmittel gefunden, eine Vereinigung der Kantone und Gemeinden zu schaffen und mit der Ausführung zu beauftragen. In der luzernischen Botschaft wird dann beigefügt: Das Unternehmen soll gleichwohl unter unserer Obhut stehen, wir haben uns auf die Verwaltung einen großen Einfluß gesichert. Wenn Sie den Staatsvertrag nachlesen, so werden Sie finden, daß derselbe eigentlich nichts Anderes

ist, als die Statuten der Gesellschaft, und daß die beiden Kantone das Unternehmen als Staatsunternehmen betrachtet wissen wollten.

Wie stehen wir nun heute da, wenn wir das Unternehmen seinem Schicksal überlassen und uns einfach den Konsequenzen unserer Mitschuld entäußern? Wir können das nicht thun; denn das wäre unmoralisch, und die Behörden eines Staates dürfen nicht unmoralisch sein.

Wie hat sich die Sache gestaltet in Bezug auf die Rentabilität? Herr v. Sinner hat gestern gefragt, wie es gekommen, daß die Betriebskosten so niedrig angeschlagen worden seien. Ich habe die Akten darüber nachgelesen. Der Berichterstatter der Kommission sprach sich dahin aus, die Betriebskosten der Bern-Luzern-Bahn werden bei 3—4 täglichen Zügen sich auf Fr. 9,000 per Kilometer belaufen. Er fügte bei, er habe diesen Ansat nicht selbst kombiniert, sondern die Staatsbahn habe anerbotten, den Betrieb um diese Summe zu übernehmen. Der Berichterstatter der Kommission bemerkte aber gleichzeitig, er sei nicht sicher, daß die Summe von Fr. 9,000 ausreichen werde, und er wünsche, daß man darüber noch nähere Erkundigungen einziehe. In der Botschaft an das Volk wurde noch eine niedrigere Summe genannt. Ich weiß nicht, wer diese Botschaft ausgearbeitet hat, jedenfalls nicht die Unterzeichner derselben, sondern sie ging aus dem Schooße des Regierungsrathes hervor. Die Bern-Luzern-Bahn war damals ein enfant gâté der Regierung und wurde von ihr vielfach begünstigt. Wäre man gegenüber der Bern-Luzern-Bahn verfahren, wie gegenüber der Jurabahn und der Brojezthalbahn, so wäre dieser Zustand nicht eingetreten. Da richtete der Staat seine Subvention erst aus, als die betreffenden Bahnlinien erstellt waren. Bei der Bern-Luzern-Bahn aber schoß der Staat nicht nur Bern-Langnau sofort ein, sondern zahlte noch 2 Millionen aus. Hätte er gehandelt, wie gegenüber der Jurabahn, so hätte er diese 2 Millionen in der Tasche behalten, und wenn dann gegen das Ende des Baues das Unternehmen sich in Verlegenheit befunden hätte, so hätte der Staat Bern-Langnau als Staatsbahn behalten können. Die Betriebskosten waren in der Botschaft auf eine Summe tarirt, die von höchst oberflächlicher Berechnung zeugte. Nachdem der Berichterstatter der Kommission im Großen Rathe sich dahin ausgesprochen, mit Fr. 9,000 seien die Betriebskosten wahrscheinlich zu niedrig veranschlagt, erklärte die Botschaft, der Betrieb werde nur Fr. 7,500 kosten. Dabei bedachte man nicht, daß da noch die Betriebszinsen für die Bahnhöfe Bern und Luzern, sowie für die Bahnstrecken Bern-Gümligen und Fluhmühle-Luzern hinzukommen. Diese Betriebszinsen allein kommen auf wenigstens Fr. 2,000 bis Fr. 2,500 per Kilometer. Zudem war der Ansat von Fr. 7,500 auf 3 Züge im Winter und 4 Züge im Sommer berechnet, während eine gehörige Bedienung des Verkehrs im Sommer wenigstens 5 Personen- und 1 Güterzug erheischt. Jeder Zug mehr kostet aber Fr. 100,000. Wenn Sie das berechnen, so kommen Sie ungefähr auf die Summe von Fr. 11—12,000, welche heute per Kilometer ausgegeben wird, um den Betrieb zu besorgen.

Daß ein Baudefizit entstanden ist und sich auch ein Betriebsdefizit ergibt, scheint mir erklärlich. Man wird wahrscheinlich sagen, dieses Baudefizit sei eine sehr trostlose Sache und gebe wenig Vertrauen in die andern Unternehmungen, die gegenwärtig gebaut werden, und bei denen der Staat theilhaftig ist. Ich erkläre offen, daß dieses Baudefizit mich gar nicht vermindert. Ich verweise da auf die ältere und neuere Geschichte der andern Eisenbahngesellschaften. Eine Bauverwaltung kann sich eben irren, und es kann ihr daraus kein Vorwurf gemacht werden. Ich frage jedes Mitglied dieser Versammlung, das schon ein Haus gebaut hat, ob es nicht zum

zweiten Male anders vorgehen würde, und ob es nicht seinen Devis überschritten habe? Ist eine einzige schweizerische Gesellschaft vorhanden, welche nicht ein Baubezit hatte, und ist von denjenigen Gesellschaften, die gegenwärtig bauen, eine einzige da, die nicht ebenfalls ein solches bereits hat oder eines befürchten läßt, dem gegenüber dasjenige der Bern-Luzern-Bahn als eine Bagatelle erscheint?

Sie werden fragen, ob das auch bei der Jurabahn der Fall sei. Sie werden sagen, ich beabsichtige da vielleicht eine Präcedenz zu schaffen, indem ich die Bern-Luzern-Bahn Ihrem Wohlwollen empfehle, um dann später die gleichen Konsequenzen auch für die Jurabahn in Anspruch zu nehmen. Da sage ich ganz offen, daß ich durchaus nicht zweifle, daß der Kanton Bern, wenn die Jurabahn ein Defizit von einer oder mehreren Millionen hätte, dieses übernehmen würde.

Der Kanton Bern ist mit der Jurabahn so eng verwichen, wie mit der Bern-Luzern-Bahn. Er hatte zwar verschiedene Interessen, um die Bern-Luzern-Bahn zu bauen. Zunächst ein eisenbahnpolitisches Interesse, welches darin bestand, der Centralbahn eine Konkurrenz zu schaffen, um ihre monopolistischen Tendenzen zu brechen. Dieser Zweck ist vollständig erreicht worden, indem mit der Eröffnung der Bahn die Konkurrenzlinie geschaffen war. Einen volkswirtschaftlichen Zweck hatten wir nicht; denn auf bernischem Boden war die Bahn gebaut und seit zehn Jahren im Betrieb. Dagegen glaubten wir, ein finanzielles Interesse zu haben; wir wollten eine Spekulation machen, die sich nun aber als eine verfehlte herausgestellt hat. Wir wollten die Bern-Langnau-Bahn, die Fr. 6,600,000 kostete und welche, wie ich überzeugt bin, noch im Jahre 1874 ihre Betriebskosten nicht abwarf, rentabel machen. Wir machten die Bahn dem Unternehmen großartig zum Geschenke, hatten aber dabei den Hintergedanken, es sei dies ein prächtiges Geschäft. Darin haben wir uns nun getäuscht, es war eine verfehlte Spekulation. Diese kostet uns aber doch nicht so viel, daß der Kanton Bern darüber zu Grunde gehen muß, sondern wir können die in baar gegebenen zwei Millionen, sowie die durch den Einschluß der Linie gegebenen Fr. 6,600,000 gut verschmerzen.

Ganz anders verhält es sich mit der Jurabahn. Ich brauche nicht auseinanderzusetzen, daß die politische, die wirtschaftliche Existenz des Kantons größtentheils auf dem Jura beruht, und daß der Staat sofort einstehen würde, wenn der Jurabahn ein ähnliches Mißgeschick begegnen sollte. Ich füge sofort bei, daß nach meinem Dafürhalten diese Eventualität nicht eintreten wird. Man darf zwar den Tag nicht vor dem Abend loben; ich weiß, daß die Jurabahn noch größere Bauten durchzuführen hat, und daß sie Einstürzen in Tunneln und Wasserverheerungen ausgesetzt ist. Indessen sind Thatsachen vorhanden, welche mich die Ueberzeugung aussprechen lassen, daß bei der Jurabahn dieser Fall nicht eintreten wird.

Wir hatten eine Strecke von 157 Kilometer zu bauen, also gerade 100 Kilometer mehr als die Bern-Luzern-Bahn, deren Bauten zudem durchschnittlich weit weniger schwierig sind, als die der Jurabahn. Von diesen 157 Kilometer sind bereits 88 Kilometer nicht nur fertig gebaut, sondern auch dem Betriebe überliefert, und zwar sind sie ohne Baubezit ausgeführt worden, obwohl sich darunter Strecken befinden, die zu den allerschwierigsten der Jurabahn gehören. Von den ungefähr 69 Kilometer, deren Bau noch nicht vollendet ist, sind etwas über 50 Kilometer entweder so leicht zu bauen oder bereits soweit fertig, daß unvorhergesehene Zufälle nicht zu befürchten sind. Es bleibt daher nur eine ganz kurze Strecke, auf welcher etwas unvorhergesehenes eintreten kann und die Möglichkeit vorhanden ist, daß ein Defizit von  $\frac{1}{2}$  oder 2 oder 3 Millionen entstehe. Dennoch

glaube ich, die noch vorhandenen Mittel werden zur Vollenbung des Unternehmens genügen.

Auch beim Betriebe wird es nicht zu einer Katastrophe kommen können, weil man der Jurabahn nicht die schlechte Strecke Bern-Langnau, sondern die gute Strecke Bern-Biel-Neuenstadt zugetheilt hat, die für sich allein zur Verzinsung von zwei Dritttheilen des Obligationenkapitals genügt. Der Kanton Bern kann in Bezug auf die Deckung der Betriebskosten und der Obligationszinsse vollständig beruhigt sein, und ich hoffe, es werde sogar vom ersten Jahre des durchgehenden Betriebs an etwas für die Verzinsung des Aktienkapitals übrig bleiben.

Nach diesen Bemerkungen glaube ich, darauf Anspruch machen zu können, über die Bern-Luzern-Bahnfrage vollständig frei zu sprechen. Ich habe bereits angedeutet, daß in Bezug auf die Bern-Luzern-Bahn die Interessen des Kantons nicht so dominierend seien, daß er sie absolut übernehmen und das vorhandene Defizit decken müsse. Ich habe aber auch gesagt, daß der Große Rath bei der Gründung des Unternehmens so zu Werke gegangen sei, daß wir nach meinem Dafürhalten heute nicht anders können, als für die Bahn einstehen. Ich verlange zwar nicht, daß man voll und ganz einstehe. Ich glaube sogar, das Finanzprogramm gehe zu weit, welches von einem hervorragenden Mitgliede unserer Finanzverwaltung verfaßt und gestern ausgetheilt worden ist. Ich glaube, der Große Rath solle sich nicht über seine Kräfte anstrengen, allein er solle so viel geben, daß die Gläubiger das Gebotene acceptiren und wir mit Ehren dabei bestehen können.

In eisenbahnpolitischer Beziehung liegt mir zwar sehr wenig daran, ob die Bern-Luzern-Bahn in unsern Händen bleibe oder nicht. Ich glaube nicht, daß der Staat Bern oder die Jurabahn, welche mit diesem synonym sind, dahin streben sollen, ein möglichst großes Netz zu erhalten. Wir wissen, daß die schweizerischen Eisenbahngesellschaften so lange rentabel blieben, als sie ein kleines Netz von 200–250 Kilometer exploitirten, während z. B. die Suisse occidentale mit 340 Kilometer eine der schlechtesten Bahnen ist. In eisenbahnpolitischer Beziehung kann es uns also ziemlich gleichgültig sein, wenn die Bahn in andere Hände übergeht, indem der eisenbahnpolitische Zweck der Linie mit ihrer Eröffnung bereits erfüllt worden ist. Dagegen können wir unsere Augen vor dem finanziellen Punkte nicht verschließen. Wenn wir schon in der Bern-Luzern-Bahn ein schlechtes Staatsvermögen haben und es sich fragen kann, ob wir dem schlechten Gelde gutes nachwerfen sollen, so glaube ich doch, es würde dem Großen Rathe und dem Bernervolk etwas sonderbar vorkommen, wenn wir sagen müßten, es müssen nicht nur die in der Linie Bern-Langnau liegenden Fr. 6,600,000, sondern auch die in baar gegebenen zwei Millionen vom Staatsvermögen abgeschrieben werden. Ich glaube nicht, daß wir da im Sinne des Volkes handeln würden, wenn wir einen so großen Theil unseres Vermögens preisgäben. Dies soll uns dazu führen, wenn irgend möglich, die Liquidation zu vermeiden und, wenn auch nur auf kurze Zeit, den Betrieb zu garantiren, um den guten Willen zu zeigen, mit den Gläubigern ein Abkommen abzuschließen. Wenn Sie die Bahn in der Liquidation auch ganz billig erwerben, so ist dennoch das Aktienkapital verloren und muß abgeschrieben werden, indem bei einem Rückkaufe der Bahn durch den Bund der Kanton Bern nur so viel erhalten würde, als er dafür ausgelegt, nicht aber was er verloren hat.

Ich möchte daher ernsthaft und redlich das Mögliche thun, um den Geldstagn des Unternehmens zu vermeiden. Ich glaube übrigens nicht, daß wir da ein so schlechtes Geschäft machen. Das Resultat der wenigen Monate, seit welchen die Linie im Betriebe ist, ist nicht für alle Zukunft maß-

gebend. Ich habe die Ueberzeugung, daß die Linie in wenigen Jahren sich soweit heben wird, um das Obligationenkapital zu verzinsen, und daß nach Eröffnung der Gotthardbahn (obwohl auch da die Aussichten nicht sehr rosig sind) der Ertrag sich auf Fr. 24—25,000 per Kilometer belaufen und somit zur Verzinsung des ganzen Anlagekapitals hinreichen wird.

Angesichts dieser Zusicherung, welche mit der größten Aufrichtigkeit und mit der besten Ueberzeugung gemacht werden kann, glaube ich, der Große Rath sei es nicht nur seiner Ehre, sondern dem ganzen Kanton und dessen finanziellen Interessen schuldig, für dieses Defizit einzustehen. Ich glaube nicht, daß der Kanton Luzern den Anforderungen, die wir an ihn stellen könnten, Genüge leisten werde. Indessen ist der Kanton Bern stark und groß genug, um die Bahn auch ohne Luzern über Wasser zu halten. Ich schliesse, indem ich Ihnen meinen Antrag zur Annahme empfehle.

Hof er, Fürsprecher. Die beiden Fragen, welche wir in der gegenwärtigen Session zu behandeln haben, sind formell getrennt, es läßt sich aber nicht vermeiden, daß sie bei der Berathung ineinander hinübergreifen. Dies erklärt denn auch, daß ein Redner heute Bemerkungen über die Stellung zweier Mitglieder der Staatswirtschaftskommission gemacht hat, welche gestern hätten gemacht werden sollen.

Ich bebaure, daß zwischen der Behandlung der beiden Fragen nicht ein Zeitraum von einigen Wochen liegt. In der heute vorliegenden Frage müssen wir außerordentlich wohl prüfen und kaltblütig vorgehen und uns namentlich hüten, den Tadel, den gestern der Große Rath gegenüber der Regierung ausgesprochen hat, in die heutige Verhandlung hinüberzuziehen; damit ist den Interessen des Landes nicht gedient, wenn man in einer gewissen „Täubi“ über die Verwaltung der Bern-Luzern-Bahn und die Regierung sagt, man wolle die Linie einfach ihrem Schicksal überlassen, indem man der Regierung und dem Großen Rathe nicht mehr traue. Ich weiß wohl, daß eine Mißstimmung im Lande herrscht, allein wir sollten lieber suchen, diese Mißstimmung zu heben. Wir sollten mit der Kaltblütigkeit und Besonnenheit, die man zu den Eigenschaften eines guten Berners rechnet, untersuchen, wie wir uns ehrenvoll und den Interessen des Kantons entsprechend aus der gegenwärtigen Situation herausziehen können. Der vorgeschlagene Ausweg, das Unternehmen seinem Schicksale zu überlassen, entspricht der Ehre und den Interessen des Landes nicht. Es mag vielleicht populär sein, bei der Heimkunft sagen zu können: wir haben es jetzt der Regierung gesagt, wir wollen nichts mehr von der Sache, es wird nicht mehr gefahren! Das würde vielleicht momentan der Stimmung des Volkes entsprechen, aber später, wenn weitere Schwierigkeiten sich zeigten, würde dieses dem Großen Rathe den Vorwurf machen, daß es nicht gehörig aufgeklärt worden sei.

Es entsteht nun zunächst die Frage, ob wir, der Ehre des Kantons entsprechend, dem Unternehmen auch fernerhin beistehen wollen. Ueber diesen Punkt hat Ihnen Herr Marti die nähern Ausführungen gegeben. Wir haben aber noch andere Interessen, und diese betreffen den Rechtspunkt. Ich hege zwar die Befürchtungen nicht, welche aus den Ansprüchen der Unternehmer gegenüber den Kantonen Bern und Luzern abgeleitet werden, aber ganz dürfen wir diesen Ansprüchen unsere Augen nicht verschließen, und Sie werden einverstanden sein, daß wir ein wesentliches Interesse haben, diese Frage bis zum Zeitpunkte einer allfälligen Zwangssteigerung entschieden zu wissen. In welcher Lage wären wir, wenn die Zwangssteigerung käme und erst nachher die Frage entschieden würde, ob wir gegenüber den Obligationen gläubigern verpflichtet seien. Da würde man uns vorwerfen, wir haben die Interessen des Kantons nicht gewahrt. Wir haben daher ein

Interesse, den Betrieb fortzusetzen, damit die Entscheidung der Frage gefördert werden kann. Was das Arrangement mit den Gläubigern betrifft, so wissen wir, daß am 18. Januar nächsthin eine Gläubigerversammlung stattfinden wird. Man hat zwar gesagt, die Gläubiger haben bis jetzt wenig Geneigtheit gezeigt, mit den Kantonen in Unterhandlung zu treten. Dies soll uns aber nicht abhalten, fernere Schritte mit den Gläubigern zu versuchen, und wenn schon die Basler Handelsbank als Inhaberin des Haupttitels einstweilen nicht Handbieten will, so wird doch vielleicht eine große Zahl von Gläubigern und gerade diejenigen im Kanton Bern sich zu einem verständigen Arrangement herbeilassen. Gesezt aber auch, unsere Versuche scheitern, so haben wir doch das Bewußtsein, daß wir nicht ohne alle Noth die Hand allzufrüh von dieser Angelegenheit zurückgezogen haben, die wir bisher als uns sehr nahe liegend behandelten.

Man hat eingemendet, es sei vielleicht in Bezug auf die rechtliche Stellung des Kantons unklug, sich mit den Gläubigern in Unterhandlungen einzulassen und einen Kredit zum Fortbetriebe der Bahn zu bewilligen. Ich theile diese Befürchtung nicht. Ich habe bis jetzt nie gesehen, daß es einer Partei geschadet, wenn sie vor dem Beginne eines Prozesses dem Gegner anständige Propositionen gemacht hat. Es ist daher auch dies kein Grund, die Sache einfach stecken zu lassen. Damit wäre die Frage nicht abgethan, sondern sie würde später wiederkommen.

Was die Frage selbst betrifft, so stimme ich im Wesentlichen den Anträgen des Herrn Marti bei. Wir haben kein Interesse, den Betrieb der Bahn bis im April zu sichern. Kommt die Liquidation, so wird der Betrieb auf Rechnung der Liquidationsmasse geführt werden. Wir sollen den Betrieb bloß soweit sichern, als es nothwendig ist, um mit den Gläubigern in Unterhandlung zu treten und womöglich ein Abkommen zu schließen. Würde sich an der Versammlung vom 18. Januar zeigen, daß die Obligationeninhaber zu keinen KonzeSSIONen Handbieten wollen, so wäre natürlich der Moment da, die Verhandlungen abzubrechen. Von diesem Augenblicke an wollen wir keine weiteren Ausgaben machen. Um diesfalls sicher zu gehen, könnte man bestimmen, daß der Kredit nur dann bis Ende Februar zu ertheilen sei, wenn Aussicht zum Abschlusse einer gütlichen Uebereinkunft vorhanden sei.

Michel, Fürsprecher. Als Mitglied der Kommission soll ich hier einige Aufklärung geben. Ich soll vor Allem aus sagen, daß bereits in der Kommission eine Minderheit in der Hauptsache den gleichen Antrag gestellt hat, wie heute die Herren Heß und Gygax, freilich mit dem Zufüge der Ziff. 2 und 3 der vorliegenden Anträge der Kommission. Nicht mit leichtem Herzen und erst nach einer langen Diskussion, nachdem man sich überzeugt hatte, daß es vielleicht der Sache angemessener sei, mit einem einstimmigen Antrage vor den Großen Rath zu treten, ließ sich die Minderheit bewegen, auch der Ziff. 1 beizustimmen. Der Hauptgrund, warum man sich überzeugen ließ, ist der Ehrenpunkt. Es handelt sich da hauptsächlich um eine Geldfrage, aber auch Geldfragen haben eine Seite, wo die Ehre in's Spiel kommt. Man mußte hier zugeben, daß, wenn der Kanton Luzern den Betrieb sichern helfen wolle, es nicht in der Stellung des Kantons Bern liege, nun à tout prix die Liquidation zu provoziren. Man sagte sich, wenn Luzern mithelfen wolle, so wollen auch wir ein Opfer bringen.

Nie und nimmer aber könnte ich, und ich glaube, auch die Mitglieder der Kommissionmehrheit gehen da mit mir einig, zu den Anträgen der Herren Kummer und Marti stimmen, den Betrieb einzig auf Rechnung Berns zu sichern. Wenn Luzern nicht mithelfen will, so kann man billigerweise

auch nicht von Bern verlangen, daß es allein Opfer bringe. Es würde eine schlechte Wirkung beim bernischen Volke machen, wenn man sagen würde, wir sollen Fr. 100,000 auslegen, trotzdem Luzern, welches den Hauptnutzen aus der Bahn gezogen hat, Nichts geben will.

Den Antrag der Herren Heß und Gygax begreife ich nicht recht. Ich weiß nicht, ob sie einfach die ganze Sache ablehnen oder ob sie, in Uebereinstimmung mit der Kommissionsminderheit, nur die Betriebsicherung von der Hand weisen wollen, im Uebrigen aber mit den Anträgen 2 und 3 der Kommission einverstanden sind. Wenn das Erstere der Fall sein sollte, so frage ich: Wollen Sie die Regierung im gegenwärtigen Momente ohne Rath, ohne Direktion dastehen lassen? nehmen Sie an, die Regierung werde gar nichts machen, oder sind Sie der Ansicht, sie werde in gleicher Weise fortfahren wie bis dahin und ihre Vorliebe zu der Bern-Luzern-Bahn dadurch bekräftigen, daß sie außer- oder innerhalb ihrer Kompetenz weitere Opfer bringt? Ich glaube, der Große Rath wolle dies nicht. Will er also keine Betriebsgarantie gewähren, so soll er doch wenigstens der Regierung Direktionen geben.

Ich stimme in erster Linie zu den Anträgen der Kommission, und eventuell stelle ich den Antrag, daß den Anträgen der Herren Heß und Gygax die Ziff. 2 und 3 des Kommissionsantrages beigelegt werden.

Ich komme noch auf ein Punkt, der in gewissen Kreisen Aufsehen erregt hat. Es ist dies die Aufstellung einer Großrathskommission neben der Regierung, um mit dieser die Unterhandlungen zu führen und in der Sache vorzugehen. Ich soll hier erklären, daß nicht politisches Mißtrauen in die Regierung und noch viel weniger Mißtrauen in die Ehrlichkeit derselben der Grund dieses Antrages ist. Dieser ist vielmehr gestellt worden aus Mißtrauen in die Unbefangenheit der Regierung gegenüber der Bern-Luzern-Bahn, wozu man nach bisheriger Erfahrung Grund haben darf. Es handelt sich also einfach um Beordnung eines Rathes, welcher die Verantwortlichkeit mit der Regierung zu tragen hat.

Ich erlaube mir, noch auf einen einigermassen faulen Fleck in unserm Staatsleben aufmerksam zu machen. Ich glaube, es sei gut, daß wir in offener Diskussion die Gründe berühren, welche nach unserm Dafürhalten die gegenwärtige Situation herbeigeführt haben. Der Große Rath ist da auch Mitschuldiger. Es betrifft die Sucht, gewisse Persönlichkeiten, welche das Zutrauen des Volkes und des Großen Rathes in hohem Maße haben und verdienen, mit Aemtern und Würden zu überhäufen, die zueinander im Verhältniß der Ueber- und Unterordnung stehen. Ich glaube, der Große Rath und die Regierung sollten mit diesem Systeme brechen und sich hüten, solche Stellen zu cumuliren. Ich anerkenne die Arbeitsfähigkeit und die Tüchtigkeit der betreffenden Männer, allein ich halte gleichwohl dafür, es sei dieses System nicht im Interesse der Sache.

Herr Marti hat zur Begründung seines Antrages darauf hingewiesen, daß es vor Allem aus nothwendig sei, vor der Liquidation Unterhandlungen mit den Gläubigern anzuknüpfen. Ich glaube, in dieser Beziehung könne Herr Marti ganz gut zu den Anträgen der Kommission stimmen, da auch sie die Geneigtheit aussprechen, Unterhandlungen anzubahnen, und zwar sollen diese Unterhandlungen natürlich vor dem Eintritte der Liquidation stattfinden. Ich halte indeß dafür, die Unterhandlungen vor der Liquidation werden zu keinem Resultate führen. So lange die Gläubiger den Standpunkt einnehmen, daß der Kanton für Alles einstehen müsse, werden sie an ihren Forderungen festhalten.

Ich will nicht weitläufiger sein. In erster Linie halte ich am Antrage der Kommission fest; eventuell beantrage ich, es

seien den Anträgen der Herren Heß und Gygax Ziff. 2 und 3 des Kommissionsantrages beizufügen.

v. Sinner. Ich fühle mich verpflichtet, das Wort zu ergreifen gegenüber einer Bemerkung des Herrn Marti über eine Aeußerung, die ich gestern gethan habe. Wenn Herr Marti meinem gestrigen Votum mit Aufmerksamkeit gefolgt wäre, so hätte er nicht gesagt, daß er meinen Worten ein vollständiges Dementi entgegenzusetzen müsse. Der stenographische Bericht wird s. Z. zeigen, daß ich in Betreff der Jurabahn nur gesagt, sie habe die Bern-Luzern-Bahn mit der gleichen Liebe und dem gleichen Interesse verfolgt, wie die Regierung, dabei aber ihre speziellen Interessen besser zu wahren gewußt. Es war dies ein Kompliment, das ich der Jurabahn machte. Ich habe hinzugefügt, es wäre zu wünschen gewesen, daß die Regierung mit derselben Liebe und Zärtlichkeit für die Bern-Luzern-Bahn die Interessen des Kantons nur gewahrt hätte, wie die Jurabahn die ihrigen. Wenn ich ein weiteres Wort ausgesprochen habe, so stehe ich auch heute dazu, daß nämlich die Machtstellung der Jurabahn im Kanton Bern gegenüber der Regierung indirekt auch dazu mitgewirkt habe, diese auf eine Bahn zu bringen, die ich als eine verhängnißvolle bezeichnen muß. Herr Marti hat allerdings gegenüber der Kommission erklärt, er habe von der ganzen Sache nichts gewußt und erst im Herbst vernommen, daß Vorschüsse gemacht worden seien; die Jurabahn habe allerdings dem Staate schon oft Gelder vorgestreckt. Ich glaube, Herr Marti habe da ein etwas kurzes Gedächtniß, indessen wird er sich nachträglich erinnern, wer vor 6 Monaten mit dem Präsidenten der Bern-Luzern-Bahn auf der Finanzdirektion und auf der Kantonsbuchhalterei unterhandelte und wer sich bereit erklärte, dem Staate Fr. 250,000 vorzuschließen. Ich wiederhole, daß der Jurabahndirektion da durchaus kein Vorwurf gemacht werden kann; es muß im Gegentheile anerkannt werden, daß sie ihre Interessen vortrefflich gewahrt hat. Ich glaube auch, die Zukunft der Jurabahn werde nicht eine traurige und trostlose sein. Herr Marti muß es mir aber nicht übel nehmen, wenn ich die Thatfachen, die ich in meiner Stellung als Kommissionsmitglied zu untersuchen im Falle war, dem Großen Rathe zur Kenntniß gebracht habe.

Was die Sache selbst betrifft, so hat Ihnen Herr Michel die Ansichten der damaligen Kommissionsminderheit mitgetheilt. Wir waren im Anfange der gleichen Meinung, wie Herr Gygax, allein im Laufe der Verhandlungen gelangte man zu der Ansicht, daß sich Gründe für den Mehrheitsantrag anführen lassen. Es schien der Kommission, wenn man in guten Treuen und in der ehrlichen Absicht, sich zu verständigen, zusammen arbeite, so könne man auf einen Weg kommen, der die Interessen des Kantons nicht verlege und doch die bestimmte Absicht ausspreche, wenn möglich die Liquidation zu vermeiden. Ich glaube noch heute, daß durch die Annahme des Kommissionsantrages das Ziel erreicht werden kann. Ich gehe mit Herrn Marti nicht einig, wenn er annimmt, der Große Rath von Luzern habe seinen Beschluß mehr oder weniger in der Absicht gefaßt, Nichts zu machen. Nach den uns gestern in der Kommissionsitzung gemachten Mittheilungen scheint der luzernische Große Rath geglaubt zu haben, er könne sich mit dem Großen Rathe von Bern verständigen, und wenn der Termin auf Ende April gesetzt wurde, so soll dies in Folge eines Briefwechsels zwischen dem Herrn Eisenbahndirektor und Persönlichkeiten von Luzern geschehen sein. Wenn ferner Luzern in seinem Beschlusse die Summe von Fr. 120,000 aufgenommen hat, so ist dies, wie man uns versicherte, geschehen, weil diese Summe öfter genannt und als vielleicht hinreichend bis Ende April bezeichnet worden sei. Es ist dies auch von Persönlichkeiten, die der

Jurabahn nahe stehen, gesagt worden. Es ist noch zu bemerken, daß der Beschluß des Luzerner Großen Rathes es nicht als eine *conditio sine qua non* bezeichnet, daß die Jurabahn sich verpflichte, den Betrieb bis Ende April zu übernehmen. Es heißt nur, Luzern decke ein Betriebsdefizit bis auf Fr. 120,000 gemeinschaftlich mit Bern, allerdings in der Voraussetzung, daß diese Summe bis Ende April genüge. Wir sind nun der Ansicht, wenn wir heute den Antrag der Kommission annehmen, so könne die Regierung von Luzern den Beschluß des dortigen Großen Rathes gleichwohl ausführen. Wir wissen es nicht, aber wir glauben, die Regierung von Luzern werde den Versuch machen, ihren Großen Rathesbeschuß mit dem unsrigen in Einklang zu bringen.

Wie Herr Michel, kann auch ich nicht zu den Anträgen der Herren Kummer und Marti stimmen. Es wäre damit nichts Anderes gesagt, als daß der Große Rath nachträglich die Betriebsdefizite der Bern-Luzern-Bahn decke. Der Große Rath bringt nur Opfer, um die Zukunft zu ermöglichen, nicht aber um die Vergangenheit zu ändern. Aus diesen Gründen spreche ich den Wunsch aus, es möchten die Herren Heß und Gygax ihren Antrag in dem Sinne abändern, wie es Herr Michel vorgeschlagen hat.

Heß. Ich will zur Erläuterung bloß bemerken, daß sich mein Antrag bloß auf Ziff. 1 des Kommissionsantrages bezieht, und daß ich auch zu Ziff. 2 und 3 stimmen kann.

Marti. Herr v. Sinner hat darauf hingedeutet, die Jurabahn nehme eine besondere Machtstellung gegenüber der Regierung ein und habe die Vorschüsse der Regierung an die Bern-Luzern-Bahn mitverschuldet. Ich stelle das einfach in Abrede, und ich hoffe, die Regierung und deren einzelne Mitglieder werden der Jurabahn unumwunden das Zeugniß ausstellen, daß sie gegenüber der Regierung nie eine Machtstellung gesucht und noch viel weniger ihre Stellung gegenüber der Regierung je mißbraucht hat. Glücklicherweise war die Jurabahn noch nie im Falle, die Regierung für irgend Etwas in Anspruch zu nehmen. Es ist allerdings richtig, daß die Jurabahn sich bis jetzt eines großen Wohlwollens der Regierung zu erfreuen hatte, allein diese war da nur der Ausdruck des Großen Rathes, welcher der Jurabahn ein noch größeres Wohlwollen angedeihen ließ. Es ist richtig, daß die Jurabahn zu verschiedenen Zeiten, als sie über Millionen baaren Geldes verfügte, die brach da lagen, während die Staatskasse sich zu hohem Zinse Geld verschaffen mußte, der Finanzdirektion, der Entschuldigungsdirektion und der Regierung aus ihren verfügbaren Mitteln zu landesüblichem Zinse Geld vorstreckte. Das Nämliche ist auch Ende Juli leztthin geschehen.

Als ich mit Herrn v. Sinner über diese Angelegenheit sprach, habe ich mich nicht daran erinnert. In den Korrespondenzen habe ich später gefunden, daß die Regierung Ende Juli geschrieben, sie bedürfe behufs eines Vorschusses an die Bern-Luzern-Bahn eine Summe Geldes. Wir haben nun allerdings das Geld geliefert, aber nicht zu diesem Zwecke, sondern zur Ausrichtung von Expropriationsentschädigungen. Vor- und nachher hat die Jurabahn von dem Stande der Bern-Luzern-Bahn keine Kenntniß gehabt; weder die Bern-Luzern-Bahndirektion, noch die Regierung, noch ein Mitglied derselben hat mit der Jurabahndirektion ein Wort darüber verloren.

In Bezug auf meinen Antrag hat Herr v. Sinner bemerkt, daß die Jurabahn für die frühern Betriebsdefizite der Bern-Luzern-Bahn gedeckt sein möchte. Dies ist durchaus nicht richtig, und ich muß da Herrn v. Sinner eines Besseren belehren. Die Jurabahndirektion hat ihre bisherigen Vorschüsse, ihre Opfer für die Bern-Luzern-Bahn bereits verschmerzt. Diese Opfer sind unwiederbringlich verloren und in allen

unsern Berechnungen gar nicht in Betracht gezogen worden. Dagegen ist eine Summe von Fr. 20—30,000 für ausgeführte Vollendungsbauten fällig, welche Summe man den kleinen Unternehmern auf der Bahn schuldet. Nun erhielt die Jurabahndirektion alle Tage Briefe von dem technischen Personal auf der Linie, woraus hervorging, daß die Arbeiter nicht nur sehr „unwirsch“ werden, sondern einen sehr bedrohlichen Charakter annehmen. Wir haben uns daher veranlaßt gesehen, letzte Woche Fr. 6000 auszusahlen, um Arbeiterunruhen, das Aufreißen von Schienen u. zu vermeiden. Vorgestern ist wieder ein Brief eingelangt, worin es heißt, wenn nicht bis heute Fr. 3000 und nachher Fr. 8000 bezahlt werden, so könne für die Sicherheit der Bahn nicht eingestanden werden. Die Jurabahn kann natürlich nicht weiter gehen, und wenn die Bern-Luzern-Bahn nicht die Insolvenz erklären will, so werden wir vom 10. Januar an den Betrieb einstellen. Wir haben das Mögliche gethan, um die Interessen der Bern-Luzern-Bahn zu wahren, soweit dies von Seite der Jurabahn geschehen konnte.

Hofstetter. Ich unterstütze den eventuellen Antrag des Herrn Michel und erlaube mir, einige Motive anzuführen, die bis jetzt genannt worden sind. Ich war eines der Mitglieder der Kommission, welche zu dem von Herrn Michel gestellten Minderheitsantrage stimmten. Es fiel mir sehr schwer, dem Mehrheitsantrage beizupflichten. Dies war mir namentlich aus dem Grunde sehr schwer, weil ich befürchtete, durch eine fernere Subventionirung der Bern-Luzern-Bahn der Rechtsfrage betreffend die Gültigkeit der Aktiengesellschaft mehr oder weniger zu präjudizieren und dem Gericht ein Mittel an die Hand zu geben, um zu sagen, aus Allem gehe hervor, daß der Kanton Bern der Ansicht huldbige, es sei das Unternehmen eigentlich ein Staatsunternehmen. Einen Entscheid des Gerichtes in diesem Sinne würde ich als ein großes Unglück für den Kanton Bern betrachten. Deswegen konnte ich mich nur schwer dazu entschließen, eine weitere Subvention erkennen zu helfen.

Ich habe in letzter Zeit gehört, daß in tonangebenden Kreisen die Möglichkeit zugegeben wurde, daß das Gericht zu Ungunsten des Kantons Bern entscheiden werde, in Folge dessen dieser für das Unternehmen in Bausch und Bogen einstehen müßte. Ich konnte fast gar nicht begreifen, daß in diesen Kreisen eine solche Ansicht herrschen könne. Nachdem ich aber heute die Herren Marti und Hofer gehört, bin ich zu der Ueberzeugung gelangt, daß diese Herren nicht erschrecken würden, wenn der bundesgerichtliche Entscheid zu Ungunsten des Kantons ausfallen würde.

Im Hinblick darauf kann ich nicht anders, als noch einige Worte zur Unterstützung des Antrages des Herrn Michel anbringen. Ich gehöre nicht zu Denjenigen, welche glauben, man solle um jeden Preis das Unternehmen über Wasser halten. Ich gehöre aber auch nicht zu denen, welche dasselbe um jeden Preis aufgeben wollen, sondern wenn ich es unter relativ günstigen Bedingungen aufrecht erhalten kann, so will ich dazu Hand bieten. Man wird fragen, was wir dabei für ein Geschäft machen würden. Was die Bauumme betrifft, so scheint mir dieselbe eine sehr große. Das Baukapital betrug Fr. 10,600,000 in Aktien und Fr. 10,000,000 in Obligationen. Dazu kommt das auf Fr. 3,100,000 veranschlagte Defizit. Im Großen Rathe von Luzern hat man dasselbe zwar anders, nämlich auf Fr. 6—7,000,000 berechnet, und ich konstatire, daß die Differenz der Obligationenzinse bis zum Jahre 1880, wo die Gotthardbahn eröffnet werden soll, vielleicht auf 2 Millionen sich beläuft. Es könnte daher schließlich das Defizit auf 5 bis 6 Millionen ansteigen, in Folge dessen die Bauumme auf Fr. 25—26,000,000 zu stehen kommen

würde. Es ist dies für 95 Kilometer eine außerordentlich große Bau Summe.

Ich erlaube mir, auch einige Bemerkungen in Betreff der Rendite anzubringen. Vor Allem aus ist hier die Konkurrenz der Centralbahn zu erwähnen. Die beiden Endstücke der Bern-Luzern-Bahn sind in den Händen der Centralbahn, was unstreitig ein bedeutendes Hinderniß für die freie Entwicklung der Bahn ist. Sodann hat die Centralbahn die Konkurrenzlinie über Aarburg nach Luzern, die allerdings länger ist, aber nicht so ungünstige Steigungs- und Krümmungsverhältnisse hat, wie die Entlebucherbahn. Auch in Betreff des Lokalverkehrs sehe ich nicht so rosig, wie vielleicht Andere. Handel und Verkehr sind im Entlebuch klein. Ich gebe ferner zu bedenken, daß dem Unternehmen noch eine bedeutende andere Konkurrenz in Aussicht steht. Wie Ihnen bekannt, wird beabsichtigt, eine Bahn über den Simplon zu erstellen. Man kann verschiedener Ansicht über die Realisirung dieser Idee sein. Ich habe die Ueberzeugung, daß diese Bahn in verhältnißmäßig kurzer Zeit gebaut werden wird. Es sind da gewichtige Interessen der Waadt und Frankreichs im Spiele. Aus Besprechungen mit Waadtländern habe ich die Ueberzeugung gewonnen, daß in dem dortigen Kantone in Eisenbahnsachen nur Ein Gedanke herrscht: der Simplon. Auch die Brünigbahn wird der Bern-Luzern-Bahn Konkurrenz machen. Das Brünigbahnprojekt ist durch die ungünstigen Finanzkonstellationen für den Augenblick etwas zurückgedrängt worden, jedoch ist dessen Ausführung nur eine Frage der Zeit. Die Brünigbahn wird und muß kommen. Sie ist für den Oberländer, was der Simplon für den Waadtländer: es knüpfen sich die größten und schönsten Hoffnungen daran. Wenn aber die Brünigbahn erstellt wird, so wird sich der Fremdenverkehr aus Südfrankreich und Italien unzweifelhaft auf die Brünigbahn werfen; denn diese Alpenlinie wird an Naturschönheiten und Reiz der Abwechslung nicht nur die Bern-Luzern-Bahn, sondern alle übrigen Bahnen der Schweiz weit übertreffen. Dazu kommt auch noch in Betracht die Ungewißheit in Betreff der Gotthardbahn. Man sagt immer, diese werde 1880 eröffnet sein. Für mich ist das noch eine Frage. Gesezt aber auch, die Bahn werde auf diesem Zeitpunkt vollendet, so wird es sich fragen, ob wir einen direkten Anschluß erhalten. Schon gestern haben Sie vernommen, daß es im Rathe der Götter mehr oder weniger abgemacht ist, die direkte Zufahrt zum Gotthard wenigstens einzuweilen in Frage zu stellen. Es ist dies eine Lebensfrage für die Bern-Luzern-Bahn, und es ist wohl möglich, daß Diejenigen, welche in Betreff der bernischen Eisenbahnpolitik sich so schönen Hoffnungen hingaben, da gewaltige Enttäuschungen erleben werden.

Was die Eisenbahnpolitik betrifft, so ist mir nicht ganz klar, was man darunter versteht. Wie ich sie auffasse, soll man sich hüten, sich da auf's hohe Noß zu setzen und sich vorzunehmen, in der Eisenbahnpolitik eine große Rolle spielen zu wollen. Man würde sich da mehr oder weniger den Vorwurf des Größenwahns zuziehen. Wir haben schon viele Opfer für diese Eisenbahnpolitik gebracht, und es stehen noch mehr in Aussicht. Ich bin der Ansicht, wir sollen diese Opfer bringen, aber in der Meinung, daß sie vernünftig sind. Wenn die Sache aber zur Lächerlichkeit wird und die Eisenbahnpolitik uns in einen finanziellen Abgrund führt, so bin ich nicht mehr dabei.

Die Frage hat übrigens auch verschiedene Konsequenzen, und wenn das bundesgerichtliche Urtheil zu Ungunsten des Kantons Bern ausfallen würde, so würde ich für diesen keine andere Aussicht sehen, als ein Jahr um's andere ein Anleihen aufzunehmen, das eine Jahr, um die Zinse der frühern Anleihen zu zahlen.

Wir haben in der letzten Zeit gesehen, daß die Ansprüche an den Staat sich nach allen Richtungen hin vermehren, während dagegen die Einnahmsquellen nur in schwachem Maße stärker fließen. Gerade in diesem Momente ist die Silberstrecke in Funktion, um das grundsteuerpflichtige Vermögen um vielleicht 50–60 Millionen und die Grundsteuer, zu 2 ‰, um etwa Fr. 120,000 zu erhöhen. Was sind aber Fr. 120,000 gegenüber Dem, was man da ausgeben müßte? Ich erinnere daran, daß wir ein vierjähriges Budget haben. Wenn wir nun mit unsern Finanzen bei jeder Gelegenheit so wirtschaften, daß es über den Haufen geworfen wird, so ist die Folge davon die, daß das Referendum einfach zur Lächerlichkeit, zu einer bloßen Formalität sich gestaltet; dann wird das Volk schließlich jedes Budget, ja auch die vernünftigste Vorlage verwerfen.

Vor einem Jahre haben wir 16 Millionen Eisenbahnsubventionen erkannt. Es sind daran bestimmt limitirte Bedingungen geknüpft worden, wie es auch bei der Bern-Luzern-Bahn der Fall war. Wenn wir uns nun bei diesem Unternehmen noch über die bewilligte Subvention hinaus für eine bestimmte Summe engagiren, geben wir damit nicht allen Gegenden, die bei den 16 Millionen interessirt sind, das Recht in die Hand, im gegebenen Falle ganz die gleichen Ansprüche zu machen? Wir werden doch heute nicht erkennen können, wir geben diesmal noch eine gewisse Summe neben der Subvention, in Zukunft aber könne dies nicht mehr geschehen, die betreffenden Eisenbahnprojekte mögen sich selbst zu helfen suchen. Diesen Standpunkt möchte ich nicht einnehmen, aber auch nicht den Standpunkt, daß man sich heute engagire in der Absicht, später bei dem eigenen Projekte auf eine gleiche Vergünstigung Anspruch machen zu können. Ich bin einverstanden, daß der Kanton Bern große Opfer für seine Eisenbahnen bringe, allein diese Opfer sollen limitirt werden. Wenn wir für die 16 Millionen Subventionen, die wir bewilligt haben, im gleichen Verhältniß unbestimmte Summen in Aussicht nehmen wollten, wo kämen wir da mit unserem Finanzwesen hin?

Ich sage also mit Herrn Marti: wenn es Ehrensache für den Kanton Bern ist, die Bern-Luzern-Bahn über Wasser zu halten, so soll er es thun, aber nicht um jeden Preis. Wir sollen dabei vorsichtig zu Werke gehen und Acht geben, daß wir nicht den Boden unter den Füßen verlieren. Wollen wir im Interesse des Staates und im Sinne unseres Volkes handeln, so müssen wir nach dem Antrage des Herrn Michel progrediren, zu welchem Antrage auch ich stimme.

Lehmann, alt-Regierungsrath. Im Allgemeinen stimme ich mit der Ansicht des Herrn Vorredners überein, daß wir thun sollen, was uns die Ehre des Kantons gebietet, daß wir aber nicht Verpflichtungen übernehmen sollen, die in's Unendliche führen könnten. Ich bin für die Finanzpolitik, welche wohl erwägt und unsere Kräfte mißt, aber die Ehre des Kantons zu wahren sucht. Vor Allem aus möchte ich dem Präsidenten der Großrathskommission und dieser selbst für die umsichtige und gründliche Behandlung dieser wichtigen Frage und für den einläßlichen Rapport meinen Dank aussprechen. Diesem Zusammenwirken der Kommission ist es hauptsächlich zuzuschreiben, daß die Frage im Schooße des Großen Rathes mit der Ruhe behandelt werden konnte, wie es geschehen ist. Ich bin stolz darauf. Es hätte mich tief bemüht, wenn der Große Rath von Bern den andern Kantonen und dem Auslande ein Bild der Zerfahrenheit und des Sichgehenlassens gegeben hätte. Ich setze voraus, diese Behörde habe, als sie vor einigen Jahren in dieser Angelegenheit Beschlüsse faßte, gewußt, was sie that, und werde auch heute wissen, was sie thun solle. Es ist nicht ganz leicht, einer

vielleicht allzu pessimistischen Stimmung entgegenzutreten, die im Volke und in dieser Versammlung herrscht. Wir sollen wohl erwägen und weder in der einen noch in der andern Richtung zu schnell Etwas thun, das man vielleicht später bereuen würde; denn in meinen Augen ist dieser Moment ein ungeheurer wichtiger für den Kanton Bern.

Wenn ich mit wenigen Worten mich über die Sache ausspreche, so kann ich dies um so eher thun, als ich zur Zeit, da der Große Rath seine Beschlüsse faßte, nicht Mitglied desselben war und eine andere Richtung der Linie vorgezogen hätte. Ich glaube auch, es wäre zweckmäßiger, die Linie über Huttwyl und Wohlhusen zu führen. Ich habe deshalb an einer Versammlung den Antrag gestellt, es möchten die Gemeinden in einer Petition den Großen Rath ersuchen, die Frage der Richtung der Linie zu untersuchen. Die unternemthaltliche Linie hätte weniger Steigungen aufgewiesen, sie wäre durch volkreichere Gegenden gezogen und die Milchionen wären zum großen Theile auf bernischem Boden verbaut worden. Herr Marti hat mich heute noch nicht überzeugt, daß diese Linie eine so schlechte gewesen wäre. Indessen ist die Sache nun abgethan, und ich gehöre zu Denen, welche glauben, wir sollen die Bern-Luzern-Bahn nicht sofort fallen lassen, sondern es sei Ehrensache des Kantons Bern, den Versuch zu machen, ein gütliches Abkommen zu treffen. Ich habe nicht große Hoffnung, daß dieser Versuch gelingen werde, indessen möchte ich ihn wenigstens machen. Der Kanton Bern ist bei dem Unternehmen mit einer so großen Summe betheilig, daß man mit Recht die Frage aufwerfen kann, ob er bei einem gütlichen Uebereinkommen seine Interessen als Aktionär nicht besser wahre, als bei einer gerichtlichen Liquidation.

Was nun die bernische Eisenbahnpolitik im Allgemeinen betrifft, so bin ich weit entfernt, da in Größenwahn fallen zu wollen. Indessen glaube ich, unsere Eisenbahnpolitik habe einen Sinn, nämlich den, daß man von Anfang an bestrebt war, den öffentlichen Verkehr der Monopolisirung der Geldmächte zu entziehen und in die Hände des Staates selbst zu legen, damit er ihn zum Vortheil des Volkes beeinflussen könne und ein allfälliger Gewinn aus den Aktien in die Staatskasse fließe. Wir wissen ja, daß wir im Kanton Bern Linien haben, welche großen Gewinn bieten. Eine solche Linie besitzt die Centralbahn, und wenn wir dieselbe seiner Zeit übernommen hätten, so wären wir um eine beträchtliche Summe reicher. Dieses Prinzip ist noch heute von großer Wichtigkeit, und ihm zu Liebe sind große Kämpfe, sowohl in der Bundesversammlung als im Kanton, geführt worden. Diese Frage ist von großer politischer und volkswirtschaftlicher Tragweite. Ich glaube daher, wir sollen unsere Eisenbahnpolitik nicht preisgeben, weil wir einen Mißerfolg haben. Wir können auch von Erfolgen reden, und wenn wir große Opfer gebracht haben, so haben wir auf der andern Seite auch viel Gutes geschaffen. Ich erinnere daran, was s. Z. das Emmenthal war; die Handelsleute waren im Begriffe, diesen Landestheil wegen Mangels an Eisenbahnen zu verlassen. Jetzt aber finden wir dort eine im Allgemeinen wohlhabende, thätige Bevölkerung. Solches ist viel mehr werth, als einige Millionen im Staatschatz.

Ich bin auch der Meinung, wir sollen in der vorliegenden Angelegenheit sehr vorsichtig zu Werke gehen und jedenfalls nicht mehr Opfer bringen, als absolut nothwendig ist. Wenn dann trotz unserer Bestrebungen, die Sache gütlich auszugleichen, die gerichtliche Liquidation eintreten muß, so brauchen wir uns keine Vorwürfe zu machen, und dann werden wir untersuchen, was in unserem Interesse liegt. Ich halte dafür, es sei, wenn die Liquidation angesprochen wird, im Interesse des Kantons, die Bahn anzukaufen. Sie ist ein Bindeglied für die andern Bahnen, und wenn der Kanton Bern sich da

ehrenhaft aus der Sache zieht, so wird dieß auch Einfluß ausüben auf die spätern Eisenbahnbauten. Ich betrachte nämlich das Eisenbahnsubventionsdekret, das wir erlassen haben, nicht als ein Schwindeldekret. Es kann natürlich mit den betreffenden Unternehmen nicht rascher vorgegangen werden, als es die Zeitverhältnisse gestatten. Einen großen Gewinn hat uns die Erlassung dieses Dekretes gebracht: die Einigkeit im Schooße des Großen Rathes und im Volke, das Gefühl, daß man Allen gerecht werden will. Wenn nun der Kanton Bern heute eine ehrenhafte Stellung einnimmt, so wird es später, wenn die Geldbegehren für die andern Unternehmungen auftauchen, leichter sein, die nöthigen Summen zu beschaffen. Indessen muß man nicht zu schnell vorgehen, sondern vorsichtig verfahren und Alles gründlich erwägen.

Noch ein Punkt läßt mich die Betriebsicherung als wünschbar erscheinen. Ich bin überzeugt, daß die Bern-Luzern-Bahngesellschaft eine Aktiengesellschaft ist. Wir wissen aber nicht, wie das Gericht diese Frage entscheiden wird. So viel ist jedenfalls sicher, daß auch die Gläubiger in der Meinung waren, sie haben es mit einer Aktiengesellschaft zu thun. Wenn der Betrieb vorläufig fortgesetzt wird, so bietet sich vielleicht ein Ausweg, der für den Kanton Bern und für die Gläubiger selbst ersprießlich ist. Findet sich ein solcher nicht, so werden wir gerichtlich vorgehen. Es handelt sich heute nicht nur darum, Geld fortzuwerfen, sondern auch darum, Geld zu erhalten. Vergessen wir nicht, daß wir für 8 Millionen Aktionäre sind, und diese Summe möchten wir retten. Wir haben von Herrn Marti vernommen, daß da allerdings eine Rendite in Aussicht steht. Wird der Gotthard durchbohrt, so erhält die Bahn eine beträchtliche Frequenz, und namentlich werden die Fremden die Bahn häufig benutzen. Wenn sich aber eine gewisse Rendite herausstellt, so haben wir auch das Kapital gerettet, das jetzt in Frage steht. Ich bin, wie gesagt, auch einverstanden, daß man vorsichtig zu Werke gehen solle. Ich möchte aber nicht aus lauter Pessimismus Etwas preisgeben und einen Beschluß fassen, den man vielleicht später bereut.

Ich stimme also zu einem der Anträge, welche die Fortsetzung des Betriebs ermöglichen wollen. Ich werde mich dann noch fragen, welchem dieser Anträge ich den Vorzug gebe.

Da es bereits 1 1/2 Uhr ist und noch sechs Redner eingeschrieben sind, so schlägt der Herr Präsident vor, die Sitzung hier abzubrechen und zu einer neuen um 3 1/2 Uhr Nachmittags zusammenzutreten.

Der Große Rath stimmt diesem Vorschlage bei.

Schluß der Sitzung um 1 1/2 Uhr.

Der Redaktor:  
Fr. Zuber.

## Dritte Sitzung.

Donnerstag, den 6. Januar 1876.

Nachmittags 3 $\frac{1}{2}$  Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Karrer.

Der Große Rath ist bei Eiden geboten.

### Tagesordnung:

#### Bortrag betreffend Ermöglichung der Fortsetzung des Betriebs der Linie Bern-Luzern durch die bern. Jura-Bahngesellschaft bis Ende Februar 1876.

Fortsetzung der Berathung.

(S. Seite 32 hievor.)

Der Herr Präsident ersucht die Redner, sich möglichst kurz zu fassen.

Bodenheimer, Regierungsrath. Ich werde der Einladung des Herrn Präsidenten nachkommen und mich der möglichsten Kürze befleißigen. Uebrigens will ich erklären, daß ich mit Rücksicht auf die patriotischen Worte, die Herr alt-Regierungsrath Lehmann am Schlusse der Vormittagsitzung ausgesprochen hat, auf das Wort hätte verzichten können. Wenn ich nun dennoch das Wort ergreife, so geschieht es, weil im Votum des Herrn Hoffstetter Einiges eingeschlossen ist, das doch einigermaßen relevant werden sollte. Herr Hoffstetter hat sich Mühe gegeben, das Unternehmen der Bern-Luzern-Bahn in einem möglichst pessimistischen Lichte erscheinen zu lassen. Er hat uns die Baukosten vorgerechnet und gesagt, dieselben übersteigen das gewöhnliche Maß. Ich kann diese Behauptung nicht zugeben. Angenommen auch, die Baukosten belaufen sich für die 95 Kilometer auf 26 oder 27 Millionen, so ergibt dies auf den Kilometer noch nicht Fr. 300,000. Bekanntlich haben wir aber in der Schweiz Bahnen, welche bis auf Fr. 500,000 per Kilometer gekostet haben. Herr Hoffstetter hat ferner nachzuweisen versucht, daß die Bern-Luzern-Bahn auch in der Zukunft eine schlechte sein werde. Er hat uns mit der Aussicht auf den Simplon abzuschrecken gesucht, von welchem Unternehmen ich für meinen Theil wünsche, daß es zu Stande komme, obwohl ich im Hinblick auf die am Gotthard gemachten Erfahrungen nicht glaube, daß es in nächster Zeit seine Realisirung finden werde. Ich muß die pessimistische Anschauung des Herrn Hoffstetter bestreiten, und wenn ich jetzt darüber nicht in Details eingehen will, so geschieht es mit Rücksicht auf die Mahnung des Herrn Präsidenten.

Angenommen aber auch, die Behauptungen des Herrn Hoffstetter seien richtig, so frage ich: dient Herr Hoffstetter der Sache, welche er vertritt, wenn er einen solchen Standpunkt

einnimmt? Ich glaube es nicht und nehme an, es werde sich im Schooße dieser Versammlung Niemand in der Behandlung dieser Frage von rein politischen Rücksichten, von Parteirücksichten leiten lassen, sondern Jeder werde das Wohl des ganzen Kantons und die Fortsetzung seiner bisherigen Haltung in Eisenbahnsachen im Auge haben. Herr alt-Regierungsrath Lehmann hat Ihnen diesen Morgen gesagt, was er unter Eisenbahnpolitik des Kantons verstehe, was diese sich zum Ziel gesetzt und was sie bis jetzt erreicht habe. Dem von ihm Gefagten will ich noch beifügen, daß unsere eisenbahnpolitischen Bestrebungen hauptsächlich zum Zwecke hatten, jede Gegend unseres Kantons mit gehörigen Verkehrsmitteln zu versehen. Ich glaube nicht, daß wir dieses Ziel, das wir wegen eines einzelnen Mißerfolges nicht aufgeben sollen, erreichen werden, wenn wir ohne Weiteres die Bern-Luzern-Bahn fallen lassen. Vergessen wir nämlich nicht, daß zur Sicherung der andern Unternehmungen, für welche der Kanton ebensoviel Herz hat, wie für die Entlebucherbahn, der bernische Kredit nicht geschädigt werden darf. Was würden die ganze Eidgenossenschaft und die Finanzwelt von dem Kanton Bern denken, wenn der Große Rath, nachdem er mit überwiegender Mehrheit seine Mitwirkung an der Entlebucherbahn ausgesprochen und nachdem das Volk den Beschluß des Großen Rathes sanktionirt hat, nun nach diesem ersten Mißerfolge sich der vollständigen Muthlosigkeit hingeben würde, ohne nur zu untersuchen, wie geholfen werden könne? Würde ein solches Gerücht in die Oeffentlichkeit bringen, so würde damit für alle andern im Eisenbahnsubventionsdekret aufgenommenen Projekte gleichsam der Niegel geschoben werden. Alle diese Unternehmen haben, möge nun der Simplon durchbohrt werden oder nicht, nicht nur die im Dekret ausgesprochene finanzielle Unterstützung, sondern auch die moralische Unterstützung des Kantons nöthig, in der Weise, daß man erfährt, es lasse der Kanton Bern ein Unternehmen, für welches er sich einmal interessiert hat, und das er als ein patriotisches ansieht, nicht fallen, ohne zu untersuchen, ob ihm geholfen werden könne.

Im gegenwärtigen Stadium der Diskussion würde ich für meinen Theil (ich spreche da natürlich nicht im Namen des Regierungsrathes) mich am liebsten zu dem Antrage des Herrn Marti hinneigen, und zwar aus folgenden Gründen: Der Beschluß des Großen Rathes von Luzern ist Ihnen bekannt. Derselbe ist verschieden gedeutet worden. Man wollte darin die Absicht des Kantons Luzern erblicken, sich von dem Unternehmen zurückzuziehen, um Bern zu veranlassen, allein dafür einzustehen. Ich muß gestehen, daß, wollte ich nur nach meinen persönlichen Sympathien und nicht nach Thatfachen urtheilen, ich dieser Auffassung beistimmen müßte; denn ich habe zu Denjenigen gehört, welche am liebsten möglichst wenig mit Luzern unterhandelten, indem wir mit ihm schlimme Erfahrungen genug gemacht haben.

Nun erfahre ich aber aus einer Mittheilung, welche von einer maßgebenden Persönlichkeit Luzerns an ein Mitglied dieser Versammlung gerichtet worden ist, daß die Absicht Luzerns eine andere war, daß es den Termin nicht beschweden auf den 30. April setzte, um die ganze Sache einfach dem Kanton Bern zuzuschieben, sondern im Glauben, es werde bis dahin der Prozeß über die Frage, ob die Bern-Luzern-Bahngesellschaft eine Aktiengesellschaft sei oder nicht, seine Erledigung finden. Wenn dies die Absicht der luzernischen Behörde war, so frage ich mich: ist der Antrag des Herrn Marti annehmbar? Ich muß diese Frage bejahen. Herr Marti beantragt in erster Linie, der Kanton Bern solle bis auf Fr. 50,000 einstehen, um den Betrieb der Bern-Luzern-Bahn bis Ende Januar zu sichern. Aus den Erklärungen des Herrn Marti geht hervor, daß die von einem Mitgliede der Kommission ausgesprochene Befürchtung, es sollen mit dieser

Summe nicht nur zukünftige, sondern auch frühere Defizite gedeckt werden, unrichtig ist. Ferner beantragt Herr Marti, daß, wenn bis Ende Januar die Unterhandlungen zu keinem Ziele führen, aber Aussicht vorhanden sein sollte, im Februar ein gütliches Abkommen abzuschließen, dann die Regierung mit einer Großrathskommission für das Weitere zu sorgen habe. Ich denke, es sei das in der Weise gemeint, daß entweder der Große Rath wieder zusammentreten oder aber seiner Kommission die nöthige Vollmacht geben würde. Dies würde so ziemlich auf's Gleiche hinauskommen, namentlich wenn der Große Rath die Kommission selbst wählt. Damit hätten wir unsererseits gesorgt, und wenn Luzern seinen Beschluß wirklich in dem Sinne gefaßt hat, wie es heute mitgetheilt wird, so kann es immer noch beitreten.

Wir wollen heute, wo die Angelegenheit zum ersten Male einläßlich diskutiert wird, das Unternehmen, in welchem so viel bernisches Geld und so viel bernische Interessen stecken, nicht in einem Augenblicke des Mißmuths preisgeben, sondern wir wollen die verhältnißmäßig kleine Summe von Fr. 50,000 daran wagen, um zu versuchen, ob es nicht möglich sei, ein gütliches Abkommen zu schließen. Gelingt dies nicht, so haben wir wenigstens den Trost, daß wir unser Möglichstes gethan haben. Wir wollen also durch einen Beschluß, der Nichts überstürzt, der ganzen Welt, die sich um Eisenbahnen interessiert, beweisen (und da komme ich auf die Einwände gegen die Auffassung des Herrn Hoffketter zurück), daß der Kanton Bern sich zweimal besinnt, bevor er Etwas aufgibt, das er beschlossen hat. Dann wird es überall heißen, daß Bern ein angefangenes Werk nicht so leicht fallen lasse, und wenn später von einer Brünigbahn, von einer Bahn durch den Amtsbezirk Seftigen u. die Rede sein wird, so werden diese Projekte bei der Finanzwelt, welche das Obligationenkapital beschaffen muß, bessern Eingang finden, wenn auf dieses Beispiel hingewiesen werden kann, welches zeigt, daß der Kanton Bern in einer solchen Frage sich nicht durch politische und andere Leidenschaftern leiten läßt.

Aus diesen Gründen erlaube ich mir, den Antrag des Herrn Marti zu empfehlen. Auf das Spezielle desselben übergehend, bemerke ich, daß es vielleicht dem Großen Rathe nicht thöulich erscheinen mag, der Regierung und einer Großrathskommission die Ermächtigung zu geben, auch im Februar das Nöthige vorzunehmen. Ich glaube aber, in einer solchen Frage, wo persönlich unterhandelt und diese Unterhandlungen ziemlich weit geführt werden müssen, bevor sie der Behörde vorgelegt werden können, dürfe der Große Rath zutrauensvoll die Sache in die Hände einer so zusammengesetzten Behörde legen, namentlich wenn er die betreffende Kommission selbst wählt. Ich stelle denn auch zu dem Antrage des Herrn Marti das Amendement, es sei die Kommission vom Großen Rathe zu ernennen. — Eingedenk der Mahnung des Herrn Präsidenten will ich Ihre Zeit nicht länger in Anspruch nehmen, sondern mein Votum hier schließen.

v. Wattenwyl. Ich will die Versammlung nicht lange aufhalten, da ich keine neuen Anträge zu stellen habe und Dasjenige nicht wiederholen will, was meine Kollegen in der Kommission hier bereits gesagt haben. Wenn ich das Wort ergreife, so geschieht es nur, um mein der Kommission abgegebenes Votum zu motiviren. Ich stand ursprünglich in der Kommission vollständig auf dem Boden der Herren Heß und Gygax; ich glaubte auch, es sollen der inkorrekt verlorenen Million nicht noch Fr. 60,000 nachgeworfen werden. Ich glaubte und glaube noch heute, diese Fr. 60,000 seien ebenfalls verloren. Ich ging anfänglich sogar noch weiter, indem ich in der ersten Sitzung der Kommission die Ansicht aussprach, die einzige korrekte Lösung in der vorliegenden Frage

sei ein Appell an das Volk; man solle die ganze Frage dem Volke vorlegen und Vollmacht von ihm verlangen, die Ehre und die Interessen des Kantons zu wahren. Diese Ansicht hat nicht Anklang gefunden. Die Kommission ist darüber einverstanden, daß der Betrieb nicht eingestellt werden wird. Wenn die Jurabahn ihn einstellen sollte, so wird morgen das Bundesgericht laut Gesetz für dessen Weiterführung besorgt sein. Wenn ich mich gleichwohl entschlossen habe, dem Antrage der Kommissionsmehrheit beizustimmen, so geschah dies aus dem Grunde, weil ich mir sagte, wenn der Kanton Luzern für die Betriebsicherung einstehen wolle, so sei es nicht am Kanton Bern, da zurückzubleiben, und weil ich ferner die Verantwortlichkeit nicht auf mich nehmen wollte, die Möglichkeit verloren zu haben, ein gütliches Abkommen abzuschließen, falls wir den Prozeß verlieren sollten. Nun hat der Kanton Luzern einen Beschluß gefaßt, welcher der Sachlage nicht entspricht. Dieser Beschluß beruht entweder auf einem Mißverständnis oder ist ein Hinterthürchen, um Nichts zu leisten. Ich hoffe, das Erstere sei der Fall, und dann ist anzunehmen, die luzernische Regierung werde dem Kanton Bern entgegenzukommen suchen. Ich stimme in erster Linie zum Antrage der Kommission, in zweiter Linie zu demjenigen des Herrn Michel.

Ott (seinen Platz als Berichterstatter der Kommission verlassend). Ich erlaube mir noch einige Worte, und zwar nicht als Präsident der Kommission, sondern als Mitglied des Großen Rathes. Die Bemerkung, die ich machen will, bezieht sich auf den Antrag des Herrn Heß und bezweckt, für den Fall seiner Annahme die Situation etwas klarer zu machen. Es ist unzweifelhaft, daß, wenn dieser Antrag angenommen wird, dann momentan eine Einstellung des Betriebes auf den 10. Januar stattfinden wird. Ich weiß, und zwar in privater Stellung, daß die betreffenden ordres de service bereits ausgearbeitet und im Drucke sind, um morgen versandt zu werden. Wie wird sich dann die Sache gestalten? Der Bundesrath wird vom § 28 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 nicht in der Weise Gebrauch machen, daß er den Betrieb übernimmt oder sichert; denn er ist nicht im Falle, da finanzielle Folgen zu tragen. Die Insolvenz der Gesellschaft ist nicht erklärt, ihre Bilanz nicht deponirt, es hat also das Bundesgericht noch keinen Anlaß, sich mit der Sache zu befassen und den Betrieb zu übernehmen. Wir stehen somit im Falle der Annahme des Herrn Heß oder desjenigen des Herrn Michel vor der ziemlich sichern Aussicht, während einiger Tage den Betrieb eingestellt zu sehen. Ich möchte das vermeiden; denn es wäre höchst fatal.

Ich erlaube mir, auf ein Mittel hinzuweisen, um diese BetriebsEinstellung zu verhindern. Dasselbe besteht darin, daß die Direktion der Bern-Luzern-Bahn moralisch gezwungen wird, im Falle der Annahme des Antrages des Herrn Heß sofort, d. h. noch heute Abend, ihre Insolvenz zu erklären. Wenn wir das nicht thun, so werden die Vertreter der Bern-Luzern-Bahndirektion, die hier im Großen Rathe sitzen, bei allem guten Willen nicht in der Lage sein, diese Erklärung abzugeben, zwar nicht deshalb, weil sie etwa wünschten, möglichst lange noch im Besitze ihrer Macht zu sein, die ja so außerordentlich bestritten ist, sondern vielleicht aus einem Pflichtgefühl, mit dem wir nicht rechten können, indem die Direktion sagt, sie müsse ihren Verwaltungsrath zusammenberufen; dieser könnte aber möglicherweise eine andere Anschauung haben und es vielleicht nicht ungen sehen, wenn der Kanton Bern in dieser oder jener Weise noch haften müßte; er könnte dann vielleicht auch sagen, er sei ebenfalls nicht kompetent, sondern er müsse die Aktionärversammlung zusammenberufen. Wir würden also in ein Stadium der vollstän-

digsten Geseflosigkeit kommen, und daher möchte ich, daß der Große Rath eine Preffion ausübe, und zwar nicht als politischer Körper, sondern als größter Aktionär der Bern-Luzern-Bahn. Der bernische Große Rath, welcher vier Fünftel der Aktien des Unternehmens besitzt, ist gar wohl in der Lage, eine solche Erklärung zu Handen der Direktion abzugeben. Geschieht dies, so wird eine solche Preffion, die der Hauptaktionär ausübt, hoffentlich genügen, um die Direktion zu veranlassen, sofort ihre Insolvenz zu erklären und den gesetzlichen Zustand herbeizuführen. Wenn nämlich die Insolvenzerklärung erfolgt, so hat das Bundesgericht nach dem Gesetze dafür zu sorgen, daß der Betrieb vom 10. Januar an auf Rechnung der Masse fortgeführt wird.

Gestützt auf das Angebrachte erlaube ich mir, für den Fall der Annahme des Antrages des Herrn Heß den Zusatz vorzuschlagen, der Große Rath, als Hauptaktionär der Bern-Luzern-Bahn, lade die Direktion derselben ein, sofort die Insolvenz der Gesellschaft zu erklären.

Zyro. Das Votum des Herrn Marti veranlaßt mich, auch einige Worte anzubringen, und zwar aus dem Grunde, weil ein späterer Redner dieses Votum so aufgefaßt hat, als handle es sich im vorliegenden Falle um eine Staatsbahn; die Kantone Bern und Luzern haben dieselbe erbaut und müssen dafür einstehen. Wäre dies richtig, so brauchten wir nicht mehr lange über die Frage zu debattiren, was zu thun sei, sondern wir hätten einfach zu beschließen, wo wir das Geld auffinden wollen, um das Defizit zu decken.

Herr Marti hat bemerkt, bei der Berathung des betreffenden Dekrets im Großen Rathe haben die Berichterstatter erklärt, es handle sich hier eigentlich um eine Staatsbahn, und der Staat könne das Unternehmen unter keinen Umständen fallen lassen; noch deutlicher sei in der Botschaft an das Volk gesagt, daß das Unternehmen den Charakter einer Staatsbahn habe. Von anderer Seite hat man das so aufgefaßt, als ob die betreffenden Redner dabei den rechtlichen Standpunkt im Auge gehabt haben. Ich glaube, es sei dies irrig. Es kann der Charakter einer Unternehmung nicht nach Voten beurtheilt werden, welche von Berichtstattern oder andern Mitgliedern bei der Berathung abgegeben worden sind. Auch durch Ausdrücke, die in der Botschaft an das Volk gebraucht werden, kann der Charakter einer derartigen Unternehmung nicht bezeichnet werden. Es fragt sich da vielmehr: welches sind die rechtlichen Grundlagen, welches die Beschlüsse, die aus den daherigen Berathungen hervorgegangen sind? Wenn die Bern-Luzern-Bahn den Charakter einer Staatsbahn hätte, so brauchte die Jurabahn keine Betriebsgarantie zu verlangen; denn der Staat Bern wäre dafür gut genug.

Soviel ich mich erinnere, ist bei der Berathung im Großen Rathe die Sache durchaus nicht so dargestellt worden, daß der Staat Bern da noch für weitere Summen einstehen müsse; man hat vielmehr gesagt, es seien nicht mehr als 2 Millionen beizutragen. Dies ergibt sich aus dem vom Volke genehmigten Dekret vom 20. Januar 1872. Im § 6 des in dieses Dekret aufgenommenen Vertrages heißt es ausdrücklich, daß, wenn fernere Gelder nothwendig seien, die Gesellschaft selbst dieselben zu beschaffen habe. In § 13 dieses Vertrages wird die Ausführung desselben von der Sicherung des Gottthardbahnunternehmens abhängig gemacht und bestimmt, daß der Finanzausweis der Genehmigung des Großen Rathes unterliege. Sie werden sich denn auch erinnern, daß Sie im November 1872 den Finanzausweis genehmigt haben. Aus dem betreffenden Genehmigungsdekret vom 20. November 1872 ergibt sich, daß der Staat Bern bei dem Unternehmen sich in keiner andern Weise betheiligen wollte, als als Aktionär, und daß da von keiner Staatsbahn die Rede sein kann. Es

ließen sich noch mehrere Argumente anführen, welche beweisen, daß wir es da nicht mit einem Staatsunternehmen zu thun haben, und daß der Staat keine rechtliche Verpflichtung hat, fernere Leistungen zu übernehmen, als diejenigen, welche im Dekret vom 20. Januar 1872 ausdrücklich genannt sind. Um indeß Ihre Zeit nicht allzulange in Anspruch zu nehmen, gehe ich zu einem andern Punkte über.

Erlauben Sie mir nämlich, auch die formelle Frage zu berühren, ob durch die Unterlassung der zweimaligen Publikation der Statutengenehmigung im Amtsblatte der Charakter der Gesellschaft geändert werde. Da ist die Sache sonnenklar; namentlich kann darüber kein Zweifel obwalten, daß der Staat als Aktionär nicht zu einem Mehrern verpflichtet ist, als er in dem vom Volke genehmigten Dekret übernommen hat. Wenn ein Bevollmächtigter über seine Vollmacht hinausgeht, so ist dieß nach gewöhnlichen Rechtsgrundsätzen für seinen Auftraggeber nicht verbindlich. Deßhalb wäre, angenommen die Regierung hätte sich weiter verpflichtet, als sie nach dem Grothrathskdekret besugt war, die daherige Verhandlung ungültig. Dies ist die natürliche Auffassung der Sache, sie ist aber auch juristisch und logisch; denn wollte man andere Grundsätze adoptiren, so wäre eine Rechtsunsicherheit im höchsten Grade vorhanden. Eine Abtheilung der Kommission hat über die Rechtsfrage ein Gutachten verfaßt. Wir haben natürlich den Entscheid dieser Frage nicht in der Hand, indeß wollen wir uns der zuversichtlichen Hoffnung hingeben, daß der Entscheid nicht in dem Sinne ausfallen wird, der Staat hafte für mehr als 2 Millionen.

Was nun die vorliegenden Anträge betrifft, so hat die Diskussion mich bis jetzt noch nicht belehrt, daß die von anderer Seite gemachten Vorschläge dem Kommissionsantrage vorzuziehen seien. Nach der Ansicht der Kommission handelt es sich darum, im Verein mit dem Kanton Luzern, der bei dem Unternehmen mindestens ebenso sehr interessirt ist, als Bern, das Zustandekommen eines Arrangements zu ermöglichen. Dazu ist aber vor Allem aus eine Betriebsversicherung erforderlich, damit der Betrieb bis auf einen gewissen Zeitpunkt fortgesetzt werden kann. Zuerst hielt man eine Betriebsversicherung bis Ende Januar für genügend, später aber fand man, die Frist sollte bis Ende Februar ausgedehnt werden. Weiter zu gehen, hielt man nicht für nothwendig; denn bis dahin wird es sich zeigen, ob ein gütliches Abkommen getroffen werden kann oder nicht. Als daher die Regierung einen Antrag auf Erstreckung der Frist bis Ende April stellte, fand die Kommission einstimmig, es könne darauf nicht eingetreten werden. Fataler Weise wanderte dieser Antrag nach Luzern, wo er, wie es scheint, der Diskussion zu Grunde gelegt wurde. Statt nun an der Zeit zu markten, geschah dies an der Summe, und so kam es, daß Luzern zu einem derartigen Schlusse gelangte. In diesem Beschlusse heißt es auch, wenn der Betrieb nicht in dieser Weise garantirt werden könne, so solle mit einer andern Gesellschaft über dessen Fortführung verhandelt oder der Selbstbetrieb übernommen werden. Dieser Beschluß zeigt, daß Luzern von der Ansicht (welche Ihre Kommission von vornherein als eine irrige bezeichnen muß) ausging, es verlange die Jurabahn eine zu große Entschädigung für den Betrieb. Die Kommission hat sich überzeugt, daß die Forderung der Jurabahn nicht zu hoch ist, und daß nicht von Unterhandlungen mit einer andern Gesellschaft, welche noch das Material beschaffen müßte, und noch viel weniger vom Selbstbetriebe die Rede sein kann. Die Kommission mußte daher finden, es beruhe der Beschluß des Großen Rathes von Luzern auf einem Mißverständnis, und sie ist der Ansicht, wenn man mit Luzern sich bespreche, so werde es auch finden müssen, daß eine längere Frist als bis Ende Februar nicht nothwendig sei.

Aus diesem Grunde hält die Kommission an ihrem Antrage fest. Es sei mir indessen erlaubt, die Vorlage einigermaßen zu ergänzen. Mit Rücksicht auf die Verschiedenheit zwischen dem Beschlusse des Luzernischen Großen Rathes und dem Antrage Ihrer Kommission glaubte diese letztere, es wären die gesetzgebenden Behörden beider Kantone kompromittirt, wenn sie, obwohl in der Sache einig, die Form nicht finden könnten, um das Ziel zu erreichen. Sie beschloß daher, Ihnen mündlich mitzuthellen, es sollte die zu ernennende Kommission im Verein mit der Regierung mit den Luzernischen Behörden unterhandeln, um einen übereinstimmenden Beschluß sowohl in Bezug auf die Zeit und den Betrag, als in Bezug auf die Modalitäten desselben zu erzielen. Wenn die zunächst betheiligten Hauptaktionäre gewillt sind, bis auf einen gewissen Betrag Opfer zu bringen, um den Betrieb zu sichern, so unterliegt es keinem Zweifel, daß ein Abkommen getroffen werden kann, wenn sie auch in Bezug auf untergeordnete Punkte einstweilen noch auseinandergehen. Die Jura-Bahn wird sich unter diesen Umständen zweimal befinden, bevor sie den Betrieb auf den 10. Januar einstellen wird; sie wird soviel Patriotismus haben, vorläufig den Betrieb fortzuführen, bis man über die Möglichkeit des Abschlusses eines gültlichen Abkommens im Klaren ist.

Inzwischen wird dann vielleicht von anderer Seite ein Konkursbegehren gestellt, in welchem Falle der Bund sich der Sache bemächtigen wird. Die Ansichten sind getheilt darüber, ob es wünschbar sei, daß ein Konkursbegehren einlange: die Einen glauben, ohne Konkursbegehren könne man zu feinen Ziele gelangen, die Andern dagegen sind der Ansicht, auch ohne ein solches Begehren sei ein Arrangement möglich.

Ich erlaube mir also, Ihnen in erster Linie nochmals den Antrag der Kommissionsmehrheit zur Annahme zu empfehlen, indem ich die Hoffnung ausspreche, es werde dadurch das Ziel erreicht werden. Es wäre wirklich fatal, wenn es zu einer Liquidation kommen würde. Der Kanton Bern befindet sich nicht zum ersten Mal in einer solchen Kalamität, sondern es sind in diesem Saale schon Gegenstände gleicher Natur behandelt worden, wo der Staat sich in einer viel schlimmern Lage befand. Ich will das Kind beim Namen nennen: Die Ost-westbahn. Wenn man die damalige Debatte, die bis Morgens 3 Uhr dauerte, liest und sie mit der heutigen Verhandlung vergleicht, so findet man darin einen Trost, und wenn damals die Sache sich schließlich abgewickelt hat, wobei ich daran erinnere, daß heute die Linie Bern-Biel-Neuenstadt eine einträgliche Linie ist, so läßt sich erwarten, daß wir auch diesmal aus der Verlegenheit herauskommen werden. Wenn schon der Staat rechtlich zu einem Mehreren nicht verpflichtet ist, als wozu er sich durch das Dekret engagirt hat, so hat er doch die moralische Pflicht, dahin zu wirken, daß die Gläubiger nicht in hohem Grade verlustig werden. Diese sind nicht alle reiche Männer, sondern es befinden sich darunter auch Leute, welche durch einen Verlust empfindlich berührt werden würden. Um da eine Kalamität zu vermeiden, soll der Kanton ein verhältnißmäßiges Opfer nicht scheuen. Deshalb hat die Kommission einstimmig gefunden, man solle nicht leicht über die Sache hinweggehen und nicht das Heil in einer Liquidation erblicken, sondern kein Mittel unversucht lassen, um die Katastrophe so unschädlich als möglich zu machen. Von einer rechtlichen Verpflichtung des Staates kann, ich wiederhole es, keine Rede sein, wenn aber die Gläubiger sich entgegenkommend zeigen, so soll dies auch von Seite des Staates geschehen.

Wenn ich trotz der wohlgemeinten Anträge der Herren Marti und Kummer den Kommissionsantrag nochmals warm empfehle, so geschieht es in der Ueberzeugung, daß es möglich sein wird, auf dieser Basis einen ersprießlichen Beschluß zu fassen. Die Jura-Bahn soll also durchaus nicht etwa glauben,

es sei böser Wille vorhanden; eine solche Schlußfolgerung wäre durchaus irrig. Wie Ihnen bekannt, ist das Berner-Volk in dieser Frage nicht ganz beruhigt, wenn es aber die Gründe kennt, welche den Großen Rath bewogen, im Sinne des Kommissionsantrages einen Beschluß zu fassen, so wird es sicher beistimmen. Das Berner-Volk ist nicht ein Volk, das sich auf Unkosten Derjenigen bereichern möchte, die ihr Geld gegeben haben.

v. Werd t. Gestatten Sie mir als Mitglied der Kommission einige Worte zu Unterstützung der Anträge derselben. Wenn Herr Hoffletter heute wider alles Erwarten auf Verwerfung der Vorlage plädirt hat, so geschah dies jedenfalls nicht im Interesse des Oberlandes. Nachdem die Brünig- und die Simmenthalbahn in Folge der fatalen Situation, in der wir uns befinden, in den Hintergrund getreten sind, ist es gegeben, daß das Oberland über Langnau-Luzern an den Gotthard anknüpfe. Die Wichtigkeit der Linie Bern-Luzern in nationalökonomischer und eisenbahnpolitischer Beziehung ist vom Großen Rathe wiederholt anerkannt worden. Der Staat Bern ist mit

und die bernischen Gemeinden mit	Fr. 8,350,000
zusammen	Fr. 8,600,000

bei dem Unternehmen theilhaftig. Diese Summe wird man nicht leichtsinnig fahren lassen wollen. Wir glaubten daher, wir sollten der Bahn noch einige Zeit helfen, um wo möglich zu einem Abkommen zu gelangen.

Inzwischen wird sich die Situation noch etwas abklären. Wir wissen, daß die Bahn ein Baudefizit von Fr. 3,100,000 hat und daß das Betriebsdefizit ziemlich groß ist, sich aber von Jahr zu Jahr vermindern wird, so daß nach Eröffnung der Gotthardbahn eine bescheidene Rendite eintreten wird. Lassen wir daher das Unternehmen nicht zu Grunde gehen. Es wäre dies um so ungerechtfertigter, als auch Luzern in guten Treuen Hand zu bieten sucht. Ich halte den Beschluß des Großen Rathes von Luzern als einen ehrlichen. Die Bahn hat uns viel Mühe, Sorge, Verdruß und Kummer verursacht. Bekanntlich sind aber in jeder Familie diejenigen nicht die unliebsten Kinder, welche Mühe und Sorge bereiten, und wenn sie zu Grunde gehen, so schmerzt es sehr. Die Kommission hat treu und ehrlich gearbeitet und ist erst nach langen Kämpfen und Beratungen zu ihren Beschlüssen gekommen. Ich glaube, es liege im Interesse des Großen Rathes, diese Beschlüsse anzunehmen, womit die Ehre des Kantons gewahrt sein wird.

Scheurer. Das Votum des Herrn Marti veranlaßt mich zu einigen Bemerkungen. Dieses Votum ist nichts Anderes, als eine Vorbereitung auf ein Baudefizit der Jura-Bahn. Herr Marti hat bemerkt, das unteremmenthalische Projekt sei ein schlechtes Projekt gewesen. Herr Marti hätte es unterlassen können, diesem verstorbenen Eisenbahnprojekte einen so üblen Nachruf zu widmen. Er hätte sich von dem Saale leiten lassen sollen: De mortuis nil nisi bene. Ich bin übrigens überzeugt, daß dieses Projekt lebensfähig gewesen und daß, wenn es angenommen worden wäre und das Glück gehabt hätte, eine intelligente und umsichtige Verwaltung zu erhalten, wie es z. B. bei der Jura-Bahn der Fall war, wir heute nicht vor dieser Kalamität stehen würden. Allerdings gebe ich zu, daß, hätte das unteremmenthalische Projekt dieses Glück nicht gehabt, es auch ruiniert worden wäre, schlechter hätte es aber nicht kommen können, als beim Entlebucher-Projekt. Dabei hätten wir wenigstens den Trost gehabt, die verlorenen Gelder nicht in einem fremden Staate, in einem andern Kanton verbaut zu haben. Darin besteht denn auch ein großer Unterschied zwischen der Bern-Luzern-Bahn und

der Jurabahn. Wenn bei der letztern die vorhandenen Mittel nicht genügen, sondern einige Millionen fehlen sollten, so erkläre ich schon heute, daß ich ohne allzugroße Skrupel dazu stimmen könnte, dem Unternehmen in Jura zu helfen, weil es in unserm Kantone liegt und rein bernische Interessen befriedigt.

Herr Marti hat der Verwaltung der Entlebucherbahn einen Kranz gewunden. Es scheint mir, es sei nicht recht und nicht billig, daß, nachdem gestern die Regierung ihren bösen Tag gehabt hat und andere Persönlichkeiten gestern und heute nicht verschont worden sind, man heute der Verwaltung der Bern-Luzern-Bahn einen Lorbeerkranz aufsetze. Wenn jemand Vorwürfe verdient und erhalten hat, so soll man sie nicht einseitig austheilen, sondern überall da, wo es nöthig ist. Nach meinem Dafürhalten ist die Leitung der Entlebucherbahn an der Kalamität mehr Schuld, als die Personen, denen gestern Vorwürfe gemacht worden sind. Ich bin daher genöthigt, auf Dasjenige zurückzukommen, was Herr Marti sagte und das ein Dementi Desjenigen ist, was ich in der letzten Großrathssitzung über die „sonderbare Liederlichkeit“ sagte.

Sie wissen, daß bei der Gründung der Bern-Luzern-Bahn ganz wichtige Formalitäten versäumt worden sind. Man weiß nicht, wer schuld ist, ob die Gründer oder die nachfolgende Verwaltung. Letztere hatte die erste Pflicht, zu untersuchen, ob die Grundlagen vorhanden seien, auf denen sie sich zu bewegen glaubte, und ob die gesetzlichen Formalitäten erfüllt seien. Man hat aber nicht nur das nicht gethan, sondern nicht einmal den Genehmigungsbeschluß der Regierung angesehen, in welchem ausdrücklich vorgeschrieben ist, daß er in zwei aufeinanderfolgenden Nummern des bernischen Amtsblattes veröffentlicht werden solle. Auch in anderer Beziehung ist der Sanktionsbeschluß nicht nachgelesen worden. Es ändert nämlich derselbe einzelne Bestimmungen des Statutenentwurfes ab; so war in letzterem vorgeschrieben, Abwesende können mit schriftlicher Vollmacht ihr Stimmrecht durch Anwesende ausüben lassen, jedoch dürfen von einer Person nicht mehr als 100 Stimmen abgegeben werden. Im Genehmigungsbeschluß der Regierung wurde diese Bestimmung dahin abgeändert, daß von einer Person nicht mehr als 200 Stimmen abgegeben werden dürfen. Dieß geschah 1871. Im Jahre 1874 wurden die Statuten neu gedruckt, und in denselben erscheint wieder der ursprüngliche Wortlaut. Man hat also den Genehmigungsbeschluß der Regierung gar nicht nachgelesen. Ueber die Folgen dieser Unterlassung habe ich nicht in der letzten Session vorläufig ausgesprochen, indem ich damals die Möglichkeit andeutete, es repräsentire die Bern-Luzern-Bahn keine Aktiengesellschaft. Ich sprach damals nicht eine abschließlich juristische Meinung aus, sondern wollte nur darauf hinweisen, mit wie „sonderbarer Liederlichkeit“ verfahren worden sei. Seither habe ich nach näherer Untersuchung der Akten und der gesetzlichen Bestimmungen mich der Ansicht anschließen können, daß Gründe vorhanden seien, anzunehmen, daß trotz dieser menschelbaren Nachlässigkeit der Kanton Bern nicht für einen höhern Betrag hafte, als für das Aktienkapital. Indessen m. ß ich auch hier hervorheben, daß, wenn die Folgen nicht so schlimm sind, dieß jedenfalls nicht das Verdienst der Verwaltung der Bern-Luzern-Bahn ist.

Ein anderer Punkt, den ich hervorheben will, um zu zeigen, daß der der Luzern-Bahnverwaltung gewundene Lorbeerkranz ein unverbienter ist, ist folgender: Als im Juli 1875 die Bern-Luzern-Bahn mit dem Gesuche um einen Voranschuß von Fr. 250,000 an die Regierung gelangte, wurde eine genaue Berechnung alles dessen, was zur Vollenendung der Bahn noch nöthig sei, beigefügt. In einem detaillirten Nachdresse waren die Bedürfnisse der Bahn auf Fr. 2,100,000 angegeben. Es war dieß kurz vor der Eröffnung der Bahn,

zu einer Zeit also, wo nach meiner Auffassung und nach der Auffassung aller Derjenigen, die ich darum befragte, eine einigermaßen fähige und umsichtige Verwaltung das Defizit wenigstens annähernd hätte berechnen können. Allein einige Wochen später fand die nämliche Verwaltung, daß Fr. 3,100,000 nöthig seien. Wenn man nicht davon reden will, daß der Regierung absichtlich falsche Angaben gemacht wurden, so muß man doch wenigstens zu dem Resultat kommen, daß es sich um eine, wenn nicht unfähige, so doch unvorsichtige Verwaltung handelte. Diese Gründe genügen, um zu zeigen, daß der Lorbeerkranz, den man gewunden hatte, ein unverbienter war. Auf Verlangen könnte ich noch auf weitere Details ähnlicher Natur eintreten. Ich glaube also, Herr Marti, dessen Auftreten ich übrigens begreife, denn ein Eisenbahndirektor haßt dem andern die Augen nicht aus (Heiterkeit), hätte, wenn er eine kollegialische Pflicht ausüben wollte, dieß am besten dadurch gethan, daß er einfach den Mantel der Liebe darüber gedeckt hätte.

Gestatten Sie mir noch einige Worte über meine Stellung in der Kommission. Ich gehörte anfänglich auch zu den Mitgliedern, welche auf gar nichts mehr eintreten wollten, und wenn man von der Ehre des Kantons Bern sprach, so erwiderte ich, der Ehre sei genug geschehen, nachdem der Kanton Bern einem in einem andern Kanton ausgeführten Unternehmen die bereits im Betrieb befindliche Linie Gümmligen-Langnau in den Schooß geworfen und später noch 2 Millionen in Aktien und 1 Million in Baar verabsolgt habe. Ob der Kanton Bern dabei klug gehandelt, ist eine andere Frage. Hätte man dieses Unternehmen nicht als ein enfant gâté behandelt, sondern es kämpfen lassen, wie die Jurabahn, so hätte man die Leute nicht leichtsinnig gemacht. In den öffentlichen und in den Eisenbahnverhältnissen herrschen eben auch die gleichen Grundsätze, wie im gewöhnlichen Leben: die meisten Derjenigen, welche eine hohe Stellung erlangen, ohne daß sie darum zu kämpfen brauchen, werden gerne liederlich und leichtsinnig, während Diejenigen, welche ihre Sache unter Kampf und theilweise unter Blitz und Donner erwerben müssen, zu dem Errungenen besser Sorge tragen. Der Ehrenpunkt konnte mich also nicht bewegen, meine Ansicht zu ändern, indem ich fand, der Kanton Bern habe seine Ehre in der Sache vollkommen gerettet. Auch andere Gründe, die angeführt worden sind, konnten mich nicht bewegen. Wenn ich dennoch schließlich von meiner Ueberzeugung abgegangen bin, so geschah es hauptsächlich aus dem Grunde, um den Antrag, auf den sich die Mehrheit der Kommission vereinigt hatte, dem Großen Rathe einstimmig vorlegen zu können, und um nicht vom Kanton Luzern überflügelt zu werden und dadurch das Odium auf den Kanton Bern hinüberzumwälzen.

Es handelt sich da um ein Unternehmen, das nie rentabel werden wird. Ich kann mich da zwar irren, doch habe ich dabei den Trost, daß auch Autoritäten irren, wie Figura zeigt. Herr Stämpfli hat seiner Zeit gesagt, auf alle Berechnungen, die man aufstelle, gebe er nichts; denn es sei dieß Sache des persönlichen Eindrucks. Diese Ansicht habe ich auch, und mein persönlicher Eindruck ist der, daß das Unternehmen nie rentabel sein wird. Ist dieß richtig, so richten wir eine zweite Ostwestbahngeschichte an, wenn wir die Linie übernehmen. Ich habe ferner gesagt, es sei meine innige Ueberzeugung, daß in den Kreisen, welche bisher in Eisenbahndingen domirten, die bestimmte Ansicht vorherrsche, daß die Eisenbahn vom Kanton Bern übernommen werden solle; in diesem Sinne haben sich denn auch heute einzelne Redner ausgesprochen. Das will ich aber nicht, sondern ich will eine zweite Ostwestbahn vermeiden. Ich habe also, trotzdem ich diese Ansichten hatte, mich dazu verstehen lassen, zum Kommissionsantrage zu stimmen. Sollte jedoch dieser Antrag

nicht angenommen werden, so behalte ich mir vor, zu dem Antrage zu stimmen, der auf gar Nichts eintreten will. Dies zur Motivirung meiner Stimmgebung.

Hartmann, Regierungsrath. Ich ergreife nur das Wort, um eine Berichtigung in Bezug auf die Konferenzen mit Luzern anzubringen. Von verschiedenen Rednern, namentlich von Mitgliedern der Großrathskommission ist hervorgehoben worden, daß die Behörden in Luzern falsch berichtet worden seien und ein Mißverständnis obwalte. Dies ist unrichtig, und ich will nochmals mittheilen, wie die Verhandlungen stattgefunden haben. Die erste Konferenz hatte sich darüber auszusprechen, welche Summe zu garantiren sei, um den Betrieb bis Ende Januar zu sichern. Diese Summe wurde auf Fr. 51,000 bestimmt. Später ist von der Großrathskommission gewünscht worden, es möchte die Garantie bis Ende Februar ausgedehnt werden. Infolge dessen veranstaltete die bernische Regierung eine neue Konferenz, in welcher mitgetheilt wurde, daß für den Monat Februar noch Fr. 60,000, im Ganzen also Fr. 110,000 erforderlich seien. In dieser Konferenz waren es die Herren von Luzern, welche wünschten, es möchte die Garantie bis Ende April ausgedehnt werden, weil anzunehmen sei, daß inzwischen der obwaltende Prozeß entschieden werden könne. Wir hatten an der Konferenz keine Anhaltspunkte über die für März und April nothwendige Summe, und man kam überein, vom Präsidenten der Bern-Luzern-Bahndirektion, der abwesend war, darüber Auskunft zu verlangen. Der Präsident hat diese Auskunft ertheilt, und zwar gestützt auf ein Schreiben der Jurabahn. Demnach wurde das Betriebsdefizit für die Monate März und April auf Fr. 20,000—30,000 veranschlagt. Dazu kommen noch Vollendungsbauten, die im Gutachten des Herrn Gränicher, von welchem den Herren in Luzern eine Abschrift mitgetheilt wurde, auf Fr. 75,000 veranschlagt sind. Es wurde daher die zur Garantirung bis Ende April nöthige Summe auf Fr. 208,000 angenommen.

Nun ist im Beschlusse des luzernischen Großen Rathes von Fr. 120,000 die Rede. Es kann da kein Mißverständnis obwalten, sondern es müssen andere Gründe vorhanden sein, welche diesen Beschluß veranlaßt haben. Diese Gründe findet man im Beschlusse selbst, indem er in Ziff. 3 sich gegen die Jurabahn auflehnt und sie gleichsam beschuldigt, daß sie für die Beforgung des Betriebs zu viel verlange. Luzern wollte den Versuch machen, ob durch die Garantirung einer Summe von bloß Fr. 120,000 die Jurabahn bewogen werden könne, den Betrieb gleichwohl bis Ende April zu besorgen. Nun erklärt aber die Direktion der Jurabahn in einem Schreiben an den Regierungsrath, daß sie den Beschluß des Großen Rathes von Luzern mit den daran geknüpften Bedingungen nicht annehmen könne, und ich kann bestätigen, daß Vorkehrungen getroffen sind, um den Bahnbetrieb auf künftigen Montag einzustellen, wenn nicht von den Kantonen die nöthige Garantie gegeben wird. Nehmen Sie den Antrag der Großrathskommission an, so ist gar kein Beschluß vorhanden; es müßte zuerst noch mit Luzern unterhandelt werden. Dies ist aber nicht möglich, da bis dahin der dortige Große Rath nicht einberufen werden kann. Nach den bisherigen Erfahrungen zu schließen, wird sich die Regierung von Luzern nicht herbeilassen, an dem Großrathsbeschluß auch nur ein Jota zu ändern.

Wenn Sie nun der Ansicht sind, es sollen keine weiteren Vorschüsse mehr geleistet werden, so nehmen Sie lieber den Antrag des Herrn Heß an, der frei und offen sagt, es solle Nichts mehr gegeben werden, als den Antrag der Kommission, welcher auf's Gleiche hinausläuft. Für den Fall aber, daß der Antrag der Großrathskommission angenommen werden

solte, möchte ich ihn in gleicher Weise amendiren, wie Herr Ott den Antrag des Herrn Heß amendirt hat, in dem Sinne nämlich, daß, wenn Luzern die Bestimmung zu diesem Antrage verweigert, der Große Rath als Hauptaktionär der Bern-Luzern-Bahn die Direktion derselben einlade, sofort die Insolvenz der Gesellschaft zu erklären. Dadurch wird die Einstellung des Betriebs verhütet.

Sind Sie einverstanden, daß in der Angelegenheit Etwas geschehen, und daß man mit Rücksicht auf das Anerbieten Luzerns die Sache nicht ganz von der Hand weisen solle, so glaube ich, es sei der Antrag des Herrn Kummer und nicht derjenige des Herrn Marti anzunehmen. Nach dem Antrage des Herrn Marti würde der Kanton Luzern ganz aus dem Spiele gelassen, während er nach dem Antrage des Herrn Kummer für seine Fr. 60,000 haftet; erfolgt dann die Liquidation vor Ende April, so wird die bewilligte Summe nur im Verhältniß der verfloßenen Zeit entrichtet zu werden brauchen.

Ott, als Berichterstatter der Kommission. Die Kommission beabsichtigte, einen Zusatz vorzuschlagen, und es dürfte zweckmäßig sein, diesen Zusatz nach dem zweiten Aktiva der Ziff. 1 einzuschalten. Er lautet: „Die Regierung hat unter Mitwirkung der Großrathskommission sofort eine Uebereinstimmung mit den Behörden des Kantons Luzern hinsichtlich der Betriebssicherung anzustreben.“ Die Kommission hat diesen Antrag einstimmig angenommen, und ich möchte ihn ebenfalls zur Annahme empfehlen.

Kaiser von Grellingen. Man hat in einer Stimmung, die nicht eine rosige genannt werden kann, die Verwaltung der Bern-Luzern-Bahn mit Vorwürfen überhäuft. Ich glaube, diese Verwaltung verdiene diese bitteren Vorwürfe nicht. Es ist nicht zu verkennen, daß die Bern-Luzern-Bahn ein Schooßkind des Großen Rathes und des Bernervolkes war. Wenn Männer mit bedeutenden Opfern an Zeit und Geld sich diesem Unternehmen widmeten, verdienen sie es, daß man ihnen dann schließlich einen solchen Dank ausspricht? Um was handelt es sich? Um ein Baudefizit von Franken 2,900,000 bei einem verausgabten Baukapital von 14 Millionen. Wenn wir die Gründe untersuchen, welche das Defizit herbeigeführt haben, so rechtfertigt sich dasselbe vollkommen. Es sind beinahe Fr. 700,000 mehr für Landentschädigungen verausgabt worden, als bewisirt waren. Sie werden doch die Verwaltung nicht beschuldigen wollen, daß sie diese Summe aus freien Stücken verausgabt habe. Sie hat ihr Möglichstes gethan, um die Ausgabe zu reduzieren, allein die Entschädigungen wurden vom Gerichte festgesetzt, wobei der Bahn nichts Anderes übrig blieb, als zu zahlen.

Im Devisen war ferner nicht vorgesehen eine Erweiterung der Bahnhöfe Langnau und Luzern, wofür Fr. 200,000 ausgegeben wurden. Diese Ausgabe war eine absolute Nothwendigkeit. Im Weiteren hat die Bahn durch Hochwasser einen Schaden von Fr. 150,000 erlitten. Dafür können Sie nicht die Verwaltung der Bahn, sondern höchstens den Herrn im Himmel verantwortlich machen. Ferner wurde die Verwaltung durch ein sonderbares Gesetz genöthigt, im Kanton Luzern Schwellenbauten auszuführen, die eigentlich nicht nothwendig gewesen wären. Auch da wurde mehr verausgabt.

Endlich ist der Zimmeregg-tunnel anzuführen. Es ist konstatiert, daß man es da mit Unternehmern zu thun hatte, welche sehr raffiniert waren und alle möglichen Schikanen in's Werk setzten. Auf der andern Seite glaubte die Verwaltung, einen Vertrag in der Hand zu haben und dessen Erfüllung verlangen zu können. Hätte man freilich das Resultat vor-

ausgesehen, so hätte man wahrscheinlich die Unternehmern fortfahren lassen und die Bahn einige Monate später eröffnet.

Die angegebenen Verhältnisse haben eine Mehrausgabe von Fr. 2,200,000 herbeigeführt. Das Defizit beläuft sich auf „ 2,900,000 somit ergibt sich im Grunde bloß eine Ueberschreitung von Fr. 700,000 was bei einem Baukapital von 14 Millionen nicht mehr als 5 % ausmacht. Wer hat bei einem Baue den Devis nicht um 5 % überschritten?

Man würde das Baudefizit noch verschmerzen, wenn nicht auch ein Betriebsdefizit vorhanden wäre. Würden die Betriebskosten, wie man vorausgesetzt hat, nur auf Fr. 9000 per Kilometer und nicht auf Fr. 12,000 ansteigen, so würde dies auf 98 Kilometer einen Ueberschuß von Fr. 300,000 ergeben, womit die Obligationenzinse bezahlt werden könnten. Dabei würde man annehmen, in 2 Jahren werde die Bahn Fr. 150,000 mehr abwerfen, womit auch das Baudefizit gedeckt werden könne.

An dem Betriebsdefizit ist aber die Verwaltung auch nicht schuld; denn wir, unsere Ingenieure, unsere Behörden haben so gerechnet. Uebrigens erinnere ich daran, daß die Linie Bern-Langnau im Jahre 1873 nur Fr. 7500 abgeworfen hat, während sie nun Fr. 14,000 abwirft, und wenn das Entlebuch im Kanton Luzern liegt, so hoffe ich doch, das Emmenthal gehöre zum Kanton Bern; es lag daher die Verlängerung der Linie bis auf Luzern auch im Interesse des Kantons Bern.

Ich möchte also nicht mit einer solchen Bitterkeit den Stab über Personen brechen, welche in besten Treuen sich dem Unternehmen gewidmet haben.

Zu den heute vorliegenden Anträgen übergehend, halte ich dafür, es seien nur zwei derselben annehmbar und der Würde des Großen Rathes angemessen. Ich sage dies, trotzdem ich Mitglied der Kommission bin, in deren Schooße ich schon gestern Bedenken gegen den Kommissionsantrag geäußert habe. Die beiden Anträge, die ich für annehmbar halte, sind diejenigen der Herren Kummer und Ott. Entweder müssen Sie für die Sicherung des Betriebes sorgen, oder dann ist es, wenn Sie dies nicht wollen, der Würde des Kantons angemessen, dies klar und deutlich auszusprechen. Der Kanton Luzern will für die Sicherung des Betriebes bis Ende April Fr. 60,000 geben, allein die Zurabahn kann dies nicht annehmen. Unsere Großrathskommission will bis Ende Februar Fr. 60,000 garantiren, aber diese Summe allein genügt nicht. Herr Kummer schlägt nun vor, vorläufig die Fr. 60,000, welche Luzern geben will, zu nehmen, zu welchem Zwecke wir aber außer der nämlichen Summe noch weitere Fr. 40,000, im Ganzen also Fr. 100,000 garantiren müssen. Es ist Ihnen aber bereits auseinandergesetzt worden, daß wir, auch wenn wir die Fr. 100,000 votiren, nicht mehr auszugeben brauchen, als wenn der Kommissionsantrag angenommen wird. Die Garantirung des Betriebes wird sich nämlich nur bis zu dem Zeitpunkte erstrecken, wo entweder eine gütliche Verständigung stattfindet oder die gerichtliche Liquidation eintritt.

Wenn Sie Das nicht wollen, so seien Sie offen und nehmen Sie den Antrag des Herrn Ott an, welcher die Insolvenzerklärung der Gesellschaft verlangt. Da ist dann die Sache klar: bis zum 10. Januar wird das Bundesgericht Zeit haben, die nöthigen Vorkehrungen zu treffen, um den Betrieb fortzusetzen.

Fragen wir uns nun, ob wir nach dem Antrage des Herrn Kummer Fr. 40,000 mehr beitragen sollen als Luzern. Ich finde, es sei dies vollkommen gerechtfertigt; denn es ist nicht zu verkennen, daß wir bei der Bahn mehr theilhaftig

sind, als Luzern. Wir haben  $6\frac{1}{2} + 2 + 1 = 9\frac{1}{2}$  Millionen in der Bahn stecken, Luzern dagegen nur 2 Millionen. Auch im Uebrigen haben wir mehr Interesse an der Bahn als Luzern.

Lassen wir uns durch den gegenwärtigen Mißerfolg nicht entmuthigen. Wenn der Kanton Bern große Opfer für seine Eisenbahnpolitik gebracht hat, so wird dies ihn nicht ruiniren. Ich empfehle den Antrag des Herrn Kummer bestens.

Es wird Schluß verlangt.

Herr Präsident. Ich soll im Namen des Herrn Hoffstetter die Erklärung abgeben, daß er in erster Linie zu dem Antrage der Kommission und in zweiter Linie zu demjenigen des Herrn Heß stimme.

v. Graffenried. Vor der Abstimmung möchte ich darauf aufmerksam machen, daß es mir scheint, als sei in den Anträgen der Kommission und des Herrn Kummer eine Lücke vorhanden, welche ausgefüllt werden sollte. Die Kommission hat mit ihren Anträgen den Zweck, die Liquidation hinauszuschieben und wo möglich zu vermeiden. Um diesen Zweck zu erreichen, will sie eine Summe von Fr. 60,000 wagen. Nun aber nimmt die Kommission im Verlaufe ihrer Anträge nur den Fall an, daß dieser Zweck nicht erreicht wird und die Liquidation wirklich eintritt, in welchem Falle sie die Behörde beauftragen will, zu unterhandeln. Es scheint mir da eine Lücke vorhanden zu sein, die ich dadurch vervollständigen möchte, daß ich in den Antrag der Kommission, resp. des Herrn Kummer noch die Ziff. 2 des Antrages des Herrn Marti aufnehmen möchte, welche lautet: „Die Regierung und die in Sachen bestellte großrathliche Kommission werden ermächtigt und beauftragt, sofort mit den Gläubigern der Bern-Luzern-Bahn zum Behuf eines gütlichen Abkommens und der Uebernahme der Bahn durch den Staat in Unterhandlung zu treten. Daherige Verträge unterliegen der Genehmigung des Großen Rathes und des Volkes.“

Ich glaube, es liege diese Modifikation im Sinne der Anträge der Kommission, und es schließe dieses Amendement eine Verbindung dieser Anträge mit denjenigen des Herrn Marti in sich. Es wird vielleicht eingewendet, in Ziff. 3 der Anträge der Großrathskommission sei diese Vollmacht schon unbegriffen. Dies ist aber nicht klar ausgesprochen. Es sollte deutlich gesagt sein, ob Etwas während dieser Nothfrist geschehen solle und was.

#### A b s t i m m u n g.

Für Schluß . . . . . Mehrheit.

Herr Präsident. Herr Lehmann-Gunier stellt den Antrag, in Ziff. 1 der Kommissionsanträge die Worte „bis Ende Februar 1876“ zu streichen und statt des zweiten Alinea's die Bestimmung aufzunehmen: „Regierungsrath und Kommission sind ermächtigt, die nöthigen Vorsichtsmaßregeln zu treffen.“

v. Buren. Ich glaube, man solle die Hauptsache und nicht Nebensachen in den Vordergrund setzen. Die Hauptsache liegt nach meinem Dafürhalten in Ziff. 2 und 3 der Kommissionsanträge. Ziff. 1 kann möglicherweise die Sache etwas fördern, möglicherweise ihr aber auch nachtheilig sein. Ich möchte Ziff. 1 auch streichen, und zwar aus folgenden Gründen: Wenn wir einen Beschluß fassen, der mit demjenigen von Luzern nicht congruent ist, so haben wir Etwas gethan, was bei einem Tunnel im Entlebuch vorgekommen ist, wo man mit den Bohrungen auf zwei Seiten begonnen hat, in der

Mitte aber nicht zusammengetroffen ist. Was nützt es, wenn der Moment von dem wir Alle wissen, daß er kommen muß, hinausgeschoben wird? Nichts, als daß wir die Hülfsmittel des Kantons noch mehr in Anspruch genommen haben. Wenn wir aber wirklich Etwas erreichen wollen, so müssen wir die Hülfsmittel für die Hauptsache zusammenhalten.

Was den Betrieb betrifft, so wird im Falle der Liquidation das Bundesgericht für dessen Fortsetzung sorgen, und zwar gestützt auf § 20 des Bundesgesetzes über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen. Damit diese Gesetzesbestimmung zur Anwendung gelange, hat Herr Ott beantragt, es sei die Bern-Luzern-Bahn einzuladen, die Insolvenz zu erklären. Dieser Fall wird von selbst eintreten, ohne daß wir darüber einen Beschluß fassen. Wenn aber das Gesetz für die Fortsetzung des Betriebes sorgt, so können wir uns auf Ziff. 2 und 3 der Kommissionsanträge beschränken, welche die Interessen des Kantons zu wahren suchen.

Im nämlichen Bundesgesetz heißt es, daß das Bundesgericht, wenn die Liquidation verlangt wird, eine Frist bis auf sechs Monate festsetzen solle. Während dieser Frist können wir uns umsehen, um Dasjenige zu erlangen, was man durch die Betriebsverlängerung anstrebt. Man wendet ein, es werde nur dann eine Frist bestimmt, wenn die Obligationsgläubiger die Liquidation verlangen, nicht aber, wenn dies von Seite der übrigen Gläubiger der Fall ist. Ich habe diesen Einwurf wohl gekannt, allein er ist nicht stichhaltig. Wenn der Kanton Bern nach Ziff. 2 der Kommissionsanträge beschließt: „Für den Fall der Liquidation der Bern-Luzern-Bahngesellschaft erklärt der Große Rath seine Geneigtheit, nach Eintritt derselben zu einem gütlichen Abkommen Hand zu bieten, durch das unter Wahrung der Interessen des Kantons auch diejenigen der beteiligten Gläubiger möglichst geschont werden“, so ist die Stellung der Gläubiger eine ganz andere. Es wird ein Interesse der Gläubiger liegen, mit dem Kanton Bern ein Abkommen zu treffen. Wir fahren also am besten, wenn wir uns einfach an das Gesetz halten und gewärtigen, was kommen wird. Je schneller sich die Sache abwickelt, desto besser. Ich stimme zu Ziff. 2 und 3 der Kommissionsanträge.

Heß schließt sich dem Antrage des Herrn Ott an, welcher die Bern-Luzern-Bahndirektion einzuladen will, sofort die Insolvenz der Gesellschaft zu erklären.

Schmid nimmt den ursprünglichen Antrag des Herrn Heß auf, in welchem diese Einladung an die Bern-Luzern-Bahn nicht inbegriffen ist.

#### A b s t i m m u n g.

1) Eventuell für den unbestrittenen Antrag des Herrn Berichtstatters der Kommission, folgenden Zusatz aufzunehmen: „Die Regierung hat unter Mitwirkung der Großrathskommission sofort eine Uebereinstimmung mit den Behörden des Kantons Luzern hinsichtlich der Betriebsicherung anzustreben“  
Mehrheit.

2) Eventuell für den Antrag des Herrn Ott betreffend die Einladung an die Bern-Luzern-Bahndirektion, die Insolvenz der Gesellschaft zu erklären  
Mehrheit.

3) Eventuell für den Antrag der Kommission  
Eventuell für den Antrag des Hrn. Kummer  
Winderheit.

4) Eventuell für den Antrag der Kommission  
Mehrheit.

Eventuell für den Antrag des Herrn Lehmann-Cunier  
Winderheit.

5) Eventuell für den Antrag der Kommission  
Mehrheit.

Eventuell für den Antrag des Herrn Regierungsrath Hartmann, die Einladung betreffend die Insolvenzklärung der Gesellschaft auch für den Fall der Annahme des Kommissionsantrages auszusprechen  
Winderheit.

6) Eventuell für den Antrag der Kommission  
Mehrheit.

Eventuell für den Antrag des Herrn v. Graf-Feuried  
Winderheit.

7) Eventuell für den Antrag der Kommission mit dem unter Ziff. 1 hievor angenommenen Zusatz  
Mehrheit.

Eventuell für den Antrag des Herrn Marti  
Winderheit.

8) Der Antrag, die Hauptabstimmung mit Namensaufruf vorzunehmen, wird von mehr als 20 Mitgliedern unterstützt und ist somit zum Beschlusse erhoben.

Hofer, Fürsprecher. Ich habe für eine weitere Frist gesprochen, aber der Antrag der Kommission, wie er aus der Abstimmung hervorgegangen ist, führt uns in eine unsichere Lage, weshalb ich den Antrag des Herrn Heß vorziehe und zu diesem stimmen werde.

9) Definitiv für den Antrag der Kommission, wie er aus der eventuellen Abstimmung hervorgegangen ist  
151 Stimmen,  
nämlich die Herren Anken, Arn, Bangerter, von Bergen, Berger, Bieri, Bircher, Böhlen, Bolzen, Bovin, Born, Botteron, Bruder, Brunner in Meiringen, Brunner in Bern, Bucher, Bühlmann, Burger in Angenstein, Burger in Laufen, Bürki, Bütigkofler, Chopard, Dähler, Donzel, Droz, Engel, v. Erlach, Eymann, Fahrni-Dubois, Feiß, v. Fellenberg, Flück, Friedli, Galli, Gäumann, Geiser in Dachselden, Geißbühler, Gerber in Steffisburg, Gerber in Stettlen, Gfeller in Bern, Großenbacher, Gruber, v. Grünigen, Gugger, Guzman, Gygar in Seeberg, Häberli in Mündchenbuchsee, Haldemann, Hänni in Röniz, Hauert, Hauser, Herren in Niedercherli, Herren in Mühleberg, Herzog, Hofer in Bollodigen, Hofer in Hasli, Hoffstetter, Huber, Jmer, Jndermühle, Joost, Kaiser in Büren, Kaiser in Grellingen, v. Känel, Käsermann, Kiener, Kilchenmann, Kluge, Kohli in Bern, König, Kuhn, Kummer in Ugenstorf, Ledermann, Lehmann-Cunier, Lehmann in Rüedtligen, Lehmann in Bellmund, Lehmann in Logiwyl, Lenz, Liechi in Nüegsauschachen, Liechi in Worb, Linder, Luder, Mader, Mägli, Mauerhofer, Meyer, Michel in Narmühle, Michel in Nüinggenberg, Mischler in Bern, Mischler in Wahlern, Monin, Morgenthaler, Müller in Tramlingen, Mützenberg, Nägeli, Nußbaum in Borwil, Nußbaum in Worb, Oberli, Ott, Reber in Niederbipp, Rebmann, Reichenbach, Renfer in Bözingen, Rischard, Roth, Rörhliberger in Herzogenbuchsee, Ruchti, Rüfenacht-Mojer, Sahli, Salzmann, Schertenleib, Scherz, Scheurer, Schmid Andreas, Schmid Rudolf, Schneider, Schwab in Grafenried, Seiler, Sepler, Sigri, v. Sinner, Spring, Stalder, Stämpfli in Bern, Stämpfli in Zäziwyl, Sterchi, Stettler in Lauperswyl, Stettler in Eggwyl, Studer, Thönen, Trachsel in Niederbütschel, Trachsel in Mühlethurnen, Ueltzchi, Walter in Landerzwyl, Walther in Krauchtal, Wampfler, v. Wattenwyl, v. Werdt, Weniger, Wildbolz,

Willi, Wüthrich, Wyß, Zeeßiger, Zeller, Zingg, Zoß, Zumkehr, Zumwald, Zürcher, Zyro.

Definitiv für den Antrag des Herrn Heß mit dem Amendement des Herrn Ott betreffend die Einladung an die Luzern-Bahndirektion, die Insolvenz der Gesellschaft zu erklären . . . . . 57 Stimmen,

nämlich die Herren Aellig, Altthaus, Ambühl, Bohnenblust, Brand, v. Büren, Burren, Burri, Cattin, Chappuis, Deboeuf, Dick, Ducommun, Etter, Fattet, Feune, Flückiger, Folletete, Girardin, Gouvernon, v. Grassenried, v. Groß, Grünig, Gygar in Bleienbach, Häberli in Bern, Hegi, Heß, Hofer in Bern, Hofmann, Hornstein, Imobersteg, Jobin, Kellerhals, Koller, Kummer in Bern, Leibundgut, Lindt, Marti, Meister, Plüss, Prêtre, Queloz, Reber in Muri, Rosselet, Schatzmann, Scheibegger, Schori, Schwab in Nidau, v. Siebenthal, Sommer, Spahr, Stämpfli in Uetligen, Steullet, Streit, Winzenried, Wit, Würsten.

Der Abstimmung enthält sich . . . . . 1 Mitglied  
nämlich Herr Soliffaint.

Der Herr Präsident zeigt an, daß laut eingelangter Erklärung nachgenannte Mitglieder, wenn sie anwesend gewesen wären, gestimmt haben würden:

Für die Anträge der Kommission:  
die Herren Gfeller in Wichtrach, Zeller, Hofer in Diesbach, Schüpbach.  
Für den Antrag des Herrn Heß:  
Herr Wyttenbach.

Der Beschluß des Großen Rathes lautet also folgendermaßen:

**Der Große Rath des Kantons Bern**

in der Absicht,

Der Bern-Luzern-Bahngesellschaft eine gütliche Verständigung mit ihren Gläubigern zu ermöglichen und dadurch der gänzlichen Entwerthung der Aktien und einem Verluste der von der Regierung dem Unternehmen vorgeschossenen Fr. 934,798. 80 vorzubeugen,

beschließt:

1.

Es sei gegenüber der bernischen Jurabahngesellschaft für die Hälfte der zum ungestörten Betriebe der Linie Bern-Luzern bis Ende Februar 1876 notwendigen Kosten für Vollendungsbauten und für ein allfälliges Betriebsdefizit im Maximalbetrage von Fr. 60,000 einzustehen, unter der ausdrücklichen Bedingung, daß der Kanton Luzern für die andere Hälfte in gleicher Weise verpflichte.

Sollte die Liquidation der Bahngesellschaft vor Ablauf dieser Frist angeordnet werden, so ist für den Termin vom 1. Dezember 1875 bis 1. März 1876 die bewilligte Summe nur im Verhältniß der verflossenen Zeit zu entrichten.

Die Regierung hat unter Mitwirkung der Großrathskommission sofort eine Uebereinstimmung mit den Behörden des Kantons Luzern hinsichtlich der Betriebsicherung anzustreben.

Die Regierung wird eingeladen, keine andern Verpflichtungen in Sachen der Bern-Luzern-Bahn einzugehen.

2.

Für den Fall der Liquidation der Bern-Luzern-Bahngesellschaft erklärt der Große Rath seine Geneigtheit, nach Eintritt derselben zu einem gütlichen Abkommen Hand zu bieten, durch das unter Wahrung der Interessen des Kantons auch diejenigen der betheiligten Gläubiger möglicht geschont werden.

3.

Der Regierung wird unter Mitwirkung einer Großrathskommission Vollmacht zu dahin zielenden Verhandlungen ertheilt. Allfällige Abmachungen unterliegen der Genehmigung des Großen Rathes und eventuell der Volksabstimmung.

Der Herr Präsident fragt an, ob man für das Mandat, welches der soeben gefasste Beschluß einer Großrathskommission ertheilt, die bisherige Kommission in Aussicht nehmen, oder aber eine neue ernennen wolle.

Es fällt der Antrag, die bisherige Kommission mit diesem Mandat zu betrauen.

Herr Präsident. Herr Ott hat mir erklärt, daß es ihm fast unmöglich sei, das Präsidium der Kommission länger zu führen.

v. Werdt stellt den Antrag, eine neue Kommission zu ernennen.

**Abstimmung.**

Für die bisherige Kommission . . . Große Mehrheit

Nach dem Namensaufrufe sind 215 Mitglieder anwesend, abwesend sind 37, wovon mit Entschuldigung: die Herren Amstutz, Charpié, Greppin, Gyger, Hänni in Zugwyl, Hurni, Jaggi, Kohler, Kohli in Schwarzenburg, Lehmann in Langnau, Locher, Mächler, Mählemann, Müller in Sumiswald, Rebetez, Röhlißberger in Walkringen, Sieber, Vogel, Werren, Wirth; ohne Entschuldigung: die Herren Bähler, Chodat, Fleury, Geiser-Leuenberger, Grenouillet, Henemann, Keller, Koetschet, Moschard, Pape, Peter, Racle, Renfer in Lengnau, Riät, Schmid in Wimmis, Stähli, Vermeille.

Herr Präsident. Es ist nun die Aufgabe erledigt welche der Große Rath gestern und heute zu lösen hatte. Es wird an der Regierung und an der Kommission sein, die heute gefaßten Beschlüsse in dem Sinn und Geiste auszuführen, den der Große Rath ihnen beigelegt wissen will. Sobald der Regierungsrath und die Kommission im Falle sein werden, irgendwelche Anträge zu stellen, so wird das Präsidium den Großen Rath zusammen berufen, und zwar bei Eiden, wenn der Gegenstand so wichtig ist, als der heutige.

Ich erkläre die gegenwärtige Session des Großen Rathes als geschlossen und wünsche Ihnen eine glückliche Heimkehr.

Schluß der Sitzung und der Session um 6<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Uhr.

Der Redaktor:  
Fr. Zuber.

### Verzeichniß

der seit der letzten Session eingelangten Vorstellungen und Bittschriften.

- Beschwerde des Fürsprecher Franz v. Erlach gegen den Appellationshof, vom 31. Dezember 1875.  
Eingabe einer Volksversammlung in Biel betreffend Verfassungsrevision und Bürgergüterfrage, vom 5. Januar 1876.  
Beschwerde der Landgemeinden des Amtsbezirks Bruntrut gegen die neue Organisation der Armenanstalt im Schloße Bruntrut, vom 6. Januar 1876.  
Gesuch der Herdgemeinde Huttruy um Nichtintreten in den Befehentwurf betreffend die Bürgergüter, vom 6. Januar 1876.

### Ergebniß der Volksabstimmung

vom 23. April 1876

über das

#### Eidgenössische Banknotengesetz.

Amtsbezirke.	Stimmende.	Annehmende.	Verwerfende.
Narberg . . . . .	1696	93	1600
Narwangen . . . . .	2403	516	1793
Bern . . . . .	5207	1751	3324
Biel . . . . .	1257	58	1195
Büren . . . . .	1028	47	968
Burgdorf . . . . .	2197	532	1625
Uebertrag	13788	2997	10505

	Stimmende.	Annehmende.	Verwerfende.
Uebertrag	13788	2997	10505
Courtelay	1359	213	1115
Delsberg . . . . .	1239	540	622
Erlach . . . . .	606	22	580
Fraubrunnen . . . . .	1012	176	823
Freibergen . . . . .	693	341	328
Frutigen . . . . .	901	11	883
Interlaken . . . . .	2682	165	2493
Konolfingen . . . . .	1997	267	1658
Laufen . . . . .	759	78	654
Laupen . . . . .	795	186	600
Münster . . . . .	1072	261	750
Neuenstadt . . . . .	495	77	414
Nidau . . . . .	1422	49	1367
Oberhasle . . . . .	255	12	243
Bruntrut . . . . .	1361	553	755
Saanen . . . . .	378	12	364
Schwarzenburg . . . . .	826	35	773
Sestigen . . . . .	1334	102	1219
Signau . . . . .	1504	197	1245
Obersimmenthal . . . . .	805	50	749
Niedersimmenthal . . . . .	1078	29	1048
Thun . . . . .	2986	95	2876
Trachselwald . . . . .	1950	194	1719
Wangen . . . . .	1461	396	1033
Militär . . . . .	964	188	759
<b>Kanton Bern</b>	<b>43,722</b>	<b>7246</b>	<b>35,575</b>

Mehr Verwerfende als Annehmende: 28,329.

In den übrigen Kantonen gestaltete sich das Stimmenverhältniß, wie folgt:

Zürich . . . . .	32,167	13,580
Luzern . . . . .	1,569	12,651
Uri . . . . .	265	2,109
Schwyz . . . . .	2,103	1,296
Unterwalden (ob dem Wald) . . . . .	293	442
Unterwalden (nid dem Wald) . . . . .	212	1,006
Glarus . . . . .	2,366	1,605
Zug . . . . .	762	903
Freiburg . . . . .	7,970	4,509
Solothurn . . . . .	2,734	8,657
Basel-Stadt . . . . .	2,333	1,145
Basel-Landschaft . . . . .	2,793	2,099
Schaffhausen . . . . .	2,122	3,459
Appenzell A. Rh. . . . .	5,493	4,743
Appenzell J. Rh. . . . .	740	1,596
St. Gallen . . . . .	7,115	28,893
Graubünden . . . . .	1,332	12,854
Aargau . . . . .	16,541	19,732
Thurgau . . . . .	7,811	7,816
Tessin . . . . .	4,063	8,025
Vaudt . . . . .	7,459	7,057
Wallis . . . . .	3,272	4,873
Neuenburg . . . . .	903	4,306
Genf . . . . .	404	4,322
	<b>120,068</b>	<b>193,253</b>

Mehr Verwerfende als Annehmende: 73,185.

**Der Großrathspräsident des Kantons Bern**

an die

Mitglieder des Großen Rathes.

Sumiswald, den 29. Hornung 1876.

Herr Großrath:

Zwischen dem Präsidenten des Regierungsrathes, der Eisenbahndirektion, dem Präsidenten der Großrathskommission für die Bern-Luzern-Bahnangelegenheit, dem Vizepräsidenten des Großen Rathes und dem Unterzeichneten hat am 26. dieses Monats eine Konferenz stattgefunden zu Besprechung der Frage, ob der Große Rath zur Behandlung der Bern-Luzern-Bahnangelegenheit zusammen zu berufen sei.

Nach einläßlicher Erörterung kam man einstimmig zu der Ansicht, es seien keine genügenden Gründe zu einer solchen außerordentlichen Zusammenberufung vorhanden, da der Große Rath jeden Antrag auf Ertheilung einer weitem Betriebs-

garantie von der Hand weisen würde, die Liquidation der Gesellschaft, welche zudem am 26. dieses Monats auch von der Aktionärversammlung beschlossen worden, nicht mehr aufgehalten werden konnte und überdieß der Große Rath diese Liquidation bereits vorgesehen hat und er, für den Fall der Liquidation, der Regierung und seiner Kommission Vollmacht zu Verhandlungen mit den Gläubigern gab.

Dagegen ist es am Ort, den Mitgliedern des Großen Rathes einen ausführlichen Bericht über das Vorgegangene und die gegenwärtige Sachlage zu erstatten, und es wird in den nächsten Tagen ihnen ein solcher gedruckt übersandt werden. Mit diesem in der Hand ist dann Jedermann in die Möglichkeit versetzt, sich ein Bild über das Ganze zu machen und die Frage einer allfälligen außerordentlichen Zusammenberufung des Großen Rathes mit Sachkenntniß zu prüfen.

Aus diesen Gründen findet einstweilen eine außerordentliche Zusammenberufung nicht statt, es sei denn, daß eine solche von 20 Mitgliedern ausdrücklich und schriftlich verlangt wird.

Mit Hochachtung!

Der Großrathspräsident:

**C. Karrer.**

