**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: 27.11.2025** 

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

# Cagblatt

Des

# Großen Nathes des Kantons Bern.

Außerordentliche Wintersitzung 1876.

### Kreisschreiben

an

die Mitglieder des Großen Nathes.

Bern, ben 21. Christmonat 1875.

Herr Großrath!

Zu Behandlung der Bern=Luzern=Bahn=Ungelegenheit wird im Einverständniß mit dem Regierungsrathe der Große Rath des Kantons Bern bei Eiden zusammen= berusen auf Mittwoch den 5. Januar 1876.

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

Mit Hochachtung!

Der Präsident des Großen Nathes:

C. Rarrer.

### Erste Sitzung.

Mittwoch den 5. Januar 1876.

Vormittags um 10 Uhr.

Unter bem Borfite des herrn Prafibenten Rarrer.

Nach dem Namensaufruf sind 228 Mitglieder anwesend; abwesend sind 24, wovon mit Entsschuldigung: die Herren Amstutz, Charpie, Greppin, Gyger, Hänni in Zuzwyl, Hurni, Jaggi, Kohler, Kohli in Schwarzendurg, Lehmann in Langnau, Locker, Mühlemann, Müller in Sumiswald, Nebetez, Köthlisberger in Walkringen, Bogel, Werren, Wirth; ohne Entschuldigung: die Herren Fleury, Girardin, Liechti in Rüegsauschachen, Queloz, Riat, Stalber.

Der herr Prafibent eröffnet die Sitzung mit fol- genben Worten:

Meine Herren!

Am 21. Dezember v. J. erhielt das Präsidium des Großen Rathes vom Negierungsrath 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 bin ift die Ginberufung auf den heutigen

Die betreffenden Druckschriften sind dem Präsidium erst heute zugekommen. Es liegen nun zur Behandlung vor ein Bericht der Großrathskommission zur Untersuchung der Finanzlage ber 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 ber Großrathstommission vom 4. Januar 1875 vor, betreffend Ermöglichung ber Fortsetzung bes Betriebs ber Linie Bern= Luzern.

Es ift nun von Seite des Präsidenten ber Rommission ber Wunsch geäußert worden, es möchte vorerst ber Bericht ber Großrathskommission vom 3. Januar abhin und erft nachher die Anträge betreffend Ermöglichung der Fortsetzung des Betriebes behandelt werden. Indem ich die gegenwärtige Sitzung eröffne, will ich anfragen, ob man mit biefem Bor=

geben einverftanden ift.

Hartmann, Eisenbahndirektor. Ich spreche den Wunsch aus, es mochte ber zweite Gegenstand erft morgen behandelt werben. Die hierauf bezüglichen Anträge der Kommission, welche mit denjenigen des Regierungsrathes im Wesentlichen übereinstimmen, gehen bahin, 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 Nath von Luzern Folgendes beschlossen: "Der Regierungsrath des Kantons Luzern wird ermächtigt, zur Sicherung ber Fortführung des Betriebs ber Bern-Luzern-Bahn ber Jura-Bern-Bahn die Kosten der unumgänglich nöthigen Sicherungsbauten, sowie den Betrag der Betriebsausgaben, welcher alfällig durch die Betriebseinnahmen dis Ende April 1876 nicht gebeckt 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 Haupfache und unter Borbehalt genauer Prüfung der Betiebsrechnung." 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 Jurabahndirektion wird aber erst diesen Nachmittag zu einer Sitzung zusammentreten, und es können daher der Regierungs= rath und die Großrathskommission ihre Beschlüsse erst heute Abend ober morgen früh faffen. Aus diefem Grunde wünsche ich, es möchte der zweite Gegenstand erst morgen behandelt werden.

Herr Präsident. Ich habe von vornherein ange= nommen, es werde ber zweite Gegenstand erft morgen zur Behandlung gelangen. In diesem Falle wurde bann die Seffion morgen geschloffen werden.

Es wird beschloffen, die Antrage betreffend Ermöglichung ber Fortsetzung des Betriebs der Linie Bern-Luzern erst morgen zu behandeln.

### Tagesordnung:

#### Antrag der Großrathskommission Bericht und betreffend Ertheilung von Borichuffen an die Bern=Lngern=Bahngefellichaft.

Diefer Bericht, welcher gebruckt ausgetheilt wird, lautet folgendermaßen:

> Herr Präsident! Herren Großräthe!

Die in der letzten Großrathsfession von Ihrem Büreau 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 zu= nächst in vier Settionen, welche die Aufgabe hatten, die Bergangenheit und die gegenwärtigen Berhaltniffe des Unter= nehmens in technischer, finanzieller und rechtlicher Beziehung zu beurtheilen und die Umftände, welche die Regierung zu dem Vorschuß von nahezu einer Million an die Eisenbahn= gesellschaft Bern-Luzern veranlagten, einer nähern Untersuchung

zu unterwerfen.

In mehreren Plenarsitzungen der Kommission wurden die Sektionsberichte entgegengenommen und eine weitere Frage, mit welcher uns der Regierungsrath behelligt hatte, in Er= wägung gezogen. Dieselbe betraf ein projektirtes Abkommen zwischen den Kantonen Bern und Luzern zur Bezahlung ber Betriebsdefizite und der nothwendigsten Auslagen für Siche= rungsbauten bis Ende Januar 1876 an die Jura-Bern-Bahn-Gesellschaft, 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 außerordentlicher= weise zusammenzuberufen und die Frage neuer Auszahlungen durch ihn entscheiden zu lassen.

Zur Untersuchung des baulichen Zustandes der Bahn und der nothwendigen Vollendungsbauten bestellte die Kom= mission zwei technische Experten, die Herren Oberingenieur Bridel und Ingenieur Gränicher, und nahm, nachdem beren Gutachten eingelangt war (Beilage A), einen Augenschein ber

ganzen Linie mit benfelben vor.

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

# Anzeige an die Tit. Abonnenten des Tagblattes.

Eine neue, vor einem Monat eingetretene Erfrankung eines Angestellten ber Amtsblattverwaltung, ber noch zur Stunde nicht wieder hergeftellt ift, hatte leider eine nochmalige Berzögerung in der Herausgabe des Tagblattes der Berhanblungen des Großen Nathes 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 barauf beschränken, über ihre vielfältigen Verhandlungen in gedrängter Kürze zu berichten und verweist im Speziellen auf die ausführlichen Verichte ihrer Sektionen, auf ihre Protokolle, Sutachten und andere Aktenstücke, beren Drucklegung zu weitschichtig geworden wäre und die in Original vorliegen.

1

Die Vorschüffe des Regierungsrathes an die Eisen bahngesellschaft Bern-Luzern sind durch vier verschiedene Beschlüsse d. d. 27. Juli, 25. August, 8. Sep-

tember 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 Antheilhaber am Unternehmen, das auf Fr. 2,100,000 berechnete Defizit der Baurechnung nach Maßgabe des Bedürsnisses vorgeschossen werden, "bis die Gesellschaft in der Lage sei, die finanzielle Situation in de-

finitiver Beise reglen zu tönnen."
Dieses Gesuch wurde in erster Linie der Direktion der Eisenbahnen zum Bericht überwiesen. Dieselbe sah sich aber zu keinem bestimmten Antrag veranlaßt, und so geslangte das Gesuch an die Finanzdirektion. Am 26. Juli ersolgte ein eingehender Bericht des Herrn Kantonsduchhalters an die Finanzdirektion. Derselbe wies vorerst nach, daß der Staat Bern über die Aktienbetheiligung von Fr. 8,350,000 hinaus der Bahn ohne Bolksbeschluß keine weitere Unterstützung leisten könne. Bon Borschüssen im Sinne des § 28 des Finanzgesetzes vom 21. Juli 1872 könne schon deßhald keine Rede sein, weil der gegenwärtige Stand des Betrieskapitals der Staatskasse dieß nicht gestatte, indem dieselbe die vorzusschießenden Summen selbst zuerst irgendwo aufnehmen müßte. Es könnte daher auf das Gesuch der Bern-Luzern-Bahn nur eingetreten werden, wenn es sich um eine eigenkliche Nothlage handeln würde, wosür aber der Nachweis sehle.

Geftützt auf bas Angebrachte stellte die Kantonsbuch= halterei den Antrag, dem Regierungsrath zu empfehlen:

1. Auf das Gesuch der Bern-Luzern-Bahn-Direktion auf Leistung von Vorschüffen nach Maßgabe des Baubedürfnisses nicht einzutreten.

2. Für ben Fall, daß der Nachweis der Nothlage geleiftet wird, die auf Ende der Woche erforderliche Summe von Fr. 250,000 aus der Staatskaffe 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 perfönlich verpflichte, die Genehmigung des Verwaltungs-

rathes derselben beizubringen.

Die Stellung, welche die Kantonsbuchhalterei in dieser Frage einnahm, war eine durchaus forrekte. 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 — gestügt auf eine neue Juschrift des Präsidenten der Direktion der BernsuzernsBahn — der eventuelle Antrag (Nr. 2) der Kantonsbuchhalterei zum Beschluß zu erheben. Noch am gleichen Tage genehmigte der Regierungsrath diesen Beschluß.

3 weiter Borschuß von Fr. 250,000. Den 21. August stellte die Direktion der Bern-Luzern-Bahn das Gessuch um einen weitern Vorschuß von Fr. 250,000. Die Kantonsbuchhalterei beantragte dießmal, diesen neuen Borsschuß zu bewilligen, da die Verhältnisse die nämlichen geblieben seien, immerhin unter der Voraussezung, daß diese Rückzahlung innerhalb eines kurzen Termines stattsinden könne. Der Regierungsrath genehmigte den 25. August diesen von der Finanzdirektion empsohlenen Antrag, und so wurde ein zweiter Vorschuß von Fr. 250,000 auf drei Wonate ertheilt.

Dritter Vorschuß von Fr. 250,000. In ganz

Dritter Vorschuß von Fr. 250,000. In ganz gleicher Weise genehmigte ber 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.

Bierter Borschuß von Fr. 250,000. Den 11. Oktober 1875 sah sich die Direktion der Bern-Luzern-Bahn zu dem Gesuch veranlaßt, es möchte ein sernerer Vorschuß von Fr. 250,000 geleistet werden. Die Finanzdirektion empfahl auf Antrag der Kantonsbuchhalterei die Bewilligung dieses Vorschusses, zugleich aber auch die Einladung an die Gisensbahndirektion, einläßlichen Bericht zu erstatten über den Stand des Unternehmens der Vern-Luzern-Vahn 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 Thatssache, daß in wenigen Tagen die Rückzahlung des ersten Borschuffes ersolgen sollte, es sei der verlangte vierte Vorschuß von Fr. 250,000 zu verweigern, dis einläßlicher Bericht erstattet werde über den sinanziellen Stand des Untersnehmens der Bern-Luzern-Bahn und über die Art und Weise und den Zeitpunkt der Rückzahlung der geleisteten Staats-

vorschüffe.

Den 22. Oktober erneuerte der Präsident der Direktion der Bern-Luzern-Bahn sein dringendes Gesuch, ihm "weitere Fr. 250,000 zur Versügung 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 Vilanz erfolgen müßte." — Auf diesen Nothschrei bewilligte der Regierungsrath sosort den 23. Oktober auf den Antrag seiner Finanzdirektion einen vierten Vorschuß von Fr. 250,000, obsichon 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.

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

der Vorschüffe.

Der Regierungsrath hatte in seinem Beschluß vom 27. Juli 1875 an die Ertheilung des ersten Vorschusses die hievor

sub a, b, c erwähnten Bedingungen geknüpft.

a. Ni ck zahlung. Sebstwerständlich ist diese Nückzahlung nicht ersolgt. Wir dürfen auch annehmen, daß jeder Unbesangene, welcher die Finanzlage des Unternehmens einigersmaßen eingehend zu prüsen in der Lage war, sich bereits zur Zeit, als der erste Vorschuß geleistet wurde, überzeugen nußte, daß an eine Kückzahlung nach drei Monaten kaum zu benken war.

Am Auffallenbsten ist jedenfalls die Ertheilung des vierten Borschuffes, indem damals, den 23. Oktober, dem Regierungsrathe von Seiten des Direktors der Bern-Luzern-Bahn offen zugestanden wurde, daß dieser Borschuß nothewendig sei, um "die Deponirung der Bilanz" zu ver-

hindern. Die Insolvenz der Bern-Luzern-Bahn war baburch konstatirt, und es läßt sich unter diesen Umständen bas Bor-

gehen ber Regierung faum rechtfertigen.

b. Verzinsung. Der erste Vorschuß von Fr. 250,000 wurde ermöglicht durch einen Vorschuß der bernischen Jurabahnen an den Staat. Die Zinsbedingungen sind laut Bericht der Finanzdirektion vom 30. November noch zu vereinbaren. Bei der sinanziellen 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  $3^{1/2}$ % verzinst und am 30. Sep=

tember zurückbezahlt wurde.

Die zwei letten Borschüffe wurden aus Gelbern geleistet, bie auf das Staatsanleihen für die Kantonalbant, die Hypo-

thekarkasse u. s. w. eingezahlt wurden.

Un 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 bes Verwaltung rathes der Bern-Luzern-Bahn. Als britte Bedingung hatte ber Regierungsrath die perfönliche Verpflichtung der Direktion verlangt, die Genehmigung des Verwaltungsrathes beizu-

bringen.

Unterm 21. August theilte der Präsident der Direktion der Bern-Luzern-Bahn der Finanzdirektion, zu Handen des Regierungsrathes mit, "daß der Berwaltungsrath in seiner Sigung vom 1.7. August dem von unserer Direktion mit Ihnen abgeschlossenen Geldanleihen im Bestrage von Fr. 250,000 die gewünschte Genehmigung ertheilt hat."

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

Beschlüffe.

Nachbem nun während und nach der letzten Großraths-Session von verschiedenen Mitgliedern des Verwaltungsrathes der Bern-Luzern-Bahn die bestimmte Erslärung abgegeben wurde, sie hätten von diesen Vorschüssen kenntniß gehabt, haben wir auch diese Angelegenheit in den Bereich unserer Untersuchung gezogen. Laut derselben ergibt sich, daß der Berwaltungsrath der Bern-Luzern-Bahn in seiner Sitzung vom 17. August den Antrag seiner Direktion genehmigte: "Die Direktion werde ermächtigt, für die zur Vollendung des Baues erforderlichen Geldmittel zu sorgen, dis der Aktionär=Versammlung eine desinitive Vorlage zur Consolidirung eines zweiten Anteihens gemacht werden kann."

Laut diesem Beschluß war nun allerdings die Direktion besugt, die nöthigen Gelder anzuschaffen, also auch dieselben aus der Staatskassa zu entlehnen. 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 unsterer Direktion mit Ihnen abgeschlossenen Geldsanleihen im Betrag von Fr. 250,000 die geswünschte Genehmigung ertheilt 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 Vers hältnissen vertraut und billige diese Manipulation.

Wenn wir diesem Umstand einige Wichtigkeit beilegen, so geschieht es, weil wir gerne durch diese irrthümliche Mitstheilung, serner 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 Desizit sich auf Fr. 2,100,000 belaufen, während dasselbe sich wenige Wochen später als weit bedeutender herausstellte, — einige Milderungsgründe für das Vorgehen der Regierung sinden möchten, das im Uebrigen durch die Gesetze und Reglemente der Finanzverwaltung in keiner Weise gerechtsertigt erscheint.

II.

Untersuchung der Buchführung und des Rech = nungswesens der Bern=Luzern=Bahn. Die Untersschung der Bücher erstreckte sich nicht weiter zurück, als dis zum 31. Dezember 1874, da dis auf diesen Zeitpunkt diesselben regelmäßig abgeschlossen, die Bilanz von der Rechnungsprüfungskommission der Bahngesellschaft geprüft, richtig bestunden und von der Aktionärversammlung genehmigt worden ist.

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

### Bautoften.

I.	Betrag der gemachten Zahlung	en l	laut Bilanz r	om
	28. Dezember 1875	Fr.	16,042,733.	79
	Abzüglich indirekte Einnahmen	Ü	,	
	an Zinsertrag von fluffigen Ra-		,	
	pitalien und Rückerstattungen	"	831,252.	21
	Bleiben	Fr.	15,211,481.	$\overline{58}$
II.	Betrag der vom 1. Juli bis 28.	0		
	Dezember 1875 zur Zahlung an=			
	gewiesenen, jedoch noch unbe=			
	zahlt en Rechnungen	"	197,140.	67
III.	Betrag der eingelangten, noch			
	nicht geprüften Rechnungen	"	354,919.	<b>54</b>
IV.	Betrag der noch ausstehenden			
	Rechnungen saut approximativer			
	Schatzung bes Hrn. Oberinge=		×02 0F.	
**	nieur Dapples	"	592,871.	40
٧.	Gehalte des Personals bis zur			
	Vollendung der Abrechnungen	"	15,000.	
	llebertrag	Fr.	16,371,413.	19

* ·			
llebertrag	Fr.	16,371,413.	
VI. Prozeßkosten VII. Semester-Coupons pro 30. No-	"	10,000.	_
vember 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 Die spezifizirten Verzeichnisse zu den Posten II., III. und IV. liegen bei den Alten.	Fr. :	16,631,413.	19
Unter Rubrik IV. ist ein Betrag für Bollenbungsbauten verrechnet, der			
weiter unten ausgewiesen wird. Gegenüber diesen Ausgaben standen der Gesellschaft zur Berfügung an: A. Aktienkapital F. 4,000,500 B. Obligationenkapital " 10,000,000			
Zusammen Fr. 14,000,500			,
_		14,000,500.	
Die Gesellschaft hat somit ein Defizit von _			
Wir bemerken, daß von einer Be schuldiger Zinse und Marchzinse Umgang g Dieses Desizit ist die Gesellschaft sch	enor	nmen worden	iger ift.
1. Dem Staate Bern für geleistete Borschüsse	Fr.		80
2. Den Obligationsgläubigern, Coupons pro 30. November 1875, incl. einige ältere noch ausstehende			
Coupons 3. An diverse Expropriaten	"	253,408. 207,450.	50
4. An das Personal der Gesellschaft 5. An Prozeskosten sur Diverse, ab-	"	15,000.	_
züglich die gemachten Aconto-	"	5,700.	
6. Ün die elfäßische Maschinenfabrik, laut Obligation von Juli 1875 Zahlbar ein Drittel im Juni	"	454,000.	_
1876, ein Drittel im Januar 1877 und der Reft im Juli 1877. Un die nämlichen Conto-Corrents			
Forberungen 7. An diverse Unternehmer und Lie-	. ,,	1,459.	20
feranten (incl. Centralbahn u. Jura: Bern:Bahn) Fr. 847,765. 35			-69
Hievon gehen ab für gemachte Vorschüsse "45,273. 97			
Berbleiben Fr. 802,491. 38			
		802,491.	
Zusammen Henon gehen ah die Aktinen der	Fr.	2,674,307.	88
Hievon gehen ab, die Aktiven der Gesellschaft bestehend in Kassallo, Gutschaben bei Banken, Werthschriften, Auß-			
Lagen für das Initiativiomite Thun- Konolfingen	. "	43,394.	69
Berbleibt mithin, wie oben, ein Defizit von			
In obiger Zusammenstellung nicht Koften ber Bollenbungsarbeiten, welche in süme ber Bahngesellschaft auf Fr. 540,00 unserer Rechnung sich aber wie folgt redi	etn O be	em frühern ? visirt sind, n	te=

Sofort nothwendige Vollendungsbaut Ingenieur Gränicher	ten n Fr.	178,000. —	
Fernere Vollendungsbauten des Un- terbaues nach Devis Dapples Ergänzungen bei Rubrik Oberbau,	#	102,000. —	
Abgrenzung und Telegraph	11	40,000. —	_
Bauleitung und Berschiedenes	"	10,000. —	
Zusammen Hievon sind in Rubrik IV. (aus-	Fr.	330,000. —	_
stehende Rechnungen) schon verrechnet	. #	25,000. —	-
Verbleiben	Fr.	305,000. —	_
welche mit den Vorstehenden		2,630,913. 19	
ein Gefammtdefizit ergeben von	Fr.	2,935,913. 19	)
ohne Geldbeschaffungstoften und Zinse.			•

Die Differenz gegenüber ber Gefammtkoften-Aufstellung seitens der Gesellschaft, welche eine fehlende Summe von Fr. 3,100,000 aufweist, hat ihren Grund hauptsächlich in dem Ansatze für Bahnunterhalt bis 31. Mai 1876 mit Fr. 150,000, den wir nicht aufgenommen haben. Ein spezieller Bahnunterhalt auf Nechnung des Baukonto's wird infolge der Berhältnisse nicht verrechnet, sondern es werden die monat= lichen Betriebsauslagen verhältnismäßig größer, beziehungs= weise wird ein entsprechendes Betriebsdesigit zu zahlen sein. Ferner haben wir einen Posten von Fr. 50,000 für An= leihenstoften und Zinsen, welche die Gesellschaft zu den Bollendungsbauten devisirt hatte, nicht aufgenommen.

In Summa ergibi sich aus den Untersuchungen der Kommission annähernd dasselbe Defizit, wie aus der frühern

Aufftellung der Bahngesellschaft.

Db basselbe sich burch ben Ausgang bes Prozesses wegen Ausführung bes Zimmeregg-Tunnels modifiziren burfte, ist bie Kommission nicht in der Lage zu beurtheilen.

### III.

Den Berichten unferer technischen Spezialkommission über bie ausgeführten Bauten, die Nacharbeiten, den Betrieb und die Frequenzverhältnisse der Bahn entnehmen wir folgende

hauptfächlichsten Daten.

Bahnbau. Die befinitive Tracirung der Bahn er= folgte im Allgemeinen nach dem Wetlischen Vorprojekte und es scheint dieselbe in Situation und Längenprofil den Terrain= verhaltniffen in angemeffener Weise angepaßt. Immerhin ift es wahrscheinlich, daß das Trace nach verschiedenen Richtungen hätte verbessert und damit gewisse Bauten hätten reduzirt werden können, wenn für die Vorarbeiten dem technischen Bureau der Bahn eine genügende Zeit eingeräumt worben ware. Dieser begangene Fehler, die Bauperiode zu beginnen, bevor die technischen Studien erschöpft waren, machte sich benn auch zunächst in der mangelhaften Devisirung fühlbar, welcher größtentheils die schließlichen Mehrkosten zuzuschreiben sind, so 3. B. war nichts angesetzt für die Bergrößerung 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 bevisirt waren die Uferbauten und ein Theil ber Brücken, und es mußte in Bezug auf Flugverbauungen im Entlebuch bann noch viel mehr geleistet werden, als der Bahnverwaltung billigerweise zuzumuthen war. Wenn bazu in Betracht gezogen wird, daß die Landerwerbung beinahe Fr. 500,000 mehr gekostet hat, als im Devis vorgesehen war und wenn man dazu die Mehrkoften des Zimmeregg-Tunnels mit Fr. 1,700,000 gegenüber dem erstvorgesehenen Trace über Reuß=Bühl in Abzug bringt, so ergibt sich auf den übrigen Rubriken des Baudevises eine durchschnittliche Ueberschreitung von circa 5 %, welche sich wohl motiviren läßt.

Unbegreiflich ift uns uns, daß die Verwaltung in einem Zeitpunkte, wo sie bereits die ungunftige Finanglage des Ge= schäftes hätte übersehen sollen, noch eine so kostspielige Trace= Abanderung beschließen konnte. So viel aus dem Kapitel der Devis-Ueberschreitung.

Hiemit im Zusammenhange steht noch das bei der Bauausschreibung vorzugsweise befolgte System der Kleinaktorde, welches zur Folge hatte, daß ein beträchtlicher Theil ber Urbeiten in Regie ausgeführt werden mußte, was auch nicht zur

Dekonomie des Haushaltes beitrug.

Die Banansführung selbst ift eine solide und kunftgerechte, und es ift die Bahn, wenn die nothwendigen Vollendungs= arbeiten ausgeführt sein werden, eine in allen Theilen richtig

erstellte und betriebssichere Anlage.

Bezüglich der Bollendungsbauten verweisen wir auf das Gutachten bes Herrn Ingenieur Granicher (fiehe Beilage A), wonach an folchen in der Rubrit 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 unbebingt bringlich find, anderseits beswegen sofort in Angriff genommen werben muffen, weil deren Erstellung nur im Winter bei kleinem Wafferstande 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. Ueberdieß sind von Herrn Ingenieur Dapples noch folgende Vollendungsbauten bevisirt: In der Rubrik Unterbau insgesammt von Fr. 280,000,

worüber die detaillirten Vorlagen bei den Aften liegen und von denen die oben angeführten Fr. 178,000 abzuziehen sind, wonach außzuführen bleiben Fr. 102,000, welche jedoch füglich erst im Laufe des Sommers verausgabt zu werden brauchen.

In der Rubrik Oberbau Erganzungsarbeiten für Fr. 10,000. In der Rubrik Abgrenzungen für Einfriedung und Lebhag für Fr. 30,000, welche ebenfalls nicht dringlich sind. Der Vetrieb der Bahn ist laut Betriebsvertrag zwis

schen der Jura-Bern-Bahn und der Gisenbahngesellschaft Bern-Luzern vom 21. August 1874 von der ersten Gesellschaft übernommen worden, welche Gefellschaft bereits die Bahn= strecke Gümmligen-Langnau infolge Betriebsvertrag zwischen der bernischen Staatsbahn und den Jurabahnen d. d. 21. Oftober 1873 auf Rechnung bes Kantons Bern im Betriebe hatte. Die Grundlagen der beiben Berträge differiren nur in Bezug auf die Dauer und Berantwortlichkeit. Es ift hiebei als Grundsatz aufgestellt, daß die Jurabahugesellschaft den Betrieb der Bern-Luzern-Bahn zu den reinen Selbstkosten besorgt. Nach= und Bollendungsarbeiten 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 bem Staate Bern und den beiden Bahngesellschaften vom 25. November 1874 wurde das Rollmaterial der bernischen Staatsbahn, welches nicht zu den ber Jurabahn abgetretenen Strecken Biel-Neuenstadt und Biel-Bern, respektive Zollikofen gehört, sondern zum Betrieb der Strecke Bern-Langnan 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 Betriesubernehmer

wenigstens in gleicher Quantität angeschafft werben.

Ueber die Mitbenutzung der Bahnhöfe Bern und Luzern. ber Strecken Bern-Gumlingen und Fluhmühle-Luzern bestehen Berträge mit der Centralbahn, welche das Betriebsbüdget der Bern-Luzern-Bahn schwer belaften, indem hohe Berzinsungs= quoten an diese kostspieligen Bauanlagen und verhältnigmäßige

Antheile an die hohen Verwaltungskoften der beiden Bahn= höfe entrichtet werden muffen. Es ist diesen Faktoren bei Berechnung der Betriebskoften im Sahr 1871 offenbar gu wenig Rechnung getragen worden, und es fällt hiebei ferner in Betracht die jeitherige Erhöhung aller Preise der Besol= bungen 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. Gine baherige Rostenverminderung auf der neuen Linie wird aber dadurch aufgewogen werden, daß auf der alten Strecke Gümlingen=Langnau in den nächsten Jahren eine ftreckenweise Erneuerung des Oberbaues in Aussicht steht und

hiefür kein Refervefond vorhanden ift.

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 Güter= zug im Winter, die Betriebskoften die Summe von Fr. 12,600 per Kilometer nicht übersteigen werden, wobei Fr. 2300 für Rosten der Mitbenutzung fremder Bahnhöse und Bahnstrecken eingerechnet sind. Diese kilometrischen Kosten werden sich bei einer mäßigen Vermehrung der Brutto-Einnahmen nur wenig erhöhen und bei einer kilometrischen Ginnahme von Fr. 18,000 bis zu Fr. 13,400 per Kilometer austeigen.

Bezüglich der Betriebs-Ginnahmen sind drei Perioden zu unterscheiden, die gegenwärtige seit Eröffnung der Bahn bis jum Sahresschluß, die zukunftige bis zur Eröffnung der Gotthardbahn und diejenige nach Eröffnung der Gotthardbahn.

Die bisherigen Betriebs-Ginnahmen betragen:

per August Fr. 100,000 September 128,000 Oftober 100,000 November 70,000

Dezember 70,000 (approximativ)

Zusammen Fr. 468,000.

Ungünftige Influenzen 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 Berbindung 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-Cinnahmen sich bereits auf circa Fr. 13,000 per Kilometer belaufen, mahrenddem die Linie Bern-Langnan im Jahr 1873 nur Fr. 7500, im Jahr 1864 sogar nur Fr. 4800 abwarf. Es ist dieß ein Beweis, daß die durchgehende Linie ein Verkehrsbedürfniß 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 dis 1881 möchte eine Ber= mehrung der Brutto-Einnahmen von 6 % per Jahr nicht zu hoch gegriffen sein. Die Bahn Zürich-Luzern, welche sich in ähnlichen Berhältnissen des Lahn Satrafengern, werde sich und ähnlichen Berhältnissen befindet, hatte im Jahre 1865 eine Brutto-Einnahme von Fr. 11,657 per Kilometer, die sich allemälig so steigerte, daß sie im Jahr 1874 Fr. 20,206 erreichte, was eine jährliche Bermehrung von circa  $6^{1/2}$  % ausmacht. Mit einer Majoration von  $6^{0}$ /0 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, dürsen aber auch nicht überschätzt werden, da die Verkehrszone, welche durch unsere Bahn bedient wird, nur eine begrenzte ist. Einstuß hierauf wird namentlich auch der zukünstige Anschluß an die Gotthardbahn haben, der möglicherweise in Rothkreuz statt in Luzern zu suchen sein dürste. Dannzumal werden auch ers hebliche Antheißquoten an die Kosten der Erweiterungen der Bahnhöse in Bern und eventuell in Luzern entfallen sein, und es enthält sich daher Ihre Kommission weitergehender durchs aus problematischer Berechnungen.

#### IV.

Die Kommission hat die in jüngster Zeit ausgeworsene Frage: "It die Gisenbahngesellschaft Bern-Luzern eine Aktiensgesellschaft, oder welches ist ihre rechtliche Stellung, m. a. "W., haftet für die Berbindlichseiten derselben bloß das Geschellschaftsvermögen oder haften die Aktionäre für ein Mehszeres?" durch ihre juristische Subkommission untersuchen lassen und es hat diese ihre Ansichten in einem einläßlichen Rechtssgutachten niedergelegt. Indem wir auf den Juhalt dieses Gutachtens verweisen, beschränken wir uns hier darauf, nur die Schlüsse desselben wieder zu geben, um so mehr als alle Mitglieder unsers Spezial-Ausschussen, um so mehr als alle Mitglieder unsers Spezial-Ausschusses, das die Bern-Luzern-Bahn eine Aktiengesellschaft sei, übereinstimmten, eine Minderheit hingegen nicht allen den dafür ansgesührten Gründen beipflichten konnte.

Die 1. Frage: Ist die Genehmigung ber Stastuten von der kompetenten Behörde ertheilt worsden? wird Seitens unserer Juristen bestimmt besaht. Der Große Rath des Kantons Bern hat in Art. 29 der Konzession vom 10. März 1870 die Bestimmung genehmigt: "die Statuten der Gesellschaft bedürsen der Genehmigung der Regierung." Dadurch, daß der Regierungsrath am 27. März 1872 die Statuten sanktionirte, wurde in dieser Hinsicht dem

Gefetz ein Genüge geleistet.

Hinsichtlich der 2. Frage, ob die vorgeschriebene Beröffentlichung der staatlichen Genehmigung rechtzeitig erfolgt sei, gelangen dieselben zu solgendem Ergebniß: In Betreff der Beröffentlichung der Staatsgenehmigung der Staatuten ist dem Gesete ein Genüge geleistet worden. Die am 27. und 30. November 1875 ersolgte Publikation der Statutengenehmigung war nach dem zum Zweck Geschehenen und damit Erreichten nicht unumgänglich ersorderlich, indeß noch statthaft, ebenso die Uebernahme der vorher im Namen der Gesellschaft eingegangenen Berdindlichseiten; durch diese beiden Maßnahmen wurde ein allfälliger Mangel hinsichtlich der rechtlichen Konstituirung der Aktiengesellschaft und der Rechtssgültigkeit der im Namen derselben eingegangenen Berdindlichseiten gehoben. Die Gesellschaftsgläubiger wurden dadurch nicht benachtheiligt, indem wenn nicht eine Aktiengesellschaft, viel weniger noch eine gewöhnliche, zivilrechtliche Erwerdssgesellschaft, gebildet durch die Aktionäre, zu Recht besteht.

Demnach ist fein Grund zur Befürchtung vorhanden, daß ber Staat Bern für die Bersbindlichfeiten ber Bern=Luzern=Bahn=Gesell=schaft rechtlich über den gemachten Aktienkapital=Ginschuß hinaus in Anspruch genommen werden

önne

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 Er= theilung der Vorschüffe an die Bern=Lu= zern = Bahn = Gesellschaft ihre verfassung & = mäßigen Rompetenzen überschritten hat.

Mit Hochschätzung

Bern, ben 3. Januar 1876.

Der Kommissionspräsident: G. Ott.

Zu vorstehendem Berichte werben 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.

### Sochgeehrter Berr!

Mit Schreiben vom 10 dieß ertheilten Sie mir den Auftrag, die Frage der Vollendungsbauten 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 Oberingenieur Bribel in Biel die Angelegenheit besprochen, nahm darauf unter Zuziehung der Herren Bahningenieur Euenod 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 Bahnbetrieds zu erstellen nothwendig sind, qualifiziren sich in solche, die einerseits der Dringlichkeit wegen überhaupt (Konsolidirung der Berglehne auf der Strecke Wollhausen-Langnauerdrück, zwischen Kilometer 39,900 und 40,100), anderseits deswegen sosort in Angriff genommen werden müssen, weil deren Erstellung nur im Winter dei kleinem Wasserstande rationell geschehen kann (sämmtliche Userschundbauten). Die übrigen, nachfolgend aufgesührten Vollendungsarbeiten können füglich auf das Frühjahr, die kosspieligsten derselben, Ergänzung der Beschotterung und Geseiseregusirung auf die Monate April und Mai verschoben werden.

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

### Busammenstellung der Vollendungsarbeiten.

Truppe I. Gruppe II. Fr. Fr. Fr. Sr. 2008 1—3.

1) Zwischen Kil. 0,9 und 1,5 sind an der Issis Userversicherungen dringendst nöthig auf 200 Meter Länge

2) Auf Station Wiggen fehlt die Auffüllung für die Holzrampe und Zufahrtsftraße, sowie die Kampenmauer. Bon der Sicherheit des Bahnbetriebes selbstverständlich völlig unabhängig liegt die Erstellung der Holzrampe im wirklichen Interesse der Bahn und wird deßhalb der Kostenbetrag hier aufgenommen und zwar für Erdarbeiten

für Mauerarbeiten " 3,000

Uebertrag

5,000

8,000 8,000

	Gruppe I.	Gruppe II.	Gruppe I. Kr.	Gruppe II.
llebertrag	5,000	8,000	uebertrag 26,200	26,500
b. <b>Cscholzmatt:Schüpfhein</b> Loos 4.	t,		e. Wollhaufen-Langnanerbrüde, Loos 6 11—7 I.	
Im Einschnitt rechts ber Bahn, bei Kilometer 18,000 ist auf 300 Meter Länge eine Entwäfferungsanlage zu erstellen	es e	2,000	1) Bei Kilometer 35,800 müffen vor ber Lunnelmünbung auf Bernseite bie Seitengräben zum Wasserabssuß mit Gegen- gefäll außgemauert werden	350
c. Shüpfheim-Entlebuch, Loos 5.			2) Bei Kilometer 38,500 mußte ber Bahn wegen die Landstraße verlegt werben.	
1) Der Bahneinschnitt bei Kilometer 26,700 muß noch vollendet und dem Wasser Absluß verschafft werden	el .	1,000	Zum Schuße ber Straße und mit ihr der Bahn ist noch eine Userversicherung ersors berlich und zwar auf eirea 120 Meter Länge	
Kilometer 24,460 sind zwei neue, große Auflagsquader einzuseten		200	40,100 ift die Versicherung der Berglehne rechts dringendst nothwendig. Ein Theil der nöthigen Arbeiten ist dereits erstellt und zwar an Erdarbeiten für Fr. 5000	
versichert werden		4,000	und an Mauerarbeiten für Fr. 9000, zus fammen also für Fr. 14,000. Nach Mitstheilung des Herrn Bahningenieurs Cuenod ist aber dieser Betrag größtentheils noch nicht bezahlt und wird deshalb hier mit	¥
sichern, ist es nothwendig, auf dem rechten Ufer unter der Brücke durch und flußauf= wärts auf 80 Meter Länge eine Uferver= kleidung zu erstellen, wie solche auf dem Linken Ufer besteht und sich daselbst bei der			aufgenommen. Wit Inbegriff obiger Posten find erforberlich: Für Erbarbeiten . Fr. 15,000 "Wauerarbeiten " 16,000	
außerordentlichen Wassergröße vom Juli 1874 bewährt hat. Diese Wassergröße be-			Total ———— 31,000 4) Bei Kilometer 35,820 ist über dem Tunnelportal, Seite Bern, eine Schale	
mirkte einen Uferdurchbruch auf dem rechten Ufer unmittelbar oberhalb der Brücke und die Wirkung war der Art, daß das Wider= lager im Wiederholungsfalle allerdings			anzulegen, damit von der obenliegenden Böschung kein Material auf die Bahn her= unter geschwemmt werde	٠
ernftlich gefährdet werden könnte. Kosten hiefür 80 Meter $\times$ 140 = Fr. 11,200 Außerdem ist zu oberst			f. Langnauerbrücke-Malters, Loos 7 II. Auf diesem Loose sind keine Arbeiten	
die Korrektion am rechten Ufer bei Sporren Rr. 1, welcher gegenwärtig höchst			zur Sicherheit des Betriebs auszuführen nöthig. g. Malters-Littau, Loos 8.	
nachtheilig einen zum Fluß ganz winkelrechten Abschluß hat, ein Kegel als Abschluß anzulegen, daherige Kosten " 2,800			1) Bei Kilometer 50,900 macht die Emme eine sehr schroffe Biegung unmittels bar neben der Bahn und es ist zur Sis	
Total Entlenforrestion — 2,500 d. Entlebuch-Wollhausen,	14,000		cherung ber von der Bahnverwaltung ge- machten Schwelle noch ein Steinwurf nöthig auf eirea 140 Weter Länge 2,100 2) Die Station Littau ist zeitweise	
Loos 61.  1) Bei Kilometer 30,700 sind vor dem Tunnel rechts der Bahn die Böschungen			halb versumpst und es sind entsprechende Entwässerungsarbeiten bringend geboten .	5,000
zu verslachen		1,700	3) Bei ber Station Littau läuft das Bergwasser durch die Dorfstraße auf das Bahngebiet und muß durch Anlage einer Dohle und Seitengraben abgeführt werden.	
eine Berkleibungsmauer vor Berwitterung geschützt werden		9,600	Daherige Kosten in Allem h. Littau-Aluhmühle (Luzern),	2,000
(Sägelibach) sind auf zirka 160 Meter Uferversicherung an der Waldemme zu er- stellen	4,000		Auf diesem Loose sind zur Betriebs= sicherung keine Arbeiten auszusühren noth= wendig.	
4) Für Reparaturen am Tunnel bei Kilometer 31,750	1,200		i. <b>Beschotterung der Bahn.</b> Zur Ergänzung der Beschotterung im Frühjahr werden für die ganze Bahnstrecke	
Schutze der Bahn die Einschnittsböschungen zu konsolidiren	2,000		Langnau-Luzern erforderlich sein 13,000 Kubikmeter	39,000
Uebertrag	26,200	26,500	Nebertrag 62,650	72,850

	Gruppe I.	Gruppe II.
Uebertrag	Fr.	Fr.
k. <b>Bahnunterhaltung</b> .	,	,
Im Frühjahr während der zwei Mosnate April und Mai ist die Regulirung des Geleises auf der ganzen Strecke nothswendig. Für 13 Vorarbeitergruppen sind während 2 Monaten (April und Mai)		21.000
je 10 Mann erforberlich		24,000
1. Verschiedenes.		
Anpflanzungen zur Konsolidirung ber Böschungen		3,000
	62,650	99,850
m. Unvorhergesehenes.		
Hiefür werden ausgesetzt circa $10^{\circ}/_{0}$ mit	6.350	9,150
Lotal		109,000
Fruppe I . Total Fr. 69,000	,	
Mit Hochachtung zeichnet		
G. Gränich	er, Ing	enieur.

### Beilage B.

Bericht an den Präsidenten der großräthlichen Kommission zur Untersuchung der Finanzlage der Bern-Luzern-Bahn, zu Sanden des Großen Rathes.

Berr Prafibent!

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

Nach Prüfung der Vorlagen, wiederholten Arbeiten mit Herrn Oberingenieur Dapples und Bereifung 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 bevisirt worden. Herr Dapples erhöhte diesen Betrag auf Fr. 14,000,000. Trot dieses erhöhte diesen Betrag auf Fr. 14,000,000. Trot dieses Zuschlages von 2 Millionen erwies sich der Devis als unszulänglich, 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 deßhalb, weil z. B. die Linie Basel-Delsberg, mit Antheilquote am Bahnhofe Delsberg, bloß auf ungefähr Fr. 200,000 per

Rilometer zu fteben kommt.

Indem ich hierauf zu antworten mich bemühe, bemerke, daß ich bei meinen Forschungen auf dem technischen Büreau 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 bas Trace ber Langnau-Luzernbahn, so sieht man, wie Issis und kleine Emme sich in scharfen Kurven regellos von einer Thalseite zur andern werfen und zahlreiche Wildbache fich in fie ergießen. Alle diese Gewässer haben starkes Gefälle, schwellen rasch an und fördern bei Hochgewittern und anhaltenden Regenguffen gewaltige Geschiebsmaffen zu Thal.

Der Charakter der Gegend ist wild und die geologische Formation für Bauten vorliegender Art eine ungunftige. Gletscherschutt und verwitterte ältere Formationen, mit Wasser= adern durchzogen, überlagern die Höhen. Der feste Kern liegt tief. Links und rechts der Thäler Abstürze. Bei den zahl= reichen Anschnitten waren Abrutschungen zu gewärtigen und bie unbandigen Gemäffer erforderten größere und koftspielige

Versicherungs-Bauten.

Trot ber schwierigen Berhaltniffe ift 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 follte, nicht Zeit zu ein= läßlichen Studien, seine bezügliche Arbeit reduzirte fich haupt=

fächlich auf Vervollständigung des Devis Wetli. Herr Dapples disponirte nicht von Anfang an über ge-nügendes Personal. Definitive Anstellungen konnten erst um's Neujahr 1872 gemacht werden, weil der Finanzausweis erft im Dezember 1872 vom Luzerner Volk angenommen wurde. Daburch Schwierigkeiten aller Urt. Temporare Unftellungen mit höherm Gehalt.

In Anbetracht der Menge Arbeit, die in kurzer Zeit auszuführen war, ift die Zahl bes damals verwendeten tech=

nischen Personals eine schwache zu nennen.

Das Frace folgt meist der Thalsohle und hat beshalb viele und starke Kurven. Maximal-Steigung: 2%.
Nun sind es hauptsächlich zwei Punkte, die bezüglich bieses Trace's in die Augen fallen und wo bedauert werden

muß, daß nicht eine andere Richtung eingeschlagen wurde. Die Ueberbrückung der wilden Entlen bei Entlebuch ift an einer Stelle bewerfstelligt, wo zum Schutze der Brücke wie des Bahndammes großartige Uferversicherungen angelegt werden mußten (Wassereinbruch im Juli 1874).

Diese koftspieligen Unlagen waren größtentheils vermieben worden, hatte man die Bahn weiter oben übergeführt, wo

auf beiden Seiten, ziemlich nahe gerückt, felsige Ufer. Ferner ist fatal, daß man sich, entgegen den Einwen-dungen des Herrn Dapples (vide Bericht vom 26. Juni 1873) zur Durchbohrung der Zimmeregg entschloß. Der Verwalstungsrath entschied hierzu, um circa einen Kilometer Centralsbahn zu vermeiden und die Linie um 1025 Weter abzus

fürzen.

Das Trace war ursprünglich über Kriens, später über Rußwyl und dann durch den Reußbühl gezogen. Bei Fr. 900 per laufenden Meter Tunnel hatte Herr Dapples die Mehrstoften der Zimmeregg-Linie auf Fr. 700,000 berechnet; dazu kommen Fr. 885,000 in Folge Regiedaues auf Rechnung der Gebrüder Favre veransgabte 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 Bersicherungsarbeiten bei Entlebuch, die nicht einmal fertig sind, sondern nothwendig noch weiter geführt werden sollten, und ohne Zimmeregg, die finanzielle Lage der Bahn eine weit gunftigere mare.

Herr Ingeniear Granicher, Seitens unferer Kommiffion speziell mit Untersuchung und Feststellung nothwendigster Boll= endungsbauten 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.

den muß bezüglich übereilten Studiums der Linie ferner bemerken, daß bei Befahrung der Strecke den 23. Dezember 1875, wir auf die Erweiterung des Bahnhofes in Langnau aufmerksam gemacht wurden und auf die Unlage einer Wasser=

station, Holz- und Biehrampe 2c. 2c.

Der Umanderung besselben von einer Kopf-Station in einen Bahnhof für durchgehenden Betrieb war nicht, oder jebenfalls bei Weitem nicht genügend, Rechnung getragen. Schon im hinblick auf eine Bahn Burgborf-Langnau, beren Ausführung zwar erft später in Bordergrund trat, war eine Erweiterung des Bahnhofes geboten, um somehr, als Privat= spekulation sich des umliegenden Terrains zu bemächtigen an= fing. 30 und 50 Centimes mußten hier per []' vergütet werden. Allerdings unvorhergesehener Weise trat hier noch ber Umstand zu, daß wegen Berlegung eines Schießplatzes und bezüglicher Borkehren, Blendungen zc. Fr. 7500 Seitens der Bahn bezahlt werden mußten. Die Mehrkosten gegenüber ursprünglichem Devis belaufen sich auf dem Bahnhose Langnan auf mehr benn Fr. 210,000.

Als weiteres Beispiel ungenügender Untersuchung sind anzuführen Neberbrückungen des Lauelibaches, 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 Lauelibach sammt Karrweg eine Brücke von 24 und über die Biberen eine solche von 12 Meter erstellt werden mußte. Wie sehr letzterer Wildbach unterschätzt wurde, beweist der Umstand, daß zum Glück bevor jene Bahnstrecke in Ausfüh= rung war, derselbe, in Folge Unwetters boch angeschwollen, im Sommer 1874 in Hasli unter anderem 2 Schuppen meariß und die Feuerspritze, die in einem berselben verwahrt wurde, auf langere Strecke thalabwarts schleppte.

Dieser Bach lag mit seiner Sohle mehrere Fuß über dem umliegenden Boden und hat sich jetzt gegen 8 Fuß tief in benfelben gewühlt. — Die Borkehren zu feiner Eindammung sind jedenfalls nicht hinreichend und muffen weiter ge= führt werden. Herr Gränicher devisirt hier die Vollendungs-arbeiten auf Fr. 4000.

3ch wiederhole, Herr Dapples hatte nicht genügend Zeit zu einläßlichen Vorstudien.

Frühere Arbeiten beweisen seine Kompetenz in Sachen.

Ueberdieß, daß die Bauzeit eine kurze war, konnte das das Trace von Wohlhausen bis Luzern erst nach dem Luzerner Großrathsbeschlusse definitiv bestimmt werden. Somit war es nicht möglich, die ganze Linie zum Ban auszuschreiben, 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 sämmtliche Unterbauarbeiten. Es sind aber dort für den Bau schwierige Berhältnisse, höchst mangelhafte Zu- und Vonfahrten, so daß sich kein richtiger Unternehmer für das Ganze melbete 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 Zimmereggtunnel-Unter= nehmens, wo den Gebrüdern Favre die Arbeit abgenommen

werden mußte, ift bekannt.

Man hatte also hauptsächlich mit kleinern Unternehmern zu thun. So wurden von Langnau bis Schüpfheim die Kunft= bauten im Kleinakkord vergeben. Dabei zeigte sich wiederholt, daß diese Aktordanten 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 beutlich aus einem Schreiben des Direktoriums an den Ver= waltungsrath vom 27. Dezember 1872. Es heißt dort wörtlich:

"Unter Regiebau versteht man die Veraktordirung der Handarbeit an kleine Spezialakkordanten, welche nur die Ar= beiter, die Pferde und das kleine Werkzeng zu liefern haben, während der Bauherr die Materialien und das größere Material, Rollwagen, Hulfsichienen, Lehrgerüfte u. f. w. selbst liefert. Die Vortheile diefes Systems bestehen barin, daß der Bauherr die eigentlichen Elemente des Baues direktl iefert und somit von allen Ersparnissen, welche aus einer umsichtigen Beschaffung berselben entstehen können, selbst prositirt, daß er somit den Gewinn, welchen ein tüchtiger Unternehmer erzielen kann, im Stande ift, in die eigene Raffe zu leiten, 2c. 2c.

"Da nun für unsere Verhältnisse ber sogenannte Regie= bau 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-Escholzmatt, sofort nach Genehmigung der Plane und nach Besitznahme einzelner Grundstücke, die Erd= arbeiten in sogenannter Regie energisch anzugreifen und zu diesem Zwecke einen bezüglichen Aufruf an die Aktordanten

und Arbeiter zu erlassen" 2c. 2c.

Dieß System hat sich offenbar auch hier als unpraktisch erwiesen. Ohnedieß mußten zum weitaus größten Theil die Uferversicherungen, die Schwellenbauten in Regie ausgeführt werden, wozu noch die Vollendungsarbeiten beim Zimmeregg-Tunnel kamen. Es entstunden für die Bauleitung große Rosten und ein kaum zu bewältigender Detail. Mehr technisches Personal war erforderlich, sowie die Anschaffung einer Menge Geräthe, von Material und Pferden, was Alles hinter= her nur mit großem Verluft veräußert werden konnte und zum Theil noch jetzt nicht abgesetzt ift. Abgesehen, daß Ber= hältnisse, Terrain 2c. 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 Wild= masser traten aus und schädigten in außerordentlicher Beise;

an den Berghalden entstunden Rutschungen.

Dieß, sowie die exorbitanten Landpreise und Entschädi= gungen aller Art sind im Allgemeinen Ursache der Devis= überschreitung.

### Resume ber Gesammtkosten.

Tober 1875.   Ber Albrechnungen.   Crumb).   Selfenbunges.   Crumb).   Selfenbunges.   Crumb).   Selfenbunges.   Crumb).   Selfenbunges.   Crumb).   Selfenbunges.   Crumb).   Selfenbunges.	w	1.	2.	3.	4.	5.		
1. Milgemeine Berwaltung . 169,311. 50 688. 50 170,000 10,000 180,000 283,500 - 103,50 2. Mileibenstoften und Hingen . 952,034. 29 257,965. 71 1,210,000 50,000 1,260,000 1,500,000 - 240,000 1,500,	Gegenstand.	gaben bis 1. &	f= Devisirter Betrag	nen 1 und 2	sosontige Bollendungs=	nen 1, 2 und 4	Bordevis.	Differenz-
2. Antleihenstoften und Zinfen		Fr. R	p Fr. Rp.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
3. Borarbeiten und Banleitung . 568,283 09 21,716 91 530,000 10,000 540,000 396,900 + 143,11 4. Landerwerbung . 1,662,551 33 207,448 67 1,870,000 - 1,870,000 1,400,850 + 469,12 10,469 10 und ext. Bortfolia Britis meraga-Lunnel Br. 838,667 62 1,332 38 885,000 - 885,000 - 226,000 1,400,850 + 1,633,81 10,469.14 10,000 1	2. Unleihenskosten und Zinsen		9 257,965. 71	1,210,000				- 103,500 - 240,900
189,469, 40 und erff. Borfduß Bink meregg Lunnel fr. 883,667, 62   2,219,534, 13   20,465, 87   2,240,000   10,000   2,250,000   2,232,200   + 17,80	3. Vorarbeiten und Bauleitung 4. Landerwerbung	1,662,551. 3	9 21,716. 91° 3 207,448. 67	530,000 1,870,000		1,870,000	1,400,850	+43,100 +469,150 +1,633,800
7. Hooghban	180,469. 40 und exfl. Borschuß Zim- meregg-Tunnel Fr. 883,667. 62.	2,219,534. 1	3 20,465. 87	2,240,000	10,000	2,250,000	2,232,200	+ 17,800
8 Abgrenzung, Telegraph &c	50,000. 7. Hochbau	2	,			,		
10. Bahnunterhalt bis 31. Mai 1876	8 Abgrenzung, Telegraph 2c				<u>-</u>	2,005,000		•
Borschuß für Zimmeregg=Tunnel laut Endab=       zum abrunden rund         rechnung	Bahnhof Luzern	36,000		226,000		226,000		+ 226,000
rechnung		14,248,018.			540,000	16,216,000	13,700,000	+ 2,516,000
15,131,686. 58		883,667.	1,332. 38	885,000		885,000		+ 885,000*
Also Differenz plus	, -		8 1,429,313. 42 ir Zimmereggtunnel .		540,000	17,101,000		+ 3,401,000
1.0 1.4			vital war vorhanden ar	uttien F	r. 4,000,000	14,000,000	14,400,000	2,701,000

Bern, 1. November 1875.

C. Dapples.

<sup>\*</sup> Diese Summe nebst Fr. 105,000 Konbentionalstrase sollen uns die Favre frères vergüten. \*\* Benn unsere Forderung an Favre erhältlich ift, so reduzirt sich die Mehrausgabe auf Fr. 2,111,000.

### Resume der Totalkosten für V. Unterbau.

			1.		2,	3.		4.	5.		6.		7		
Gegenstand.			Verrechnete Auss gaben bis 1. Of- tober 1875.		Devisirter Be- trag der Abrechnungen.	ag ber Colonnen 1		Devisirte sofor- tige Bollend: ungsarbeiten.	Total der Colonnen 1, 2 und 4.		Bordevis.		Differenz.		
				Fr.	Ct.	Fr.	Fr.	Ct.	Fr.	Fr.	Ct.	Fr.		Fr.	Ct.
1.	Erbarbeiten	•	٠.	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	<b>15,0</b> 00	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
	extl. Vorschuß Zi tunnel Fr. 888	mmer 3,667.	egg= 62.												
4.	Brücken .		٠	481,538.	87	30,000	511,538.	87	300	511,838.	87	455,400	+	56,438.	87
5.	Durchlässe und	Ran	äle	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 .	٠		63,025.	43	5,000	68,025.	43	15,040	83,065.	43	148,690		65,624.	57
8.	Beschotterung		•	473,425.	75	30,000	503,425.	75	37,510	540,935.	75	454,690	+	86,245.	75
	inkl. Maschinenbe 180,469. 40.	etrieb	Fr.												
9.	Verschiedenes	•	•	10,641.	37	10,000	20,641.	37	_	20,641.	37	MATTER SAME	+	20,641.	37
	Total Uni	terb	a u	6,472,997.	46	262,000	6,734,997.	46	280,000	7,014,997.	46	5,381,200	1	,633,797.	46

Bern, 1. November 1875.

C. Dapples.

Durchgehen wir nun die Rubriken des "Resume der Gesammtkoften der Bern-Luzern-Bahn" von Herrn Dapples. so finden wir bei:

Rr. 1. Allgemeine Berwaltung. Eine Ersparniß von Fr. 103,500.

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

Mr. 2. Unleihenskoften und Zinfen. Abzüglich ber indirekten Ginnahmen.

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

Gegenüber dem Vordevis von Fr. 1,500,000 eine Minder=

ausgabe von Fr. 240,000.

Von in Basel beponirtem Gelb wurde ein höherer Zins

bezogen, als ursprünglich angenommen war.

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

Mr. 3. Vorarbeiten der Bauleitung.

Hier Defizit von Fr. 143,100.

Die Gründe dieser Ueberschreitung sind hauptsächlich im

ausgebehnten Regiebau zu suchen.

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

Mr. 4. Landerwerbung.

Ueberschreitung von Fr. 469,150.

Herr Oberst Meyer gibt in seinem Bericht an den Berswaltungsrath die Gründe hinreichend an. Hohe Preise, von Ansang an durch die Schatzungskommission normirt. Die Juchart Land, von Langnau bis Luzern, soll burchschnittlich auf Fr. 4400 — ftatt Fr. 3800 — nach Devis — gefommen sein.

Mehr Land als in Betracht gezogen, mußte in Folge vergrößerter Stationsanlagen (Languau, Wiggen 2c.), Ufer=

bauten, Rutschungen 2c. erworben werden.

Mr. 5. Unterbau.

Influjive Theilkosten, Maschinenbetrieb Fr. 180,469, und exflusive Vorschuß Zimmeregg = Tunel von Fr. 883,667.

Defizit von Fr. 1,633,800.

1. Erdarbeiten. Heberstiegen den Borbevis um 5%, nämlich um Fr. 116,480, Rutschungen, Böschungsfußversicherungen u. s. w. sind die Urfache bavon, und es ist diese Ueberschreitung, in Anbetracht von Beschaffenheit und Lage bes Terrains, keine bedeutende.

2. Mauern. In Folge nicht vorhergeseheuer Anlage von Stützmauern, bei Berganschnitten und Ausmauerung schabhafter Felsparthien, ift der devisirte Betrag auch hier um

Fr. 59,583 überschritten.

3. Tunnel. Um schwierige Erbarbeiten zu vermeiden wurden mehr Tunnel ausgeführt als bevisirt war, außer dem Zimmeregg=Tunnel, 7. Den Lettern 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 Rieseln und andern Roll= steinen, mit hydraulischem Mörtel. Selbst der berüchtigte Tunnel Gräulich, bei Wohlhausen, 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 ber Ge= sellschaft der Bern-Luzern-Bahn von jenen Reklamirt wird. Da die Geschichte dieses Baues für das ganze Unter-

nehmen von größter Wichtigkeit ift, so bespreche hiermit biese Ungelegenheit näher.

#### Bimmeregg-Tunnel.

Weßhalb die Ausführung desselben beschlossen wurde, habe früher erwähnt. Bermeibung einer Strecke Zentralbahn und Verkürzung bes Trace's um 1035 Meter.

Diefer Tunnel, circa 1130 Meter lang, war auf Fr. 900 per Laufmeter bevisirt, Alles inbegriffen. Die Gebrüder Favre übernahmen die Ausführung innert 18 Monaten um Fr. 850 per laufenden Meter Tunnel, Boreinschnitte 2c. 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 Gotthardtunnel-Unternehmer, Louis Favre. Mit ihm war an Ort und Stelle die Sache besprochen worden und man mußte annehmen, daß an der Hand ber Erfahrung und der Einrichtungen — Bohrmaschinen zc. vom Mont Cenis — dieses Herrn, die Brüber wohl im Stande wären, innert gegebener Zeit die Arbeit auszuführen. Ihre Einleitungen begannen Anfangs September 1873.

Den 17. September Beginn bes Voreinschnitts gegen Luzern und ben 30. September Arbeit auf allen Angriffspunkten.

Da der Befehl zu Beginn der Arbeit erst den 18. Ottober 1873 ertheilt wurde, so hatten die Unternehmer mit der

Vollendung Zeit bis den 18. April 1875.

Die Tunnelarbeiten wurden unter anfänglich gunftigen Verhältnissen auf der Oftseite gegen Luzern eröffuet. Man drang durch Molasse und Nagelfluh. Der Stollen war trocken und abgesehen von den ersten 10 Metern waren keine Sperrungen 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 Tunnelare. Auch da günstiges Gestein. Wie man sich aber auf der westlichen Seite dem Nebergang von Felsen in sandige und Schuttpartien näherte, fand den 2. Mai 1874 in Folge Sprengung plötzlich bedeutender Wassereinbruch statt. Vor= sichtsmaßregeln zur Absperrung, bloß allmaligen Einlassen und Ausziehen des Waffers waren keine getroffen. Auffeher und Arbeiter zogen sich schleunigst zurück, das Wasser sammelte fich auf der untern Seite des Stollens — 1 % Gefälle und füllte denselben.

Während Herr Dapples in seinem Devis für Installa= tionen aller Art Fr. 110,000, für Pumpen allein Fr. 70,000 berechnet hatte, mar hier außer einem Pferbegöpel 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 ware, geschah nichts. Das Wasser stieg im Schach. Tiefe des Letztern bis auf ben Stollen 21,60 Meter, Gefammtlange bes

Stollens damals 288 Meter.

36 Stunden dauerte es, bis die Einmündung des Schachtes im 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 vorgerückt wurde, war in Folge Weisung der Bauleitung vom 16. Februar 1874 ein Hülfsschacht eingetrieben worden. Er drang durch Sand und langte den 7. März 1874 zur Tunnelfirst, traf aber ebenfalls Wasser. Auch hier keinerlei Einrichtungen zum Auspumpen. Es ging bis in den August, daß rationell mit Wasserschöpfen begonnen werden kounte. Da die Wandungen dieses Schachtes lose waren und in Folge schlechter Berschalung 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 rüchvärts, um Wasser abzuziehen, gingen die Unternehmer in belgischer Weise mit Firststollen vor. Später versuchten sie einen Entwässerungsstollen unten, reussirten aber nicht. Die Arbeit wurde möglichst schlecht betrieben; die mangelhaften Sperrungen gaben nach und was angesangen, stürzte stets wieder ein.

Den 15. Juni 1874 waren die Unternehmer dort erst

Den 15. Juni 1874 waren die Unternehmer dort erst 10 Meter über die anfänglich angenommenen Tunneleingänge eingedrungen und zwar mittelst eines geringen Stollens, in dem man kaum stehen konnte. — Trotz wiederholter Mahenungen stets der nämliche lässige Betrieb, worüber verschies

dentlich Material zu Gebote steht.

Bereits im März 1874 wurde den Unternehmern hierüber geschrieben, ebenso Herrn Louis Favre. — Die Gesellsichaft war bereit, am Westeingang eine Bergrößerung 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 besseren Betrieb Frift bis 15. Juni gegeben, nachse bem also den 2. Mai das Wasser beim Hauptschacht einsgedrungen war. — Auch hierauf keine Förderung der Arbeit.

gedrungen 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 disherigem 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 Wichtigeteit ist, so solgt 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 Diffserenzen zwischen der Bahngesellschaft Bern-Luzern und den Gebrüdern Favre entscheiden sollte.

Schiedsrichter waren:

Herr Bundesrichter Jäger, " Oberingenieur Bridel und

" Ingenieur Pillichody, Unternehmer der Bahn von Lausanne nach Duchy.

Die beiben letztern hatten als technische Experten wie als Schiebsrichter zu funktioniren. 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 Borrang eingeräumt werbe gegenüber der Seitens ber Direktion verlangten Expertise (Exekution betreffend).

Dagegen entschied das Schiedsgericht, beibe Angelegensheiten 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 Exekutions-versahren verzichtet, hatte die Direktion mit Schreiben vom

29. Juni die Unternehmer benachrichtigt, daß in Folge ihrer langsamen Ausführung der Tunnelarbeiten sie, die Direktion, benn Beginn des Regiedauss in der Art bestimme, daß dersselbe für den Westmund des Tunnels, den kleinen Hüsssichacht, den Heinen Hüsssichacht, den Hauerweitigen Bestimmungen dieses § 19 sei es somit gedoten, den Stand der Arbeiten an benannten Stellen zu konstativen.

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 Borgehen, dessenungeachtet geben sie, undesschadet ihrer Rechte, eine Feststellung des Arbeitenzustandes zu.

Nach Besichtigung betreffender Bauplätze durch die Schieds= richter 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 Bauplatze und erklärten, daß Natur und Beschaffenheit des Terrains einen Angriff des Westendes des Tunnels vom Hulfsschachte aus und nicht vom Tunnelfopf geboten hätten. Gegen ihren Willen und nur auf ausdrücklichen Befehl der Bauleitung hätten fie am Weftende des Tunnels gearbeitet. Die Arbeit in den beiden Weftschachten sei durch außerordentlichen Wasserzufluß unterbrochen worden und sie hatten zwei Dampspumpen bestellt, um diesen Uebelftand zu bemeistern. Gie erklärten, die Pumpe für den Saupt= schacht 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 Weft= schachte zu arbeiten.

Die Experten finden zwar, es wäre möglich gewesen, das Aufstellen ersorderlicher Einrichtungen (Pumpen 20.) zu beschleunigen, doch geben sie immer noch die Möglichkeit zu, die Arbeiten innert vorgeschriebener Zeit zu vollenden, vor= ausgesetzt, 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 Regiedau erst in einem Monate einzutreten habe, auf 1. August, statt nach Ablauf der 14 Tage. Wenn nach dieser Frist die Arbeit nicht den vorgeschriedenen Fortgang nimmt, so soll die Direktion besugt sein, ohne weitern Verzug in Regie arbeiten zu lassen.

Es erhoben sich nun zwischen ben Parteien Anstände, auf welche Arbeitsplätze sich der Regieban erstrecke, 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 Gesammtbau zu übernehmen, sobald Ausführung in Regie ausgesprochen werde.

Herr Dapples, als Bertreter ber 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 Oftende übernehmen, wenn die Unternehmer dort einstellen.

Die Herren Favre hielten bagegen ihre Behauptung auf= recht, es handle sich nicht um Einstellen ber Arbeit ihrerseits, sondern um eine Verdrängung Seitens ber Bauleitung. Die Schiedsrichter entschieden nun über diesen Punkt

wie folgt:

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

Schließlich erklären die Parteien, daß wenn Regiebau eintrete, auf den Bauplätzen alles bei der Arbeit verwendete Material und alle Geräthe zur Verfügung der Gesellschaft

verbleiben follen.

3. Nachdem bezüglich der Uebernahme in Negie 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 Schiebs= gericht 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 Gesammt-arbeit, die beiden Kopfeinschnitte und alle Borbereitungsarbeiten inbegriffen, ihnen per Laufmeter wirklichen Tunnels bezahlt würden. (§ 4 des Vertrags.) Ferner behaupten sie, durch diese Trace-Aenderung 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 befinitiv angenommen werden, sonst wäre nicht das Wort

"ungefähr" beigefügt (§ 1)."

Ueberdieß gibt Art. 16 bes Bedingnißheftes der Bausleitung das ausdrückliche Recht, die Pläne, nach welchen der Bertrag abgeschlossen murde, zu ändern, ohne daß die Bausleitung zu anderer Entschädigung angehalten sei, als zur Zurückerstattung gehabter Untosten und zur Bezahlung von im Bertrag nicht erwähnter Arbeiten.

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

länge des Tunnels unbedeutend ift.

Was die Arbeitsvermehrung an Portalen und Tunneleinschnitten betrifft, so bewies die Untersuchung von Plan und Terrain, daß das zweite Trace den Unternehmern keinerlei

Mehrbelaftung 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. — Ueberdieß gestaltete sich der Transport des Aushubes auf der Ostseite leichter und minder kostspielig.

Was die Ausmauerung der Tunnelköpfe anbelangt, so konnte hier keine Aenderung eintreten, weil die eigentlichen Tunnelköpfe und ihre Flügelmauern die nämliche Länge und Höhe behalten und weil, einmal eine gewisse Höhe der Belaftung 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 Aenderungen vornehmen dürfte, die dem Unternehmen zum Schaden gereichten.

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 dis dato noch nicht

feftgestellte Länge. (Westseite.) Da die Natur dieses Terrains größere Kosten als dei Felsen verursache und da der Vertrag auf der Voraussehung 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 diefer Forderung

entschieden.

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

begriffen.

Nichts im Vertrag bestimmt, daß der Tunnel nur durch Felsen führe; es ist aber jener ein richtiger Vertrag zu bestimmt übereingekommenem Preis (traité à forsait au prix convenu), so daß der Unternehmer alle günstigen und ungünstigen Zufälle übernimmt. Der Zusat zu § 4: "Dieser Preis ist unveränderlich für alle möglichen Felsenbeschaffenheiten, für alle Fälle von größerm oder kleinerm Wasserandrang, Rutschungen, Einstürze zc. zc." — kann offendar keine andere Bedeutung haben, als in außdrücklicher Weise zu bestimmen, daß unter keinerlei Borwand dem Unternehmer Necht zu einer Preiserhöhung zustehe. Es ist nicht am Platze, den Umstand, daß nur von der Natur von Felsen die Nede ist, in dem Sinne zu deuten, der Tunnel müsse gänzlich durch Felsen gestrieben sein.

Das dem Vertrag beigefügte spezielle Bedingnißheft für Tunne I, welches ebenfalls von den Parteien, als für vorsliegende Arbeit maßgebend, angenommen wurde, nimmt ganz beutlich auch Terrain anderer Natur, als Felsen, in Betracht,

weil es in Art. 6 bestimmt:

"Wenn unter bem Material Haufen Steine, Kies ober Sand vorkommen, die zu andern Zwecken bei Ausführung der Bahnlinie verwendet werden können 2c. 2c."

Dem zu Folge müssen die Schiebsrichter biese 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 End-

satz von § 4 des Bertrags lautet:

"Da, wo laut Anordnung der Bauleitung die Auß= mauerung der Tunnelverkleidung ganz oder theilweise unter= bleiben wird, finden folgende Abzüge statt:

Für Wegfall der Berkleidung per Laufmeter Widerlager

auf einer Seite . . Fr. 75 Auf zwei Seiten . . . " 150 Ber Laufmeter Gewölbe . . . " 120.

Indem die Parteien diese Bestimmung annahmen, verzichteten sie bezüglich der Mauerung einsach auf den Bertrag a forsait. 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 dei derlei Arbeiten angenommen, daß eine derartige Abweichung vom Bertrag um bestimmte Summe natürlicher Weise auch in entgegengesehrer Richtung eine Abweichung herbeisühre, so nämlich, daß da, wo das Mauerwerk über normal verstärkt werden muß, der Unternehmer sür diese mehrleistung zu entschädigen sei. In dem im Tunnelplane eingezeichneten Duerprosile ist eine Mauerdicke von 0,60 Meter, über der Fundation, eingetragen, bei einer Gewölbedicke von 0,45 Weter im Scheitel. — Die Erperten bezeichnen diese Maße als normal. — Sodald die Beschaffenheit des Terrains eine größere

Stärke verlangt, ober bas Erstellen eines Sohlengewölbes (radier), so soll die Bermehrung der Mauerung den Unter-

nehmern zu Fr. 20 per Kubikmeter vergütet werben. Richtig ift, daß der in § 4 vorgesehene Abzug von Fr. 270 für den laufenden Meter Tunnel bei Weglaffung der Ausmanerung ungefähr einem Preise von Fr. 30 per Rubikmeter Mauerwerk entspricht, bagegen ist zu bemerken, daß, welches auch die Mauerstärke, die Kosten für Lehrbogen, Gerüstungen, Ausfügung 2c., die nämlichen bleiben und daß bezüglich des Sohlengewölbes ein Theil obiger Rosten 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 Neklamationen bezüglich der Traceanderung sind abgewiesen unter Berücksichtigung ber Schlußverwahrung.

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 Rubikmeter und ebensoviel für bas Sohlengewölbe 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 Busammenstellung ber Besammtkoften enthalten sind.

Wiederholt wandten sich die Unternehmer an die Direktion, sprachen von höherer Gewalt; unter obwaltenden Umftanden fei es ihnen unmöglich, zur Zeit fertig zu werden, erklarten aber, wenn sie Preisaufbefferung ober Prämien erhielten, wollten sie sich anheischig machen, früher zu vollenden.

Trots allem Versprechen wurde bis 1. August nichts Ordentliches geleistet; bie Journale geben hierüber genügend

Auskunft.

Den 1. August 1874 wieder Augenschein und neuerdings 20 Tage Frist, damit die Arbeit der Pumpen beffer nach= gewiesen werde, mit ausbrücklicher Bedingung, andernfalls alsdann ohne weitere Vorkehr die Exekution ausführen zu fönnen.

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 anserkannt. — Damals ware 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, murde

erst dies Frühjahr der Prozeß angehoben.

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

Des schlechten Bobens 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 2c. 2c., im Direktionsbericht pro 1873 und 1874, sowie in ben Berichten des Herrn Dapples. Hauptdifferenzen im Streithandel find übrigens burch Entscheid der Herren Schiedsrichter erledigt. -Den Herren Favre scheint es mit ehrlicher Ausführung bes

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

Gin gehöriger Baubetrieb beim Zimmeregg=Tunnel mar anfänglich für die Gesellschaft um so schwieriger, weil besonders auf der Weftseite die Herren Favre die Situation verdorben hatten. — Das Terrain war aufgelockert und nur außer= ordentlichen Anstrengungen gelang es, durch diese losen, durchnäßten und nachrutschenden Massen durchzukommen. — Die gewöhnlichen Sperrungen genügten nicht. — Daher Unschaffung von 12 Stück schmiedeisernen, 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 Mage, wurden aber doch in Berbindung mit starken Holzsperrungen mit Erfolg benützt. — Sie kamen auf Fr. 50,000. Die Berwaltung hatte einhellig ihre Anschaffung beschloffen. immensen Druckes wegen in nassem Sandboden waren außer= ordentliche Vorkehren geboten. — Der Tunnel war das Haupt= Bauobjekt, zu den Arbeiten war nur kurze Zeit mehr vorhanden; es mußte somit mit aller Energie vorgegangen werden. Es brachte denn auch die Bauleitung das Bange zu Ende, nicht ohne schwere Rosten, die wohl schwerlich vergutet werden. Obige Fr. 50,000 sind mit den andern bezüglichen Ausgaben den Gebrüdern Favre in Rechnung gebracht.

Die Gesammtrechnung über dies Geschäft gestaltet sich

folgendermaßen:

1130 Meter  $\times$  Fr. 900 = Fr. 1,017,000 gegenüber bem frühern Trace (Reußbühl) Mehrkoften 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 . . . . . . . .

Den 7. August 1874, Erekution, auf Kosten ber Untersnehmer und möglichst beschleunigt. Im Ganzen für den Zimmereggtunnel verausgabt, laut Bericht bes Herrn Dapples, Fr. 2,004,899.

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

Dbige Fr. 924,959 fielen den Herren Favre zu zahlen auf, sammt Fr. 105,000 Konventionalstrafe. Hiegegen pro= teftiren die Herren Favre, stellen Gegenforderung und haben

Prozeß erhoben.

Bemerke, am Schluß meines Rapportes über die Zimmer= eggtunnel-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 bestichtet wurde, möglichst objektiv wiederzugeben; die Schuld allfälliger Unrichtigkeiten weise auf die Quellen zurück.

Fortfahrend im Durchgehn der einzelnen Nubriken der

Zusammenstellung des Herrn Dapples, komme zu

4) Brüden. Sier, 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 an=

gewendet werben mußten.

Das Material zu Gewölben und Widerlagern, wie über= haupt zu sämmtlichen Mauerungen, wurde meistens den Wild= bachen entnommen. So liefern Entle wie kleine Emme prächtige, harte und doch spaltbare Steine aus dem Hochgebirg. Nebst diesen wurden zu Quadern und Vorsatsteinen bei Langnau Oftermundinger= und weiter gegen das Entlebuch Hilfern= Sandsteine und folche aus bem Schlangenrain bei Schupfheim verwendet. Die Sanbsteine aus der Hilfern und dem Schlangen= rain, sowie auch die weiter unten von Luzern her verwendzten, sind vorzüglich. Ihrer Härte wegen und weil sie weit hersbeschafft werden muffen, kommen sie theuer. Auch in eins zelnen Bahnabschnitten wurden gute, nerwendbare Sandsteine gebrochen.

Unter diesen Neberbrückungen zeichnen sich mehrere größere Eisenkonstruktionen aus. In weitere Details einzutreten, er= laubt die furz bemeffene Zeit nicht. Erwähne noch, daß eine Brücke über die Wald-Emme sehr schwierige Fundationen 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 Ranäle. Ersparnig von

Fr. 209,237.

Wie bemerkt, mußten wiederholt ftatt Durchläffe eigent= liche Brücken ausgeführt werden, so daß hier eine Ersparniß auf Unkosten der Rubrik 4 eingetreten ift. Bei Brücken aber wie hier wurde von der Verwaltung erheblich Material und Werkzeug angeschafft. Die Koften figuriren später unter "Betriebs- und Bauinventar", während Rubrik 4 und 5 damit belaftet werden follten.

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

6) Uferbauten. Die gewaltigsten Berbauungen find die bei Entlebuch. Ober- und unterhalb der Brücke über die Entle, links und rechts ein Suftem von Quer- und Länge-Wuhren. Die Schwellenhölzer des Unterbaues sind mit zölligen eisernen Dubeln oder Bolzen auf einander und den Untergrund befestigt. Ebenso sind die untersten Steinblöcke der Mauer= ansätze mit solchen Dubeln auf den Felsen geheftet. Das Material zu den Abpflasterungen wurde dem Wildbache selber entnommen, sowie dasjenige zu ben mächtigen Steinwurfen. Die Entle liegt voll solcher, zum Theil gewaltiger Blocke. Es ift kein Zweifel, daß später dies Gebiet mittelst der Bahn als Gewinnungsplatz von ausgezeichnetem Baumaterial ausgebeutet merden mird.

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

Für die ganze Strecke Schüpfheim-Entlebuch waren nur

Fr. 32,000 devisirt.

Der Gesammtbevis 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 außgeführt werden. Größere Versicherungen sind angelegt bei ber Emmenkorrektion zu Werthenstein und beim Renggbach, obenher 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 berselben von Privaten und Kor= porationen nicht ober wenigstens nicht gehörig unterstütt und muß fattisch zum Schutze ihrer Anlagen an Orten schwellen, wo sie nicht schwellenpflichtig ware. Wo irgend möglich, wird sie genöthigt, nicht nur für eigenes Gebiet, sondern auch für basjenige anderer zu bammen.

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 Nechnung 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 Waschinenbetrieb 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 Schotter=

nachlieferungen.

9) Verschiedenes. Mehrausgabe: Fr. 20,641. Ueber die verausgabten Fr. 10,641 liegt hier die Spezialrechnung bei.

### Resume der verrechneten Ausgaben bis 1. Oktober 1875 für V. 9. Unterban. Verschiedenes.

V. 9. Verschiedenes. Ct. Fr. a. Ausschreibung ber Arbeiten. Ausschreibung der Unterbauarbeiten b. Unterhalt der Regiepferde. 4,326. 85 Unterhalt der Regiepferde, als: Pferdefutter, Behandlung der Pferde, Knech-Reparatur von Geschirr und tenlöhne, 3,226. 20 Wagen 2c. c. Rulturentschädigungen. Kulturentschädigungen an Landeigenthümer für infolge Bahnbau erlittenen Schaben 1,443. 20 d. Aufräumen ber Linie. Aufräumen und fäubern ber Linie 2c. vor der Rollaudation . 616. 90 . . e. Berschiedenes.

Berschiedene Arbeiten und Lieferungen, welche sich nicht auf die andern einzelnen Rubriken des Unterbaues vertheilen lassen 1,028. 22

Total wie im Resume der Ausgaben vom 1. November 1875. . 10,641. 37

Auf 5. Unterbau somit eine Gesammt=Mehrausgabe pon rund Fr. 1,633,797.

Nr. 6. Oberbau, inklusive Theilkosten, Maschinens betrieb Fr. 50,000, mehr ausgegeben Fr. 17,800. Nührt hauptsächlich her von größerer Schienenlage auf Stationen, so in Langnau 2c. Obige Fr. 50,000 fallen Dieser Rubrit auf, weil auch die Oberbaumaterialien mittelst Ma= schinenbetriebs beigebracht wurden. Ferner mußten die Schienen theurer als bevisirt war bezahlt werden. Statt Fr. 270 per Tonne kamen sie auf Fr. 280. Wären übrigens diese Schienen (à 36 Kilogramm per Meter) früher bestellt worben, so ware der Ausfall weit größer. So mußte die Nordostbahn fr. 360 per Tonne bezahlen. Länger warten konnte man nicht und es ist Herrn Dapples Berdienst, daß überhaupt so lange ge= wartet 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, lerchene — aber imprägnirt — verwendet. Auch mit steinernen Würfeln wurde probirt.

Nr. 7. Hochbau. Mehrausgabe Fr. 33,400, exklusive

Bahnhof Luzern.

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

Dabei großer Detail. Es fam stets Neues bazu. Oft schwierige Fundationen. Auch die Unternehmer machten bei

ben niedrigen Preisen keine guten Geschäfte.

Rr. 8. Abgrenzung, Telegraph. Konnten um Fr. 10,450 billiger erstellt werden.

Rr. 9. Betriebs= und Bauinventar, wobei ein Materialkonto von . Fr. 547,128 hier eine Mehrausgabe von .

hier eine Mehrausgabe von . " 186,700 Grund: Die Regiebauten mit der Menge für Unterbau Hochbau angeschaffter Materialien und Geräthe aller Art. Nach Herrn Dapples stellt sich hierfür die Rechnung wie folgt:

Vorbevis, inklusive 5% Unvorhergesehenes Fr. 1,818,300

Nachdevis, mit Bauinventar und Material=

\_, 2,005,000 

Somit Mehrausgabe von Fr. 186,700 In obiger Nachdevissumme von Fr. 2,005,000 sind be-griffen: Der Materialkonto, bessen Beträge auf die verschie= benen Baurubriken zu vertheilen sind mit Fr. 547,128. 74 Das Bauinventar, abzüglich ber allfällig wieder verkauften Gegenstände, mit . . 170,841.10

ebenfalls auf die eigentlichen Baurubriten zu vertheilen.

Summa 717,969.84

Bleibt für eigentliches Betriebsinventar ein Betrag von . . . . . . .

<u>, 1</u>,287,030. 10

Fr. 2,004,999. 94 ,, 2,005,000. rund, wie oben

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 Rollmaterials 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, nach= bevisitet 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, mas sich bei jeber neuen Bahn anfäng=

lich auf erhebliche Summen beläuft.

### Bahnhof Luzern.

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 gegen= wärtigen Bahnhofe benütze, so werbe die Gentralbahn die bort nothwendigen Erweiterungen und Gebäubeerstellungen gegen Zinsvergütung besorgen. Die Centralbahn aber, in ber Boraussicht, daß Luzern später einen andern Bahnhof erhalte, verlangte von der Bern-Luzern-Bahn, sie solle das Erforder= liche selbst ausführen.

Sowohl Herr Wetli, wie Herr Dapples hatten für An= lagen, Remisen 2c. in den Bahnhöfen Bern und Luzern, der eine Fr. 200,000, der andere Fr. 150,000 bevisitrt. In erwähnter Boraussetzung murden aber biefe Unfate geftrichen.

Wasserstationen Konolfingen und Langnau. Hiefür

war nichts bevisirt.

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

Dem Allem zu Folge berechnet Herr Dapples die gehabten Ausgaben bis 1. Oktober 1875 auf

Fr. 15,131,686. 58

den Betrag fälliger Abrech= nungen mit .

Summa 7,428,310. 42 Fr. 16,561,000. —

bie Bollendungsarbeiten auf " 540.000. — Total Baukosten Fr. 17,101,000. —

Da nun bloß an Bau-

für die nothwendigsten, in nächster Zeit zu erstellenden Vollendungsbauten, 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 burchaus nothwendig baldigst auszuführen, im Interesse der Sicherheit des Betriebs und um die Bahn selft vor großem Schaden zu bewahren:

Berbauungen an der Isis, obenher 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 Abslachung und theilweise Ausmauerung verwitterten Felsens bei einem ber Tunneleingänge auf ber Bern-Seite.

Judem ich hiermit meinen Bericht schließe, bedaure, daß bei dem großen Material zu gründlicherer Arbeit meine Zeit

zu furz bemessen war.

Mit Hochschätzung!

Toffen, den 31. Dezember 1875.

Kriebr. v. Werbt.

### Beilage C.

Bericht der Subkommission Nr. IV an die Großraths= fommission betreffend die Bern=Luzern=Bahn.

Berr Prafident! Berren Grogräthe!

In der jüngsten Zeit ist die Frage aufgeworfen worden: "Ift die Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern eine Aktion= gesellschaft, oder welches ist ihre rechtliche Stellung, m. a. W. haftet für die Verbindlichkeiten derselben bloß das Gesellschafts= vermögen oder haften die Aktionäre für ein Mehreres?

Da je nach dem diese Frage gelöst wird, der Staat Bern bei bem Unternehmen finanziell bloß mit seinem Aktien= kapital betheiligt ist, ober aber sich in der Lage befindet, auch für bas Defizit der Gesellschaft in Anspruch genommen zu werden, so liegt die Tragweite dieser Frage auf der Hand. Sollte nämlich ber Staat für fammtliche Schulden ber Besellschaft einzustehen haben, so wäre seine Haltung gegenüber den Gläubigern derselben klar vorgezeichnet, seine finanzielle Lage aber um so schwieriger.

Auftragsgemäß haben wir daher der obschwebenden Frage die derfelben gebührende Aufmerksamkeit geschenkt und unter= breiten Ihnen, Herr Präfident, Herren Großräthe, hiermit den darauf bezüglichen Bericht. Dabei erklären wir von vornherein, daß es zu weit führen würde, wollten wir darin die Grunde ericopfen, welche für unfere Auffassung sprechen.

Die zu unserer Renntniß gelangten Ginwendungen sind :

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

2. Die vorgeschriebene zweimalige Veröffentlichung bieser

Benehmigung ift nicht rechtzeitig erfolgt.

Im Augenblick der Beröffentlichung war die Gesellschaft materiell insolvent; es konnte daher in diesem Zeitpunkte ber Charafter berselben nicht mehr verändert, bezw. von der in Art. 8 des Gesetzes vom 27. November 1860 eingeräumten Anweisungsbefugniß nicht mehr Gebrauch gemacht werben.

Es find 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 baher eine gewöhnliche zivilrechtliche Erwerbsgesellschaft; die Theilhaber derselben haften nach Satzung 885 C für die Berbindlichkeiten ber Gesellschaft solidarisch.

Um die aufgeworfenen Rechtsfragen zu lösen, ist vor Allem festzustellen, welche Gesetzgebung zur Anwendung ge=

langt.

In der bernischen Konzession vom 10. März 1870 steht in Art. 3: "Die Gesellschaft als solche hat ihr Domizil, sowie ben Sitz ber Berwaltung in ber Stadt Bern und ist in beren

Gerichtssprengel für perfönliche 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 Berichtssprengel sie für persönliche Klagen belangbar ift."

§ 2 der Statuten vom 21. Dezember 1871 fagt: "Die Firma ber Gesellschaft lautet: "Eisenbahn-Gesellschaft Bern-Luzern". Der Sitz berselben ist in Bern."

Nach allgemeinen Rechtsgrundfätzen und den Vorschriften des bernischen Gesetzes (Sat 4 C) ist für die Rechtsverhalt= nisse einer Gesellschaft und zwar sowohl in Betreff der Rechte und Pflichten ber Gesellschaft unter fich, als in Betreff ihrer Berpflichtungen gegen Dritte, insofern es sich nicht um bing= liche Klagen handelt, die Gesetzgebung des Sitzes der Gesell= schaft maßgebend.

Die eidgenöffische Gesetzebung hat diesen Grundsatz nicht

modifizirt.

In Bezug auf den Gerichtsstand wird beiläufig bemerkt, daß nach Art. 27, Ziff. 4 der B. G. D. zivilrechtliche Streitig= keiten zwischen Kantonen einerseits und Korporationen oder Privaten anderseits auf Verlangen einer Partei beim Bundes= gericht anhängig gemacht werden können, wenn der Streit= gegenstand 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: "Ift die Genehmigung der Statuten burch die kompetente Behörde erfolgt?" so muß dieselbe be=

stimmt bejaht werden.

Abgesehen von der Frage, ob durch die bloße Statuten= genehmigung einer Eisenbahngesellschaft zu ihrem Geschäfts= betrieb solche Befugnisse eingeraumt werden, zu beren Bewil= ligung nur der Große Rath kompetent ist, Frage, welche Un= gesichts des Inhalts der Statuten und der einschlagenden Gesetze verneint werben muß, hat der Große Rath des Kantons Bern in Art. 39 ber Konzession vom 10. März 1870 die Bestimmung genehmigt: "Die Statuten ber Besellschaft beburfen ber Genehmigung der Regierung." migungen fallen nicht unter biejenigen Berrichtungen bes Großen Rathes, welche er nach §§ 27 und 28 V. nicht einer andern Behörde übertragen darf. Dadurch, daß ber Regierungsrath am 27. März 1872 die Statuten genehmigt, wurde in diefer Sinficht dem Gefete ein Genüge geleiftet.

Zu Beantwortung der

II. Frage, ob die vorgeschriebene Veröffentlichung der staatlichen Genehmigung rechtzeitig erfolgt, ift hauptsächlich ber 3 meck 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 Aftien-Gesellschaft die Genehmigung ertheilt wird, den da= herigen Beschluß wörtlich in zwei aufeinander folgenden Rum= mern des amtlichen Blattes des Kantons zu veröffentlichen.

Art. 7. Von dem Tage an, an welchem die in Art. 6 vorgeschriebene zweite Beröffentlichung des Genehmigungs= beschlusses stattfindet, ift, sofern die Statuten der Gesellschaft ben Zeitpunkt ihrer Konstituirung nicht noch weiter hinaus= rücken, die Afrien-Gesellschaft unter dem gegenwärtigen Gesetze rechtlich tonstituirt.

Offenbar liegt in diesen Bestimmungen ber Grundsatz ber Publizität in Betreff ber Errichtung von Aktiengesellschaften

ausgesprochen; ihr Zweck ift, bekannt zu machen,

1. Daß auf Grundlage der Statuten und der staatlichen Genehmigung eine Aktiengesellschaft auf einen gewissen Zeit= punft 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 Staatsbehörbe an die Statuten= Genehmigung geknüpften Bedingungen angenommen worden.

Wesentlich an jenen Vorschriften scheint uns das zu sein, daß der damit beabsichtigte Zweck erreicht werde. Wenn nach= gewiesen wird, daß in einem Falle bieser Zweck auf eine andere als die vom Gesetzgeber als Regel befohlene Weise nicht bloß ebenfogut, 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 Veröffent= lichung ein Mehreres und Wirksameres geschehen, als was der Gesetzgeber vorgeschrichen, so kann nach unserer Ansicht die Unterlassung der zweimaligen Publikation im Amtsblatt durch die Gründer nicht ein wesenklicher, 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 (Renaud, das Recht der Aktiengesellschaften, § 34).
Nach unserer Ansicht ist der unter Ziffer 1 bezeichnete

Zweck der Beröffentlichung der Staatsgenehmigung viel wirksamer als es durch zweimalige Publikation im Amts= blatte hatte geschehen können, erreicht worden durch die ver = schiedenen auf die Bildung der Gesellschaft be züglichen amtlichen Bekanntmachungen. Abgesehen von der früher erfolgten Veröffentlichung des Konzessionsakts hat das vom Großen Rath am 3. Wintermonat 1871 er= laffene und zur Zeit als die Statuten im Amtsblatt erschienen mit einer erläuternden Botschaft in mehr als 100,000 Erem= plaren verbreitete Dekret, betreffend den Ausbau und die Subventionirung ber Gifenbahn Bern = Lugern, welches am 20. Januar 1872 vom Bernervolk angenommen worden (Gesetze und Dekrete, Neue Folge, Band XI, Seite 2) und das Defret betreffend den Finanzausweis für die Bern-Luzern= Bahn vom 20. Wintermonat 1872 (gl. Bb. S. 273) die

Thatsache, daß zum Ausbau und Betrieb ber Bern-Lugern-Bahn eine Aftiengesellschaft in's Leben gerufen worden, die Organisation und die finanziellen Grundlagen derselben, sowie den Zeitpunkt ihrer Konstituirung weit besser zur allgemeinen Renntniß gebracht, als eine zweimalige Publikation der Staats= genehmigung 'im Amtsblatt.

Auch ber unter Ziffer 2 bezeichnete Zweck ber Beröffent= lichung wurde im vorliegenden Falle badurch erreicht, daß die Regierung von ber Konstituirung der Aktiengesellschaft auf Grundlage ber Statuten und ber Staatsgenehmigung Kenntniß erhalten und daß die Gesellschaft die gestellten Bedingungen

erfüllt hat.

Einen Beweis dafür, daß die Art und Weise, wie die Ronftituirung diefer Aktiengesellschaft bewerkstelligt und veröffentlicht worden, die in Art. 6 vorgeschriebene Publikation

mehr als ersett, bilbet ber Umstand,

daß, nachdem die Bern = Luzern = Bahn = Gefellschaft that= sächlich sich als Aktiengesellschaft konstituirt, sie sowohl von ber unmittelbaren Aufsichtsbehörde, dem Regierungsrath, als vom Großen Rathe als solche anerkannt worden, ohne daß wegen der fehlenden Bublikation im Umtsblatt Bemerkungen erfolgt,

daß auch das Publikum sie als solche anerkannt, ohne baß früher Jemanden eingefallen ware, ihre Qualifikation als

Aktiengesellschaft in Frage zu stellen. Es darf daher wohl behauptet werden, daß das Bestehen ber Bern=Luzern=Bahn=Gesellschaft als Aktiengesellschaft auf

Offenkunde beruht.

zebenfalls können die Obligationsgläubiger die hier be= sprochene Einwendung nicht mit Erfolg erheben, da sich aus bem Anleihensvertrag mit ihrem Rechtsvorfahr, dem Basler'= schen Finanzkonsortium und ben mit demselben gepflogenen Korrespondenzen und anderweitigen Unterhandlungen auf's unzweidentigste ergibt, daß basselbe gewußt, daß es mit einer Aktiengesellschaft, bei welcher die Haftbarkeit der Theilhaber auf das Aftienkapital beschränkt ift, verhandelt.

Auch den andern Gläubigern gegenüber würde schließlich unter den obwaltenden Berhältniffen die angeführte Unter= laffung faum eine andere Wirkung haben, als daß ber Be= flagte ben Beweis zu leiften hatte, 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 konnte, die Bern-Luzern= Bahn-Gefellschaft habe so lange als Attiengesellschaft rechtlich nicht eriftirt, bis die oft berührte Bublikation im Amtsblatt erschienen.

Nun ist aber der Statutengenehmigungsbeschluß in Wirk= lichkeit in 2 aufeinanderfolgenden Rummern des Amtsblattes bes Kantons Bern nämlich in den Nr. 95 und 96 vom 27. und 30. November 1875 wörtlich veröffentlicht und badurch auch dem Buchstaben des Gesetzes nachgelebt worden.

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

Demnach wäre dieses Requisit, angenommen, dasselbe sei noch erforderlich gewesen, nun erfüllt und die Gesellschaft

seit dem 30. November 1875 rechtlich konstituirt.

Auch hat die Generalversammlung der Aktionäre vom 22. d. M., vom Rechte des Art. 8 des zitirten Gesetzes Ge= brauch machend, ben Beschluß gefaßt, sie übernehme die Ver= bindlichkeiten, welche vor dem 30. November 1875 Namens ber Gesellschaft eingegangen worben.

Dagegen werden nun die im Gingange zusammengefaßten Ginwendungen erhoben. Es muß zugegeben werben, daß bie Bern-Luzern-Bahn-Gefellschaft gegenwärtig außer Stande ift, ihre Gläubiger zu befriedigen, jedoch ist gegen sie noch tein

Rontursbegehren hängig.

Wenn es sich bei jener nachträglichen Publikation und bei ber foeben erwähnten Schlugnahme barum gehandelt hätte, ben Charafter ber Gesellschaft zu andern, den Gläubigern an ber Stelle einer solventen Erwerbsgesellschaft, beren Mitglieder ihnen mit ihrem sammtlichen Bermögen folidarisch gehaftet, einen zahlungsunfähigen Schuldner, eine Aftiengesellschaft mit unzureichendem Bermögen unterzuschieben, so hielten auch wir ein solches Vorgehen für unstatthaft.

Allein darum handelte es sich nicht, sondern der Zweck dieser Magnahme war bloß, für den Fall angenommen werden sollte, die Publikation der Staatsgenehmigung im Amtsblatt sei durch die anderweitigen Veröffentlichungsmethoden nicht überfluffig geworden und obschon die Berbindlichkeiten 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 vertragschließenden Theile zur Geltung zu

Nach Allem, was zu unserer Kenntniß gelangt, unterliegt es burchaus keinem Zweifel, daß die hier in Frage stehenden Berbindlichkeiten von ben statutengemäßen Berwaltungsorganen einer konstituirten Aktiengesellschaft in ber Beglaubniß, daß dieselbe rechtlich tonstituirt sei, in deren Namen eingegangen worden find, und daß auf der andern Seite die Gläubiger kaum eine andere Meinung haben konnten, als sie kreditiren einer rechtlich konstituirten Aktiengesellschaft.

bringen.

Letztere können sich daher nicht darüber beschweren, wenn allfällig vorhandene Mängel in der Weise gehoben werden, daß die Abficht der vertragichließenden Theile erreicht wird.

Wir werden übrigens sogleich zeigen, daß die Inter= pretation, welche in den eben berührten Schritten eine rechts= widrige Benachtheiligung ber Gesellschaftsgläubiger erblicken

will, auf einem unrichtigen Vordersate beruht.

Aus diefen Gründen und im Sinblick auf bas Ergebniß ber 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.

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

Art. 8 des Gesetzes über die Aftiengesellschaften sagt: Bis zu ihrer rechtlichen Konstituirung 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 Zivilgesetz enthaltenen Be= stimmungen über die Gesellschaftsverträge oder die allgemeinen Grundsätze über ben Vertrag überhaupt?

Darauf murbe 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 bilben, b. h. als Rollektiv= ober Rommanditgesellschaft.

Gine weitere Untersuchung fand nicht ftatt.

Die Bestimmung erhielt Gesetzeskraft.

Es wurde zu weit führen, wollten wir hier auf die ver= schiedenen möglichen Auslegungen eintreten. Die Theorie, daß man es namentlich in einem Falle, wo außer der Bublikation ber Statutengenehmigung im Amtsblatte alle zu Gründung einer Aktiengejellschaft aufgestellten Requisite erfüllt, die Besellschaft sich thatsächlich konstituirt und organisirt, 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 Aftionare eine gewöhnliche zivilrechtliche Erwerbs= gesellschaft bilden und als solche für die Schulden der Gescuschaft haften sollen.

Wit der erstern Annahme mürde den Gläubigern am allerwenigsten gedient sein. Die lettere entbehrt jeder recht=

lichen Grundlage gegenüber ben Aftionaren.

Wenn eine Aftiengesellschaft nicht konstituirt ist, so kann noch weniger von einer gewöhnlichen Erwerbsgesellschaft im Sinne des Zivilgesetduckes, gebildet durch die Aktionäre, die Rede sein. Denn hiezu fehlt es an Allem und Jedem, zunächst an der Einwilligung der angeblichen Mitglieder, wo Ufrien im Besitze von Kantonen ober Korporationen sind, an den erforderlichen Ermächtigungen der fom= petenten Organe, ja nicht nur fehlt es an solchen, sondern es bestehen dieselben geradezu ausschließenden Defrete.

Nicht davon zu sprechen, daß auch die übrigen Bestim= mungen über den Gesellschaftsvertrag auf den Fall nicht passen und gang abgesehen von ben praktischen Schwierigkeiten, auf welche die Geltendmachung dieser Theorie stoßen murbe, an= gesichts des Umstandes, daß alle Aktien auf den Inhaber

lauten.

Weit näher läge die Annahme einer juristischen Berson, freirt durch das Dekret vom 20. Januar 1872 und die Kon= zession und organisirt 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 Magnahmen vom 27./30. November und 22. Dezember 1875 den Gesell= schaftsglänbigern für ihre Forberungen sämmtliche Uftionäre solidarisch gehaftet haben, unrichtig ist, demnach auch der daraus gezogene Schluß, daß jene Maßnahmen eine rechts= widrige Benachtheiligung der Gläubiger involviren, und daß ber Staat Bern nach wie vor als Solidarverpflichteter für

die Verbindlichkeiten der Gesellschaft hafte.

Sollte wider Erwarten angenommen werden, die Bern= Luzern = Bahn = Gesellschaft sei keine Aktiengesellschaft, womit faum Jemanden, am allerwenigften ben Gläubigern berfelben gedient sein dürfte, so wird das Gericht sowohl ihre rechtliche Stellung, als biejenige ber Grunber, ber Bermaltungsorgane und ber Aktionäre zu bestimmen haben, nach ben allgemeinen zivilrechtlichen Normen, und barunter verstehen wir nach dem Wortlaute des Gesetzes, den bei'r Berathung ertheilten Aufschlussen und ber Ratur ber Sache keineswegs blog bie Bestimmungen über den Gesellschaftsvertrag, sondern diejenigen über den Bertrag überhaupt, worunter u. A. auch der Bertrag zwischen dem Initiativkomite und den Kantonen Bern und Luzern, beziehungsweise das Dekret vom 20. Januar

Dieser Entscheid mag ausfallen wie er will. Unseres Erachtens kann er nie dahin gehen, daß die Aktionare der

Gesellschaft für die Schulden derselben solidarisch haften. An der Hand ber vorstehenden Erörterungen gelangen wir hinsichtlich ber zweiten Frage zu folgendem Ergebniß:

In Betreff der Veröffentlichung der Staatsgenehmigung ber Statuten ist bem Gesetze ein Genüge geleistet worben.

Die am 27./30. November 1875 erfolgte Publikation ber Statutengenehmigung war nach bem zum Zweck Geschehenen und damit Erreichten nicht unumgänglich erforderlich, indeß noch statthaft, ebenso die Uebernahme der vorher im Namen der Gesellschaft eingegangenen Berbindlichkeiten. Durch diese beiden Masnahmen wurde ein allfälliger Mangel hinsichtlich ber rechtlichen Konftituirung der Aktiengesellschaft und der Rechtsgültigkeit der im Namen berselben eingegangenen Ber= bindlichkeiten gehoben. Die Gesellschaftsgläubiger wurden da= burch nicht benachtheiligt, indem wenn nicht eine Aktiengesell= schaft, viel weniger noch eine gewöhnliche zivilrechtliche Er-

werbsgesellschaft, gebildet burch die Aktionare, zu Recht besteht. Demnach ist kein Grund zur Befürchtung vorhanden, daß ber Staat Bern für die Berbindlichkeiten ber Bern=Luzern=Bahn=Gesell= schaft über den gemachten Aftienkapital=Gin= fcuß hinaus rechtlich in Unspruch genommen

werden könne.

Bern, 27. Dezember 1875. Mit Hochachtung!

C. 3pro, Fürsprech. Michel, Fürsprech. Scheurer, Fürfprech.

Ott, als Berichterstatter ber Kommission. Die Groß= rathskommission, welche Sie in der letten Sitzung zur Unter= suchung der Finanzlage der Bern-Luzern-Bahn niedergeset haben, hat ihre Arbeiten sofort nach dem Schlusse der Session begonnen und bieselben fleißig fortgesett. Sie hat aber ein so großes und weitschichtiges Material angetroffen, baß es ihr unmöglich war, sie vor dem geftrigen Tage zu beendigen. Daburch erklärt sich die spate Austheilung der Berichte, welche erst diesen Morgen aus den Druckereien erhältlich maren.

Bon Seite ber Rommiffion liegt ein Bericht zur Untersuchung der Finanzlage der Bern-Luzern-Bahn vor, welcher der Hauptaufgabe der Kommission entspricht. Dieser Bericht ist von denen die erste ein tech= nisches Gutachten bes Hrn. Ingenieur Gränicher, die zweite einen Bericht der technischen Sektion der Kommission und die britte einen juristischen Bericht einer andern Kommission3= sektion enthält. Im Weitern liegen auch Anträge der Kom-mission betreffend Ermöglichung der Fortsetzung des Betriebs der Bern-Luzern-Bahn vor, welches Traktandum auf morgen verschoben worden ift.

Ich muß beifügen, daß mir soeben mitgetheilt wird, es seien die französischen Berichte leider in der Druckerei verun= glückt und können erft morgen ausgetheilt werden. Die Ueber= setzung ist rechtzeitig angesertigt worben, und es ist die Ber-zögerung einzig der Druckerei zuzuschreiben.

Erlauben Sie mir, Ihnen zunächst mit einigen Worten ben Gang ber Verhandlungen ber Kommission mitzutheilen. Sie hat sich zuerst fragen muffen, welches eigentlich ihre Auf= gabe sei; benn es war diese in keiner Weise prazifirt. Sie hätte sie nur wörtlich auffassen und sich auf die Untersuchung ber Finanzlage ber Bern-Lugern-Bahn beschränken können. Sie war aber einstimmig ber Ansicht, sie habe die ganze Situation in's Auge zu fassen, die Vergangenheit, die Gegen= wart und, soweit möglich, auch die Zukunft des Unternehmens. Dabei hat fie fich aber auf ben Boden gestellt, nur zu unter= suchen und zu berichten, in feiner Weise aber in den Gang ber Dinge einzugreifen.

Von diesen Grundlagen aus hat die Kommission ihre Arbeit begonnen und sich zunächst in vier Settionen getheilt, in eine Sektion zur Untersuchung ber sog. Millionenfrage, eine Sektion zur Untersuchung der Bucher und des Finanzhaus= haltes der Gesellschaft, eine Sektion zur Untersuchung der technischen Verhältnisse und in eine juristische Sektion zur Untersuchung der in neuerer Zeit aufgeworfenen Rechtsfrage bezüglich der Gältigkeit 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 Inzenieur Gränicher beigezogen. Die Kommission hat serner 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 Ergebniß ist zunächst der Ihnen ausgetheilte Bericht und sodann ein sehr umfanzreiches Aktenmaterial, das hier vorliegt und in Protosollen, in ausführlichen Einzelberichten u. s. w. besteht.

Die Kommission ist auch mit der Frage der Betriebs

Die Kommission ist auch mit der Frage der Betriebssicherung behelligt worden. Unter'm 10. Dezember v. J.
haben die Regierungen von Bern und Luzern ein Abkommen
getrossen, dahin zielend, es seien der Bern-Luzern-Bahn-Gejellschaft, resp. der Jurabahn, welche den Betrieb führt, die
Betriebsdesizite dis Ende Januar zu decken und eine gewisse
Summe für Bollendungs- und Sicherungs-Bauten zu vergüten. Wit 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, sosen die Großrathskommission
beistimme. Die Kommission hat aber gefunden, sie sei dazu
nicht kompetent und es wäre angezeigt, den Großen Kath
einzuberusen, wenn die Regierung eine weitere Berantwortlichkeit nicht auf sich nehmen wolle. Es ist dies die nächste
Beranlassung zur Einberusung des Großen Rathes.

Seither haben sich die Verhältnisse in Bezug auf die Sicherung des Betriebs mehrsach verändert, und die Kommission hat in ihren Sitzungen vom 3. und 4. d. Mt. sich mit der etwas veränderten Sachlage befaßt und ihre Anträge gestern Abend besinitiv beschlossen. Es ist aber möglichermeise 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 Reseate Bericht erstatzten, so daß ich mich gegenwärtig weiterer Bemerkungen dar

über enthalte.

Die Rommission hat auch die Frage der Zukunft der Bahn in's Auge gefaßt. Sie hatte zwar keinen Auftrag zu irgend welchen Berhandlungen, und sie konnte und wollte baher, in Ermangelung eines Mandats und unter Berücksichtigung bes Umstandes, daß die Bern-Luzern-Bahngesell= schaft immer noch eine aufrechtstehende Gesellschaft ift, keine Bereinbarungen mit den Interessenten vornehmen. Indessen suchte sie in vertraulichen Verhandlungen mit einer Anzahl Hauptinteressenten die Situation nach allen Richtungen aufzuklaren. Gie ift aber nicht im Falle, heute in Bezug auf die Zukunft des Unternehmens eigentliche Anträge zu stellen, sofern sie nicht in gewiffent Sinne in den Antragen betreffend Ermöglichung der Fortsetzung des Betriebes enthalten sind. Es ist auch flar, daß, je nachdem Sie über eine allfällige Subvention zur Fortsetzung des Betriebes entscheiden werden, bie ganze Sachlage sich plötzlich verandert. 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 Baster Handelsbank, trotz einer sehr freundlichen Ginladung, fich zu einer tonfidentiellen Besprechung mit der Großrathstommission 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 zurücksommen, und sie beschränkt sich daher heute darauf, den ausgetheilten Bericht nebst Antrag zu begründen. Ich süge hier sosort dei, daß die Kommission in allen ihren Anträgen einstimmig war. Es mag Ihnen dies eine Gewähr dieten, daß die Kommission, in deren Schooß anfänglich nach allen Richtungen hin sehr divergirende Ansichten zu Tage traten, erst durch ein außersordentlich 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, dis wir nach allen Richtungen zu der Ueberzeugung gelangten, es dürste Das, was wir dringen, den Verhältnissen angemessen, es dürste Das, was wir bringen, den Verhältnissen angemessen sein Die Kommission hielt nicht weniger als els Plenarsitzungen und eine große Anzahl einzelner Situngen der Subkommissionen, auf deren Atten ich hiermit verweise.

Ich gehe nun über zum eigentlichen Berichte der Kom= mission zur Untersuchung der Finanzlage der Bern=Luzern= Bahn, der Ihnen hier vorliegt.

Sie werben es vielleicht nicht unbescheiben finden, wenn der Berichterstatter etwas einläßlich auf den Bericht eingeht und sich sogar Wiederholungen besselben in seinem mündlichen Bortrage 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 Borschüsse des Regierungsrathes an die Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern sind durch vier verschiedene Beschlüsse ertheilt 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 ben ersten Beschluß einige nähere Mittheilungen, da mit bemselben die Regierung die Bahn betreten hat, wegen welcher sie heute einigermaßen gerügt wird. Um 23. Juli 1875 stellte die Direktion der Bernzuzern-Bahn an den Regierungsrath das Gesuch, es möchte ihr ein Borschuß 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. Um 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 ersorderliche Summe von Fr. 250,000 aus der Staatskasse unter solgenden Besbingungen vorzuschießen:

a. daß dieselbe innert drei Monaten zurückbezahlt werde; b. daß sie dem Staate so verzinst werde, wie sie ihn selbst

fosten wird;

c. daß die Direktion der Bern-Luzern-Bahn sich persönlich verpflichte, die Genehmigung des Berwaltungsrathes der

selben 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 Vorschuß in Aussicht gestellt worden. Der zweite oder dritte Vorschuß von je Fr. 250,000 geben zu keinen besondern Bewertungen Anlaß. Sie sind jeweilen auf das Gesuch der Vern-Luzern-Vahndirektion bewilligt worden.

Der vierte Vorschuß bagegen 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 ersolzgen. Auf diesen Nothschrei hin, der eine wirkliche Nothsage im strengsten Sinne des Wortes konstatirte, 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 Vershältnisse nicht erfüllt werden; die Erfüllung der zweiten Bedingung der Verzinsung ist ebenjalls 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 Erpropriationssummen sür die Jurabahnsgesellschaft ausdezahlt werden. Die Letztere hat nun der Kantonskasse eine Summe von Fr. 250,000 in Conto-Corrent abgeliesert, ohne sie aber sür den Zweck zu bestimmen, zu dem sie verwendet worden ist.

Ueber die andern Vorschüffe sinden sich im Berichte ebenfalls nähere Mittheilungen. Im Ganzen sind 934,798 Fr. 80 Ets. ausdezahlt worden, die übrigen Fr. 65,201. 20 waren noch nicht ausdezahlt, als der Große Rath Kenntniß von den Vorschüffen erhielt, und sie sind auch seither nicht ausdezahlt worden. Die Kommission hat, ohne sich in die Sache einzumischen, es in ihrer Pflicht erachtet, damals der Regierung konfidentiell den Wunsch auszusprechen, daß keine weitern Zahlungen mehr erfolgen. Die Regierung hat einen Beschluß in diesem Sinne gesaft und würde ihn ohne Zweisel auch ohne die Bemerkung der Kommission gesaßt haben.

Die dritte Bedingung, welche die Regierung an die Bewilligung der Vorschüffe knüpfte, geht dahin, es habe die Direktion der Vern-Euzern-Bahn sich persönlich zu verpklichten, die Genehmigung des Verwaltungsrathes beizubringen Da hat die Kommission die Sachlage nicht ganz so gesunden, wie sie es gewünscht hätte. Um 21. August theilte der Präsident der Direktion der Bern-Luzern-Bahn der Finanzdirektion zu Hauden 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 morden sei, zu genehmigen. Durch diese Witztheilung mußte die Regierung annehmen, der Verwaltungsrath der Vern-Luzern-Bahngesculschaft 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-Vahn in seiner Sizung vom 17. August den Antrag seiner Direktion in solgender Fassung genehmigte: "Die Direktion wird ermächtigt, sür die zur Bollendung des Baues ersorden Geldmittel zu sorgen, dis der Aktionärversammlung eine desinitive Vorlage zu Konsolidirung eines zweiten Anleihens gemacht werden kann."

Nach diesem Beschlusse war die Direktion der Bern-Luzern-Bahn besugt, bei der Staatskasse oder anderswo Gelder zu erheben, und sie hätte daher die bestimmte Anzeige an die Finanzdirektion unterlassen sollen, daß der Verwaltungsrath daß Anleihen von Fr. 250,000 bei der Staatskasse genehmigt habe. Es ist daß eine etwaß fatale Nedaktion, welche die Regierung zum Glauben sühren konnte, es sei die Angelegenheit in weitern Kreisen 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 serner

nicht außer Acht zu lassen, daß die Regierung im Glauben war, das Desigit sei bebeutend geringer, als es sich wenige Wochen später herausstellte. Soweit die Kommission ersehen tonnte, find ber Regierung feine andern Mittheilungen gemacht worden, als die, das Defizit werde sich auf ungefahr Fr. 2,100,000 belaufen, eine Summe, welche noch eher hätte hoffen laffen, man werbe 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 Berech= tigung ber Auszahlung gelangt, so muß sie sofort beifügen, daß die Form der Auszahlung, abgesehen von der verfassungs= mäßigen Kompetenz, eine ganz richtige war. Die Gerüchte, es fei das Gelb von der Finanzdirektion oder von einzelnen Mitgliebern der Regierung gegeben worden, und es habe diese letztere keine Kenntniß davon gehabt, sind also durchaus unrichtig. 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 Bermögens stecken hat, im Auge hatte. Es liegt keine Iloyalität 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 Geftion, welche die Buchführung und das Rechnungswesen der Bern-Luzern-Bahn zu untersuchen hatte. Hiebei ift 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 Rechnungsprüfungskommiffion regelmäßig abgeschlossen sind. Die Untersuchung hat also mit dem 1. Januar 1875 begonnen und erstreckte sich, so weit die Bücher nach= geführt waren. Die Untersuchung war etwas schwierig, weil burch den Uebergang des Personals der Bern-Luzern-Bahn an die Jurabahn die verschiedenen Dikasterien der Buchhaltung auseinandergeriffen wurden und in ber Stadt Bern zerftreut sind. Aus dem gleichen Grunde waren die Bücher anfänglich nicht vollständig nachgeführt, dies ift aber seither in befrie-bigender Weise geschehen. Die Kommission kann konstatiren, daß die Bücher richtig geführt sind und zu keinen Bemerkungen Unlaß geben. Sie hat auch die Rasse verifizirt und sie in Uebereinstimmung mit ben Buchern gefunden. Ebenso waren die deponirten Kautionen der Bauunternehmer und Lieferanten im Einklang mit ben daherigen Kontrolen. Die Kommission hat ferner die Prototolle der verschiedenen Gefellschaftsorgane, sowie die vorgelegten Kontrolen 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 kausmännischen Buchhaltung Alles auf einen bestimmten Tag nachgeführt und abgeschlossen werden kann, ba eine Anzahl von Abrechnungen ausstehend sind und nur mit annähernden Beträgen rubrizirt werden können. Rommiffion fügt bei, daß bie Gerüchte, als ob bei ber Bern= Luzern-Bahn in Bezug auf Anrechnung von Reisespesen eigen= thumlich 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:

Bleiben Fr. 15,211,481. 58

<b>Uebertrag</b> Fr. 15,211,481. 58	llebertrag Fr. 1,871,816. 50
II. Betrag der vom 1. Juli bis	7) An diverse Unternehmer und Lie=
28. Dezember 1875 zur Zahlung an-	feranten (inclusive Centralbahn und Jura=
gewiesenen, jedoch noch unbezahlten	Bern=Bahn) . Fr. 847,765. 35
Rechnungen	Hievon gehen ab für
III. Betrag der eingelangten, noch	gemachte Vorschüffe 45,273.97
nicht geprüften Rechnungen " 354,919. 54	Berbleiben Fr. 802,491. 38
IV. Betrag der noch ausstehenden	
Rechnungen laut approximativer Schatz-	Zusammen Fr. 2,674,307. 88
ung des Herrn Oberingenieur Dapples " 592,871. 40	
Die Kommission halt bafür, es sei	Die Guthaben der Centralbahn und
diese Summe genügend, da in derselben	der Jurabahn rühren bei ersterer von
ein Ansatz von Fr. 70,000 als Unvor=	Arbeiten auf dem Bahnhof Luzern und bei
hergesehenes inbegriffen ist.	letzterer von verschiedenen Leistungen her.
V. Gehalte des Personals dis zur	Es wäre interessant gewesen, eine Klassi=
VI Processes der Abrechnungen " 15,000. —	fitation über die Natur dieser Forberungen
VI. Prozeßkosten " 10,000. — VII Semester-Coupons pro 30.	mit Rücksicht auf das eidgen. Gesetz über die Zwangsliquidation von Eisenbahnen zu
November 1875 vom Obligationenkapital	machen. Dies war aber der Kommission
non Fr. 10,000,000	nicht möglich, indem sie ihre Untersuchungen
	nicht dahin ausdehnen konnte, wie viel
Die Baukosten und Verbindlich:	Garantiezehntel von Unternehmern in diesen
teiten ber Gesellschaft betragen also auf	Summen inbegriffen sind. Es haben näm=
28. Dezember 1875 die Summe von Fr. 16,631,413. 19	lich nach bem eidgen. Gesetz die Garantie=
Die spezifizirten Berzeichnisse zum zweiten, britten und vierten Bosten liegen	zehntel ein Vorrecht sogar vor den Obliga=
bei den Aften. Unter der Rubrik IV.	tionen.
ist ein Betrag für Vollendungsbauten	Von obiger Summe gehen nun ab
verrechnet, den wir später wieder in	die Aktiven der Gesellschaft bestehend in
Abzug bringen.	Kaffafaldo, Guthaben bei Banken, Werth=
Gegenüber diesen Ausgaben standen	schriften, Auslagen für bas Initiativkomite
ber Gesellschaft zur Verfügung an:	Thun Konolfingen
A. Aftienkapital Fr. 4,000,500	Berbleibt mithin ein Defizit von Fr. 2,630,913. 19
B. Obligationen=	Diese Aktiven sind etwas dubioser Art. Es sind da
fapital " 10,000,000	auch Auslagen für das Initiativkomite Thun-Konolfingen
And the state of t	erwähnt, welche von diesem bestritten werden zu wollen scheinen.
Zusammen Fr. 14,000,500 Fr. 14,000,500.	Auf der andern Seite besitzt die Bern-Luzern-Bahn gewisse
	Parzellen, beren Mehrwerthe hier nicht berechnet find, fo daß
Die Gesellschaft hat somit ein Defizit von Fr. 2,630,913. 19	sich die Sache da kompensiren dürfte. In dieser Zusammen=
Ich bemerke, daß von einer Berechnung allfälliger schul-	stellung sind die Kosten und Vollendungsbauten nicht aufge-
biger Zinse und Marchzinse Umgang genommen worden ist.	führt, welche in einer frühern Vorlage ber Regierung auf
Dieses Defizit ist die Gesellschaft schuldig:	Fr. 540,000 devisitt sind, sich aber nach unserer Rechnung
1) Dem Staate Bern für geleistete Vorschüffe	in folgender Weise reduziren:
Fr. 934,798. 80	Sofort nothwendige Vollendungs=
2) Den Obligationsgläubigern, Cou-	bauten nach Devis von Ingenieur Grä-
pons pro 30. November 1875, inclusive einige ältere noch ausstehende Coupons . " 253,408. 50	nicher Fr. 178,000. — Fernere Vollendungsbauten bes
3) An diverse Expropriaten , 207,450. —	11 utanhawa wat Danis Dannyas 109 000
Das Verzeichniß der Expropriaten liegt	Grgänzungen bei Rubrik Oberbau,
nicht vor. Es ist dies eine außerordentlich	Mharanning und Talagraph 40 000 -
detaillirte Sache, da es sich da um eine	Bauleitung und Verschiedenes . " 40,000. —
große Anzahl von Expropriaten handelt,	Zusammen Fr. 330,000. —
mit denen noch nicht befinitiv ausgerechnet	Hievon haben wir in Rubrik IV
ift, da die definitiven Bermarchungen noch	(ausstehende Rechnungen) schon ver=
nicht gemacht find.	rechnet
4) An das Personal der Gesellschaft " 15,000. —	Berbleiben Fr. 305,000. —
5) An Prozeßkosten für Diverse, ab-	welche mit den bereits genannten . "2,630,913. 19
züglich die gemachten Aconto-Zahlungen " 5,700. —	ein Gesammtbesizit ergeben von " 2,935,913. 19
6) An die elfäßische Maschinenfabrik,	ohne Geldbeschaffungskosten und Zinse. " 2,959,913. 19
laut Obligation vom Juli 1875 " 454,000. —	Hier ist noch eine Differenz von Fr. 200,000 gegenüber
zahlbar ein Drittel im Juni 1876, ein	ber Gesammtkostenausstellung Seitens ber Gesellschaft. Diese
Drittel im Januar 1877 und der Rest	rührt von folgenden verschiedenen Rechnungsarten her. Die
im Juli 1877.	Bahngesellschaft hat eine Summe von Fr. 150,000 für ben
An die nämlichen Konto=Korrent=	Bahnunterhalt mährend eines Jahres verrechnet. Es hätte
Forderungen	bieser Unterhalt aus den Baukosten bezahlt werden sollen,
Uebertrag Fr. 1,871,816. 50	um das Betriebsbudget zu erleichtern, es konnte bies aber
**************************************	un dus Settledsbudget zu ettelastein, es toume dies abet

aus dem einsachen Grunde nicht geschehen, weil kein Geld dazu vorhanden war. Es wird nun der Bahnunterhalt aus dem Betriebe bestritten, d. h. es entstehen im Winter große Betriebsdesizite. Im Weitern hatte die Gesclischaft Fr. 50,000 für Anleihenskosten 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 Desizit, wie es die Gesellschaft ausgewiesen hat. Die Kommission kann zwar nicht die Gewißheit, aber doch die Ueberzengung aussprechen, daß das Desizit nicht höher austeigen 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 Forsberung der Gesellschaft an den Unternehmer des Zimmereggstunnels. 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 Desizit 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 Charafter 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 Banten zu Gebote gestanden wäre, das Trace dann möglicherweise noch gunstiger ausgefallen und das große Gefäll ohne wesentliche Vermehrung der Kosten hätte etwas reduzirt 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 Devis über das ganze Unternehmen vorlegen. Er mußte sich da vorschieden züglich an die Ansätze des Wetlischen Vorprojektes halten und Dieselben prüfen, ja er war mit der Prüfung noch nicht ein= mal zu Ende, als er seine Devisirung bereits abgeben mußte. Daraus entstand die Fatalität, daß eine große Anzahl Ar= beiten, welche schließlich ausgeführt werden mußten, gar nicht devisirt waren. Es ist daher nicht erstaunlich, daß mehrfache Neberschreitungen stattgefunden haben. So war z. B. nichts angesetzt für die Bergrößerung ber Station Langnau, welche Fr. 211,000 kostete, für die Bauten im Bahnhose Luzern, die auf Fr. 226,000 anstiegen, u. s. w. Man hatte ange-nommen, daß die Centralbahn nach bisherigem Usus diese Rosten bestreiten und daß die Bern-Luzern-Bahn nur den Zins vergüten werbe. Die Centralbahn wollte sich aber bazu nicht herbeilassen, da der Bahnhof Luzern überhaupt in Frage steht. Sanz ungenügend bevisirt waren die Uferbauten und ein Theil der Brücken. Die Flußverbauungen mußten zudem in einer Weise gemacht werden, welche allen billigen Anforsberungen John sprach. Es sind da der Gesellschaft Zumuthunsgen gemacht worden, die auch jede vernünftige Devisirung überschritten hätten. Auch bei den Landerwerdungen hat sich ein Desizit von Fr. 500,000 ergeben, welches die Gesellschaft hinnehmen mußte, wie es ihr durch die Verhältnisse oktronirt worden war. Zieht man die Mehrkoften für die Landerwers bung und die nicht devisirten Posten in Betracht, so ergibt sich auf den übrigen Rubriken eine durchschnittliche Ueber= schreitung von nicht mehr als ungefähr  $5^{\circ}/_{\scriptscriptstyle 0}$  des Baudevises. Diese Ueberschreitung läßt sich unter Berücksichtigung ber Sachlage motiviren, und es hat die Kommission keinen Grund

gefunden, begwegen einen Stein auf die technische Bauleitung zu werfen. Richt inbegriffen ist hier bas Defizit bes Bim= mereggtunnels gegenüber dem erftvorgesehenen Trace über Reng und Bühl, wo durch eine Fatalität Mehrkosten im Be= trag von einer Million entstanden sind. Wäre ber fatale Zimmereggtunnel nicht in die Annalen der Bern=Luzern= Bahngesellschaft hineingekommen, so mürden wir wahrschein= lich heute nicht vor diefen Berhältniffen fteben. Man konnte da vielleicht der Verwaltung der Bern-Luzern-Bahn einen kleinen Vorwurf machen, daß sie in einem Momente eine so wesentliche Traceabanderung beschlossen hat, wo sie die Finanzlage bes Geschäftes einigermaßen hätte beurtheilen können. Die Verwaltung hat einen fernern Fehler dadurch begangen, daß sie sich bei der Vergebung der Bauten vollständig auf das Spstem der Rleinaktorde warf. Dadurch erhielt fie 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 Berwaltung in den Fall kam, an verschiedenen Bunkten Regiebauten durchzuführen, was bekanntlich sehr kostspielig ist, besonders wenn nicht das nöthige Personal dazu vorhanden ift. Diefer Fehler ist übrigens nicht einzig von der Luzern-Bahn begangen worden. Auch die Gotthardbahnverwaltung hat den nämlichen Fehler in Tessin gemacht und bort noch größere Summen verwirth= Ich kann noch konstatiren, daß die Bahn solid und funstgerecht angelegt ist, und daß sie, vorbehältlich 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 hatten, durchaus unbegründet.

Was die Gollendungsbauten betrifft, so ergibt sich aus dem Gutachten des Hrn. Gränicher, daß an solchen in der Rubrik Unterdau für eine Summe von Fr. 178,000 sosort, resp. dis im Frühjahr auszuführen sind. Diese Bauten zerstallen in zwei Gruppen: die erste Gruppe betrifft Bauten im Betrage von Fr. 69,000, die einerseits zur Sicherung des Bahnbetrieds undedingt dringlich sind, anderseits deswegen sosort in Angriff genommen werden müssen, weil deren Erstellung nur im Winter dei kleinem Wasserstande auf zweckmäßige Weise geschehen kann. Die zweite Gruppe betrefsend Bauten im Betrage Fr. 109,000 kann einstweilen noch versichoben werden. Ueberdies hat Hr. Ingenieur Dapples noch weitere Vollendungsbauten devisit, die jedoch erst im Laufe

bes Sommers ausgeführt zu werden brauchen.

Ich gehe nun über zu den Betriebsverhältnissen der Bahn. Laut Vertrag vom 21. August 1874 ist der Betrieb ber Bahn der Jura-Bern-Bahn verpachtet, welche gemäß Ver-trag vom 21. Oftober 1873 bereits die Strecke Gümligen-Langnau im Betriebe hatte. Die Grundlagen der beiden Ver= trage differiren nur in Bezug auf die Dauer und die Ber= antwortlichkeit. Es ift ber Grundsatz aufgestellt, daß die Jurabahn den Betrieb der Bern-Lugern-Bahn zu den reinen Selbstkoften beforgt. Vollendungsarbeiten sind von der Bern-Luzern-Bahn auszuführen, und diese hat auch den Schaden zu tragen, der durch höhere Gewalt, Naturereignisse oder außersordentliche Unglücksfälle auf der Linie veraulast wird. Hier ist noch ein Moment anzusühren, das vielleicht nicht allgemein bekannt ist: Durch Uebereinkunft mit dem Staate Bern und den beiden Bahngesellschaften vom 25. November 1874 wurde nämlich das Rollmaterial ber bernischen Staatsbahn, welches nicht zu der der Jurabahn abgetretenen Strecke Biel-Neuen= stadt=Bern gehört, sondern zum Betriebe der Linie Bern= Langnau nöthig ift, ausgeschieden und der Jurabahn verkauft. Diese Bemerkung wird hier deshalb gemacht, damit man sich darüber Nechenschaft gebe, daß, wenn die Bahn in andere Hände übergehen sollte, das Betrichsmaterial 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.

lleber die Mithenutzung der Bahnhöfe Bern und Luzern fowie der Strecken Bern-Gümligen und Fluhmühle - Luzern find mit der Centralbahn Berträge abgeschlossen worden, welche die Betriebskoften der Bern-Luzern-Bahn um jo schwerer belasten, als die betreffenden Ausgaben einer verhältnismäßig kurzen Bahnstrecke auffallen. Diesen Faktoren ist bei der Berechnung der Betriebskosten im Jahre 1871 nicht genügend Berücksichtigung geschenkt worden. Im Weitern hat man vielleicht den Umstand zu wenig gewürdigt, daß eirea 30 Kilometer der Linie eine Steigung von 20 %00 haben, welche nur mit starken Maschinen oder aber mit Benutzung einer Vors spannmaschine bewältigt werden kann. G3 ift ferner nicht außer Acht zu lassen, daß, da für den Bahnunterhalt im ersten Jahre kein Gelb vorhanden war, man diese Kosten auf Rechnung des Betriebes bestritt. Diese Ausgaben werden fich vermindern, auf ber andern Seite aber wird die Erneue= rung des Oberbaues auf ber Strecke Gumligen = Langnau, wodurch ziemlich große Kosten entstehen werden, nicht um= gangen werden können, so daß eine Verminderung der Be-triebskosten vorlänfig nicht in Aussicht steht. Die Kommission hat die Rechnungen der Jurabahn genau untersucht, sich alle Belege vorlegen laffen und auch vom Personal nach allen Rich= tungen hin Auskunft verlangt. Sie hat fich überzeugt, daß die Jurabahn wirklich nur die effektiven Auslagen berechnet, und zwar in einem Maßstabe, der beweist, daß sie ihren Betrieb möglichst ökonomisch einrichtet. Es wurde 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, dei Annahme von täglich vier Personenzügen und einem Güterzug im Sommer und drei Personenzügen und einem Güterzug im Winter, die Betriebskoften die Summe von Fr. 12,600 per Kilometer nicht übersteigen werden. Dabei sind Fr. 2300 für die Kosten der Mitbenutzung fremder Bahnhöse und Bahnstrecken einzgerechnet. 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 dis zu Fr. 13,400 per Kilometer austeigen. 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 Erössung der Bahn im August dis Ende 1875 Fr. 468,000 betrugen. Es ist dies ein ziemlich ersreuliches Resultat. Die Linie Bernstangnau hat im Jahre 1873 nur 7500 und im Jahre 1864 sogar nur Fr. 4800 per Kilometer abgeworsen, während die durchgehende Linie nun schon im ersten Monat Fr. 13,000 abgeworsen hat. Es beweist dies, daß die durchgehende Linie wirklich ein Bedürsniß war, und daß auch im Entleduch die Einnahmen sich in analoger Beise vermehren werden. Die Kommission hat da einige Berechnungen gemacht, die sie jedoch durchaus nicht als unsehlbar 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 solgenden Jahren eine Bermehrung der Roheinnahmen von je 6 % per Jahr eintreten werde. Bei dieser Berechnung stützt sie sich auf die Berhältnisse analoger Bahnen und sie hat darüber eine Tabelle aufgestellt, die bei den Utten liegt. Die Bahn Jürich-Luzern hatte im Jahre 1865 eine Bruttoeinnahme von 11,657 Fr. per Kilometer, die sich alls mälig so steigerte, daß sie im Jahre 1874 Fr. 20,206

erreichte, was eine jährliche Vermehrung von zirka  $6^1/_2$  °/0 ausmacht. Mit einer Majoration von 6 °/0 würden sich die Bruttoeinnahmen der Vern-Luzern-Bahn im Jahre 1880 auf nahezu Fr. 18,000 belaufen. Was die spätere Periode nach Eröffnung der Gotthardbahn betrifft, so nimmt die Kommission bavon Umgang, barüber etwas zu prognosticiren, weil man sich da leicht nach beiden Richtungen hin irren könnte. Rommission ift der Ansicht, daß die Berkehrszone der Gott= hardbahn, soweit es die Linie Bern-Luzern betrifft, nicht eine sehr ausgebehnte sei, und daß, namentlich wenn der Anschluß unserer Bahn an die Gotthardbahn in Rothfreuz statt in Luzern stattfinden wird, wie es leider mehr oder weniger in Aussicht zu fteben scheint, die Eröffnung der Gotthardbahn nicht eine wesentliche Vermehrung der Einnahmen der Bern-Luzern=Bahn herbeiführen werde. Dabei ift nicht außer Acht zu laffen, daß unfere Linie bedeutende Quoten an ben Roften ber Erweiterung ber Bahnhöfe in Bern und eventuell in Luzern zu tragen haben wird. Es enthält sich baher bie Kommission weitergehender, problematischer Berechnungen.

Ich komme nun auf die juristische Frage und auf den baherigen Ihnen ausgetheilten Bericht ber juriftischen Sektion ber Kommission. Es ist nicht Aufgabe Ihres Berichterstatters, hier einläglich auf diese Frage einzutreten. An der Hand des juristischen Gutachtens ber genannten Subtommission ift bie Rommiffion zu der Ansicht gekommen, daß die Bern-Luzern= Bahngesellschaft wirklich eine Aktiengesellschaft sei, und daß fein Grund zur Befürchtung vorliege, ber Staat Bern werbe für die Verbindlichkeiten der Bern-Luzern-Bahngesellschaft über sein Aktienkapital hinaus in Anspruch genommen werden können. Dieser Ausspruch mag Ihnen um so mehr Beruhigung gewähren, als er sich auf die einstimmigen Aussagen und Gutachten auch anderer juriftischer Autoritäten ftust. Es murde kaum am Plate fein, im Großen Rathe als politischer Körperschaft diese juristische Frage zu diskutiren, 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 Publizirung des Geneh= migungsbeschlusses der Gesellschaftsstatuten nicht erfüllt worden ift. Es ware Sache ber Bahnbirektion gewesen, sich zur Zeit des Beginns ihrer Funktionen zu überzeugen, ob sie auf dem richtigen rechtlichen Boden stehe oder nicht. Die Kommission tann daher die Bahndirektion nicht vollständig entlaften, ob= schon nach der Ansicht der Kommission die Sache an und für jich feine Bedeutung hat.

Ich komme zum Schlusse. Sie kennen den Antrag der Kommission. Derselbe ist von der Kommission einstimmig angenommen worden, obschon anfänglich sehr außeinandersgehende Anschauungen herrschten. Die Kommission ist der Ansicht, daß, wenn Sie diesen Antrag annehmen, damit die Frage der Willion liquidirt sei, und daß man nicht allfällig später, z. B. dei Borlage des Berwaltungsberichtes, darauf zurücktommen könne, um allfällig die Regierung verantwortslich zu machen. Die Kommission hat sich nicht dazu entschließen können, der Regierung einen eigentlichen Tadel außzusprechen, sie bedauert nur, daß die Regierung in der Form gesehlt hat, begreist 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 Vershandlungen des Großen Nathes vom Jahre 1871 und namentslich 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 beiber Kantone, und es werden diese in weitgehenden, ja nöthigenfalls in höherm Maße, als man damals in Aussicht genommen, dafür einstehen. In der Botschaft an das Bolk hat Ihre Behörde das Verhältniß auch sehr rosig dars geftellt. Bei der Genehmigung des Finanzausweises hat der Große Rath ebenfalls mitgemacht. Dieser trägt daher sicher ebensoviele Schuld als die Regierung, und es steht ihm baher 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 bie Kommission der Ansicht, man solle ihr dies nicht zum Berbrechen anrechnen, indem sie zum Besten des Kantons und der Bahnunternehmung, an welcher der Kanton in so hohem Maße betheiligt 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 Jurabahn wird uns unzweifelhaft beffere Refultate bringen, als die Bern-Luzern-Bahn, und zwar folche Resultate, daß zu hoffen ist, es werde der bisher im Kanton Bern bestandene Kampf zwischen den verschiedenen Gisenbahn= gesellschaften durch friedliche Verständigung berselben zum Nuten bes Kantons ausschlagen. Die Kommission schließt ihren Bericht, indem sie Ihnen ihren einstimmigen Antrag, den Sie fennen, zur Genehmigung empfiehlt.

Herr Regierungspräsident Teuscher, als Berichter= statter des Regierungsrathes. Sie werden begreisen, daß ansgesichts des einstimmigen Antrages Ihrer Kommission, es sei der Regierung, wenn auch nicht ein Tadel, so doch ein Vors wurf 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 begreistich sinden angesichts der Erklärung und der Eröffnung, die der Berichterstatter des Regierungsrathes in der letzten Großrathssession machte und welche dahin schloß, man anerkenne, einen Fehler begangen zu haben. Ich glaube, Grund zu haben zu der Erklärung, daß, wenn auch der Antrag Ihrer Kommission heute ange-nommen werden sollte, die Regierung daraus durchaus nicht eine Kabinetsfrage machen wird. Sie verdankt es ber Kom= miffion, daß sie den gestellten Antrag in diese Form gekleidet hat, und ich glaube, es wurde bei den Verfassungsbestimmungen und den demokratischen Verhältniffen, unter denen wir leben, ber Regierung nicht wohl anstehen, aus dieser Sache eine Kabinetsfrage zu machen. Sie hat dafür noch den weitern Grund, daß sie durchaus nicht glaubt, wegen dieses Borschusses von einer Million bas Vertrauen bes Großen Nathes 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 Botum des Herrn Bericht= erstatters der Kommission angeführt worden ist, daß man der materiellen Seite der ganzen Angelegenheit im Großen Nathe und im Bolte ebenso großes Gewicht beimessen werbe, und bieses gute Bewußtsein, biese gute Ueberzeugung bewahrt bie Regierung vor allzugroßer Strupulosität, vor allzugroßer Empfindlichkeit.

Eines fann ich hier erklären: Es mag heute ber 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, 3. B. auf die Finanzdirektion und auf die Gifenbahndirektion, 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 Mißersolg theilen. Nach diesen allgemeinen Worten erlaube ich mir noch einige spezielle Bemerkungen über ben gemachten Borichuß felbit, um gewissermaßen auch die Kehrseite 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 Re= gierung dienen können und dienen sollen. Ich anerkenne zwar, daß dieser Vorwurf mehr den gedruckten Bericht der Kom= mission trifft, als das heutige mündliche Votum ihres Berichter= statters, welcher namentlich am Schlusse seines Rapportes diese Rehrseite auch hervorgehoben hat. Was in der Form und in Bezug auf die Rompetenz in dieser Angelegenheit gefehlt worden ift, darüber kann man verschiedener Ansicht sein, allein das wird man zugeben muffen, daß wir in der Sache selbst und vom Standpuntte des richtig verstandenen Interesses bes 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 Resgierung geworden ift. Indessen glaube ich, doch das sagen zu dürfen, daß die Regierung sich damit trösten kann, daß sie nichts Anderes zu thun glaubte, als mehrfach konfequent ge= faßte Beschlüsse bes Großen Rathes weiter zu entwickeln. Sie glaubte, im Sinn und Geifte der bisherigen Gifenbahn= politik des Kantons zu handeln, und sie ist der Ansicht, daß ber Große Rath, wenn er in den Fall gekommen mare, die der Regierung von der Bahngesellschaft vorgelegte Frage in bem bamaligen Zeitpunkte und unter ben bamals gegebenen Berhällniffen selbst zu entscheiden, von den ganz gleichen Bor-aussetzungen ansgegangen und zu den gleichen Schlüffen ge-kommen sein wurde, wie die Regierung. Sicher wurde der Große Rath auch von ber Ausicht ausgegangen sein, es dürfte nicht zugegeben werden, daß die Bahn uneröffnet bleibe. Es war dies ein Hauptmotiv bei der Handlungsweise der Regierung. Wenn also ber Große Rath diese Voraussetzung auch getheilt hatte, fo wurde auch er zu ber Gewährung ber Gelber gelangt sein, wie es nun von Seite ber Regierung geschehen ist.

Ein ferneres Moment, an das ich erinnern zu dürfen glaube, ist folgendes: Würden wir nicht eine schwere Berant= wortlichkeit auf uns geladen haben, wenn wir unter jenen Umständen die Borschüffe nicht geleistet hätten? Sie werden zugeben, daß die Sache damals in hohem Mage bringend war, und daß die allerwichtigsten Intereffen des Kantons auf bem Spiel standen. Würde man uns, während man uns jett den Vorwurf allzugroßen Muthes macht, nicht vielleicht heute den Vorwurf der Schwäche machen, wenn wir nicht so ge=

handelt hätten?

Ich erinnere noch an einen weitern Punkt. Die Regie= rung ist überzeugt, daß die vorgeschossene Million nicht auf alle Zeit verloren ist. Sie glaubt, die eisenbahnpolitischen, die volkswirthschaftlichen und selbst die finanziellen Interessen bes Rantons brängen biesen babin, die fragliche Bahn dem Staate und seiner Gifenbahnpolitit zu erhalten. Db nun schließlich die Liquidation eintrete, oder ob eine gütliche Ver= ständigung möglich sei, so wird in beiden Fällen das Bestreben ber Staatsbehörden bes Kantons Bern bahin gerichtet fein muffen, 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 boch in

einer spätern Zukunft wieder finden werbe.

Zum Schlusse erlaube ich mir, einen speziellen Punkt in bem gedruckten Berichte der Kommission zu berühren. Es heißt darin, daß, nachdem die ersten Vorschüffe von Seite der Regierung geleistet worden seien, an eine Ruckzahlung innert brei Monaten nicht mehr zu benken gewesen sei. Dagegen spricht nun boch ganz entschieben der bereits in der letzten Session betonte Umstand, daß, als die ersten Vorschüsse ge= leiftet worden sind, gewichtige Gründe dafür sprachen, daß es ber Bahngesellschaft gelingen werde, ein Anleihen II. Hypothek aufzunehmen. Sie haben heute aus bem Munde bes Herrn Berichterstatters der Kommission selbst entnommen, daß der Verwaltungsrath der Bahngesellschaft damals den grundsätz= lichen Beschluß bereits gefaßt hatte, es solle zu günstiger Zeit ber Bersuch gemacht werden, ein Anleihen II. Hypothek aufzunehmen. Hätte nun die Regierung unter den damaligen Berumständungen den Großen Nath einberusen und wäre baburch die Sache an die große Glocke gehängt worden, so hätte da die Angelegenheit im höchsten Grade geschädigt werden können. Es kann auch daran erinnert werben, daß bie 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 murde. Damals war der für die Rückzahlung beftimmte Termin von brei Monaten noch lange nicht aus= gclaufen. Es ist dies ein Umftand, der zu Gunften der Regierung spricht in dem Sinne, daß fie, als fie die brei ersten Vorschlüffe leiftete, noch nicht in der Lage war, annehmen zu muffen, es sei die Rückzahlung der Vorschüffe nach Ablauf ber 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 milbern Lichte erscheinen, als es heute in verdankens= werther Weise, ich wiederhole es, auch von Seite der Kom=

mission beurtheilt worden ist.

v. Sinner. Der Herr Regierungspräsisent 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 Regierungspräsibent sich darauf beschränkt und anerkannt hätte, daß von Seite der Regierung in der Form gesehlt 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 gerechtsertigt gewesen seit. Da aber der Herr Regierungspräsident das gethan und namentlich den schriftlichen Vericht berührt hat, so fühle ich mich als Mitglied bersenigen Kommissionssektion, welche speziell diesen Theil geprüft hat, verpflichtet, über diesen Punkt einige Worte anzubringen.

Der Hegierungspräsident sagt, über die Frage, ob formell gesehlt worden sei, könne man verschiedener Ansicht sein. Ich theile diese Ansicht nicht, sondern ich glaube, es sei wirklich gesehlt 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 auseinandergeset, "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 Finanz-gesetzes vom 21. Juli 1872 könne schon deshalb keine Rede sein, weil der gegenwärtige Stand des Betriedskapitals der

Staatskaffe dieß nicht gestatte, indem dieselbe die vorzuschießenben Summen selbst zuerst irgendwo aufnehmen müßte." Ich kann daher nicht begreisen, wie man darüber im Zweisel sein

kann, ob formell gefehlt worden sei oder nicht.

Der Hegierungspräsibent sagt ferner, man habe nicht voraussehen können, daß die Borschüsse 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 Negierung oder einzelne Direktionen derselben haben die Situation der Bahn genauer gekannt. Es wäre ein Borwurf, wenn man behaupten wollte, die Negierung habe noch im Juli, noch im September, noch im Oktober keine Uhnung gehabt, wie es mit der Bern-Luzern-Bahn stehe. Diesen Borwurf möchte ich der Negierung nicht machen. Ich nehme daher an, es seinen ganz andere Gründe, welche die Negierung zur Leistung der Borschüsse den Borschüße den Borschüße den Borschüßen in Zweisel sein kann, so kann man es nicht mehr sein bei dem Borschuße vom 23. Oktober, welcher auf die Erklärung des Direktors der Bern-Luzern-Bahn gemacht wurde, daß, falls der Borschuß nicht bewilligt werde, die Deponirung der Bilanz erfolgen müsse. In einem Augen-blicke, wo die Bahn sich insolvent erklärte, konnte man nicht mehr annehmen, daß eine Rückzahlung nach drei Monaten stattsünden 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 Betriedsfrage in einem ganz anderen Lichte ansah, als später. Bei der Behandlung der Frage im Großen Rathe wurde im Allgemeinen gesagt, der Betried werde Fr. 8000 per Kilometer kosten. In Folge eines Unstandes, den ich nicht genau kenne, ist in der Botschaft an das Volk sogar nur von Fr. 6500 gesprochen worden. Man muß doch annehmen, das die das malige 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 vors

bereitet hieher gelangen, wie es nicht sein sollte.

Die Kommission wollte nicht materiell eintreten, ob die Vorschüsse gerechtsertigt gewesen seinen. Man kann aber einem Unternehmen seine ganze Liebe und Zuneigung schenken und doch auf dem versassungsmäßigen Boden stehen. Betrachten Sie das Vorgehen der Jura-Vern-Bahn. Diese hat auch ein großes Interesse an der Vern-Ruzern-Bahn, sie ist eng mit ihr verdunden und hat ihren Betrieb übernommen. Trotz dieser Zürlichkeit hat die Jurabahn sehr klug mandvrirt, und es wäre zu wünschen gewesen, die Herren an der Spitze des Staates hätten die Interessen dieses letztern ihrem Lieblingssinde gegenüber in gleicher Weise vertreten, wie es die Herren an der Spitze der Jurabahn gethan haben. Die Jurabahn 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 versoren, sondern diese in erster Linie gewahrt. Es wäre gut, wenn auch die Regierung gesagt hätte: so lieb uns auch die Vern-Luzern-Vahn ist, so sind wuhren.

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

thue, sei, ihre Stellung gegenüber bem Großen Rathe zu wahren, und es muffe bem Großen Rathe barum zu thun fein, seine Stellung gegenüber bem Bolte zu mahren. Es ift bie Stellung des Großen Rathes, der Regierung zu fagen: 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 durch= brungen seien von dem erften Gebote: Achtung vor der Berfaffung und ben verfaffungsmäßigen Gefeten, und baß fie fich nicht hinreißen laffen, Diese Rückfichten bei Geite gu legen.

Gestatten Sie mir noch einige Worte in Betreff ber Schlußbemerkung des Herrn Berichterstatters der Kommission, daß die Millionenfrage nun durch ihren Antrag erledigt werde. Ich theile diese Ansicht auch. Man glaubte eben, der Große Rath habe auch einen bedeutenden Theil der began= genen Fehler auf seinem Rücken. Judessen mache ich barauf ausmerksam, daß die Frage, wie das Volk schließlich die Sache beurtheilen wird, eine offene bleibt. Ich wiederhole es: in der Kommission herrschiten ansängs

lich ganz verschiedenartige Ansichten, schließlich aber hat man lich 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 beshandeln 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 ersolgt, und ich hoffe, in diesem Sinne werde der Konke Nath einen einstimmigen Beschluß kassen. werbe ber Große Rath einen einstimmigen Beschluß fassen.

Joliffaint. Gestatten Sie mir eine kurze Berichti= gung. Herr v. Sinner hat gesagt, daß in der Botschaft an das Bolk 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 Gigenbahnstieltstin die Betriebskoften auf Fr. 9000 veranschlagt worden sind und man gestättt zus die Berechnungen eines konner sind, und zwar geftütt auf die Berechnungen eines tompe= tenten Mannes in Gisenbahnfachen, des Hrn. Oberingenieur Bribel. Wenn nun in ber Botschaft eine niedrigere Summe genannt worden ift, so rührt dies vielleicht bavon her, daß man nur brei tägliche Züge in Aussicht genommen hat.

### Abstimmung.

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

Schluß der Sitzung um  $12^{1}/_{2}$  Uhr.

Der Redaktor: Fr. Zuber.

### Bweite Situng.

Donnerstag, den 6. Januar 1876. Vormittags um 9 Uhr.

Unter bem Vorsitze des Herrn Präsidenten Rarrer.

Der Große Rath ist bei Giben geboten.

Nach dem Namensaufrufe sind 224 Mitglieber answesend; abwesend sind 28, davon mit Entschulsdigung: die Herren Amstuh, Charpie, Greppin, Gyger, Hänni in Zuzwyl, Hurni, Jaggi, Kohler, Kohli in Schwarzensburg, Lehmann in Langnau, Locher, Möschler, Mühlemann, Müller in Sumiswald, Rebetez, Nöthlisberger in Walkringen, Vogel, Werren, Wirth; ohne Entschuld ig ung: die Herren Bähler, Fleury, Flück, Geiser-Leuenberger, Keller, Peter, Niat, Schmid in Wimmis, Stähli.

Das Protofoll der letten Sitzung wird verlefen.

Folletête. Ich habe gestern allein gegen die Anträge ber Kommission gestimmt, welche dahin gingen, es möchte der Große Rath sein Bedauern darüber aussprechen, daß die Regierung ohne Ermächtigung Ausgaben aus dem Staatsvers mögen zu Gunften der Bern-Luzern-Bahn gemacht habe. Ginige Mitglieder der Versammlung, welche seit Langen wissen, daß ich kein seuriger Anhänger der Regierung din und daß ich den erwähnten Unregelmäßigkeiten nie hätte meine Zuftimmung geben konnen, glauben, in meinem Botum eine Ironie gegenüber der Regierung zu erblicken. Ich muß gegen diese Auslegung meiner Stimmgebung protestiren. In einer Berhandlung über so wichtige Interessen fann nicht von Fronie 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 Finanz-gesetz über eine Million verfügt hat. Ich hätte erwartet, daß diese Bersassungsverletzung strenger geahndet und daß im Schoofe biefer Bersammlung der Antrag gestellt worden mare, die Sache dem Volke vorzulegen. Da ein folder Antrag nicht gestellt worden ist, konnte ich der Mehrheit nicht beistimmen und mich mit einem schüchternen Bedauern begnügen, welches nicht einmal ein Tabel ist. Dies ist ber Grund, warum ich protestirt habe. Ich hoffe, es werbe sich noch Jemand finden, um die Berufung an's Volk zu verlangen . . . .

Herr Präsibent. Ich mache Herrn Folletête barauf 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 ben Herrn Präsibenten, mir noch eine Bemerkung zu erlauben. Die Mitglieder französsicher Zunge beklagen sich mit Recht barüber, daß die Berichte, Entwürfe und Anträge des Regierungsrathes und der Kommission ihnen stets so spät zugesandt werden. Gestern haben wir z. B. keinen Bericht erhalten. Die Vertreter französsischer Zunge sollten nicht in solcher Weise behandelt werden, und ich din überzeugt, daß meine Bemerkung genügen wird, um den Herrn Präsibenten zu veranlassen, die nöthigen Waßeregeln zu ergreisen, damit diese Umregelmäßigkeiten künftig nicht mehr vorkommen.

Herr Präsibent. Ich erinnere Herrn Folletête baran, baß gestern von Seite bes Herrn Berichterstatters der Kommission die Gründe der verspäteten Austheilung des Berichtes mitgetheilt worden sind. Wenn Herr Folletète darüber eine Bemerkung hätte machen wollen, so hätte dies schon gestern geschehen sollen.

Das Protofoll wird genehmigt.

### Cagesordnung:

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

Diefer Bortrag lautet folgendermaßen: Herr Präsibent, Herren Regierungsräthe!

Nachbem die sinanzielle Situation der Bern-Luzern-Bahngesellschaft sich, wie die unterzeichnete Direktion bereits in ihrem Bortrage vom 22. November d. J. dargelegt hat, als eine sehr mißliche herausstellte und nachdem der Große Rath in seiner Situng vom 26. Nov. eine Spezialkommission niedergeset hatte, mit dem Auftrage, ihm Bericht und Anträge sider die in dieser Sache zu ergreisenden Maßregeln vorzuslegen, ist es nothwendig geworden, provisorische Maßnahmen zu ergreisen, um dis zur desinitiven Regelung dieser Angelegenheit, dei welcher unser Kanton in so eminentem Maße betheiligt ist, die Bahnlinie in regelmäßigem Betriebe zu ershalten und überhaupt eine die Interessen des Kantons präjudiziende Beränderung des status quo zu verhindern. Die Aufgabe des gegenwärtigen Vortrages ist es, diese Maßregeln zu beleuchten und dieselben Ihnen, zu Handen des Großen Rathes, zur Annahme zu empfehlen.

Rathes, zur Annahme zu empfehlen.
Sobald die mißliche Finanzlage der Bern-Luzern-Bahn, die bedeutende Ueberschreitung des Baudevis, sowie die uns günstigen Betriedsergebnisse, öffentlich bekannt geworden waren, suchten naturgemäß die verschiedenen Interessenten bei diesem Unternehmen ihre Interessen möglichst sicher zu stellen.

Die Baster Handelsbank als Juhaberin von 208 Partialsobligationen des Obligationsanleihens der Bern-Luzern-Bahn und als Vertreterin der Gesammtheit der Titelinhaber stellte, gestützt darauf, daß der auf 30. November fällig gewordene Zinskoupon des Anleihens nicht eingelöst worden sei, beim Bundesgericht den Antrag, es solle sosort die Liquidation über die Gesellschaft erkennt und überdieß auf dem Wege einer provisorischen Verfügung den Gesellschaftsbehörden alle die Rechte der Pfandgläubiger benachtheiligenden Handlungen uns

tersagt werben. Durch Beschluß vom 11. Dezember b. J. wies das Bundesgericht dieses Begehren ab, und erkannte dagegen, es sei das Liquidationsbegehren der Basser Handelsbank einer Bersammlung aller Titelinhaber des Anleihens vom 22 September 1873 zur Entscheidung vorzulegen. Wit der Einberufung und Leitung dieser Bersammlung, welche in Bernstattsinden 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 ber im Schofe bes Großen Rathes vom 26. November abhin gewalteten Diskussion bemerkt wurde, waren von der Bern-Luzern-Bahngesellschaft bei ihrer Konstituirung nicht alle diejenigen Förmlichkeiten erfüllt worden, welche das bernische Aftiengesellschaftsgesetz zur Konstituirung einer Aktiengesellschaft vorschreibt; es war nämlich die in Urt. 7 des genannten Gesetzes vorgeschriebene zweimalige Beröffentlichung ber ftaatlichen Genehmigung ber Besellschaftsstatuten unterlassen worden. Alls nun, nachdem diese Unterlassung burch Publikation im Amtsblatt vom 27. und 30. Nov. abhin nachgeholt worden war, die Aftionärversamm= lung ber Bern-Luzern-Bahngesellschaft zusammenberufen wurde, um u. a. gestützt auf Art. 8 des Gesetzes über die Aktiengesellschaften ausbrücklich zu erklären, daß fie Namens der Aktien= gesellschaft alle diesenigen Verpflichtungen als auf ihr haftend übernehme, welche von ber Gifenbahngesellschaft Bern-Luzern vor dem Zeitpunkte der förmlichen Hublikation des Genehmi= gungsbeschlusses ihrer Statuten, 30. November 1875 einge= gangen worden seien, ließen einerseits die vereinigte elfässische Maschinenbaugesellschaft in Mülhausen und verschiedene an= bere Baugläubiger ber Bern-Luzern-Bahngesellschaft und andersseits die Baster Handelsbank in Basel, als Vertreterin der Gesammtheit der Obligationsgläubiger, sowohl der Eisendahngesellschaft Bern-Luzern als auch bem Staat Bern für sich und zu Handen bes Staates bes Kantons Luzern burch Kund= machung vom 18./20. und vom 20./21. Dezember b. J. no= tifiziren, daß sie beim Bundesgerichte eine Klage anhängig machen werben, in welcher grundsätlich die Haftbarkeit der Kantone Bern und Luzern für die Verpflichtungen der Gefell= schaft eingeklagt werde, und daher von vornherein gegen berartige Gesellschaftsbeschlüsse protestiren und sich ihre Rechte verwahren.

Von Seiten der Notifikaten wurden hingegen Gegenkundmachungen erlassen und sodann von der Aktionarversammlung der Bern-Luzern-Bahngesellschaft unter'm 22. Dezember 1875

der oben erwähnte Beschluß wirklich gefaßt.

Während so von Seiten der betheiligten 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 Betried 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 Rissto eines Betriebes der Linien derselben länger zu übernehmen, wenn ihr nicht für Ausführung der unumgänglich nothwendigen Vollendungsarbeiten, sowie für die in den Wintermonaten zu gewärtigenden Betriebsdessizite Sicherheit geleistet werde. Die für unumgänglich nothwendige Vollendungsbauten in den Wonaten Dezember und Januar erforderliche Summe murde in einem. bem Schreiben der Jurabahndirektion beigegebenen und von Herrn Oberingenieur Bridel durchgesehenen Devis des Herrn Sektionsingenieurs Cuenob, welcher bei den Akten liegt, auf

Fr. 31,000 veranschlagt.

Sofort nach Empfang diefer Zuschrift wurden vom Re= gierungsrathe Berhandlungen mit den luzernischen Regierungs= behörden angebahnt und es kam daraufhin zwischen Abgeord= neten der Regierungen von Bern und Luzern in einer Konferenz vom 10. Dezember abhin, unter beibseitigem Ratifikationsvorbehalt, folgende Uebereinkunft zum Zwecke ber ungestörten Erhaltung bes Betriebes der Bern-Luzern-Bahn bis Ende Januar nächsthin zu Stande:

"1. Die bernische Jurabahngesellschaft führt den Bahn= "betrieb gemäß bestehendem Bertrage 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 brei tägliche und durchgehende Züge

"in jeder Richtung zu beschränken."

"2. Dagegen bezahlen die Kantone Bern und Luzern "ber bernischen Jurabahngeseuschaft für Vollendungsbauten, "welche zur Sicherstellung der Bahn theils im Rovember ab-"hin bereits gemacht worden, theils im Dezember und Januar "noch auszuführen find, 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 "Betriebskoften einschließlich der für die Benutzung der Bahn-"höfe Luzern und Bern und der Bahnftrecke Bern-Gumligen "der Centralbahn zu entrichtenden Beiträge zu becken, so ver-"pflichten sich die Kantone Bern und Luzern gegenüber der "Jurabahn, welche aus den Ginnahmen die Ausgaben zu be-"streiten und insbesondere auch der Centralbahn jene der "Bern-Luzern-Bahn auffallenden Beiträge zu bezahlen hat, für "bas daherige Defizit bis zum Belaufe von Fr. 20,000 zu "haften."

"4. Die in Art. 2 und 3 bezeichneten Leiftungen über= "nehmen die Kantone Bern und Luzern je zur Sälfte."

Unter'm 11. Dezember abhin theilte die Jurabahndirektion bem Regierungsrathe mit, daß sie von ihrem Bermal= tungsrathe ermächtigt sei, eine bindende Uebereinkunft in obigem Sinne abzuschließen und fragte an, ob auch ber Regierungs= rath seinerseits berselben seine Genehmigung ertheilt 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 obwal= tenden Umständen nicht von sich aus genehmigen zu sollen, fondern dieselbe dem Großen Rathe gur Genehmigung por= zulegen.

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

Hauptfrage entschieden werden folle.

Inzwischen ersuchte die Jurabahndirektion durch Schreiben vom 17. Dezember b. 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 ber Bern-Luzern-Bahn vorzukehren und vervollständigte unter'm 28. Dezember ihre Mittheilung dahin, daß sie nunmehr der Bern-Luzern= Bahngesellschaft den Betriebsvertrag auf den 10. Januar nachst= hin eventuell, d. h. für den Fall, daß ihr bis dahin keine Deckung für Betriebsbefizit und Vollenbungsauslagen beschafft sei, gefündigt habe. Gleichzeitig erklärte sie sich indessen bereit, auf den Wunsch der Kantone Bern und Luzern den Betrieb ber Bern-Luzern = Bahn bis Ende Hornung fort= zuführen, wenn ihr die zuständigen Behörden dieser Kantone für die mährend des Monats Februars erwachsenden Betriebs= befizite und Kosten der Vollendungsbauten bis zum Belaufe

von Fr. 60,000 gutsprechen.

Es muß sich nun fragen, ob der Kanton Bern der oben angeführten Uebereinkunft zwischen luzernischen und bernischen Regierungsabgeordneten vom 10. Dezember seine Genehmigung ertheilen, und bes fernern auch noch im Bereine mit Luzern für die mährend des Monats Februar erwachsenden Kosten für Vollendungsbauten und muthmaßliche Betriebsdefizite gegenüber ber Jurabahngesellschaft bid im Betrage von Fr. 60,000 einstehen und demnach die un Fortsetzung des Be riebes auf der Bern-Luzern-Bahnlinie Die Ende Februar nächsthin er= möglichen helfen solle.

Wir glauben nun diese beiden Fragen bejahend beant=

worten zu sollen und zwar aus folgenden Gründen:

1. Was vorerst die Rothwendigkeit ber von ber Jurabahugesellschaft in Anschlag gebrachten Summen für Bollendungsbauten betrifft, so ist dieselbe durch die positive Erklärung der Jurabahngesellschaft, unter andern Bedingungen das Risiko des Betriebs der Linie nicht weiter übernehmen zu können, gewiß hinlänglich belegt und wird überdieß 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 letterem Gutachten werden die auf der Linie Bern-Luzern lis Ende Mai nächsthin noch nothwendigen Vollendungsbauten in zwei Gruppen eingetheilt: 1) in folde, welche theils wegen ihrer Dringlichkeit überhaupt, theils weil sie nur im Winter bei niederem Wafferstand rationell geschehen können, sofort in Angriff genommen werden muffen, und 2) in solche, welche bis April und Mai verschoben werden können. Die Kosten für die erstere Kategorie werden veransschlagt auf Fr. 69,000, diesenigen für die letztere auf Fr. 109,000. Auf die Monate vertheilt, werden die fragtichen Ausgaben folgendermaßen berechnet:

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

Was ferner die muthmaglichen Betriebsdefizite anbelangt, so bestimmen die mit der Jurabahngesellschaft projektirten Ab-kommen nur den Maximalbetrag, bis zu welchem die Kantone für dieselben einzustehen haben, wobei es selbstverständ= lich bleibt, daß wenn dieselben hinter den Voraussetzungen ber Jurabahngesellschaft zurückbleiben, die Kantone nur für ben wirklichen Belauf derselben einzustehen haben.

2. Es ist für den Kanton Bern von der höchsten Wichstigkeit, daß, so lange über das Schicksal der Bern-Luzern-Bahn nicht endgültig entschieden sein wird, die gegenwärtige recht= liche und thatsächliche Sachlage nicht geandert, und namentlich ber Betrieb der Linie nicht, wenn auch nur momentan, einsgestellt werbe. Denn, wenn letzteres geschähe, so müßten gewiß die mit den Gläubigern der Gesellschaft anzubahnenden Unterhandlungen wesentlich erschwert und der Ausbruch der Liquidation zu einem unvermeidlichen gemacht werben. Dieß liegt aber gewiß nicht im Interesse des Kantons Bern, dessen Interesse vielmehr ein billiger Ausgleich mit ben Gläubigern entsprechen wurde, welcher Ausgleich, wenn die nöthige Zeit zur Unterhandlung mit den Gläubigern gewonnen wird, möglich und wahrscheinlich ift, ba er eben auch im Interesse ber Gläu=

biger liegt. — Endlich mag auch noch baran erinnert werben, 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 Schulben als persönliche Verpflichtete belangt werden. — Damit nun aber die nothige Zeit zur Ausein= andersetzung mit den Gläubigern gewonnen werde, ist es un= umgänglich nothwendig, daß der ungestörte Betrieb der Linie wenigstens dis Ende Februar gesichert werde. Denn eine kürzere Frist, etwa, wie anfänglich bei Abschluß der Uebereinfunft mit Luzern vom 10. Dezember angenommen wurde, bis Ende Januar, würde, wie man sich leicht überzeugen wird, bei der Komplikation der Angelegenheit (burch 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 en blich en Lösung dieser Angelegenheit in nichts präjudizirt; man hat vielmehr hierin immer 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 ben Gläubigern nicht möglich ift, immer noch freier Lauf

gelassen werden kann.

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

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

für den Monat Februar von Fr. 60,000, beren Garantie die Jurabahngesellschaft gemäß ihrer Erklärung vom 28. Dezember verlangt, da wir die Mitübernahme der baherigen Verpflichtung burch die luzernischen Behörden zu gleichen Theilen zur Bedingung unserer Vorschläge erheben, die Hälfte mit

<u>"</u> 30,000 Fr. 55,500 also schlimmsten Falls eine Summe von . Wir halten biese Ausgabe burch die Wichtigkeit des Zweckes berfelben als gerechtfertigt.

Geftützt auf diese Erwägungen stellen wir bei Ihnen zu Hanben bes Großen Rathes die Anträge:

1. Es sei ber obenerwähnten Uebereinkunft zwischen Abgeordneten der Regierungen der Kantone Luzern und Bern

vom 10. Dezember d. J. die Genehmigung zu ertheisen.

2. Es sei gegenüber der bernischen Jurabahngesellsschaft in Verbindung mit dem Kanton Luzern und zu gleichen Theilen mit bemselben die Verpflichtung zu übernehmen, für die zu ungeftörtem Betriebe der Linie Vern-Luzern während bes Monats Februar 1876 nothwendigen Kosten für Vollen= bungsbauten und für ein allfälliges Betriebsbefizit mahrend bieses Monats bis zum Belaufe von Fr. 60,000 einzustehen.

Mit Hochachtung!

Bern, den 29. Dezember 1875.

Der Direktor der Gisenbahnen: Hartmann.

Einverftanden.

Bern, den 31. Dezember 1875.

Der Finanzdirektor: L. Rurz.

Vom Regierungsrathe genehmigt und mit Empfehlung bem Großen Rathe überwiesen.

Bern, den 31. Dezember 1875.

Im Namen bes Regierungsrathes, der Präsident: Teuscher der Rangleisubstitut: V. Giroud.

Vorstehender Vortrag enthält folgende Beilagen:

### Beilage 1.

An den Regierungsrath des Kantons Bern.

Herr Präsident,

Berren Regierungsräthe!

Die gegenwärtige Lage ber Bern=Luzern=Bahngesellschaft nöthigt uns, Ihnen mitzutheilen, welche Arbeiten laut den Berichten unseres technischen Dienstes dringend find, um ben

Betrieb dieser Linie sicher zu stellen. Im Interesse der Glaubiger, sowohl der Obligation&= als der Chirographargläubiger, wie des Unternehmens felbst, ist es nothwendig, daß die für die Sicherheit und Erhaltung der Linie als dringend erkannten Arbeiten beendigt werden; mehrere sind nahezu vollendet und andere sind in der Aus-

führung begriffen.

Die Ausgabe wird auf das Allernothwendigste reduzirt werben, allein unsere Gesellschaft wird die Berantwortung für Unfälle auf Rechnung der Ausgaben nicht übernehmen können. Da sie ihren eigenen Interessenten Rechnung zu tragen hat, so kann fie sich nicht für Dritte verpflichten, indeß anerbietet fie ihre Mitwirkung zu der Direktion und Ueberwachung unter einer Kontrole, wie man sie für nothwendig erachten wird. Im Anschlusse sinden Sie die von Herrn Sektions=

ingenieur Cuenod aufgestellte und von Herrn Bribel, unserm Oberingenieur, durchgesehene Zusammenstellung; die Ausgabe beläuft sich auf Fr. 31,000.

Die gegenwärtigen Zeilen bezwecken, Sie um Ihre Mit= wirkung bei der Ausführung dieser Arbeiten anzugehen, welche einen öffentlichen Charakter haben. Während der Winter= monate wird der Betrieb voraussichtlich nicht einmal die Kosten becken, und es wäre illusorisch, auf diese Einnahmsquelle zu zählen. Wir verlangen sogar, daß uns eine Garantie zu Deckung eines allfälligen Desizits 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, dirett Intereffirten auffallen sollen.

Wir schließen bahin: Es muffen in fürzester Frift Daßnahmen zur Erhaltung der Linie und ihres Dienstes getroffen werden, und wir nehmen die Freiheit, uns an Sie, Herr Präsident, Herren Regierungsräthe, als Erekutivbehörde 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 Bribel, Oberingenieur in Biel.

Die kritische Lage ber Bern = Luzern=Bahngesellschaft hat mich veranlaßt, eine Revision des ohnehin schon fehr beschränkten Programmes der Vollendungsarbeiten vorzunehmen, das ich Ihnen vorgelegt hatte, und für welches wir auf einen Ansatz von Fr. 53,000 gekommen waren. Ich bin zum Schlusse gelangt, daß wir, streng genommen, diese Summe noch wesentlich reduziren können.

1. Beschotterung. Seit 25. November beendigt. Der Kubikinhalt ist etwas geringer, als ich angenommen hatte: Beschotterung und Steine zusammen machen ungefähr

2300 Rubikmeter.

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

3. Stühmauern. Fr. 30,750. Die Abtheilung Arschildung Arschildu

beiter, welche diese Arbeit ausführte, hat in Folge des beständig schlechten Wetters ben Muth verloren. Das Waffer hat ihr ihre Brücke über ben Fluß weggerissen und sie, da es saft täglich wieder anschwoll, in der Wiederherstellung derselben verhindert. Da infolge dessen die Zusuhr der Steine nicht gehörig von Statten ging, fo haben sie biese Arbeit aufge= geben.

	Seither	habe	ich an	bere	Arbeite	r gesuck	t, alle	in ver	geb=
lich.	Wenn	ich Je	manbe	n für	: diese	Arbeit	finden	fönnte	, 10
						erarbeit			
						cher wäh	irend de	es Win	ters
seine	Gigenfo	haft v	erlierei	ı wü	rde.			range of the same	

4. Kutschung bei K 40. Die eigentliche Mauer ist fast vollendet. Ihr Kubikinhalt ist auch geringer, als ich angenommen hatte. Es bleibt die Drainage zu vollenden und die Regulirung des heruntergefturzten Schuttes. Diese Arbeit ift unumgänglich nothwendig, um Betriebsftorungen zu ver= meiben. Der Moment ift fehr gunftig. Wird am 15. De= zember vollendet fein.

5. Mehrere verschiedene Arbeiten. Drainage der Partie von K 42 an, des Einschnittes bei K 18 und bei ber Station Schupfheim find ebenfalls fehr nothwendig und

in Ausführung begriffen.

Nach meiner Nevision gestaltet sich ber Dienst für die Bollendungsarbeiten und die dafür nothwendige Summe fol= gendermaßen:

					November.	Dezember.		Januar
					1.—30.	1.—15.	15 31.	und später.
Beschotterung, Transport mit der Maschine, L	Arbeit	er	•		50			-
Schutbauten, ständige Arbeiterabtheilung .					10	10	10	10
— Maurer aus Tyrol	•		•		25	20	20	
Rutschung, 40 Tyrolermaurer					25	25		
— Handlanger und Erdarbeiter .	•		•		20	20		_
Verschiedenes, Drainage 2c					10	10	_	
Approximative Arbeiterzahl		•	•		140	85	30	10
Approximative Zahl der Arbeitstage .	•	٠	•	•_	3,500	1,020	360	250
Approximative Rosten ber Handarbeit .					14,000	4,100	1,500	850
Approximative Koften bes Beschotterungszuges					3,500			
Lieferungen und Unvorhergesehenes .	•				1,000	900	500	150
Muthmaßliche Ausgabe					18,500	5,000	2,000	1,000
Beschotterung für die Unterhaltungsabtheilunge	en		•	•	4,500	<i>_</i>		
(W-1/4-1/4-1/4-1/4-1/4-1/4-1/4-1/4-1/4-1/4					23,000	7,0	00	1,000

Entlebuch, den 27. November 1875.

Mit Hochachtung!

C. Cuenob.

### Beilage 3.

herrn Grandjean, Direktor, in Bern.

Beiliegend erhalten Sie die Abschrift eines Briefes bes Herrn Cuenod vom 27. Dezember. Es geht baraus hervor, daß von den Fr. 53,000 für bringende Arbeiten auf der Linie Bern-Luzern Fr. 23,000 verausgabt find, und daß im Dezember und Januar für Fr. 8,000 folche Arbeiten aus=

zuführen bleiben.

Ich schreibe Herrn Cuenob, die Zahl der verwendeten Arbeiter noch zu reduziren 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: ent= weder Liquidation und damit Erhaltung des Unterpfandes mit Vorrecht, ober aber Bern-Luzern im Besitze weiterer Mittel.

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

Es muß burchaus ein Beschluß gefaßt werden, und ba der Staat Richts mehr thun will, so ware es vielleicht besser, gang aufzuhören. Dies ware fehr unangenehm, aber wie foll man sich sonst helfen?

Biel, 30. September 1875.

G. Bribel.

### Beilage 4.

#### An den Regierungsrath des Rantons Bern.

Sochgeachteter Berr Brafibent! hochgeachtete herren!

In der Konferenz, welche gestern zwischen den Abgeord= neten der hoben Regierungen von Bern und Lugern ftattfand, um die Mittel und Wege zu berathen, wie der Betrieb ber Bern-Luzern-Bahn bis Ende Januar nächsthin ungestört forterhalten werden könne, wurde unter beidseitigem Ratifikations=

vorbehalt folgende Uebereinkunft getroffen: 1. Die bernische Jurabahngesellschaft führt den Bahnbetrieb gemäß bestehendem Bertrage 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 brei tägliche und durch=

gehende Züge in jeder Richtung zu beschränken. 2. Dagegen bezahlen die Kantone Bern und Luzern der bernischen Jurabahngesellschaft für Vollendungsbauten, welche zur Sicherstellung ber 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 Betriebskoften, einschließlich der für die Benützung der Bahnhöfe Luzern und Bern und der Bahnstrecke Bernschunkligen 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 Bernsuzernsbahn aufsfallenden Beiträge zu bezahlen hat, für das daherige Defizit dis zum Belaufe von Fr. 20,000 zu haften.

4. Die in Art. 2 und 3 bezeichneten Leistungen überscheiden Beitragen überschlieben Beitragen überschlieben Beitragen überschlieben Beistungen überschlieben Beitragen überschlieben Beistungen Beistungen Bestehreiten Bestehreiten Bestehreiten Bestehreiten Bestehreiten Be

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 Handen der hohen Regierung des Kantons Luzern anzuzeigen, daß wir von unserm Berwaltungsrathe ermächtigt sind, mit Ihnen eine bindende Uebereinkunft in obigem Sinne abzuschließen; indem wir Sie daher ersuchen, uns mitzutheilen, ob auch Ihrerseits die Katisistation obiger Berabredung ersolgt ist, sehen wir einer beförderlichen Rückäußerung entgegen und verharren inzwischen mit vollkommenster Hochachtung

Bern, ben 11. Dezember 1875.

Namens der Direktion der Jurabahngesellschaft: Marti.

### Beilage 5.

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

hochgeachteter herr Prasibent! hochgeachtete herren!

Es wurde uns mitgetheilt, daß Sie die Natifikation der Nebereinkunft, welche am 10. dieses Monats zwischen Ihren Abgeordneten und benjenigen der hohen Regierung von Luzern einerseits, und unserer Delegirten anderseits getroffen wurde, um den Betrieb der Bern-Luzern-Bahn vorläufig bis Ende Januar nächsthin sicher zu stellen, von der Buftimmung ber großräthlichen Kommission abhängig machen, daß aber lettere nicht in der Lage zu sein glaube, hierüber eine Meinung zu äußern, oder Ihnen eine Weisung, beziehungsweise einen Nath zu ertheilen. Unter diesen Umftanden halten wir es nicht für wahrscheinlich, daß Sie die fragliche llebereinkunft genehmigen werden, und da auch keine Aussicht auf deren Ratifikation seitens ber zuständigen Behörden des Kantons Luzern vorhanden zu fein scheint, so muffen wir uns schon jest fragen, was die Pflicht uns nun zu thun gebietet. Dürften wir uns ber Hoffnung hingeben, daß die Zwangsliquidation ber Bern-Luzern-Bahn vermieden werden könne, so wurden wir ohne Anstand den Betrieb weiter führen und alle daherigen Roften, sowie auch das Risiko des Betriebes auf uns nehmen, in der festen Ueberzeugung, es handle sich nicht um Opfer, sondern nur um einstweilige Vorschüffe, deren Rückvergütung schon durch die Betriebsergebniffe ber nächstjährigen Sommermonate ge= sichert seien. Bei bem Stand ber Dinge, und angesichts ber großen Schwierigfeiten, welche sich einem gutlichen Abkommen zwischen den Betheiligten entgegenstellen, wird es jedoch der Bern-Luzern-Bahnverwaltung kaum gelingen, die Zwangs-liquidation des Unternehmens aufzuhalten; ift aber diese Boraussetzung richtig, so ist damit auch festgestellt, daß unsere Gesellschaft nicht nur alle bisherigen Borschuffe, welche sie der Bern-Luzern-Bahn gemacht hat, verloren geben muß, sonbern daß bis zum Eintritt ber Liquidation noch viel Geld verloren gehen wird. Während die Betriebsausgaben sich monatlich auf Fr. 100,000 belaufen, erreichen die Einnahmen lange nicht

biese 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 Betriebsdesizit der Bern-Luzern-Bahn täglich bei Fr. 1000 betrug, ein Verhältniß, welches sich während der Monate Dezember, Januar und Februar noch ungünstiger gestalten dürste.

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 begreisen, 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 Vern-Luzern-Bahn aufswerliste auf dem Betrieb dieser Unternehmung diesenigen Interessen kompromittiren, für welche das genannte Syndikat einzustehen hat.

Unter bieser kurzen Darlegung unseres Standpunktes bitten wir Sie um besorderliche Antwort auf unser ergebenes Schreiben vom 11. dies, damit wir dann noch vor Ablauf des Jahres das Röthige zur Wahrung unserer Insteressen, welche auch diejenigen des Kantons Bern sind, vor

fehren fonnen.

Mit vollkommenster Hochachtung Biel, den 17. Dezember 1875.

Für die Direktion der Bernischen Jurabahngesellschaft: Jules Grandzean.

### Beilage 6.

### An die hohen Regierungen der Kantone Bern und Luzern.

Tit!

Unter höstlicher Bezugnahme auf unsere ergebene Zuschrift vom 22. c., womit wir uns vorbehalten haben, Sie sofort von den weitern Beschlüssen betreffend die Einstellung des Betriebes in Kenntniß zu setzen, beehren wir und Ihnen hiemit die Mittheilung zu machen, daß die bernische Jurabahnstrektion und soeben die Erklärung hat zugehen lassen, auf den 10. Januar 1876 den Betrieb unserer Bahnstrecke Bernzuzern einzustellen, sosen die Tit. Regierungen der in der Sache zunächst betheiligten Kantone Bern und Luzern für Deckung des seit Ansang November d. J. täglich steigernden Betriebsdesizites dis Ende Februar, eventuell Ende Januar 1876 die ersorderliche Garantie ablehnen sollten, wie auch serner die Sicherheitsleistung für die durch die Betriebsgesellsschaft für unsere Rechnung ausgesührten Bollendungsarbeiten verweigern, und wir die gesorderten Garantien nicht auf ansbere 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, dei der kompetenten Bundesbehörde unsere Insolvenzerklärung abzugeben, um nicht noch

Konflitte mit dieser Behörde zu risquiren.

Indem wir Ihnen zu Ihrem Berhalte von gegenwärtiger Situation Kenntniß geben, gewärtigen wir nun die Entscheibe ber beiben Großen Räthe, und erlauben uns, Sie um gest.

beförderliche Mittheilung der baherigen Schlugnahme Ihres h. Großen Rathes in Sachen zu ersuchen.

Mit vorzüglicher Hochachtung! Bern, den 29. Dezember 1875.

Der Präsident der Direktion der Bern-Luzern-Bahn: Meyer.

Die Großrathstommiffion stellt folgenden vom 4. 3a= nuar 1876 batirten Antrag:

### Der Große Rath des Rantons Bern,

in der Absicht,

Der Bern=Luzern=Bahngesellschaft eine gütliche Verstän= digung mit ihren Gläubigern zu ermöglichen und dadurch ber ganzlichen Entwerthung der Aktien und einem Verlufte der von der Regierung dem Unternehmen vorgeschossenen Fr. 934,798. 80 vorzubeugen,

### beschließt:

Es sei gegenüber der bernischen Jura-Bahngesellschaft für die Hälfte der zum ungestörten Betriebe der Linie Bern= Luzern bis Ende Februar 1876 nothwendigen Roften für Vollendungsbauten und für ein allfälliges Betriebsdefizit im Maximalbetrage von Fr. 55,500 einzustehen, unter der auß= brücklichen 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 Berhältniß ber verfloffenen Zeit zu entrichten.

Die Regierung wird eingeladen, keine andern Berpflich= tungen in Sachen ber Bern-Luzern-Bahn einzugehen.

Für den Fall der Liquidation der Bern-Luzern=Bahn= gesellschaft erklärt ber Große Rath seine Geneigtheit, nach Eintritt berfelben zu einem gutlichen Abkommen Hand zu bieten, durch das unter Wahrung der Interessen des Kantons auch diejenigen der betheiligten Gläubiger möglichst geschont

Der Regierung wird unter Mitwirkung einer Großraths= tommission Vollmacht zu dahin zielenden Verhandlungen er= theilt. 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 dis Ende Februar nächsthin. Die Kommission ist in solgender Weise zu diesen Anträgen gekommen. Am 11. Dezember 1875 ist sie zum ersten Male mit dieser Frage behelligt worden, und zwar durch ein Schreiben der Regie-rung, 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 Jurabahngesellschaft 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 . Fr. 31,000 naa für die Vollendungsbauten und von 20,000 zur Deckung des voraussichtlichen Betriebsdefizits bis Ende Januar, zusammen somit um. . . Fr. 51,000

welche Summe zur Salfte von Bern und zur Salfte von

Luzern zu beden gemesen mare.

Die Kommiffion hielt sich nicht für kompetent, in ber 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 Eisenbahndirchten vom 29. Dezember nebst Antrag des Regierungsrathes vom 31. Dezember 1875, welder in den Sitzungen vom 3., 4. und sogar 5. Januar 1876

vorgelegen ift, behelligt worden.

Die Kommission hat die Angelegenheit einläßlich geprüft, und es gaben sich in berselben 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. Beibe Meinungen haben gewiß ihre Berechtigung. Die Kommission hat sich schließlich in der Weise vereinigt, wie Ihnen nun beantragt wird. Wan war schließlich einstimmig der Ansicht, es sei der Vers such zu machen, durch eine Garantie des Betriebs dis 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 follte, mit ben Gläubigern zu unterhandeln, um ein honettes Abkommen zu erzielen.

Die Anträge der Rommiffion find nicht vollständig homogen. Es fehlt darin der Hinweis auf die Bestellung einer Behörde für den Fall, daß die Unterhandlungen mährend der Periode der Betriebssicherung eintreten, während welcher die Bern= Luzern=Bahngesellschaft aufrecht steht. Im dritten Antrage der Kommission ist nur gesagt, daß die Regierung unter Wit= wirkung einer Großrathskommission Vollmacht erhalten solle, Berhandlungen vorzunehmen. Es hat dies aber Bezug auf ben Fall, daß die Liquidation wirklich eintreten sollte. Es würde sich dann sinden, wer verhandeln solle für den Fall, daß Sie beschließen, eine Betriedssicherung für eine gewisse Zeit eintreten zu lassen. Die Kommission hat nicht gewünscht, daß die Behörde sich der Bern-Luzern-Bahngesellschaft substitutie in einem Momente, wo noch ein Prozeß waltet, und ein solsches Eingreifen den Gegnern Anlaß geben könnte, ihre Anslicht, der Staat Bern sei überhaupt verantwortlich, noch besser geltend zu machen. Die Kommission wollte auch nicht aus= brücklich sagen, daß die Bern-Luzern-Bahngesellschaft dann solche Unterhandlungen führen solle, weil sie wirklich in diese Berwaltung nicht das nöthige Zutrauen setzt und nicht wünscht, daß die Unterhandlungen durch sie geführt werden. Die Sache wird fich bann schon auf irgend eine Weise praktisch

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 einsache, wenn sie sich nicht in den letzten Tagen durch abweichende Schlufnahmen des Großen Rathes von Luzern komplizirt hätte. Die Kommission war der Meinung, die Regierung von Bern sei mit der Regierung von Luzern vollkommen einig über die Dauer der Betriebssicherung und die dazu nöthige Summe. Es ist nämlich aus dem Vortrage der Gisenbahn= direktion zu entnehmen, daß man darüber vollständig im Klaren sei, daß für Erhaltung der Bahn in ungestörtem Zu= ftande 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

worden.

Nath in Luzern ben seinigen gesaßt hatte. Dieser hat nämslich die Angelegenheit am 3. und 4. Januar behandelt, während die Kommission ihre Anträge am 4. definitiv beschlossen hat und erst gestern Bormittag in den Besitz des Wortlautes des luzernischen Beschlusses gekommen ist. Ich kann noch beisügen, 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 Betriedsgarantie dis 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 Ansatz von Fr. 55,500 ebenfalls auf Fr. 60,000 zu erhöhen. Der Antrag der Kommission ist also in Zist. 1 dahin abgeändert: "Es sei gegenüber der bernischen Jura-Bahngesellschaft sür die Hälfte der zum ungestörten Betriebe der Linie Bernzuzern dis Ende Februar 1876 nothwendigen Kosten sür Vollendungsbauten und sür ein allfälliges Betriedsdesizit im Warimalbetrage von Fr. 60,000 einzustehen, unter der ausdrücklichen Bedingung, daß der Kanton Luzern für die andere Hölsche Sich in gleicher Weise verpslichte." Diese Aufrundung auf Fr. 60,000, war, wie gesagt, eine Folge der Beschlüsses Großen Rathes von Luzern.

Als nun aber diese Beschlüffe in ihrem Wortlaute be= kannt waren, stellte es sich heraus, daß ber Große Rath von Luzern etwas ganz Anderes beschlossen hat, als die Regierung und Ihre Kommissionbean tragen. Er will nämlich die Hälfte von Fr. 120,000 geben in der Meinung, damit die Betriebs= sicherung ber Bahn bis Ende April aussprechen zu konnen, während nach der frühern Meinung und nach den Untershandlungen 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 ift, seine Beschlüsse entsprechend zu modifiziren oder nicht. Es könnte möglicherweise sich das eigenthümliche Resultat ergeben, baß 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 Räthe erreichen wollten, weil die beiden Beschlüffe einander nicht decken und während ber Zeit, da die Jurabahn noch gewillt ist, den Betrieb zu führen, eine Einigung nicht stattsinden kann. Es ist der Komission 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 Privatzerschaftlungen aber Mitkeilungen vielleicht im Verschaftlungen aber Mitkeilungen vielleicht ihre Privatzerschaftlungen aber Mitkeilungen vielleicht ihre Privatzerschaftlungen aber Mitkeilungen vielleicht ihre Privatzerschaftlungen vielleicht ihre Privatzerschaftlungen vielleicht ihre Privatzerschaftlungen vielleicht ihre Privatzerschaftlungen von der Mitkeilungen vielleicht ihre Verschaftlungen von von der Weiterschaftlungen vielleicht ihre Verschaftlungen von von der Verschaftlungen von von von der Verschaftlungen von von von der Verschaftlungen von von von verschaftlungen von von von verschaftlungen verschaftlungen von verschaftlungen ver verhandlungen oder Mittheilungen vielleicht irre geführt

ist man mit der Verwaltung der Jurabahn einig geworden, für den Februar noch Fr. 30,000 für Vollendungsbauten und Fr. 30,000 für Vollendungsbauten machen mit den ersten Fr. 31,000 zusammen Fr. 61,000. Herr Jugenieur Gränicher hat in seinem Devise diejenigen Vauten, welche zur Sicherung des Betrieds sofort in Angriff genommen und ausgeführt werden müssen, auf Fr. 69,000 veranschlagt. Die Kommission, die Regierung und die Jura-Vahnverwaltung sind also noch etwas tieser gegangen. Im Ganzen aber steht die Summe so ziemlich im Einklange mit dem technischen Bezrichte.

Was das Betriebsbefigit betrifft, so ist konstatirt, daß während der Wintermonate ein täglicher Ausfall von zirka Fr. 1000 vorhanden ift. Dies ergibt für den Monat Februar ein Defizit von Fr. 30,000. Es ftellt fich leiber heraus, daß die Ginnahme 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 ben Februar ziemlich richtig veranschlagt, so daß die Summe von Fr. 111,000, welche von dem Kontrahenten in den Unterhandlungen allseitig fest= gehalten worden ift, der Wirklichkeit entsprechen wird. Es ift baher nicht wohl erklärlich, wie Luzern zu ber Ansicht gekommen ift, man solle mit bieser Summe zwei Monate länger Vollendungsbauten machen können, obwohl folche im Früh= jahr ohnehin in größerm Maßstabe kommen werben. Aus bem Gutachten bes hrn. Granicher werben Sie fich erinnern, daß die im Frühjahr nothwendigen Bollendungsbauten auf Fr. 108,000 veranschlagt find.

Das Präsibium der Kommission hielt gestern eine Konsferenz mit der Jura-Bahndirektion ab, um ihre Unsicht zu vernehmen. Die Jura-Bahndirektion erklärte, daß sie unter keinen Umständen den Betrieb um Fr. 120,000 bis Ende April fortsühren 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 Selbstosten übernommen. Sie verrechnet vertragsgemäß jede Auslage für allgemeine Verwaltung, Expeditionsdienst, Transportdienst, Fahrdienst, Stationsdienst ze. und stellt darüber der Bern-Luzern-Bahn, welche diese Auslagen zu bezahlen hat, Nechnung. Die Jurabahn besorgt also den Betrieb auf Rechnung und Sesahr der Bern-Luzern-Bahn, gegen Bergütung der reinen Selbstosten und ohne irgend welches Benefice. Im Betriebsvertrage (§ 4) heißt es, daß die Bern-Luzern-Bahn auf ihre Rechnung alle Bollendungsarbeiten zu machen habe, welche zum sichern Betrieb der Bahn nöthig sind. § 9 sagt, daß die Jurabahn den Betrieb zu den reinen Selbstosten beforge. § 19 bestimmt, daß die allgemeinen und besondern Betriebskossen der Bern-Luzern-Bahn aus den lausenden Ginnahmen entnommen werden.

Aus allen diesen Bertragsbestimmungen, aus benen beutlich hervorgeht, daß die Jurabahn nur mit dem Gelde der Bern-Luzern-Bahn zu betreiben hat, glaubt erstere das Recht ableiten zu können, den Bertrag zu kündigen, sobald es sich herausstellt, daß die Bern-Luzern-Bahn insolvent ist. Es ist zwar der Bertrag ohne Kündigungsfrist dis 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

Bertrag zu künden. Die Kommission will sich darüber nicht aussprechen. Die Jurabahn glaubt dieses Recht zu haben, sie hat sattisch gekündet und wird es auf einen Prozeß anskommen lassen. Zur Erklärung ihres Berfahrens sagt die Jurabahn, daß sie nicht in der Lage sei, täglich große Summen zur Deckung von Betriebsdesiziten auszugeben ohne irgend welche Aussicht, diese Summen je wieder zurückzuerhalten, indem im Falle der Liquidation durchaus keine Garantie für die Betriebsausgaben bestehe. Sie sagt serner, sie sei nicht in der Lage, Bollendungsdauten an der Bahn zu machen, zu denen sie nicht schuldig sei, und das Rissto zu tragen sür Unsälle, die in Folge höherer Gewalt, Naturereignissen ze. 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 jedensalls richtige. Ob sie aber juristisch bes

gründet sei, wird sich bann s. 3. 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 ba angeführt werden, daß bie Jurabahn zu ihrem Benehmen wirklich triftige Gründe hat. Nach einem Syndikatsvertrag mit Basler und Berner Bankinstituten ist ihr für ben Bau ihrer Linien ein Obliga-tionenkapital von 22 Millionen à forkait gesichert. Davon ift ungefähr die Sälfte bereits verbaut und von den Banken aushingegeben. Es sind zwar blos 5 Millionen fest aus= hingegeben, alle übrigen Obligationen befinden sich noch im Portefeuille. In den gegenwärtigen Zeiten würde es gewiß ben Banken angenehm sein, wenn sie sich ihrer Berpflichtungen entledigen könnten. Andeutungen, ja Androhungen sind der Jurabahn bereits gemacht worden, daß fie sich hüten möge; wenn sie irgendwie Gelb anderwärts als auf den Bau ihrer Linien verwende, so werden die Banken darin einen Grund finden, von dem Vertrage zurückzutreten. Die baslerischen Banken follen fogar eine Untersuchung ber Rechnungen ber Jurabahn vorzunehmen beabsichtigen, um Anhaltspunkte zum Rücktritte zu finden. Selbstverftandlich werben fie keine solchen finden, da die Jurabahn ihre Stellung zu wahren wissen wird. Die Banken haben aber bereits auf ihr Verhältniß zur Bern-Luzern-Bahn hingebeutet und gesagt: wenn ihr monatlich fo und so viel für Vollendungsbauten und für Betriebsdefizite ber Bern-Luzern-Bahn ausgebet, so werden wir einschreiten. Die Jurabahn muß also sehr vorsichtig sein, und man muß ihre Haltung gegenüber ber Bern-Luzern-Bahn ganz korrekt finden.

Es ist nun vielleicht auch der Fall, sich darüber auszu= sprechen, wie die Sache sich gestalten wird, wenn am 10. Ja-nuar die Jurabahn den Betrieb einstellt. Da wird ein eigen= thümliches Verhältniß eintreten. Wenn die Gefellschaft in der Liquidation ware und das Bundesgesetz vom 24. Juni 1874 über Berpfändung und Zwangsliquidation ber Gifenbahnen bereits angewendet werden konnte, so ware 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 Bundes= gefetz vom 23. Dezember 1872 über ben Bau und Betrieb ber Gisenbahnen auf bem Gebiete der schweizerischen Gibgenoffenschaft zur Anwendung kommen muß, eine Intervention bes Bunbesrathes eintreten. Es bestimmt nämlich bieses Gesetz in § 28: "Wenn, nachdem eine Bahn dem Betriebe übergeben ift, die betreffende Gesellschaft die Verpflichtungen, welche ihr laut der Konzession und den gesetzlichen Bestimmungen über ben Bau und Betrieb von Gisenbahnen obliegen, nicht erfüllt, so hat der Bundesrath sie zur Erfüllung ihrer Ber= pflichtungen aufzufordern. Kommt sie dieser Aufforderung nicht nach, so hat der Bundesrath bei der Bundesversammlung die

Unsehung einer letten Frift zu beantragen. Bur Forterhaltung des Bahnbetriebes und zur Sicherung anderer betheiligter Interessen kann er inzwischen die nöthigen Magnahmen treffen. Bleibt auch die Fristansetzung der Bundesversammlung ohne Erfolg, so erklärt diese die Konzession als verwirkt, und es wird alsbann die Bahn sammt den Transportmitteln und allem Zugehör für Rechnung der Gesellschaft versteigert." Hier ist also dem Bundesrathe die Befugniß gegeben, zum Forterhalt des Betriebes Maßregeln zu treffen. Es heißt aber nicht, daß der Bundesrath das thun müsse. Im vorsliegenden Falle würde sich die Sache wahrscheinlich so ges stalten, daß ber Bundegrath die Magregel nicht bereits am 11. Januar treffen murbe, indem er kein Gelb gur Deckung bes muthmaßlichen Betriebsbefizits und auch keinen Rückgriff bafür auf irgend Jemanden hätte. Es würbe daher möglicher-weise ber Bahnbetrieb für einige Tage eingestellt bleiben, bis die Gesellschaft ihre Insolvenz erklärt hatte. Von diesem Augenblicke an murbe das Bundesgericht einschreiten und ber Betrieb wieder vor sich gehen. Bur Vermeidung folcher Even= tualitäten, welche einen traurigen Wiederhall durch die ganze Schweiz finden murben, mare es zweckmäßig, daß die Bern-Luzern-Bahndirektion, sobald fie die Situation nicht mehr halten fann, ungesäumt die Insolvenz erklären würde und es nicht darauf ankommen ließe, sich unter das Dach des § 28 des Bundesgesetzes von 1872 zu begeben.

bes Bundesgesetes über Verpfändung und Iwangsliquibation ber Eisenbahnen vom 24. Juni 1874 zu erörtern, damit wir uns klar vergegenwärtigen, wie die Sache sich gestaltet, wenn die Liquibation eintritt. Es sind im großen Ganzen zwei Phasen vorgesehen: die eine betrifft das Eintreten einer Periode, wo noch nicht eine eigentliche Liquidation, noch kein Wassaurwalter da ist, sondern wo das Bundesgericht der Gesellschaft einen Termin von sechs Monaten, der auf zwölf Wonate verlängert werden kann, setzt, um sich mit ihren Gläubigern zu verständigen. Dieses Verhältniß tritt ein, wenn das Begehren zur Liquidation von Obligationsgläubigern gestellt ist und die Mehrheit derselben diesem Begehren zustimmt. Dieser Fall wird eintreten, wenn eine Betriebssicherung auf

Es bürfte nicht überflüffig fein, auch einige Bestimmungen

einige Zeit ausgesprochen wird und die vom Bundesgerichte auf den 18. d. M. zu einer Versammlung einberufenen Obligationsgläubiger in ihrer Mehrheit die Liquidation verslangen. Während der vom Bundesgerichte gestellten Frist wird die Gesellschaft entweder selbst oder durch die betreffenden

Großen Rathe Verhandlungen mit den Gläubigern anknupfen.

Es ift aber noch eine andere Möglichkeit, welche sehr nahe liegt und zur Gewißheit werden wird, sofern eine Betriebssicherung nicht eintritt. Der § 19 des Bundesgeselses vom 24. Juni 1874 bestimmt nämlich: "Das Bundesgesicht ordnet die Liquidation einer Eisenbahngesellschaft auch dann an, wenn sie selbst ihre Insolvenz erklärt, oder für eine andere Schuldverdindlichkeit nach dem gewöhnlichen Versahren dis zur Pfändung, wodurch jedoch der Gläubiger keinerlei Privilegien erwerden kann, oder dis zum Konkurs betrieben ist und der betressende 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 Vetreibung dis zur Pfändung. In beiden Fällen tritt die Liquidation ein. Es ist etwas eigenstümlich, das die Chirographargläubiger sosont vie Liquidation dewirken können, während die Obligationsgläubiger zwölf Monate warten müssen. Das Geset ist nun aber einmal da. Wenn also die Liquidation infolge Insolvenzerklärung oder Betreibung dis zur Pfandnahme eintritt, so sind keine weitern Fristen vorhanden, während welcher verhandelt werden kann. Es ist zwar nicht ausgeschlossen, daß noch neben dem

Massaverwalter Verhandlungen stattfinden, allein die ganze Angelegenheit wird bann fo in's Rollen tommen, daß man nicht Gelegenheit haben wirb, wenigstens ben 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 ber Große Rath eine Frist ermöglichen, mährend welcher man wenigstens den guten Willen zeigen kann, mit den Gläubigern ein Abkommen zu treffen. Sie glaubt, es sei bies ber Ehre und ber Burbe bes Kantons Bern angemeffen, der das Unternehmen bis jest patronirt hat. Auf der andern Seite aber ift die Rommiffion auch ziemlich fuhl. Gie verhehlt sich nicht, daß die Opfer, die sie Ihnen empfiehlt, in Bezug auf ben finanziellen Erfolg möglicherweise nutlos sind und zu keinem Resultate führen werden, so daß der Große Rath mit seinem Beschlusse nichts als, um mich so auszu-drücken, einen Ehrenschuß gethan hat. Sie mögen nun selbst erwägen, welche Haltung Sie einnehmen wollen, und ob es ber Ehre und ber Burbe dieser Behörde angemeffen sei, ba

noch Opfer zu bringen. Wenn Sie die Anträge der Kommission annehmen, so ift es immerhin möglich, daß man auf Grund biefes 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 ober nicht. Es ist also möglich, daß man nachträglich mit Luzern auf den gleichen Boden tommt, und daß dieser Kanton sich einverstanden er= klärt, Fr. 60,000 zu geben, um damit so lange zu fahren, als die Summe reicht. Es ist nämlich benkbar, 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 verluftig 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 tonne, daß aber das Unglück für den Kanton Bern nicht so groß ift, indem er immer Gelegenheit haben wird, die Bahn an der Steigerung zu erwerben, und zwar mahrscheinlich zu einem Preise, der ihm erlaubt, den gemachten Verluft wieder einzubringen.

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

werden könnte.

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

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

nun abtretende Rommiffion hat es sich fehr viel Zeit koften laffen, die Frage zu studiren. Sie bedauert, daß sie nicht zu einem beffern und schönern Resultate gekommen ift, sie municht aber, der Große Rath möchte in Berücksichtigung ziehen, daß die verschiedenen Mitglieder ihre Zeit auch noch anderswo zu brauchen haben.

Hegierungsrathes. Bevor ich als Berichterstatter bes Regierungsrathes auf den heute in Berathung liegenden Gegen= stand eintrete, erlaube ich mir, Ihnen mitzutheilen, was seit der letzten Großrathssitzung in Sachen der Bern-Luzern-Bahn vorgekehrt worben ift. Bor Allem aus ift zu erwähnen, daß ber auf 30. November v. J. fällig gewordene Zins bes Obli= gationenkapitals nicht bezahlt werden konnte, woraushin die Basler Handelsbank, als Bertreterin ber Obligationsgläubiger, schon am nämlichen Tage die Liquidation der Gesellschaft beim Bundesgericht verlangte. Die Direktion ber Bern-Luzern-Bahn bestritt das Begehren der Basler Handelsbank, indem sie sich barauf berief, dieselbe vertrete nicht alle Obligationsgläubiger, sondern blos einige derselben; es trete bemnach das im Bundes= gesetz über Berpfändung und Zwangsliquidation von Gifen= bahnen vorgesehene Verfahren ein, wonach das Bundesgericht die Gläubiger zu einer Bersammlung einzuladen habe, um darüber zu beschließen, ob sie die Liquidation verlangen oder nicht; erst wenn dies von der Mehrheit der Gläubiger ver= langt worden fei, habe das Bundesgericht ber Bahngefellschaft eine Frist zu bestimmen, um sich mit den Gläubigern abzufinden.

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

Es ist ferner ben beiden Kantonen Bern und Luzern von Seite der Basler Handelsbank eine Rundmachung an= gelegt worden, in welcher dieselben als haftbar erklärt werden. Die der Regierung von Bern zugestellte Kundmachung lautet

folgendermaßen:

"Rundmachung "für

"die Basler-Sandelsbant in Bafel, als Vertreterin ber Gesammtheit der Inhaber von Partialobligationen des An= leihens von zehn Willionen der Gisenbahngesellschaft Bern= Luzern vom 22. September 1873, sowie selbst als Inhaberin von 208 Stück solcher Partialobligationen,

"1. ben Staat bes Kantons Bern für sich und zu Handen bes Staates bes Kantons Luzern "und

"2. ben Berwaltungsrath der Gifenbahngesellschaft Bern-

Luzern zu Handen der Letztern.

"Die Gisenbahngesellschaft 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 Gesell= schaft umzuwandeln, die von der ersteren kontrahirten Ber= bindlichkeiten der letzteren zu überbinden, dadurch die Haft= barkeit ber Theilnehmer an ber bisherigen Gesellschaft für beren Schulden aufzuheben, mit einem Worte das bisherige Rechtsverhältniß einseitig und zum Nachtheil ber Kreditoren

ber Gesellschaft total umzugestalten.

Die dermalige Notifikantin, in ihrer Eingangs erwähnten Eigenschaft, erklärt anmit, im Anschluß an die gleichzeitige Notifikation einer Anzahl jonstiger Kreditoren ber Bahngesell= schaft, 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 grundfätzlich fest an der Haftbarkeit der Rantone Bern und Luzern für die Verpflichtungen der Gesellschaft und wird geeignetenfalls diese Haftbarkeit, wenn nothig auf gerichtlichem Wege, zu Geltung bringen.

Die Notifikantin protestirt daher von vornherein gegen berariige ober anderweitige Beschlüsse, durch welche die Rechte ber Obligationsinhaber verkummert werden könnten, und ver=

wahrt Letzterer Rechte anmit bestens.

"Bern, 20. Dezember 1875.

"Die Basler=Handelsbank, "Namens derfelben: Aebi, Fürsprecher."

Gine ähnliche Notifikation, die ebenfalls bem Regierungs= rathe von Bern zugestellt worden ist, lautet:

"Rundmachung

- "für "1. die vereinigte elfäßische Maschinenbaugesellschaft in Mühlhausen,
  - "2. "3. Herrn J. Weber, Bauunternehmer in Pverdon,
  - Johann Portmann in Sscholzmatt, A. Bonnet, Bauunternehmer in Entlebuch, **"4**. "5. Anton Afermann, Bauunternehmer in Gicholz-
  - matt. **"**6. Schuhmager und Rühnle, Bauunternehmer in Luzern,
  - "7. Herrn Giovanni B. Chiono, Bauunternehmer, ber= mal in Entlebuch,
  - Lantheaume und Marant, Bauunternehmer, "8. ŞŞ. dermal in Malters,
  - Gebrüder Zemp in Entlebuch,
  - "9. "10. Ineichen und Comp., Bauunternehmer in Luzern, und
  - Herrn Joseph Unternährer in Escholzmatt' *"*11.

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

"2. den Berwaltungsrath der Gisenbahngesellschaft Bern=

Luzern zu Handen der Letztern.

"Die Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern ist auf 22. dies zu einer Hauptversammlung in Bern zusammenberufen. Aus jungsten Vorgängen zu schließen, und wie auch sonst verlautet, soll der Zweck dieser Hauptversammlung unter Anderm dahin gehen, die bisherige Bahngesellschaft in eine anonyme Ge= sellschaft umzuwandeln, die von der erstern kontrahirten Ver= bindlichkeiten der letztern zu überbinden, dadurch die Haftbar= keit der Theilnehmer an der bisherigen Gesellschaft für beren Schulden aufzuheben, mit einem Worte das bisherige Rechtsverhältniß einseitig und zum Nachtheil der Kredisoren 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 berartigen Maßregeln recht= zeitig vorzubeugen, zur Stunde, wo die Hauptversammlung der Gesellschaft über einen bezüglichen Antrag berathen wird,

bereits eine Klage der Notifikanten beim Bundesgericht an= hängig sein wird, in welcher grundsätzlich die Haftbarkeit der Kantone Bern und Luzern für die Berpflichtungen der Ge= sellschaft eingeklagt wird. Die Notifikanten protestiren baber von vornherein gegen berartige ober anderweitige Beschlüsse ber Gesellschaft, durch welche ihre Rechte verkummert 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 bei'm Bundesgericht eine Rlage eingereicht, welche gegen ben Staat bes Rantons Bern und den Staat des Kantons Luzern, beide für sich und all-fällige übrige Mithafte gerichtet ist. Der Schluß dieser Klage geht dahin, die Angeklagten seien zu verurtheilen, ihre soli= darische Haftbarkeit für die Berbindlichkeiten der Gisenbahn= gesellschaft Bern-Luzern gegenüber ben Klägern anzuerkennen, unter Folge der Koften. Diefes Rechtsbegehren wird eventuell für jeden der Kläger separat gestellt. Das Bundesgericht hat diese Klage den Regierungen von Bern und Luzern mit= getheilt und zur Beantwortung eine Frist bis 20. Januar nächsthin gesetzt. Die Regierung von Bern hat einen Anwalt in der Person des Herrn Fürsprecher Sahli und die Regie= rung von Luzern einen solchen in der Person des Herrn Für= sprecher Brunner in Bern bezeichnet. Die beiben Anwälte verständigten sich, um die Klage gemeinschaftlich zu beant= worten.

Was die Frage betrifft, ob die Kantone für die Schulden der Gesellschaft verantwortlich erklärt werden können, so haben Sie aus dem Vortrage bes herrn Berichterstatters der Großrathskommiffion, sowie aus dem gedruckten Berichte einiger Mitglieder berfelben entnommen, daß die Aufichten ber Juristen dahin geben, es können die Kantone nicht haftbar er-flärt werden. Ich will noch beifügen, daß die Regierung von Bern ein Rechtsgutachten von Seite des Herrn Dr. Hilty, Professors an der hiefigen Hochschule, über diese Frage ein-geholt 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 er= warte es, daß die Rlage vom Bundesgerichte werbe abgewiesen werden, sonst könnten allerdings die Rantone in die fatale Lage kommen, die Schulden ber Gefellschaft übernehmen zu

Ich habe Ihnen ferner mitzutheilen, daß nach dem Schluffe ber letzten Großrathssession der Präsident der Bern-Luzern= Bahndirektion den Rest der vom Regierungsrathe vorschuß= weise bewilligten Million bei der Kantonstasse beziehen wollte. Es betrifft dies eine Summe von Fr. 65,201. 20. Die Kantonskaffe verweigerte aber die Zahlung, worauf der Prä-sident der Bahndirektion an den Regierungsrath das Gesuch um nachträgliche Verabfolgung biefer Summe stellte. Der Regierungsrath beschloß aber einstimmig, es seien unter den obwaltenden Umftanden keine Gelder mehr auszuzahlen. Dies mag die Veranlaffung 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 betriebs= fähigem Zustande zu erhalten, sowie für das Betriebsbefizit einstehen. Es hat sich nämlich ergeben, daß die Raffe ber Bern-Luzern-Bahn vollständig auf dem Trockenen ist, jo daß die Jurabahn, welche den Betrieb übernommen hat, die Kosten für die Vollendungsbauten und bas Betriebsbefigit auf ihre Rechnung übernehmen muß, wenn ihr nicht von anderer Seite Sicherheit geleistet wird. Wie Sie aus bem Bortrage ber Eisenbahndirektion, sowie aus bem bemselben beigelegten Berichte des Herrn Ingenieur Granicher entnommen haben, find Vollendungsbauten nothwendig, um die Linie in betriebsfähigem Zustande zu erhalten, wenn man nicht ein Unglück auf der Linie ristiren 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 werbe später die Gründe mittheilen, warum man den Betrieb noch für einige Zeit sicher stellen wollte. An den Konferenzen der Abgeordneten der Regierungen von Bern und Luzern war vorerst nur davon bie Rede, den Betrieb bis Ende Januar zu fichern. Auf Seite 5 bes Vortrages ber Eisenbahndirektion\*) finden Sie, daß eine lebereinkunft zwi= schen den beiden Kantonen und der Jurabahngesellschaft 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 ber Betrieb bis Ende Februar gesichert werben, damit man die nöthige Zeit habe, um mit den Gläubigern der Gesellschaft zu unterhandeln und eventuell das Ergebniß biefer Unterhandlungen ben Großen Rathen der beiben Kantone vorzulegen. Es fand beghalb eine neue Konferenz zwischen Abgeordneten der Regierungen von Bern und Lugern statt, in welcher von Seite der Jurabahn die Mittheilung gemacht wurde, daß zur Siche= rung des Betriebes dis Ende Februar eine weitere Summe von Fr. 60,000 garantirt werden muffe. An dieser Konfe-renz wurde von Seite der Abgeordneten Luzerns der Bunsch ausgesprochen, es möchte die Jurabahngesellschaft angefragt werden, wie hoch die zu garantirende Summe sei, damit der Betrieb bis Ende Upril gesichert werde. Die luzernischen Abgeordneten munichten, eine Betriebsficherung bis Ende April auszusprechen, weil sie glaubten, bis dahin könne ber bei bem Bundesgericht hängige Prozeß entschieden werden, und es werde dann, wenn ber Entscheid die Kantone als nicht haft= bar erkläre, leichter sein, mit den Gläubigern zu unterhandeln, indem die Unternehmer in diesem Falle bei einer Liquidation ihre Forberungen gang und die Obligationsgläubiger vielleicht zur Hälfte verlieren wurden. Die Jurabahndirektion theilte hierauf mit, wenn der Betrieb bis Ende April gefichert merben muffe, so sei noch eine fernere Summe von Fr. 20,000 bis 30,000 zur Deckung bes Betriebsbefizits nothwendig und außerdem mußten die im Gutachten bes hrn. Granicher angeführten Bollendungsbauten erstellt werden, die für die beiben 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 nothwen= digen Fr. 111,000, so erhalten wir eine Summe von Fr.

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 Großes Rathes von Luzern geht nämlich dahin:

"Der Große Rath bes Kantons Luzern beschließt:

"I. Der Regierungsrath wird ermächtigt, zur Sicherung ber Fortführung bes Betriebes ber Bern-Luzern-Bahn der Jura-Bernbahn bie Koften ber unumgänglich nothigen Siche-

rungsbauten, sowie ben Betrag ber Betriebsausgaben, melder allfällig burch die Betriebseinnahmen bis Ende April 1876 nicht gebeckt 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 ber Betriebsrechnung.

"II. Diese Ermächtigung tritt in Kraft, sobald von Seite bes Kantons Bern die Uebernahme ber Hälfte ber in

Frage stehenden Kosten zugesichert sein wird. "Dem Regierungsrathe wird auf diesen Fall der erfor=

derliche Kredit auf die Staatskasse ertheilt.

"III. Der Regierungsrath wird eingeladen, dahin zu wir= ten, bag die Koften bes Betriebs möglichft reduzirt werden, sei es burch Berständigung mit der Jura=Bernbahn, sei es burch Berpachtung des Betriebs an eine andere Gesellschaft

ober burch Selbstbetrieb."

Nun stellt Ihre Kommission den Antrag, "es sei gegen= über der bernischen Jurabahngesellschaft für die Hälfte der zum ungestörten Betriebe der Linie Bern-Luzern bis Ende Februar 1876 nothwendigen Kosten für Vollendungsdauten und für ein allfälliges Betriebsdefizit im Maximalbetrage von Fr. 55,500 einzustehen, unter ber ausdrücklichen Bedingung, daß der Kanton Luzern für die andere Häfte sich in gleicher Weise verpflichte." Wenn der Große Kath einen Beschluß in diesem Sinne faßt, so steht derselbe durchaus nicht im Einklange mit dem Beschlusse bes luzernischen Großen Rathes. Mit einem solchen Beschlusse sagt also ber Große Rath ein= fach, es jollen keine weitern Borschuffe mehr gemacht werden, sondern sofort die Liquidation erfolgen. Es ist nicht voraus= zusehen, daß mit Luzern irgend welches Abkommen getroffen werden könne. Der dortige Große Rath ift nicht mehr versjammelt; er hat seinen Beschluß gefaßt und die Summe von Fr. 120,000 zur Salfte bewilligt unter ber Bedingung, bag der Betrieb bis Ende April fortgesett 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, bem Antrage ber Großrathskommission beizuspstichten. Es machte sich aber auch ein Minderheitsantrag geltend, dahin gebend, es möchte ber Große Rath von Bern einzig garantiren, aber nur bis Ende Januar. Die baberige Summe wurde sich bann auf Fr. 51,000 belaufen. Diese Meinung ging von ber Ansicht aus, es sollte boch wenigstens noch ein Versuch gemacht werben, mit den Gläubigern ein gütliches Abkommen zu treffen, namentlich ba auf den 18. Januar nächsthin eine Versammlung der Obligationsgläubiger ausgeschrieben ift. Ich will hier keinen Antrag stellen, wollte Ihnen indessen davon Mittheilung machen, damit, wenn allfällig diese Unsicht als richtig anerkannt werden sollte, ein solcher Antrag aus der Mitte dieser Versammlung gestellt werden kann; der Regierungsrath sand, es sei nicht der Fall, baß er gegenüber bem einstimmigen Antrage ber Großraths=

kommission einen andern Antrag bringe. Stellt man sich die Folgen des heutigen Beschlusses vor Liquidation ober Unterhandlungen —, so sind dieselben in volkswirthschaftlicher Beziehung so ziemlich gleich. Wenn auch die Bahn vielleicht 3-4 Tage im Betrieb eingestellt werden sollte, so wird sie demselben nachher doch wieder über= geben merden.

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

<sup>\*)</sup> Seite 33, Spalte I, hievor.

beantwortet. Es ist Ihnen bekannt, wie große Opfer ber Kanton Bern schon gebracht hat, um seine Eisenbahnpolitik aufrecht zu erhalten. Es ist allerdings bie Möglichkeit vor= handen, daß er bei einer Liquibation in ben Besitz der Bahn tommt, es ist aber auch möglich, daß sie ihm entfremdet wird. Ich frage nun: geben wir unsere Gisenbahnpolitit nicht eini= germaßen 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 Finanzstrage in Betracht. Bei einer Liquidation ist das ganze Aktiens Kapital für den Kanton Bern als verloren zu betrachten. Man kann freilich sagen, ber Kanton Bern muffe suchen, die Bahn um eine geringere Summe zu erwerben, um daburch dem Aktienkapital einzukommen. Ich gebe zu, daß die Mögslichkeit dazu vorhanden ist und daß, wenn im Bunde nicht andere Verhältnisse eintreten, vielleicht kein Verlust entstehen wurde. Wenn aber der Bund den Ruckfauf der Gisenbahnen beschließen würde, so würde er dem Kanton Bern das Aftien= Kapital nicht zurückvergüten, sondern einfach diejenige Summe, um welche dieser die Linie erworben hat. Es sind dies Besbenken, die man gegen die sofortige Liquidation haben kann, und daher ist die Frage allerdings der Erörterung werth, ob unter den obwaltenden Umftanden nicht der Kanton Bern einzig für eine Summe von Fr. 51,000 einstehen follte, um ben 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 Unträgen der Großrathskommission bei=

pflichtet.

Heß. Nachdem ich aus den beiden Berichten entnom= men habe, daß die Jurabahngesellschaft 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 ber Kanton Bern geben soll. Wenn der Betrieb eingestellt wird, so konnen wir immerhin die Bahn acquiriren. Ich stelle den Antrag, 1) es sei in die vorliegen= ben Anträge nicht einzutreten, und 2) es sei darüber mit Namensaufruf abzustimmen.

Lehmann=Cunter. Mit ben Antragen ber Groß. rathskommission bin ich prinzipiell einverstanden; denn es handelt sich hier nicht nur um die Interessen eines großen Theiles ber Bevölkerung unseres Kantons, sondern auch um die Ehre dieses letztern. Ich habe aber noch auf Folgendes ausmerksam zu machen: Wenn der luzernische Große Rath unserm Beschlusse nicht beistimmt, wie wird sich bann da ber Betrieb der Linie Bern-Langnau gestalten? Wir können ben Betrieb einer Bahn nicht einstellen, welche seit 15 Jahren in unserm Ranton betrieben wird und eine Staatseisenbahn war. Für den Fall also, daß der Große Rath von Luzern unserm 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 eingeftellt merbe.

Gngar von Bleienbach. Wenn Herr Heß seinen Antrag nicht gestellt hätte, so wurde ich einen solchen Antrag gestellt haben. Gestatten Sie mir einige Worte zur Unterftutzung besselben. Während ber ganzen Zeit, ba es sich um die Oft-westbahn, die Staatsbahn und die Bern-Luzern-Bahn handelte, war ich dabei und half bei allen diesen Berhandlungen mit= fündigen. Ich tann baber Riemanden einen Vorwurf machen, als mir felbst, daß ich allen diesen Berficherungen, die man und machte, Glauben ichenkte und nicht ben Begenansichten,

welche die Bahn als nicht lebensfähig erklärten. Heute ge= staltet sich die Sache etwas anders: heute spricht man nicht mehr von Dividenden, sondern von großen Defiziten, die fich nie heben werben. Es ist bewiesen, daß, tropdem 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 bamit 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 zweisels haft, ob wir den Betrieb fortsetzen oder aber ihn einstellen wollen. Ich denke, das Letztere. Würden wir die Frage dem Bolke vorlegen, so würden sich <sup>9</sup>/<sub>10</sub> der Stimmen für diese Ansicht aussprechen. Ich sehe nicht ein, wie man dem Großen Rathe zumuthen kann, noch weitere Fr. 120,000 da hineinzuwersen, während das Bolk durch eine Abstümmung beschlossen hat, an die Bern-Luzern-Bahn 2 Millionen und nicht mehr zu geben und zwar erst nach Vollendung 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 infolge des Krachs der Bern-Luzern-Vahn gegenüber dem Großen Rathe, gegenüber der Regierung und gegen= über der Staatswirthschaftskommission herrscht, konnen wir uns nicht dazu entschließen, weitere Summen zu verwenden, sondern wir müssen einsach annehmen, was nicht zu ändern ist, und die Bahn ihrem Schicksale überlassen. (Der Redner ersucht hier die Mitglieder des Großen Rathes, ihre Privat= gespräche einzustellen.)

Wenn man im Bolke über biefen Gegenstand sprechen hört, so wird Folgendes gesagt: Wir haben eine Berfassung, eine Regierung und einen Großen Rath, und diese Behörden sind auf die Berfassung beeidigt; ber Große Rath hat die Staatswirthschaftstommission niedergesett, welcher die Aufsicht über die Finanzen zusteht; er hat ferner einen Kantonsbuch= halter 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 fei die Regierung verantwortlich zu erklären. 3ch wollte dies nicht thun; denn ich weiß, daß sie in guten Treuen gehandelt hat. Etwas Anderes aber ist es, wenn Mitglieder ber Staatswirthschaftskommission, welche speziell da sind, um die Staatssinanzen zu beaufsichtigen, zu solchen Dingen mithelsen, während gerade sie wohl wissen, daß die betreffenden Summen bem Staate entfrembet werden. Diese Mitglieder, welche gleichzeitig im Verwaltungsrathe der Bern-Luzern-Bahn fitsen, konnten miffen, daß diese nicht im Stande sein werde, die Borschuffe zuruckzuerstatten. Das ift's, was das Bolk am meisten aufregt, am meisten bemüht. Diese Doppelstellung von Personen führt auf Abwege, und ich begreife nicht, wie

einnehmen können. Ich schließe, indem ich den Antrag des Herrn Heß unterstütze und die Bahn ihrem Schicksale überslassen möchte.

Rummer, Direktor bes eibgen. statistischen Bureau's. Zu dem Antrage der Kommission kann ich ebenfalls nicht ftimmen, seitbem wir wissen, daß Luzern die eine Salfte ber nöthigen Summe nicht bezahlen will. Luzern will nur unter ber Bebingung garantiren, daß ber Betrieb bis Ende April fortgesetzt werbe. Sobald diese Bedingung nicht erfüllt wird, fällt das Bersprechen Luzerns in's Wasser. Nehmen wir den Antrag der Kommission an, so wird von Zweien Eines einstreten: entweder hat auch unser Beschluß keinen Werth, ober aber wir haften, wenn wir recht honorig fein wollen, für Fr. 60,000, obschon Luzern nichts gibt.

die betreffenden Personen länger eine solche Doppelstellung

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 dis Ende April betrieben werde, und zweitens, wenn diese Summe nicht hinreichen sollte, hasten wir für sernere Fr. 40,000, Mes aber unter dem Vordehalte des Kommissionalantrages: "Sollte die Liquidation der Bahngesellschaft vor Ablauf dieser Frist angeordnet werden," (was wahrscheinslich ist), "so ist für den Termin vom 1. Dezember 1875 dis 1. März" (resp. Mai) "1876 die bewilligte Summe nur im Verhältniß der verstossen Zeit zu entrichten "Lieber als Fr. 60,000 ohne Luzerns Mitwirfung 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 Amerbieten von Fr. 40,000 ristiren wir sehr wenig, da die Liquidation ohne Zweisel vorber eintreten wird.

de Liquidation ohne Zweifel vorher eintreten wird.
Ich wollte diesen Gedanken hier außsprechen, der mir erst in der heutigen Situng aufgestiegen ist. Ich wage es nicht, einen Antrag zu stellen, bevor ich weiß, daß die Aurabahngesellschaft auf ein solches Anerdieten eintreten würde; ich hoffe, es werde ein Witglied der Jurabahndirektion sich darüber außsprechen. Sollte die Jurabahn darauf eintreten, so mag meine Ansicht als Antrag siguriren. Kann sie einen solchen Vorschlag nicht annehmen, so wollen Sie mein Votum einsach als ein überstüsssiges Wort betrachten, wie solche in dieser Angelegenheit schon viele geäußert worden sind.

Marti. Ich ergreise das Wort auf die direkte Aufforderung des Herrn Vorredners. Ich wollte in dieser Ansgelegenheit das Wort nicht ergreisen, um nicht Austoß zu erregen bezüglich der Doppelstellung, in der auch ich mich befinde, und an welcher Herr Gygar Austoß genommen hat. Dagegen glaube ich, wenn es sich darum handelt, in dieser Angelegenzheit das Beste des Staates zu besürworten, so sei ich allerzdings in der Lage, Einiges dazu beitragen zu können. Nach meinem Dasürhalten 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 VernzuzernzBahn besindet.

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 Uns gunsten verrechnet. Diese letztere weiß ganz gut, daß sie in Diefer Angelegenheit kein Geschäft macht. Gie murbe hierauf angefragt, wie viel fie beanspruche, um ben Betrieb bis Ende Februar fortzusetzen. Gestütt auf das Befinden von Technikern und zwar nicht ihrer eigenen, sondern derjenigen der Kom= mission, nämlich des Herrn Oberingenieur Gränicher, erklärte fie, bis Ende Februar könne der Betrieb mittelft eines neuen Opfers von Fr. 60,000 fortgeführt werben, wovon Fr. 30,000 auf Rechnung des Betriebsdefizits und Fr. 30,000 auf Rechnung ber Vollendungsbauten kommen. Das Betriebsbefizit ist zwar noch nicht vollständig ausgemittelt, indessen haben wir doch einige Anhaltspunkte zu beffen Berechnung. Die Anhalts= punkte liegen darin, daß die Abrechnungen bis Ende Novem= ber stattgefunden und folgende Resultate ergeben haben: Die Betriebsausgaben beliefen sich auf Fr. 103,000 wobei nicht inbegriffen sind die Zinse für die Unschlüffe in den Bahnhöfen Bern und Lugern, sowie für Mitbenutung ber Strecken Bern-Gümligen und Fluhmühle-Luzern. Diese Zinse

Uebertrag Fr. 103,000

llebertrag sind zwar noch nicht vollständig ausgemittelt, da sie nach Berhältniß der ein= und auslau= fenden Achsenzahl berechnet werden, sie können	Fr.	103,000
indessen auf monatlich	"	18,000
bestimmt werden. Die Betriebsausgaben belaufen sich somit im November auf Die Einnahmen sind ausgemittelt und	"	121,000
belaufen sich auf	"	70,000
Es ergibt sich somit ein Defizit von . ohne die Kosten der Bollendungsbauten. Dies	Fr. zeigt	

Es ergibt sich somit ein Desizit von . Fr. 51,000 ohne die Kosten der Bollendungsbauten. Dies zeigt, daß die von der Jurabahn für Monat Februar beauspruchte Entschädigung von Fr. 60,000 nicht zu hoch gegriffen ist, namentlich wenn wir bebenken, 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 51,000addiren, so erhalten Sie eine Summe von . Fr. 111,000 Dieser Ansatz ist sowohl von der Kommission, als vom Regierungsrathe acceptirt worden. Beide haben gefunden, es fei dies ein billiger Ansah und es dürfe der Jurabahn nicht ein Mehreres zugemuthet werden. Bon dieser Summe hätte nun der Kanton Bern die Halfte mit Fr. 55,500 und ber Ranton Luzern die andere Hälfte übernehmen sollen. Was thut aber ber Kanton Luzern? Er beschließt, eine Summc von Fr. 120,000 in Gemeinschaft mit Bern garantiren zu helfen, dagegen aber beansprucht er, daß der Betrieb auch noch während der Monate Marz und April fortgeführt werde. Es liegt nun aber auf ber Hand, bag eine Summe von nicht einmal Fr. 10,000 nicht genügt, um das Betriebsbefizit und die nöthigen Baukoften im März und April zu becken. Hiezu ist allerwenigstens eine Summe von Fr. 50-70,000erforderlich.

Der Große Rath von Luzern hat also nur einen Scheinbeschluß gesaßt. Er wußte wohl, daß keine Gesellschaft den Betried um diese Summe übernehmen könne. Mit diesem Beschluß hat er also nur ein Salvavi animam meam auszgesprochen. Auch der Antrag der Kommission, eine Summe von Fr. 110,000 gemeinschaftlich mit Luzern dis 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 zusammenberusen werden, oder wenn dies geschehen sollte, so wird er

an seinem frühern Beschlusse sesthalten.

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 Gessellschaft 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 sich wieß 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 dis

Ende April fortzuführen suchen. Nehmen sie Sola ben Un= trag bes herrn Rummer an, fo 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 Sitnation der Bern-Luzern-Bahn in's Klare zu setzen: Wir wissen genau, was ihr bevorsteht; wir wissen, daß sie nicht im Stande ift, aus ihren Betriebseinnahmen die Betriebsaus= lagen zu beden, daß sie ein Baubefizit 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 bessen die Gläubiger ber Bern-Luzern= Bahn die Zwangsliquidation verlangten. Wir wissen ferner aus bem gestrigen Rapporte bes Herrn Berichterstatters ber Rommiffion, daß bie Baster handelsbant als Vertreterin der Gläubiger bei einer Konferenz, welche auf Einladung Ihrer Kommission hin stattfinden sollte, um die Angelegenheit gut= lich zu lösen, gar nicht erschienen ift, sondern daß es in ihrem Willen liegt, die Zwangsliquidation herbeizuführen. Wir wiffen endlich, daß noch wenigstens hundert Gläubiger liquide Forderungen an die Bern=Luzern=Bahn haben, und daß diefe die Liquidation ohne Weiteres verlangen können, sobald bas Unternehmen bis zur Pfändung betrieben ist. Angesichts dieser Berhältniffe 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 dis Ende April, sondern nur dis 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, vorbehällich der Genehmigung des Großen Rathes und des Volkes. Ich glaube, es werde mög= lich 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 ber genannten Behörde die Kom= petenz geben, von sich aus gegenüber ber Jurabahn bis läng= steus 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 ber Stellung bes Rantons Bern, einzig vorzugehen.

Eventuell acceptire ich also den Antrag des Herrn Rummer. In erster Linie aber schlage ich folgende Schluß= nahme vor:

## "Der Große Rath des Rantons Bern "beschließt:

Herung des Betriebes der Bern-Luzern=Bahn bis Ende Janu... oird gegenüber ! bernischen Jurabahn= gesellschaft eine Garantie für Betriebsausfall und Bollenbungs-

bauten zc. bis zum Belaufe von Fr. 50,000 übernommen. "2. Die Regierung und die in Sachen bestellte groß= räthliche 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 Voltes.

"3. Sollte ein solches Abkommen nicht bis Ende Januar zu Stande kommen, dagegen aber Aussicht vorhanden fein, zu einem folchen im Laufe bes Monats Februar zu gelangen, so ist die Regierung ermächtigt, mit Zustimmung der groß-räthlichen Kommission sich mit der Jurabahngesellschaft 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 großräthliche Kommission

sachbezügliche Anträge zu unterbreiten."
Da ich gerade das Wort habe, so glaube ich, es sei am Blate, dem Großen Rathe von Bern in Erinnerung zu bringen, in welcher Stellung er sich gegenüber dem Unter= nehmen 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 Aften studirt, so wären sie sicher nicht zu diesem Resultate gekommen. Ich perfonlich war bei der Gründung, bei der Organisirung und bei ber Verwaltung der Bern-Luzern-Bahn in keiner Weise betheiligt. Ich sage das gegenüber den gest= rigen Austassungen des Herrn von Sinner, welcher zu ver= ftehen gegeben hat, die Jurabahn habe das Unternehmen ge= grundet und großgezogen, und sie sei eigentlich verantwortlich für Alles das, was gegangen ist. Ich setze Dem ein ganz entschiedenes Dementi entgegen, soweit es diejenigen Mit-glieder betrifft, welche an der Spitze der Jurabahn stehen. Ich habe einfach in ber Stellung als Großrath die Bern-Luzern-Bahn 1871 subventioniren geholfen und gegen die Berschiebung der Angelegenheit gesprochen und gestimmt. Ich war damals nicht ohne Bedenken und hatte auch das Gefühl, daß, was Herr Scheurer und andre Bertreter des Unter-emmenthales sagten, richtig sei; daß nämlich das Unternehmen überstürzt sei, daß man es zu schnell aussühren wolle, ohne die nöthigen Borstudien gehörig gemacht und sich über die Besten und die Rendisch politändig in Robert Rosten und die Rendite vollständig in's Klare gesett zu haben. Herr Liechti ober 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 ware, an dessen Stelle zu setzen, so ware Aussicht vorhanden gewesen, daß manches Mitglied für die Verschiedung der ganzen Angelegenheit gestimmt hatte. Allein gerade gegenüber diesem schlimmern Projekte burch 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 hatten, die gegenüber ber Centralbahn weit weniger konkurrenzfähig ware, als die Linie durch bas Entlebuch, welche wir gebaut haben, um der Centralbahn Konkur= renz zu machen und unsere eisenbahnpolitische Stellung ihr gegenüber zu mahren.

Bei Allem bem muffen wir uns fragen, wo die Schuldigen sind, wenn überhaupt solche vorhanden sind. Ich glaube, wir muffen fie unter uns felbst, in ber Mehrheit des Großen Rathes suchen. Ich habe vorhin gesagt, ich sei bei dem Un= ternehmen in keiner andern Weise betheiligt, als als Mitglied bes Großen Rathes, und wenn ich da einen Fehler be= gangen habe, so befinde ich mich in der allerbeften Gefellschaft, welche zugleich die Mehrheit des Großen Rathes bilbet. 3ch glaube nicht, daß man mir personlich oder irgend einem andern Mitgliede, das dazu gestimmt hat, einen Borwurf machen

fönne.

Wir muffen uns aber ernftlich fragen, welche Stellung ber Große Rath damals gegenüber dem Unternehmen eingenom= men hat. Ich komme da auf die Verhandlungen und die Botsschaft 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 großräthlichen 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 Kückzahlung der Obligationen vorhanden sei, so müsse auch da der Staat eintreten. Alles das ist unbeanstandet hingenommen worden.

In der Botschaft des Großen Nathes 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 auß: "Das ganze Unternehmen wird somit, im Grunde genommen, im Staatsbau außgeführt, nur tritt an die Stelle des Staates allein eine Bereinigung von Kantonen und Gemeinden . . . Da das Unternehmen von einer Vereinigung von Kantonen und Gemeinden außgeführt wird, so ist die Möglichkeit nicht außgeschlossen, die Obligationen zu  $4^{1/2}$   $^{0}/_{0}$  zu placiren."
Ungesichts solcher Vorgänge können wir das Unterneh-

men heute nicht stecken lassen, und wenn ich auf die Fehler zu sprechen komme, welche die Bahnverwaltung begangen haben soll, so sage ich: man kann diefer Berwaltung absolut keinen Borwurf machen; die Mitglieder, die bei der Bahn-verwaltung betheiligt waren, haben bei der Gründung des Unternehmens nicht mitgeholfen, sondern es ist dasselbe von den Kantonen Bern und Luzern gegründet worden. 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 benen sich kein einziges Mitglied der heutigen Ver= waltung der Bern=Luzern=Bahn befand, und auch dieses Ini= tiativoomite war nur da zum Figuriren und nicht zum Regieren. Es wurde aufgestellt infolge einer Besprechung, welche zu Anfang des Jahres 1869 während der Bundesversamm= lung zwischen Abgeordneten von Bern und Luzern stattsand. Damals wurde beschloffen, daß die beiden Kantone ein Ini= tiativtomite niedersetzen sollen, um die Grundung des Unter= nehmens zu erleichtern. Aus dem hierauf zwischen Bern und Luzern abgeschlossenen Staatsvertrage werden Sie entnehmen, daß das Initiativtomite 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 Staatsdau auszuführen; da aber die Regierung von Bern erklärt habe, das Bernervolk würde eine neue Staatsdahn nicht acceptiren, habe man das Auskunstsmittel gefunden, eine Bereinigung der Kantone und Gemeinden zu schaffen und mit der Aussührung zu beaustragen. In der luzernischen Botschaft wird dann beigesügt: Das Unternehmen soll gleichwohl unter unserer Obhut stehen, wir haben uns auf die Berwaltung einen großen Einsluß gesichert. Wenn Sie den Staatsvertrag nachlesen, so werden Sie sinden, daß derselbe eigentlich nichts Anderes

ift, 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 burfen nicht unmoralisch sein.

Wie hat sich die Sache gestaltet in Bezug auf die Ren= tabilität? Herr v. Sinner hat gestern gefragt, wie es ge= tommen, daß die Betriebstoften fo niedrig angeschlagen worden seien. Ich habe die Alten darüber nachgelesen. Der Berichter= statter ber Kommission sprach sich bahin aus, die Betriebskosten ber Bern=Luzern=Bahn werden bei 3-4 täglichen Zügen sich auf Fr. 9,000 per Kilometer belaufen. Er fügte bei, er habe biesen Ansatz nicht selbst kombinirt, sondern die Staatsbahn habe anerboten, den Betrieb um diese Summe zu übernehmen. Der Berichterstatter ber Kommission bemerkte aber gleichzeitig, er sei nicht sicher, daß die Summe von Fr. 9,000 ausreichen werbe, 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 Sotschaft ausgearbeitet hat, jedenfalls nicht die Unterzeichner berfelben, sondern sie ging aus dem Schooke des Regierungsrathes hervor. Die Bern-Luzern-Bahn war da= mals ein enfant gâté der Regierung und wurde von ihr vielfach begünstigt. Wäre man gegenüber der Bern-Luzern-Bahn verfahren, wie gegenüber der Jurabahn und ber Brope-thalbahn, so wäre dieser Zustand nicht eingetreten. Da richtete ber Staat seine Subvention erst aus, als die betreffenden Bahulinien erftellt maren. Bei ber Bern-Luzern-Bahn aber schoß der Staat nicht nur Bern-Langnau sofort ein, sondern zählte noch 2 Millionen aus. Hätte er gehandelt, wie gegen= über der Jurabahn, so hätte er diese 2 Millionen in der Tafche behalten, und wenn dann gegen das Ende des Baues bas Unternehmen sich in Verlegenheit befunden hatte, so hatte der Staat Bern-Langnau als Staatsbahn behalten konnen. Die Betriebstoften maren in ber Botschaft auf eine Summe tarirt, die von höchst oberflächlicher Berechnung zeugte. Nachbem ber Berichterstatter ber Kommission im Großen Rathe sich bahin ausgesprochen, mit Fr. 9,000 seien die Betriebskoften wahrscheinlich zu niedrig verauschlagt, erklärte die Botschaft, der Betrieb werbe nur Fr. 7,500 fosten. Dabei bebachte man nicht, daß ba noch bie Betriebszinse für bie Bahnhöfe Bern und Lugern, sowie für die Bahnstrecken Bern = Bumligen und Fluhmühle-Luzern hinzukommen. Diese Betriebszinse allein tommen auf wenigstens Fr. 2,000 bis Fr. 2,510 per Kilo= meter. Zudem war der Ansatz von Fr. 7,500 auf 3 Jüge 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 ben Betrieb zu besorgen.

Daß ein Baudesizit entstanden ist und sich auch ein Betriebsdesizit ergibt, scheint mir erklärlich. Man wird wahrsscheinlich sagen, dieses Baudesizit sei eine sehr trostlose Sache und gebe wenig Bertrauen in die andern Unternehmungen, die gegenwärtig gedaut werden, und bei denen der Staat betheiligt ist. Ich erkläre offen, daß dieses Baudesizit mich gar nicht verwundert. Ich verweise da auf die ältere und neuere Geschichte der andern Eisenbahngesellschaften. Eine Bauverwaltung kann sich eben irren, und es kann ihr daraus kein Borwurf gemacht werden. Ich frage zedes Mitglied dieser Bersammlung, das schon ein Haus gebaut hat, ob es nicht zum

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

Sie werden fragen, ob bas auch bei der Jurabahn ber Fall sei. Sie werben sagen, ich beabsichtige ba vielleicht eine Pracedenz zu schaffen, indem ich die Bern-Luzern-Bahn Ihrem Wohlwollen empfehle, um bann 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, diefes übernehmen murde.

Der Kanton Bern ift mit der Jurabahn so eng verwachsen, 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 Konturrenz zu schaffen, um ihre monopolistischen Tendenzen zu brechen. Dieser Zweck ist vollständig erreicht worden, indem mit der Eröffnung der Bahn die Konkurrenglinie geschaffen war. Einen volkswirthschaftlichen Zweck hatten wir nicht; denn auf bernischem Boben war die Bahn gebaut und seit zehn Jahren im Betrieb. Dagegen glaubten mir, 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 bie Bahn bem Unternehmen großartig zum Geschenke, hatten aber babei 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 konnen die in baar gegebenen zwei Millionen, sowie die durch den Einschuß 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 wirthschaftliche Existenz des Kantons großentheils auf dem Jura beruht, und daß der Staat sofort einstehen murde, wenn der Jurabahn ein ähnliches Miggeschick 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 ift. 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, beren Bauten zudem durchschnittlich weit weniger schwierig sind, als die der Jurabahn. Bon diesen 157 Kilometer find bereits 88 Kilometer nicht nur fertig gebaut, sondern auch dem Betriebe überliefert, und zwar sind sie ohne Bau-besizit ausgeführt worden, obwohl sich darunter Strecken be-sanden, die zu den allerschwierigsten der Jurabahn gehören. Von den ungefähr 69 Kilometer, deren Bau noch nicht wollendet ift, sind etwas über 50 Kilometer entweder so leicht zu bauen ober bereits soweit fertig, daß unvorherge-sehene Zufälle nicht zu befürchten sind. Es bleibt baher nur eine ganz kurze Strecke, auf welcher etwas Unvorhergesehenes eintreten kann und die Möglichkeit vorhanden ist, daß ein Desizit von  $^{1}/_{2}$  oder 2 oder 3 Millionen entstehe. Dennoch glanbe ich, die noch vorhandenen Mittel werden zur Bollen=

bung 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 bes Obligationenkapitals genügt. Der Kanton Bern kann in Bezug auf die Deckung der Betriebs-kosten und der Obligationszinse vollskändig beruhigt sein, und ich hoffe, es werde sogar vom erften Sahre des durchgehenden Betriebs an Etwas für die Berginfung bes Aftienkapitals

übrig bleiben.

Nach diesen Bemerkungen glaube ich, darauf Anspruch machen zu können, über die Bern-Luzern-Bahnfrage vollständig frei zu sprechen. Ich habe bereits angebeutet, daß in Bezug auf die Bern-Luzern-Bahn die Interessen des Kantons nicht so dominirend seien, daß er sie absolut übernehmen und das vorhandene Defizit decken muffe. Ich habe aber auch gesagt, daß der Große Rath bei der Gründung des Unternehmens so zu Werke gegangen sei, daß wir nach meinem Dafür= halten 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 austrengen, allein er solle so viel geben, daß die Gläubiger das Gebotene acceptiren und wir mit Ghren dabei bestehen konnen.

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 Jurabahnen, 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 fein, wenn die Bahn in andere Sande übergeht, indem der eisenbahnpolitische Zweck der Linie mit ihrer Ersöffnung bereits erfüllt worden ist. Dagegen können wir unsere Augen vor dem sinanziellen Punkte nicht verschließen. Wenn wir schon in der Vern-Luzern-Vahn ein schlechtes Staatsvermögen haben und es sich fragen kann, ob wir dem schlechten Gelde gutes nachwerfen sollen, so glaube ich doch, es wurde 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 Willionen vom Staatsvermögen abgeschrieben werden. Ich glaube nicht, daß wir da im Sinne des Bolkes handeln würden, wenn wir einen so großen Theil unseres Bermögens preisgäben. Dies soll uns dazu führen, wenn irgend möglich, die Liquidation zu vermeiden und, wenn auch nur auf furze Zeit, den Be= trieb zu garantiren, um den guten Willen zu zeigen, mit den Gläubigern ein Abkommen abzuschließen. Wenn Sie bie Bahn in der Liquidation auch ganz billig erwerben, so ist dennoch das Aktienkapital verloren und muß abgeschrieben werden, indem bei einem Rückkause der Bahn durch den Bund der Ranton Bern nur so viel erhalten würde, als er dafür auß= gelegt, nicht aber mas er verloren hat.

Ich möchte daher ernsthaft und redlich das Mögliche thun, um den Geltstag 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 ift, ift 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 belausen 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 sindt nur seiner Interessen schuldig, für dieses Desizit einzustehen. Ich glaube nicht, daß der Kanton Luzern den Anforderungen, die wir an ihn stellen könnten, Genüge leisten werde. Indessen ist der Kanton Bern start und groß genug, um die Bahn auch ohne Luzern über Wasser zu halten. Ich schließe, indem ich Ihnen meinen Antrag zur Annahme empfehle.

Hofer, Fürsprecher. Die beiben Fragen, welche wir in ber gegenwärtigen Session zu behandeln haben, sind formell getrennt, es läßt sich aber nicht vermeiben, daß sie bei der Berathung ineinander hinübergreisen. Dies erklärt denn auch, daß ein Redner heute Bemerkungen über die Stellung zweier Mitglieder der Staatswirthschaftskommission gemacht hat,

welche geftern hätten gemacht werden sollen.

Ich bedaure, daß zwischen der Behandlung der beiden Fragen nicht ein Zeitraum von einigen Wochen liegt. In der heute vorliegenden Frage mussen wir außerordentlich wohl prüfen und kaltblütig vorgehen und uns namentlich hüten, den Tabel, ben gestern ber Große Rath gegenüber ber 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 Bernsuzern-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 vor= geschlagene Ausweg, das Unternehmen seinem Schicksale zu überlassen, entspricht der Ehre und den Interessen des Landes nicht. Es mag vielleicht popular fein, bei ber Heimkunft sagen zu können: wir haben es jetzt der Regierung gesagt, wir wollen nichts mehr von der Sache, es wird nicht mehr gefahren! Das wurde vielleicht momentan ber Stimmung Des Bolfes entsprechen, aber spater, wenn weitere Schwierig= teiten fich zeigten, murbe diefes bem Großen Rathe ben Borwurf machen, daß es nicht gehörig aufgeklärt worden fei.

Es entsteht nun zunächst die Frage, ob wir, der Ehre des Kantons entsprechend, dem Unternehmen auch sernerhin beistehen wollen. Ueber diesen Punkt hat Ihnen Herr Marti die nähern Aussührungen gegeben. Wir haben aber noch andere Interessen, und diese betressen den Nechtspunkt. Ich hege zwar die Besürchtungen nicht, welche aus den Ansprüchen der Unternehmer gegenüber den Kantonen Bern und Luzern abgeleitet werden, aber ganz dürsen wir diesen Ansprüchen unsere Augen nicht verschließen, und Sie werden einverstanden sein, das wir ein wesentliches Interesse haben, diese Frage dis 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 Obligationsgläubigern verpssichtet seien. Da würde man uns vorwersen, wir haben die Interessen des Kantons nicht gewahrt. Wir haben baher ein

Interesse, den Betrieb sortzusetzen, damit die Entscheidung der Frage gefördert werden kann. Was das Arrangement mit den Gländigern betrifft, so wissen wir, das am 18. Januar nächsthin eine Gländigerversammlung stattsinden wird. Man hat zwar gesagt, die Gländiger haben dis jetzt wenig Geneigtsheit gezeigt, mit den Kantonen in Unterhandlung zu treten. Dies soll uns aber nicht abhalten, sernere Schritte mit den Gländigern zu versuchen, und wenn schon die Basler Handelsbank als Inhaberin des Haupttiels einstweilen nicht Handbieten will, so wird doch vielleicht eine große Zahl von Gländigern und gerade diesenigen im Kanton Bern sich zu einem verständigen Arrangement herbeilassen. Gesetzt aber auch, unsere Versuche scheitern, so haben wir doch das Bewußtsein, daß wir nicht ohne alle Noth die Hand allzusrüh von dieser Angelegenheit zurückgezogen haben, die wir disher als uns sehr nabe liegend behandelten.

Man hat eingewendet, 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 Bestürchtung nicht. Ich habe dis jeht nie gesehen, daß es einer Partei geschadet, wenn sie vor dem Beginne eines Prozesses dem Gegner auständige Propositionen gemacht hat. Es ist daher auch dies kein Grund, die Sache einsach stecken zu lassen. Damit wäre die Frage nicht abgethan, sondern sie

murbe fpater wiebertommen.

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

Michel, Fürsprecher. Als Mitglied der Kommission soll ich hier einige Austlärung 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 Gygar, freilich mit dem Jusate der Ziss. 2 und 3 der vorliegenden Anträge der Kommission. Nicht mit leichtem Herzen und erst nach einer langen Distussion, nachdem man sich überzeugt hatte, daß es vielleicht der Sache augemessener sei, mit einem einstimmigen Antrage vor den Großen Rath zu treten, ließ sich die Minderheit bewegen, auch der Ziss. 1 beizustimmen. Der Hauptsrund, warum man sich überzeugen ließ, ist der Ehrenpunkt. Es handelt sich da hauptsächlich um eine Geldsrage, aber auch Geldsragen haben eine Seite, wo die Ehre in's Spiel kommt. Man mußte hier zugeben, daß, wenn der Kanton Luzern den Betrieb sichern helsen wolle, es nicht in der Stellung des Kantons Bern liege, nun a tout prix die Liquidation zu provoziren. Man sagte sich, wenn Luzern mithelsen wolle, so wollen auch wir ein Opfer bringen.

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

auch nicht von Bern verlangen, daß es allein Opfer bringe. Es würde eine schlechte Wirkung bei'm bernischen Bolke machen, wenn man sagen würde, wir sollen Fr. 100,000 auslegen, trotzem Luzern, welches den Hauptnutzen aus der Bahn

gezogen hat, Richts geben will.

Den Antrag der Herren Heß und Gygar begreife ich nicht recht. Ich weiß nicht, ob sie einsach die ganze Sache ablehnen oder ob sie, in Nebereinstimmung mit der Kommisstionsminderheit, nur die Betriebssicherung von der Hand weisen wollen, im Nebrigen 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 sortsahren wie dis dahin und ihre Vorliebe zu der Bernsuzern-Bahn dadurch beurkunden, daß sie außer- oder innershalb ihrer Kompetenz weitere Opfer bringt? Ich glaube, der Große Nath 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 Kommission

missionalantrages beigefügt werden.

Ich komme noch auf ein Punkt, der in gewissen Kreisen Aussehen erregt hat. Es ift dies die Ausstellung einer Großerathskommission neben der Regierung, um mit dieser die Unterhandlungen zu führen und in der Sache vorzugehen. Ich soll hier erklären, daß nicht politisches Weistrauen in die Vegierung und noch viel weniger Weistrauen in die Vegierung und noch viel weniger Weistrauen in die Ehrlichkeit derselben der Grund dieses Antrages ist. Dieser ist vielmehr gestellt worden aus Weistrauen in die Undesangenheit der Regierung gegenüber der Berne Luzern-Bahn, wozu man nach disheriger Erfahrung Grund haben darf. Es handelt sich also einsach um Beiordnung eines Weitrathes, welcher die Verantwortlichkeit mit der Regierung zu tragen hat.

Ich erlaube mir, noch auf einen einigermaßen faulen Fleck in unserm Staatskeben aufmerksam zu machen. Ich glaube, es sei gut, daß wir in offener Diskussion die Gründe berühren, welche nach unserm Dafürhalten die gegenwärtige Situation herbeigekührt haben. Der Große Nath ist da auch Mitschuldiger. Es betrifft die Sucht, gewisse Persönlichkeiten, welche das Zutrauen des Volkes und des Großen Nathes in hohem Naße haben und verdienen, mit Nemtern und Würden zu überhäufen, die zueinander im Verhältniß der Ueber= und Unterordnung stehen. Ich glaube, der Große Nath 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 anzuknüpsen. 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 stattsinden. Ich halte indessen dafür, die Unterhandlungen vor der Liquidation werden zu keinem Resultate sühren. So lange die Gläubiger den Standpunkt einnehmen, daß der Kanton für Alles einstehen müsse, werden sie au

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 Gygar Ziff. 2 und 3 des Kommissionalantrages beizufügen.

v. Sinner. Ich fühle mich verpflichtet, das Wort zu ergreifen gegenüber einer Bemerkung des Herrn Marti über eine Neußerung, die ich gestern gethan habe. Wenn Herr Marti meinem gestrigen Votum mit Ausmerksamkeit gefolgt ware, so hatte er nicht gesagt, daß er meinen Worten ein vollständiges Dementi entgegensetzen musse. 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 speziessen 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 berselben Liebe und Zärtlich= keit für die Bern-Luzern-Bahn die Interessen des Kantons Bern 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 mitgewirft habe, diese auf eine Bahn zu bringen, die ich als eine verhängnisvolle bezeichnen muß. Herr Marti hat aller= dings gegenüber ber Kommission erklärt, er habe von der ganzen Sache nichts gewußt und erst im Berbst vernommen, daß Vorschüffe gemacht worden seien; die Jurabahn habe aller= dings 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 vorzuschießen. Ich wiederhole, daß der Jurabahndirektion da durchaus kein Borswick and der Burabahndirektion der Burchaus kein Borswick wurf gemacht werden kann; es muß im Gegentheile anerkannt werden, daß sie ihre Interessen vortresslich 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 Thatsachen, die ich in meiner Stellung als Rommissionsmitglied zu untersuchen im Falle war, dem Großen Rathe zur Kenntniß gebracht habe.

Was die Sache selbst betrifft, so hat Ihnen Herr Michel die Ansticken der damaligen Kommissionsminderheit mitgetheilt. Wir waren im Ansange der gleichen Meinung, wie Heilt. Wir waren im Ansange der gleichen Meinung, wie Herr Gygar, allein im Laufe der Verhandlungen gelangte man zu der Ansicht, daß sich Gründe sür den Mehrheitsantrag ansühren 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 verletze und doch die bestimmte Absicht außspreche, wenn möglich die Liquidation zu vermeiden. Ich glaube noch heute, daß durch die Annahme des Kommissionalantrages das Ziel erreicht werden kann. Ich gehe mit Herrn Marit nicht einig, wenn er annimmt, der Größe Nath von Luzern habe seinen Beschluß mehr oder weniger in der Absicht gefaßt, Nichts zu machen. Nach den uns gestern in der Kommissionsssitzung gemachten Mittheilungen scheint der luzernische Größe Nath geglaubt zu haben, er könne sich mit dem Größen Rath von Bern versständigen, und wenn der Termin auf Ende April gesetzt wurde, so soll dies in Folge eines Briefwechsels zwischen dem Herner Euzern in seinem Beschlusse dem Herner Euzern 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 dis Ende April bezeichnet worden sei. Es ist dies auch von Persönlichseiten, die der

Jurabahn nahe stehen, gesagt worden. Es ist noch zu bemerken, daß der Beschluß des luzernischen Großen Rathes es nicht als eine conditio sine qua non bezeichnet, daß die Jurabahn sich verpslichte, den Betrieb dis Ende April zu übernehmen. Es heißt nur, Luzern decke ein Betriebsdesizit dis auf Fr. 120,000 gemeinschaftlich mit Bern, allerdings in der Boraussicht, daß diese Summe dis 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 ausstühren. Wir wissen sincht, aber wir glauben, die Regierung von Luzern werde den Bersuch machen, ihren Großrathsbeschluß mit dem unsrigen in Einklang zu bringen.

Wie Herr Michel, fann auch ich nicht zu den Anträgen der Herren Kummer und Warti stimmen. Es wäre damit nichts Anderes gesagt, als daß der Große Rath nachträglich die Betriebsdesizite der Bern-Luzern-Bahn decke. Der Große Nath 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 Engar 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 Kommissionalantrages bezieht, und daß ich auch zu Ziff. 2 und 3 stimmen kann.

Marti. Herr v. Sinner hat barauf hingebeutet, die Jurabahn nehme eine besondere Machtstellung gegenüber der Regierung ein und habe die Borschüsse der Regierung an die Bern-Luzern-Bahn mitverschuldet. Ich stelle das einsach in Abrede, und ich hosse, die Regierung und deren einzelne Mitzglieder 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 die jest 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 verschen Zeiten, als sie über Millionen baaren Geldes verschen Zeiten die gen, während die Staaskasse sich zu hohem Zinse Geld verschässen mußte, der Kinanzdirektion, der Entsumpfungsdirektion und der Regierung aus ihren verssügdaren Witteln zu landesüblichem Zinse Geld vorstreckte. Das Nämliche ist auch Ende Juli leisthin geschehen.

Alls ich mit Herrn v. Sinner über diese Angelegenheit sprach, habe ich mich nicht daran erinnert. In den Korresspondenzen habe ich später gesunden, daß die Regierung Ende Juli geschrieben, sie bedürse 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 Erpropriationsentschädigungen. Vor- und nachher hat die Jurabahn von dem Stande der Berns-Luzern-Bahn keine Kenntniß gehabt; weder die Vern-Luzern-Bahndirektion, noch die Regierung, noch ein Mitglied ders selben hat mit der Jurabahndirektion ein Wort darüber versoren.

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 Bessern belehren. Die Jurabahndirektion hat ihre bisherigen Vorschüfse, 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, das die Arbeiter nicht nur sehr "unwirsch" werden, sondern einen sehr bedrohlichen Charakter annehmen. Wir haben uns daher veranlaßt gesehen, letzte Woche Fr. 6000 auszuzahlen, um Arbeiterunzuhen, das Ausreißen von Schienen 2c. zu vermeiden. Vorgestern ist wieder ein Brief eingelangt, worin es heißt, wenn nicht dis 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.

Hofftetter. Ich unterftütze den eventuellen Antrag des Herrn Michel und erlaube mir, einige Motive anzuführen, die bis jetzt nicht 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 ober weniger zu präjudiziren und dem Gericht ein Mittel an die Hand zu geben, um zu sagen, aus Allem gehe hervor, daß der Kanton Bern der Ansicht huldige, es sei das Unternehmen eigentlich ein Staatsunternehmen. Ginen Entscheib bes 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, infolge dessen dieser für das Unternehmen in Bausch und Bogen einstehen müßte. Ich konnte fast gar nicht begreisen, daß in diesen Kreisen eine solche Ansicht herrschen könne. Nachdem ich aber heute die Herren Marti und Hofer gehört, din ich zu der Ueberzeugung gelangt, daß diese Herren nicht erschrecken würden, wenn der bundesgerichtliche Entscheid zu Ungunsten des Kantons

ausfallen mürbe.

Im Hinblick barauf 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 Seschäft machen würden. Was die Bausumme betrifft, so scheint mir dieselbe eine sehr große. Das Bausapital betrug Fr. 10,600,000 in Altien und Fr. 10,000,000 in Obligationen. Dazu kommt das auf Fr. 3,100,000 veranschlagte Desizit. Im Großen Rathe von Luzern hat man dasselbe zwar anders, nämlich auf Fr. 6—7,000,000 berechnet, und ich konstaire, das die Differenz der Obligationenzinse dis zum Ishre 1880, wo die Gotthardbahn eröffnet werden soll, vieleleicht auf 2 Millionen sich beläuft. Es könnte daher schließelich das Desizit auf 5 dis 6 Millionen ansteigen, insolge dessen die Bausumme auf Fr. 25—26,000,000 zu stehenkommen

würde. Es ist dies für 95 Kilometer eine außerordentlich

große Bausumme.

Ich erlaube mir, auch einige Bemerkungen in Betreff ber Rendite anzubringen. Vor Allem aus ift hier die Konkur= renz 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 Entwick= lung der Bahn ift. Sodann hat die Centralbahn die Kon= kurrenzlinie über Aarburg nach Luzern, die allerdings länger ist, aber nicht so ungunstige Steigungs= und Krümmungs= verhältniffe 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 ans bere Konkurrenz in Aussicht steht. Wie Ihnen bekannt, wird beabsichtigt, eine Bahn über ben Simplon zu erstellen. Man kann verschiedener Ansicht über die Realisirung biefer Idee sein. Ich habe die Ueberzeugung, daß diese Bahn in ver= hältnißmäßig kurzer Zeit gebaut werden wird. Es sind da gewichtige Interessen der Waadt und Frankreichs im Spiele. Aus Besprechungen mit Waadtlandern habe ich die Ueber= zeugung gewonnen, daß in dem dortigen Kantone in Gisen= bahnsachen nur Gin Gebanke herrscht: ber Simplon. Auch die Brünigbahn wird der Bern = Luzern = Bahn Konkurrenz machen. Das Brünigbahnprojekt ist burch die ungünstigen Kinanzkonstellationen 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 knüpsen sich die größten und schönsten Hoffnungen daran. Wenn aber die Brünigbahn erstellt wird, so wird sich der Fremdenverkehr aus Südfrankreich und Jtalien unzweifelhaft auf die Brünigbahn werfen; denn diese Alpenlinie wird an Naturschönheiten und Neiz 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 fagt immer, diese werde 1880 eröffnet sein. Für mich ist das noch eine Frage. Gefetzt aber auch, die Bahn werbe auf diefen Zeit= puntt 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 ift, die direkte Zufahrt zum Gotthard wenigstens einstweilen in Frage zu ftellen. Es ift dies eine Lebensfrage für die Bern-Luzern-Bahn, und es ift wohl möglich, daß Diejenigen, welche in Betreff der bernischen Gisenbahnpolitik sich so schönen Hoffnungen hingaben, da gewaltige Enträuschungen erleben werden.

Was die Eisenbahnpolitik betrifft, so ist mir nicht ganz flar, was man darunter versteht. Wie ich sie auffasse, soll man sich hüten, sich da auf's hohe Roß zu setzen und sich vor= zunehmen, in der Gisenbahnpolitik eine große Rolle spielen zu wollen. Man würde sich da mehr oder weniger den Vor= wurf 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 Opser bringen, aber in der Weinung, daß sie vernünstig 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 Ungunften des Kantons Bern ausfallen würde, so würde ich für diesen keine andere Aussicht seben, als ein Sahr um's andere ein Anleihen aufzunehmen, das eine Jahr, um die Zinfe der frühern Un=

leihen zu zahlen.

Wir haben in ber letzten Zeit gesehen, daß die Ansprüche an den Staat sich nach allen Richtungen hin vermehren, während dagegen die Einnahmsquellen nur in schwachem Mage stärker fliegen. Gerade in diesem Momente ift die Silberstrecke in Funktion, um das grundsteuerpflichtige Vermögen um vielleicht 50-60 Millionen und die Grundsteuer, zu  $2^{\rm o}/_{\rm oo}$ , um etwa Fr.  $120{,}000$  zu erhöhen. Was sind aber Fr.  $120{,}000$  gegenüber Dem, was man da ausgeben mußte? Ich erinnere baran, daß wir ein vierjähriges Bud-get haben. Wenn wir nun mit unsern Finanzen bei jeder Gelegenheit so wirthschaften, daß es über den Haufen geworfen wird, so ist die Folge bavon die, daß das Referendum eins sach zur Lächerlichkeit, zu einer bloßen Formalität sich gestaltet; dann wird das Volk schließlich jedes Büdget, ja

auch die vernünftigfte Vorlage verwerfen.

Bor einem Jahre haben wir 16 Millionen Eisenbahn= subventionen erkannt. Es sind daran bestimmt limitirte Bebingungen geknüpft worden, wie es auch bei der Bern-Luzern= Bahn der Fall mar. Wenn wir uns nun bei diesem Unter= nehmen 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 Zufunft 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 Vers günstigung Anspruch machen zu können. Ich bin einverstan-ben, daß ber Kanton Bern große Opfer für seine Eisenbahnen bringe, allein diese Opfer sollen limitirt werben. Wenn wir für die 16 Millionen Subventionen, die wir bewilligt haben, im gleichen Berhältniß unbestimmte Summen in Aussicht nehmen wollten, wo kamen wir da mit unserem Finanzwesen hin?

Ich sage also mit Herrn Marti: wenn es Chrensache für ben Kanton Bern ift, die Bern-Lugern-Bahn über Baffer 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 Boben unter den Füßen verlieren. Wollen wir im Interesse des Staates und im Sinne unseres Volkes handeln, so mussen wir nach dem Antrage des Herrn Michel progrediren, zu welchem Antrage auch ich stimme.

Lehmann, alt-Regierungsrath. Im Allgemeinen stimme ich mit ber Ansicht bes Herrn Vorredners überein, daß wir thun sollen, was uns die Ehre des Kantons gebietet, daß wir aber nicht Berpflichtungen 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 bem Präsidenten der Großrathstommission und dieser selbst für die umsichtige und gründliche Behandlung dieser wichtigen Frage und für ben einläglichen Rapport meinen Dant aussprechen. Diesem Zusammenwirken der Kommission ist es hauptsächlich zuzuschreiben, daß die Frage im Schooße des Großen Rathes mit der Rube behandelt werden konnte, wie es geschehen ist. Ich bin stolz darauf. Es hätte mich tief bemuht, wenn der Große Rath von Bern den andern Kantonen und bem Auslande ein Bild der Zerfahrenheit und bes Sichgehenlassens gegeben hätte. Ich seize voraus, diese Be-hörde 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 ihun, das man vielleicht später bereuen würde; denn in meinen Augen ist dieser Woment

ein ungeheuer wichtiger für ben Kanton Bern.

Wenn ich mit wenigen Worten mich über die Sache ausspreche, so tann ich dies um so eher thun, als ich zur Zeit, ba ber Große Rath seine Beschlüsse faßte, nicht Mitglied besselben war und eine andere Richtung ber Linie vorgezogen hätte. Ich glaubte auch, es wäre zwecknäßiger, die Linie über Huttwyl und Wohlhusen zu führen. Ich habe beshalb an einer Bersammlung den Antrag gestellt, es möchten die Gemeinden in einer Petition den Großen Rath ersuchen, Die Frage der Richtung der Linie zu untersuchen. Die untersemmenthalische Linie hätte weniger Steigungen aufgewiesen, sie wäre burch volksreichere Gegenden gezogen und die Mil-lionen wären zum großen Theile auf bernischem Boben ver= baut 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 sosort fallen laffen, sondern es sei Chrenfache bes Kantons Bern, ben 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 ift bei dem Unternehmen mit einer so großen Summe bethei= ligt, daß man mit Recht die Frage auswerfen kann, ob er bei einem gutlichen Uebereinkommen feine Intereffen als Aftionar nicht besser wahre, als bei einer gerichtlichen Liquidation.

Was nun die bernische Eisenbahnpolitit im Allgemeinen betrifft, so din ich weit entsernt, da in Größenwahn fallen zu wollen. Indesse glaube ich, unsere Eisenbahnpolitit habe einen Sinn, nämlich den, daß man von Ansang an bestredt war, den öffentlichen Versehr der Monopilistrung der Geldmächte zu entziehen und in die Hände des Saltes beeinssussen legen, damit er ihn zum Vortheil des Volkes deeinssussenstellegen, damit er ihn zum Vortheil des Volkes deeinssussenstellegen und ein allfälliger Gewinn aus den Altien in die Staatskasse sließe. Wir wissen ja, daß wir im Kanton Vern 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 Kämpse, sowohl in der Bundesversammlung als im Kanton, geführt worden. Diese Frage ist von großer politischer und volkswirthschaftlicher Tragweite. Ich glaube daher, wir sollen unsere Eisenbahnpolitit nicht preisgeben, weil wir einen Mißersolg haben. Wir können auch von Ersolgen reden, und wenn wir große Opfer gebracht haben, so haben wir auf der andern Seite auch viel Gutes geschafsen. Ich erinnere daran, was s. Z das Emmenthal war; die Handelsleute waren im Begriffe, diesen Landestheil wegen Mängels an Eisenbahnen zu verlassen. Zeht aber sinden wir dort eine im Allgemeinen wohlsabende, thätige Bevölkerung. Solches ist viel mehr werth, als einige Willionen im Staatsschatz.

Ich bin auch ber Meinung, wir sollen in der vorsiegenden Angelegenheit sehr vorsichtig zu Werke gehen und jedensfalls nicht mehr Opfer bringen, als absolut nothwendig ift. Wenn dann trotz unserer Bestrebungen, die Sache gütlich auszugleichen, die gerichtliche Liquidation eintreten nuß, so brauchen wir uns keine Borwürfe zu machen, und dann werden wir untersuchen, was in unserem Interesse liegt. Ich halte dafür, es sei, wenn die Liquidation ausgesprochen wird, im Interesse kantons, die Bahn anzukausen. Sie ist ein Bindeglied für die andern Bahnen, und wenn der Kanton Bern sich da

ehrenhaft aus ber Sache zieht, so wird dieß auch Einfluß ausüben auf die spätern Gisenbahnbauten. Ich betrachte nämelich das Eisenbahnsubentionsdekret, 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 ehrenhaste Stellung einnimmt, so wird es später, wenn die Geldbegehren für die andern Unternehmungen auftauchen, leichter sein, die nöthigen Summen zu beschaffen. Indessen nun micht zu schnell vorgehen, sondern vorsichtig versahren und Alles gründlich erwägen.

Noch ein Punkt läst mich die Betriebssicherung als wünschs dar erscheinen. Ich din überzengt, daß die Bern-Luzern-Bahnsgesellschaft eine Aktiengesellschaft ift. 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 vorläusig fortgesetzt wird, so dietet sich vielleicht ein Ausweg, der sür den Kanton Bern und sür die Gläubiger selbst ersprießlich ist. Findet sich ein solcher nicht, so werden wir gerichtlich vorgehen. Es handelt sich heute nicht nur darum, Geld fortzuwersen, sondern auch darum, Geld zu erhalten. Vergessen wir nicht, daß wir sür 8 Millionen Aktionäre sind, und diese Summe möchten wir retten. Wir haben von Herrn Warti vernommen, daß da allerdings eine Nendite in Aussicht steht. Wird der Gotthard durchbohrt, so erhält die Bahn eine beträchtliche Frequenz, und namentlich werden die Fremden die Bahn häusig benutzen. Wenn sich das Kapital gerettet, daß jetzt in Frage steht. Ich din, wie gessagt, auch einverstanden, daß man vorsichtig zu Werke gehen solle. Ich möchte aber nicht auß lauter Pessimismuß Etwas preisgeben und einen Beschluß sassen den man vielleicht später bereut.

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

Da es bereits  $1^1/_2$  Uhr ift und noch sechs Redner einzgeschrieben sind, so schlägt der Herüstlichent vor, die Sitzung hier abzubrechen und zu einer neuen um  $3^1/_2$  Uhr Nachmittags zusammenzutreten.

Der Große Rath stimmt diesem Vorschlage bei.

Shluß ber Sitzung um 11/2 Uhr.

Der Redaktor: Fr. Zuber.

# Dritte Sikung.

Donnerstag, den 6. Januar 1876. Nachmittags 31/2 Uhr.

Unter bem Borsitze bes Herrn Prafibenten Rarrer.

Der Große Rath ift bei Giben geboten.

# Tagesordnung:

Bortrag betreffend Ermöglichung der Fortsekung des Betriebs der Linie Bern-Lugern durch die bern. Jura-Bahngesellschaft bis Ende Februar 1876.

> Fortsetzung ber Berathung. (S. Seite 32 hievor.)

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

Bobenheimer, Regierungsrath. Ich werde der Eins ladung des Herrn Präsidenten nachkommen und mich ber möglichsten Kürze befleißen. Uebrigens will ich erklären, daß ich mit Rucksicht auf die patriotischen Worte, die Herr alt= Regierungsrath Lehmann am Schlusse ber Vormittagssitzung ausgesprochen hat, auf das Wort hatte verzichten können. Wenn ich nun dennoch das Wort ergreife, so geschieht es, weil im Votum des Herrn Hossteter Einiges eingeflossen ist, das doch einigermaßen relevirt werden sollte. Herr Hofstetter 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 überssteigen 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 Hofftetter hat ferner nachzuweisen versucht, de sie Lengern-Bahn auch in der Zukunft eine schlechte sei werde. Er hat uns mit der Aussicht auf ben 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 Ersahrungen nicht glaube, daß es in nächster Zeit seine Reaslistung sinden werde. Ich muß die pessimtstiche Anschauung des Gerry Cossistation und die Lakt Caustan tistung sittler werde. Ich muß die pessitischen Einschlaftung des Herrn Hofstetter bestreiten, und wenn ich jetzt darüber nicht in Details eingehen will, so geschieht es mit Rücksicht auf die Mahnung des Herrn Präsidenten.

Ungenommen aber auch, die Behauptungen des Herrn Hofstetter seinen richtig, so frage ich: dient Herr Hofstetter der Sache, welche er vertritt, wenn er einen solchen Standpunkt

einnimmt? Ich glaube es nicht und nehme an, es werde sich im Schoose diefer Versammlung Niemand in ber Behandlung dieser Frage von rein politischen Rucksichten, von Partei= rücksichten 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 Eisenbahnpolitit des Kantons verstehe, was diese sich zum Ziel gesetzt und was sie bis jetzt erreicht habe. Dem von ihm Gesagten will ich noch beifügen, daß unsere eisenbahnpolitissen Bestrebungen hauptsächlich zum Zwecke hatten, jede Gegend unseres Kantons mit gehörigen Verkehrsmitteln zu versehen. Ich glaube nicht, daß wir bieses Ziel, das wir wegen eines einzelnen Wißerfolges nicht aufgeben sollen, er= reichen werben, wenn wir ohne Beiteres die Bern-Luzern= Bahn fallen lassen. Bergessen wir nämlich nicht, baß zur Sicherung der andern Unternehmungen, für welche der Kanton ebenfoviel Herz hat, wie für die Entlebucherbahn, der berni= sche Kredit nicht geschädigt werden darf. Was würden die ganze Eidgenossenschaft und die Finanzwelt von dem Kanton Bern denken, wenn der Große Nath, nachdem er mit über-wiegender Mehrheit seine Mitwirkung an der Entlebucherbahn ausgesprochen und nachdem das Volk den Beschluß des Großen Rathes sanktionirt hat, nun nach diesem ersten Mißerfolge sich ber vollständigen Muthlosigkeit hingeben murde, ohne nur zu untersuchen, wie geholfen werben könne? Wärde ein solches Gerücht in die Deffentlichkeit bringen, so wurde bamit für alle andern im Eisenbahnsubventionsdetret aufgenommenen Projekte gleichsam der Riegel geschoben werden. Alle diese Unternehmen haben, möge nun der Simplon durchbohrt werden oder nicht, nicht nur die im Defret 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 interessirt 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 bes Regierungsrathes) mich am liebsten zu dem Antrage bes Herrn Marti hinneigen, und zwar aus folgenden Gründen: Der Beschluß des Großen Rathes von Luzern ist Ihnen be-kannt. Derselbe ist verschieden gedeutet worden. Man wollte darin die Absicht des Kantons Luzern erblicken, sich von den Unternehmen zurückzuziehen, um Bern zu veranlaffen, allein bafür einzustehen. Ich muß gestehen, daß, wollte ich nur nach meinen persönlichen Sympathien und nicht nach Thatsachen 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 Er-

fahrungen genug gemacht haben.

Run erfahre ich aber aus einer Mittheilung, welche von einer maßgebenden Persönlichkeit Luzerns an ein Mitglied dieser Versammlung gerichtet worden ift, daß die Absicht Luzerns eine andere war, daß es den Termin nicht beswegen auf ben 30. April setzte, um die ganze Sache einfach bem 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 Er-ledigung sinden. Wenn dies die Absicht der luzernischen Beborde war, so frage ich mich: ist der Antrag bes 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 bes Herrn Marti geht hervor, daß die von einem Mitgliede ber Kommiffion ausgesprochene Befürchtung, es sollen mit biefer

Summe nicht nur zukünftige, sonbern auch frühere Defizite gebeckt werben, unrichtig ist. Ferner beantragt Herr Marti, daß, wenn dis Ende Januar die Unterhandlungen zu keinem Ziele führen, aber Aussicht vorhanden sein sollte, im Fedruar ein gütliches Abkommen abzuschließen, dann die Regierung mit einer Großrathskommission für das Weitere zu sorgen habe. Ich benke, 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 gesaßt hat, wie es heute mitgetheilt wird, so kann es immer noch beitreten.

Wir wollen heute, wo die Angelegenheit zum ersten Male einläßlich diskutirt wird, das Unternehmen, in welchem so viel bernisches Geld und so viel bernische Interessen stecken, nicht in einem Augenblicke des Mismuths preisgeben, sondern wir wollen die verhältnißmäßig kleine Summe von Fr. 50,000 baran wagen, um zu versuchen, ob es nicht möglich sei, ein gütliches Abkommen zu schließen. Gelingt dies nicht, so haben wir wenigstens den Erost, daß wir unser Möglichstes gethan haben. Wir wollen also durch einen Beschluß, der Nichts überstürzt, der ganzen Welt, die sich um Gisenbahnen intereffirt, beweisen (und da komme ich auf die Einwände gegen die Auffassung des Herrn Hofstetter 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 Brunigbahn, von einer Bahn durch den Amtsbezirk Seftigen 2c. Die Rede fein wird, so merben diefe Projekte bei der Finanzwelt, welche das Obligationenkapital beschaffen muß, bessern Eingang finden, wenn auf bieses Beifpiel hingewiesen werben kann, welches zeigt, daß ber Kanton Bern in einer folchen Frage sich nicht durch politische und andere Leidenschaften leiten läßt.

Aus diesen Gründen erlaube ich mir, den Antrag des Herrn Warti zu empsehlen. Auf das Spezielle desselben überzgehend, demerke ich, daß es vielleicht dem Großen Nathe nicht thunlich erscheinen mag, der Regierung und einer Großrathskommission die Ermächtigung zu geben, auch im Februar das Nöthige vorzukehren. Ich glaube aber, in einer solchen Frage, wo persönlich unterhandelt und diese Unterhandlungen ziemslich weit gesührt werden müssen, bevor sie der Behörde vorzgelegt werden können, dürse der Große Nath 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 Italhe zu ernennen. — Eingedenk der Mahnung des Herrn Präsidenten will ich Ihre Zeit nicht länger in Anspruch nehsmen, sondern mein Botum 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 Heßund Gygar; 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 bes Kantons zu wahren. Diese Ansicht hat nicht Anklang gesunden. Die Kommission ist darüber einverstanden, daß der Betrieb nicht eingestellt werden wird. Wenn die Jurabahn ihn einstellen sollte, so wird morgen das Bundesgericht laut Gefetz für beffen Weiterführung beforgt sein. Wenn ich mich gleichwohl entschlossen habe, dem Un= trage der Kommissionsmehrheit beizustimmen, so geschah dies aus dem Grunde, weil ich mir fagte, wenn der Kanton Luzern für die Betriebssicherung einstehen wolle, so sei es nicht am Kanton Bern, da zurückzubleiben, und weil ich ferner bie Verantwortlichkeit nicht auf mich nehmen wollte, die Möglich= keit verloren zu haben, ein gütliches Abkommen abzuschließen, falls wir den Prozeß verlieren sollten. Run hat der Kanton Luzern einen Beschluß gefaßt, welcher der Sachlage nicht ent= spricht. Dieser Beschluß beruht entweder auf einem Migver= ständniß 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 entgegen= zukommen suchen. Ich stimme in erster Linie zum Antrage ber Kommission, in zweiter Linie zu bemjenigen bes Herrn Michel.

Ott (seinen Plats als Berichterstatter der Kommission verlassend). Ich erlaube mir noch einige Worte, und zwar nicht als Präsident der Kommission, sondern als Mitglied des Großen Nathes. Die Bemerkung, die ich machen wilk, bezieht sich auf den Antrag des Herrn Heß und den wilk, bezieht sich auf den Antrag des Herrn Heß und den Entuation etwas klarer zu machen. Es ist unzweiselhaft, daß, wenn dieser Antrag angenommen wird, dann momentan eine Einstellung des Bertiebes auf den 10. Januar stattssinden wird. Ich weiß, und zwar in privater Stellung, daß die betressenden ordres de service bereits ausgearbetet und im Drucke sind, um morgen versandt zu werden. Wie wird sich dann die Sache gestalten? Der Bundesrath wird vom § 28 des Bundesgestess vom 23. Dezember 1872 nicht in der Weise Gebrauch machen, daß er den Betrieb überninnnt oder sichert; denn er ist nicht im Falle, da sinanzielle Folgen zu tragen. Die Insolvenz der Gesellschaft ist nicht erklärt, ihre Vilanz nicht deponirt, es hat also das Buntesgericht noch keinen Unlaß, sich mit der Sache zu befassen und den Betrieb zu übernehmen. Wir stehen somit im Falle der Unnahme des Herrn Heßen soder desseinigen des Herrn Michel vor der ziemlich sichern Unssicht, während einiger Tage den Betrieb eingestellt zu sehen. Ich möchste das vermeiden; denn es wäre höchst fatal.

möchte das vermeiden; denn es wäre höchst fatal.

Ich erlaube mir, auf ein Mittel hinzuweisen, um diese Betriedseinstellung zu verhindern. Dasselbe besteht darin, daß die Direktion der Bern-Luzern-Bahn moralisch gezwungen wird, im Falle der Annahme des Antrages des Herrn Heßsosont, d. h. noch heute Abend, ihre Insolvenz zu erklären. Wenn wir das nicht thun, so werden die Bertreter der Bern-Luzern-Bahndirektion, die hier im Großen Nathe sitzen, det allem guten Willen nicht in der Lage sein, diese Erklärung abzugeden, zwar nicht deßhalb, weil sie etwa wünschten, möglichst lange noch im Besitze ihrer Macht zu sein, die ja so außerordentlich bestritten ist, sondern vielleicht aus einem Pflichtgefühle, mit dem wir nicht rechten können, indem die Direktion sagt, sie müsse ihren Berwaltungsrath zusammenberusen; dieser könnte aber möglicherweise eine andere Anschauung haben und es vielleicht nicht ungern 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 zusam=
menberusen. Wir würden also in ein Stadium der vollstän=

bigsten Gesetlosigkeit kommen, und baber möchte ich, bag ber Große Rath eine Pression ausübe, und zwar nicht als polizischer Körper, sondern als größter Aktionär der Bern-Luzern-Bahn. Der bernische Große Rath, welcher vier Fünftel ber Aktien des Unternehmens besitzt, ift gar wohl in ber Lage, eine solche Erklärung zu Handen der Direktion abzugeben. Geschieht dies, so wird eine solche Pression, die der Haupt= aktionar ausübt, hoffentlich genügen, um die Direktion zu ver= anlassen, 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.

Geftützt auf bas Angebrachte erlaube ich mir, für ben Kall der Annahme des Antrages des Herrn Heß den Zusatz vorzuschlagen, der Große Rath, als Hauptaktionar der Bern-Luzern-Bahn, lade die Direktion bersetben ein, sofort die In-

solvenz der Gesellschaft zu erklären.

Znro. 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; bie 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 becken.

Herr Marti hat bemerkt, bei ber Berathung bes betref= fenden Defrets im Großen Rathe haben die Berichterstatter erklärt, es handle sich hier eigentlich um eine Staatsbahn. und ber Staat konne bas Unternehmen unter keinen Umftanden fallen laffen; 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 auf= gefaßt, als ob die betreffenden Redner dabei den rechtlichen Standpunkt im Auge gehabt haben. Ich glaube, es sei dies irrig. Es kann ber Charafter einer Unternehmung nicht nach Boten beurtheilt werden, welche von Berichterstattern oder andern Mitgliedern bei der Berathung abgegeben worden sind. Auch durch Ausbrücke, die in der Botschaft an das Bolk ge= braucht werden, kann der Charakter einer derartigen Unter= nehmung 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 Charafter einer Staatsbahn hatte, so brauchte die Jurabahn feine Betriebsgarantie zu verlangen; benn ber Staat Bern ware bafür gut genug.

Soviel ich mich erinnere, ist bei der Berathung im Großen Rathe die Sache durchaus nicht so dargestellt wors den, daß der Staat Bern da noch für weitere Summen ein= stehen muffe; 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 bes in dieses Dekret aufgenommenen Vertrages heißt es aus= drücklich, daß, wenn fernere Gelder nothwendig seien, die Ge= sellschaft selbst dieselben zu beschaffen habe. In § 13 dieses Vertrages wird die Ausführung desselben von der Sicherung des Gotthardbahnunternehmens 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 bem betreffenden Genehmigungsbekret vom 20. November 1872 ergibt sich, daß der Staat Bern bei dem Unternehmen sich in keiner andern Weise betheiligen wollte, als als Aktionar, und daß da von keiner Staatsbahn die Rede sein kann. Es

ließen sich noch mehrere Argumente anführen, welche beweisen, baß wir es da nicht mit einem Staatsunternehmen zu thun haben, und daß ber Staat feine rechtliche Berpflichtung hat, fernere Leistungen zu übernehmen, als biejenigen, welche im Defret vom 20. Januar 1872 ausdrücklich genannt sind. Um indessen 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 ber zweimaligen Bubli-kation ber Statutengenchmigung im Amtsblatte ber Charafter der Gesellschaft geändert werde. Da ist die Sache sonnen= flar; namentlich fann barüber tein Zweifel obwalten, baß ber Staat als Aftionar nicht zu einem Mehrern verpflichtet ift, als er in dem vom Bolte genehmigten Detret übernommen hat. Wenn ein Bevollmächtigter über seine Vollmacht hin= ausgeht, so ist dieß nach gewöhnlichen Rechtsgrundsätzen für seinen Auftraggeber nicht verbindlich. Deghalb wäre, angenommen die Regierung hätte sich weiter verpflichtet, als sie nach dem Großrathsdefret befugt war, die daherige Berhandlung ungultig. Dies ift die naturliche Auffassung ber Sache, sie ist aber auch juristisch und logisch; denn wollte man andere Grundsätze adoptiren, so ware eine Rechtsunsicherheit im hoch= sten Grade vorhanden. Eine Abtheilung der Kommission hat über die Rechtsfrage ein Gutachten verfaßt. Wir haben natürlich ben Entscheid bieser Frage nicht in ber Hand, indessen 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 Diskuffion mich bis jetzt noch nicht belehrt, daß die von anberer Seite gemachten Vorschläge dem Kommissionalantrage vorzuziehen seien. Nach der Ansicht der Kommission handelt es sich darum, im Berein mit dem Kanton Luzern, der bei dem Unternehmen mindestens ebenso sehr interessirt ist, als Bern, das Zustandekommen eines Arrangements zu ermög= lichen. Dazu ist aber vor Allem aus eine Betriebssicherung erforderlich, damit der Betrieb bis auf einen gewissen Zeit= punkt fortgesetzt werden kann. Zuerst hielt man eine Be-triebssicherung bis Ende Januar für genügend, später aber fand man, die Frist sollte bis Ende Februar ausgedehnt wer= ben. Weiter zu gehen, hielt man nicht für nothwendig; benn bis dahin wird es sich zeigen, ob ein gütliches Abkommen getroffen werden kann oder nicht. Als daher die Regierung einen Antrag auf Erftreckung der Frist bis Ende April stellte, fand die Kommission einstimmig, es könne darauf nicht einsgetreten werden. Fataler Weise wanderte dieser Antrag nach Luzern, wo er, wie es scheint, der Diskussion zu Grunde ges legt wurde. Statt nun an der Zeit zu markten, geschah dies an der Summe, und so kam es, daß Luzern zu einem ber= artigen Schlusse gelangte. In diesem Beschlusse heißt es auch, wenn der Betrieb nicht in dieser Weise garantirt werden tonne, so solle mit einer andern Gesellschaft über deffen Fort= führung verhandelt oder der Selbstbetrieb übernommen wer= den. Dieser Beschluß zeigt, daß Luzern von der Anficht (welche Ihre Kommiffion von vornherein als eine irrige bezeichnen muß) ausging, es verlange die Jurabahn eine zu große Ent= schäbigung für den Betrieb. Die Kommission hat sich über= zeugt, daß die Forderung der Jurabahn nicht zu hoch ist, und baß 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 Migverständniß, und sie ist der Ansicht, wenn man mit Luzern sich bespreche, so werbe es auch finden mussen, daß eine langere Frist als bis Ende Februar nicht nothwendig sei.

Aus diesem Grunde halt die Kommission an ihrem An= trage fest. Es sei mir indessen erlaubt, die Borlage einiger= maßen zu erganzen. Mit Rucksicht auf die Verschiebenheit zwischen bem Beschlusse bes 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 bas Ziel zu erreichen. Sie beschloß baber, Ihnen mündlich mitzutheilen, es sollte die zu ernennende Kommission im Verein mit der Regierung mit den luzernisschen 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 Hauptaktionare gewillt sind, bis auf einen gewissen Betrag Opfer zu bringen, um ben Betrieb zu sichern, so unterliegt es keinem Zweifel, daß ein Abkommen getroffen werden kann, wenn sie auch in Bezug auf untergeordnete Bunkte einstweilen noch auseinandergeben. Jurabahn wird sich unter diesen Umständen zweimal besinnen, bevor sie den Betrieb auf den 10. Januar einstellen mird; sie wird soviel Patriotismus haben, vorläufig den Betrieb fortzusühren, bis man über die Möglichkeit des Abschlusses eines gutlichen Abkommens im Rlaren ift.

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 münschdar sei, daß ein Konkursbegehren einlange: die Einen glauben, ohne Konkursbegehren könne man zu keinem 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 badurch 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 folden Ralamität, sonbern es sind in diesem Saale schon Gegenstände gleicher Natur behandelt worben, wo der Staat sich in einer viel schlimmern Lage besand. Ich will das Kind bei'm Namen nennen: Die Ost-westbahn. Wenn man die damalige Debatte, die dis 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 baran erinnere, daß heute die Linie Bern-Biel-Neuenstadt eine einträg= liche Linie ist, so läßt sich erwarten, daß wir auch biesmal aus der Verlegenheit herauskommen werden. Wenn schon der Staat rechtlich zu einem Mehreren nicht verpflichtet ift, als wozu er sich durch das Defret 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 Manner, sondern es befinden sich darunter auch Leute, welche durch einen Verluft empfindlich berührt werden würden. Um da eine Kalamität zu vermeiben, soll ber Kanton ein verhältnißmäßiges Opfer nicht schenen. Deßhalb 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 Ra= taftrophe so unschädlich als möglich zu machen. Von einer rechtlichen Verpstlichtung des Staates kann, ich wiederhole es, keine Rebe fein, wenn aber die Gläubiger fich entgegenkommenb zeigen, so soll bies auch von Seite des Staates geschehen.

Wenn ich trot der wohlgemeinten Anträge der Herren Marti und Kummer den Kommisstonalantrag nochmals warm empsehle, so geschieht es in der Ueberzeugung, daß es möglich sein wird, auf dieser Basis einen ersprießlichen Beschluß zu fassen. Die Jurabahn soll also durchaus nicht etwa glauben, es sei böser Wille vorhanden; eine solche Schlußfolgerung wäre durchaus irrig. Wie Ihnen bekannt, ift das Berners volk in dieser Frage nicht ganz beruhigt, wenn es aber die Gründe kennt, welche den Großen Rath bewogen, im Sinne des Kommissionalantrages einen Beschluß zu fassen, so wirdes sicher beistimmen. Das Bernervolk ist nicht ein Volk, das sich auf Unkosten Derjenigen bereichern möchte, die ihr Geld gegeben haben.

v. Werdt. Gestatten Sie mir als Mitglied der Kommission einige Worte zu Unterstützung der Anträge derselben. Wenn Herr Hofsteter heute wider alles Erwarten auf Bermertung der Borlage plädirt hat, so geschah dies jedenfalls nicht im Interesse des Oberlandes. Nachdem die Brünigund die Simmenthalbahn insolge der satalen Situation, in der wir uns besinden, in den Hintergrund getreten sind, ist es gegeben, daß das Oberland über Langnau-Luzern an den Gotthard anknüpse. Die Wichtigkeit der Linie Bern-Luzern in nationalökonomischer und eisenbahnpolitischer Beziehung ist vom Goßen Nathe wiederholt anerkannt worden. Der Staat Bern ist mit

zusammen . . . . . . Fr. 8,600,000 bei dem Unternehmen betheiligt. Diese Summe wird man nicht leichtsinnig fahren lassen wollen. Wir glaubten daher, wir sollten der Bahn noch einige Zeit helsen, um wo möglich

zu einem Abkommen zu gelangen.

Inzwischen wird sich die Situation noch etwas abklären. Wir wissen, daß die Bahn ein Baudesizit von Fr. 3,100,000 hat und daß das Betriebsdesizit ziemlich groß ist, sich aber von Jahr zu Jahr vermindern wird, so daß nach Erössnung der Gotthardbahn eine bescheidene Rendite eintreten wird. Lassen wir daher das Unternehmen nicht zu Grunde gehen. Es wäre dies um so ungerechtsertigter, 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 verzursacht. Bekanntlich sind aber in jeder Familie diejenigen nicht die untliebsten Kinder, welche Mühe und Sorge bereiten, und wenn sie zu Grunde gehen, so schnerzt es sehr. Die Kommission hat treu und ehrlich gearbeitet und ist erst nach langen Kämpsen und Berathungen zu ihren Veschlüssen gekommen. Ich glaube, es siege im Interesse des Großen Nathes, diese Beschlüsse anzunehmen, womit die Ehre des Kantons gewahrt sein wird.

Scheurer. Das Votum bes Herrn Marti veranlaßt mich zu einigen Bemerkungen. Dieses Botum ift nichts Un= beres, als eine Vorbereitung auf ein Baudesizit der Jura= bahn. Herr Marti hat bemerkt, das unteremmenthalische Projekt sei ein schlechtes Projekt gewesen. Herr Marti hatte es unterlassen können, diesem verstorbenen Gisenbahuprojette einen so üblen Nachruf zu widmen. Er hatte sich von dem Sate leiten lassen sollen: De mortuis nil nisi bene. Ich bin übrigens überzeugt, daß dieses Projekt lebensfähig gewesen und daß, wenn es angenommen worden ware und das Glück gehabt hätte, eine intelligente und umsichtige Verwaltung zu erhalten, wie es z. B. bei der Jurabahn der Fall war, wir heute nicht vor dieser Kalamität stehen murden. Allerdings gebe ich zu, daß, hatte das unteremmenthalische Projekt dieses Glück nicht gehabt, es auch ruinirt worden wäre, schlechter hätte es aber nicht kommen konnen, als bei'm Entlebucher= Projekt. Dabei hätten wir wenigstens den Trost gehabt, die verlornen Gelber nicht in einem fremben Staate, in einem anbern Kanton verbaut zu haben. Darin besteht denn auch ein großer Unterschied zwischen ber Bern-Luzern-Bahn und

ber Aurabahn. Wenn bei ber letztern die vorhandenen Mittel nicht genügen, sondern einige Millionen fehlen sollten, so erkläre ich schon heute, daß ich ohne allzugroße Skrupel dazu ftimmen könnte, dem Unternehmen im Jura zu helsen, 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 verschout worden sind, man heute der Verwaltung der Bern-Luzern-Bahn einen Lorbeerkranz auffete. Wenn Jemand Borwürfe verdient und erhalten hat, so soll man sie nicht einseitig außtheilen, sondern überall da, wo es nöthig ift. Nach meinem Dafürhalten ist die Leitung der Entlebucherbahn an ber Ralamitat mehr Schuld, als die Personen, benen geftern Vorwürfe gemacht worden sind. Ich bin daher ge= nöthigt, auf Dasjenige zurückzukommen, was Herr Marti sagte und das ein Dementi Desjenigen ift, was ich in der letzten

Großrathösitung über die "sonderbare Liederlichkeit" sagte. Sie wissen, daß bei der Gründung der Bern-Luzern-Bahn ganz wichtige Formalitäten verfäumt 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 Formali-täten 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 berni= schen Amtsblattes veröffentlicht werben solle. Auch in anderer Beziehung ist der Sanktionsbeschluß nicht nachgelesen worden. Es ändert nämlich berfelbe einzelne Beftimmungen bes Sta= tutenentwurfes ab; so war in letzterem vorgeschrieben, Ab= wesende können mit schriftlicher Vollmacht ihr Stimmrecht durch Anwesende ausüben lassen, jedoch dürsen von einer Berson nicht mehr als 100 Stimmen abgegeben werden. Im Genehmigungsbeschlusse 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 den-felben erscheint wieder der ursprüngliche Wortlaut. Man hat also den Genehmigungsbeschluß der Regierung gar nicht nach= gelesen. Ueber die Folgen dieser Unterlassung habe ich mich in der letzten Seffion vorläufig ausgesprochen, indem ich da= mals die Möglichkeit andeutete, es repräsentire die Berns Euzern-Bahn keine Aktiengesellschaft. Ich sprach damals nicht eine abschließlich juriftische Meinung aus, sondern wollte nur darauf hinweisen, mit wie "sonderbarer Liederlichkeit" ver-fahren worden sei. Seither habe ich nach näherer Untersuchung der Aften und der gesetzlichen Bestimmungen mich der Ansicht anschließen können, daß Gründe vorhanden seien, anzunehmen, daß trot dieser mentschuldbaren Nachlässigkeit der Kanton Bern nicht für einen höhern Betrag hafte, als für das Aktienkapital. Judessen m 3 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 unverdienter ift, ist folgender: Als im Juli 1875 die Bern-Luzern-Bahn mit dem Gesuche um einen Vorschuß von Fr. 250,000 an die Regierung gelangte, wurde eine genaue Berechnung alles dessen, was zur Vollendung der Bahn noch nöthig sei, beigefügt. In einem betaillirten Nachdevise waren die Bedürfnisse der Bahn auf Fr. 2,100,000 angegeben. Es war dieß turz vor der Eröffnung der Bahn,

zu einer Zeit also, wo nach meiner Auffassung und nach ber 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 bavon reben will, daß ber Regierung absichtlich falsche Angaben gemacht wurden, so muß man doch wenigstens zu dem Resultat fommen, daß es sich um eine, wenn nicht unfähige, so boch unvorsichtige Verwaltung handelte. Diese Gründe genügen, um zu zeigen, daß der Lorbeerkranz, den man gewunden hatte, ein unversienter war. Auf Verlangen könnte ich noch auf weitere Details ähnlicher Natur eintreten. Ich glaube also, Herr Marti, beffen Auftreten ich übrigens begreife, benn ein Gifenbahndirektor hackt dem andern die Augen nicht aus (Heiter= feit), hätte, wenn er eine kollegialische Pflicht ausüben wollte, bieis am besten badurch gethan, daß er einsach den Mantel

der Liebe barüber gedeckt hätte.

Gestatten Sie mir noch einige Worte über meine Stellung in der Kommission. Ich gehörte aufänglich auch zu den Mitzgliedern, welche auf gar nichts mehr eintreten wollten, und wenn man von der Ehre des Kantons Bern sprach, so ers widerte ich, der Ehre sei genug geschehen, nachdem der Kanton Bern einem in einem andern Kanton ausgeführten Unter= nehmen die bereits im Betrieb befindliche Linie Gümligen= Langnau in den Schooß geworfen und später noch 2 Millionen in Aktien und 1 Million in Baar verabfolgt habe. Ob der Kanton Bern dabei flug gehandelt, ist eine andere Frage. Hätte man dieses Unternehmen nicht als ein enfant gate behandelt, sondern es fampfen lassen, wie die Jurabahn, so hatre man die Leute nicht leichtsinnig gemacht. In den öffent= lichen und in den Eisenbahnverhältnissen herrschen eben auch die gleichen Grundfätze, wie im gewöhnlichen Leben : die meisten Derjenigen, welche eine hohe Stellung erlangen, ohne daß fie barum zu kämpfen brauchten, werben gerne liederlich und leicht= finnig, mahrend Diejenigen, welche ihre Sache unter Kampf und theilweise unter Blitz und Donner erwerben muffen, zu dem Errungenen besser Sorge tragen. Der Chrenpunkt komite mich also nicht bewegen, meine Ansicht zu ändern, indem ich fand, der Ranton Bern habe seine Ehre in der Sache voll= kommen gerettet. Auch andere Gründe, die angeführt worden sind konnten mich nicht bewegen. Wenn ich dennoch schließ= lich von meiner Ueberzeugung abgegangen bin, so geschah es hauptfächlich 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 Ranton Luzern überflügelt zu werden und badurch bas Obium auf ben Kanton Bern hinüberzuwälzen.

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; benn es sei dies Sache des persönlichen Eindrucks. Diese Ansicht habe ich auch, und mein persönlicher Eindruck ist der, daß das Unternehmen nie ren= tabel sein wird. Ist dies richtig, so richten wir eine zweite Ostwestbahngeschichte an, wenn wir die Linie übernehmen. Ich habe ferner gefagt, es sei meine innige Ueberzengung, daß in ben Rreisen, welche bisher in Eisenbahndingen dominirten, die bestimmte Ansicht vorherrsche, daß die Eisenbahn vom Ranton Bern übernommen werben solle; in diesem Sinne haben sich denn auch heute einzelne Redner ausgesprochen. Das will ich aber nicht, sondern ich will eine zweite Auf= lage der Oftwestbahn vermeiben. Ich habe also, trothem ich diese Ansichten hatte, mich dazu verstehen laffen, zum Rom= missionalantrage zu stimmen. Sollte jedoch dieser Antrag

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

Hartmann, Regierungsrath. Ich ergreife nur das Wort, um eine Berichtigung in Bezug auf die Konferengen mit Luzern anzubringen. Von verschiedenen Rednern, nament= lich von Mitgliedern der Großrathstommission ist hervorge= hoben worden, daß die Behörden in Luzern falsch berichtet worden seien und ein Migverständniß obwalte. Dies ift un= richtig, und ich will nochmals mittheilen, wie die Verhand= lungen stattgefunden haben. Die erste Konferenz hatte sich barüber auszusprechen, welche Summe zu garantiren sei, um ben Betrieb bis Ende Januar zu sichern. Diese Summe wurde auf Fr. 51,000 bestimmt. Später ist von der Groß=rathskommission gewünscht worden, es möchte die Garantie bis Ende Februar ausgedehnt werden. Infolge dessen ver= anstaltete die bernische Regiorung eine neue Konferenz, in welcher mitgetheilt wurde, daß für den Monat Februar noch Fr. 60,000, im Ganzen also Fr. 110,000 erforberlich seien. In bieser 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 Kon-ferenz keine Anhaltspunkte über die für März und April nothwendige Summe, und man kam überein, vom Prafiden= ten der Bern-Luzern-Bahndirektion, der ahwesend war, dar= über Auskunft zu verlangen. Der Präsident hat diese Austunft ertheilt, und zwar gestützt auf ein Schreiben der Jurasbahn. Denniach wurde das Betriebsdesizit 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 find. Es wurde daher die zur Garantirung bis Ende April nöthige

Summe auf Fr. 208,000 angenommen. Rum ist im Beschlusse bes luzernischen Großen Rathes von Fr. 120,000 die Rede. Es kann da kein Migverskändnig obwalten, sondern es muffen andere Gründe vorhanden fein, 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 Besorgung des Betriebs zu viel verlange. Luzern wollte den Bersuch 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 erflärt aber die Direktion der Jurabahn in einem Schreiben an den Regierungsrath, daß sie den Beschüß des Großen Rathes von Luzern mit den daran geknüpfren Bedingungen nicht annehmen könne, und ich kann bestätigen, daß Borkehren getroffen find, um den Bahnbetrieb auf kunftigen Montag einzustellen, wenn nicht von den Kantonen die nöthige Garantie gegeben wird. Nehmen Sie ben Antrag ber Großrathskommission an, so ist gar kein Beschluß vorhanden; es müßte zuerst noch mit Luzern unterhandelt werden. Dies ift aber nicht möglich, da bis dahin der dortige Große Rath nicht einberufen werben kann. Nach ben bisherigen Erfah-rungen zu schließen, wird sich die Regierung von Luzern nicht herbeilassen, an dem Grograthsbeschluß auch nur ein Jota zu ändern.

Wenn Sie nun der Ansicht sind, es sollen keine weitern Vorschüsse mehr geleistet werden, so nehmen Sie lieber ben Untrag des Herrn Heß an, der frei und offen fagt, es folle Nichts mehr gegeben werden, als ben Antrag ber Kommiffion, welcher auf's Gleiche hinausläuft. Für den Fall aber, daß ber Antrag ber Großrathstommission angenommen werben

follte, möchte ich ihn in gleicher Weise amendiren, wie Herr Ott ben Antrag bes Herrn Heß amendirt hat, in bem Ginne nämlich, daß, wenn Luzern die Beistimmung zu diesem Anstrage verweigert, der Große Nath als Hauptaktionär der Bern-Luzern-Bahn die Direktion berselben einlade, sofort die Infolvenz ber Gesellschaft zu erklären. Daburch wird die

Einstellung bes Betriebs verhütet.

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

Dtt, als Berichterstatter ber Kommission. Die Kom= mission beabsichtigte, einen Zusatz vorzuschlagen, und es bürfte zweckmäßig sein, diesen Zusatz nach dem zweiten Alinea der Ziff. 1 einzuschalten. Er lautet: "Die Regierung hat unter Mitwirfung der Großrathskommission sofort eine Ueberein= stimmung mit den Behörden des Kantons Luzern hinsichtlich der Betriebssicherung anzustreben." Die Kommission hat diesen Antrag einstimmig angenommen, und ich möchte ihn ebenfalls zur Unnahme empfehlen.

Raiser von Grellingen. Man hat in einer Stim= mung, die nicht eine rosige genannt werden kann, die Ber= waltung der Bern-Luzern-Bahn mit Vorwürfen überhäuft. Ich glaube, diese Berwaltung verdiene diese bittern Borwürfe nicht. Es ist nicht zu verkennen, daß die Bern-Luzern-Bahn ein Schooffind bes Großen Rathes und bes Bernervolkes war. Wenn Männer mit bedeutenden Opfern an Zeit und Geld sich biesem Unternehmen widmeten, verdienen sie es, daß man ihnen dann schließlich einen folden Dank ausspricht? Um was handelt es sich? Um ein Baudefizit von Franken 2,900,000 bei einem verausgabten Baukapital von 14 Mil-Wenn wir die Gründe untersuchen, welche bas Desizit herbeigeführt haben, so rechtfertigt sich dasselbe vollskommen. Es sind beinahe Fr. 700,000 mehr für Landents schädigungen verausgabt worden, als devisitr waren. Sie werden doch die Verwaltung nicht beschuldigen wollen, daß siese Sie diese Summe aus freien Stücken verausgabt habe. Sie hat ihr Möglichstes gethan, um die Ausgabe zu reduziren, allein die Eutschädigungen wurden vom Gerichte festgesetz, wobei der Bahn nichts Anderes übrig blieb, als zu zahlen.

Im Devise war ferner nicht vorgesehen eine Erweite= rung der Bahnhöfe Langnau und Luzern, wofür Fr. 200,000 ausgegeben wurden. Diese Ausgabe war eine absolute Noth= wendigkeit. Im Weitern hat die Bahn durch Hochwasser einen Schaben von Fr. 150,000 erlitten. Dafür können Sie nicht die Verwaltung der Bahn, sondern höchstens den Herrn im Himmel verantwortlich machen. Ferner wurde die Ber= waltung burch ein sonderbares Gesetz genöthigt, im Kanton Luzern Schwellenbauten auszuführen, die eigentlich nicht nothwendig gewesen wären. Auch da wurde mehr veraus

gabt.

Endlich ift ber Zimmereggtunnel anzuführen. Es ift konstatirt, daß man es da mit Unternehmern zu thun hatte, welche sehr raffinirt waren und alle möglichen Chikanen in's Wert fetten. Auf der andern Seite glaubte die Bermaltung, einen Bertrag in ber Sand zu haben und beffen Erfüllung verlangen zu können. Hatte man freilich bas Resultat vor= ausgesehen, so hätte man wahrscheinlich die Unternehmer fortfahren laffen und die Bahn einige Monate später eröffnet.

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

Man wurde bas Bandefizit noch verschmerzen, wenn nicht auch ein Betriebsbefizit 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 Obligationszinse bezahlt werden konnten. Dabei würde man annehmen, in 2 Jahren werde die Bahn Fr. 150,000 mehr abwerfen, womit auch das Baubefizit gebeckt werden fonne.

Un dem Betriebsdefizit ist aber die Verwaltung auch nicht ichuld; benn wir, unfere Ingenieure, unfere 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 zinn Kanton Bern; es lag da= her die Verlängerung der Linie bis auf Luzern auch im In-teresse des Kantons Bern.

Ich möchte also nicht mit einer solchen Bitterkeit den Stab über Personen brechen, welche in besten Trenen sich dem

Unternehmen gewihmet haben.

Zu den heute vorliegenden Anträgen übergehend, halte ich bafür, es seien nur zwei derselben annehmbar und ber Würde bes Großen Rathes angemessen. Ich sage dies, troß= bem ich Mitglied ber Kommission bin, in beren Schoofe ich schon gestern Bedenken gegen ben Kommissionalantrag geäußert habe. Die beiden Anträge, die ich für annehmbar halte, sind diesenigen der Herren Rummer und Ott. Ent-weder müssen Sie sür die Sicherung des Betriebes sorgen, oder dann ist es, wenn Sie dies nicht wollen, der Würde bes Kantons angemessen, bies klar und deutlich auszusprechen. Der Kanton Luzern will für die Sicherung des Betriebes bis Ende April Fr. 60,000 geben, allein die Jurabahn kann dies nicht annehmen. Unsere Großrathskommission will bis Ende Februar Fr. 60,000 garantiren, aber diese Summe allein genügt nicht. Herr Rummer schlägt nun vor, vor= läufig 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 mussen. Es ist Ihnen aber bereits auseinanber= gesetzt worden, daß wir, auch wenn wir die Fr. 100,000 votiren, nicht mehr auszugeben brauchen, als wenn der Kom= missionalantrag angenommen wird. Die Garantirung bes Betriebs wird sich nämlich nur bis zu dem Zeitpunkte erstrecken, wo entweder eine gütliche Verständigung stattsindet 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: dis zum 10. Januar wird das Bundesgericht Zeit haben, die nötstigen Vorkehren zu treffen, um den Bestich kantausste

trieb fortzusetzen.

Fragen wir uns nun, ob wir nach bem Antrage bes Herrn Kummer Fr. 40,000 mehr beitragen sollen als Luzern. Ich finde, es sei dies vollkommen gerechtfertigt; benn es ist nicht zu verkennen, daß wir bei ber Bahn mehr betheiligt find, als Luzern. Wir haben  $6^1/_2 + 2 + 1 = 9^1/_2$  Mil= lionen in der Bahn stecken, Luzern dagegen nur 2 Millionen. Auch im Uebrigen haben wir mehr Interesse an der Bahn

Lassen wir uns durch den gegenwärtigen Mißerfolg nicht entmuthigen. Wenn ber 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 Hofftetter die Erklärung abgeben, daß er in erfter Linie gu dem Antrage der Kommission und in zweiter Linie zu dem= jenigen bes herrn heß ftimme.

v. Graffenried. Bor der Abstimmung möchte ich barauf 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 Kom= mission hat mit ihren Anträgen den Zweck, die Liquidation hinauszuschieben und wo möglich zu vermeiben. Um biesen 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 Liguidation wirklich eintritt, in welchem Falle sie die Behörde beauftragen will, zu unterhandeln. Es scheint mir da eine Lücke vorhanden zu sein, die ich dadurch ver= vollständigen möchte, daß ich in den Antrag der Kommission, resp. des Herrn Rummer noch die Ziff. 2 des Antrages des Herrn Marti aufnehmen möchte, welche lautet : "Die Regierung und die in Sachen bestellte großräthliche Kommission werden er= mächtigt 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 Berträge unterliegen der Genehmigung des Großen Rathes und des Volkes."

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

geschehen solle und mas.

#### Abstimmung.

Kür Schluß Mehrheit.

Berr Prafident. Berr Lehmann-Cunier ftellt den Untrag, in Ziff. 1 ber Kommissionalantrage die Worte "bis Ende Februar 1876" zu ftreichen und ftatt des zweiten Mi= nea's die Bestimmung aufzunehmen: "Regierungsrath und Rommission sind ermächtigt, die nöthigen Borsichtsmaßregeln zu treffen."

v. Büren. Ich glaube, man solle die Hauptsache und nicht Nebensachen in den Vordergrund setzen. Die Hauptsache liegt nach meinem Dafürhalten in Ziff. 2 und 3 ber Kom= missionalanträge. Ziff. 1 kann möglicherweise die Sache etwas förbern, möglicherweise ihr aber auch nachtheilig fein. Sch möchte Ziff. 1 auch ftreichen, und zwar aus folgenden Gründen: Wenn wir einen Beschluß fassen, der mit demjenigen von Luzern nicht congruent ist, so haben wir Etwas gethau, was bei einem Tunnel im Entlebuch vorgekommmen ist, wo man mit ben Bohrungen auf zwei Seiten begonnen hat, in ber

Mitte aber nicht zusammengetroffen ift. Was nütt 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, fo muffen wir die

Hülfsmittel für die Hauptsache zusammenhalten.

Was den Betrieb betrifft, so wird im Falle der Liqui= bation das Bundesgericht für bessen Fortsetzung sorgen, und zwar gestützt auf § 20 des Bundesgeseiges über die Berpfändung und Zwangsliquidation ber Gisenbahnen. Damit diese Gesetzesbestimmung zur Anwendung gelange, hat Herr Dtt beantragt, es fei die Bern-Luzern Bahn einzuladen, die Infolvenz zu erklären. Dieser Fall wird von selbst eintreten, ohne daß wir darüber einen Beschluß fassen. Wenn aber das Gefetz fur die Fortsetzung des Betriebes forgt, so konnen wir uns auf Biff. 2 und 3 der Kommissionalantrage beschränken, welche die Interessen des Kantons zu mahren suchen.

Im nämlichen Bundesgesetz heißt es, daß das Bundesgericht, wenn die Liquidation verlangt wird, eine Frist bis auf sechs Monate festjetzen solle. Während dieser Frist können wir uns umsehen, um Dasjenige zu erlangen, was man burch Die Betrichsverlängerung anstrebt. Man wendet ein, es werde nur dann eine Frift 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 Kommissionalanträge beschließt: "Für den Fall der Liquidation der Bern=Luzern=Bahngesellschaft erklart der Große Rath seine Geneigtheit, nach Gintritt ber= selben zu einem gütlichen Abkommen Hand zu bieten, burch das unter Wahrung der Interessen des Kantons auch die jenigen der betheiligten Gläubiger möglichst geschont werden", so ist die Stellung ber Gläubiger eine ganz andere. Es wird em Interesse der Gläubiger liegen, mit dem Kanton Bern iin Abkommen zu treffen. Wir fahren also am besten, wenn wir uns einsach an das Gesetz halten und gewärtigen, was tommen wird. Ze schneller sich die Sache abwickelt, besto besser. Ich stimme zu Ziff. 2 und 3 der Kommissional= anträge.

Be g schließt sich bem Antrage bes Herrn Ott an, welcher die Bern-Luzern-Bahndirettion einladen will, sofort die Insolvenz der Gesellschaft zu erklären.

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

#### Abstimmung.

- 1) Eventuell für den unbestrittenen Antrag des Herrn Berichterstatters der Kommission, folgenden Zusat aufzunehmen: "Die Regierung hat unter Mitwirkung der Großrathskommission sofort eine Uebereinstimmung mit den Behörden des Kantons Luzern hinsichtlich der Betriebssicherung anzustreben" Mehrheit.
- 2) Eventuell für den Antrag des Herrn Ott betreffend die Einladung an die Bern-Luzern= Bahndirektion, die Insolvenz der Gesellschaft zu

3) Eventuell für den Antrag der Kom= mission

Eventuell für den Antrag des Hrn. Kummer Minderheit.

4) Eventuell für den Antrag der Rom= mission

Eventuell für den Antrag des Herrn Leh= mann=Cunier

Mehrheit.

Mehrheit.

Mehrheit.

Minderheit.

5) Eventuell für ben Antrag der Rom= mission

Eventuell für ben Antrag bes Herrn Re= gierungsrath Hartmann, die Ginladung betreffend die Jusolvenzerklärung der Gesellschaft auch für ben Fall ber Annahme bes Kommissionalantrages auszusprechen

6) Eventuell für den Antrag der Kom= mission

Eventuell für den Antrag des Herrn v. Graf= fenried

7) Eventuell für den Antrag der Rom= mission mit dem unter Ziff. 1 hievor angenom= menen Zusatze

Eventuell für den Antrag des Herrn Marti Minderheit.

8) Der Antrag, die Hamptabstimmung mit Namensaufruf vorzunehmen, wird von mehr als 20 Mitgliedern unterftützt und ift somit zum Beschlusse erhoben.

Hofer, Fürsprecher. Ich habe für eine weitere Frift gesprochen, aber ber Antrag ber Rommission, wie er aus der Abstimmung her= vorgegangen ift, führt uns in eine unsichere Lage, weshalb ich den Antrag des Herrn Heß vorziehe

und zu diesem stimmen werde. 9) Definitiv für ben Antrag ber Kom= mission, wie er aus der eventuellen Abstimmung

. 151 Stimmen. hervorgegangen ist nämlich die Herren Anken, Arn, Bangerter, von Bergen, Berger, Bieri, Bircher, Böhlen, Bohren, Boivin, Born, Botteron, Bruder, Brunner in Meiringen, Brunner in Bern, Bucher, Bühlmann, Burger in Angenstein, Burger in Laufen, Bürki, Bütigkofer, Chopard, Dahler, Donzel, Droz, Engel, v. Erlach, Eymann, Fahrni-Dubois, Feiß, v. Fellenberg, Flück, Friedli, Galli, Gäumann, Geiser in Dachsielben, Geißbühler, Gerber in Steisisburg, Gerber in Stettlen, Gieller in Bern, Großenbacher, Gruber, v. Grünigen, Gugger, Gurtner, Gygar in Seeberg, Häberli in Mindenbuchsee, Halbemann, Hänni in Köniz, Hauert, Hauser, Herren in Riederscherlt, Herren in Mühleberg, Herzog, Hofer in Bollodingen, Hofer in Hastli, Hofftetter, Huber, Jmer, Indermühle, Jooft, Kaiser in Büren, Kaiser in Grellingen, v. Känel, Käsermann, Kiener, Kilchenmann, Klage, Kohli in Bern, König, Kuhn, Kummer in Ugenftorf, Ledermann, Leh= mann-Cunier, Lehmann in Ruedtligen, Lehmann in Bell= mund, Lehmann in Lotzivgl, Lenz, Liechti in Rüegsau-schachen, Liechti in Work, Linder, Luder, Mader, Mägli, Mauerhoser, Meyer, Michel in Aarmühle, Michel in Ringgenberg, Mischler in Bern, Mischler in Wahlern, Monin, Morgenthaler, Müller in Tramlingen, Müten= berg, Rägeli, Nußbaum in Bowyl, Rußbaum in Worb, Oberli, Ott, Reber in Riederbipp, Rebmann, Reichensbach, Kenser in Bözingen, Ritschard, Roth, Köthlisberger in Herzogenbuchsee, Nuchti, Rufenacht = Mojer, Sahli, Salzmann, Schertenleib, Scherz, Scheurer, Schmid Undreas, Schmid Rudolf, Schneider, Schwab in Grafenried, Seiler, Seßler, Sigri, v. Sinner, Spring, Stalber, Stämpfli in Bern, Stämpfli in Zäziwyl, Sterchi, Stettler in Lauperswyl, Stettler in Eggiwyl, Studer, Thönen, Trachfel in Niederbütschel, Trachfel in Mühlethurnen, Ueltschi, Walter in Landerswyl, Walther in Krauchthal, Wampfler, v. Wattenmyl, v. Werdt, Wieniger, Wildbolz,

Mehrheit.

Minderheit.

Mehrheit.

Minderheit.

Mahrheit.

Willi, Wüthrich, Wyß, Zeefiger, Zeller, Zingg, Zoß, Zumkehr, Zunwald, Zürcher, Zyro.

Definitiv für den Antrag des Herrn Heß mit dem Amendement des Herrn Ott betreffend die Einladung an die Luzern-Bahndirektion, die Infolvenz der Gesellschaft zu er-57 Stimmen, nämlich die Herren Aellig, Althaus, Ambühl, Bohnenbluft,

Brand, v. Büren, Burren, Burri, Cattin, Chappuis, Deboeuf, Dick, Ducommun, Etter, Fattet, Feune, Flückiger, Folletête, Girardin, Gouvernon, v. Graffenried, v. Groß, Grünig, Sygar in Bleienbach, Häbertl in Bern, Hegi, Heining, Sygut in Stelenbud, Habern in Sern, Hegt, Heft, Hoffer, Schotl, Schoner, Spahr, Stämpfli in Nidau, v. Siebenthal, Sommer, Spahr, Stämpfli in Notling Australia. Uetligen, Steullet, Streit, Wingenried, Witz, Bürften.

Der Abstimmung enthält sich nämlich herr Joliffaint.

1 Mitglied

Der Herr Präsident zeigt an, daß laut eingelangter Er= klärung nachgenannte Mitglieber, wenn fie anwesend gewesen wären, geftimmt haben würden:

Für die Anträge der Rommission:

Die Herren Gfeller in Wichtrach, Feller, Hofer in Dies=

bach, Schüpbach. Für den Antrag des Herrn Heß: Herr Wyttenbach.

Der Beschluß des Großen Nathes lautet also folgender= maken:

#### 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 Bernsuzern dis Ende Februar 1876 nothwendigen Kosten für Bollendungsbauten und sir ein allfälliges Betriebsdesizit im Maximalbetrage von Fr. 60,000 einzustehen, unter der auß= brücklichen Bedingung, daß der Kanton Luzern für die andere Hälfte sich in gleicher Weise verpstichte.

Sollte die Liquidation der Bahngefellschaft 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 verfloffenen Zeit zu entrichten.

Die Regierung hat unter Mitwirkung ber Grograths= kommission sofort eine Uebereinstimmung mit den Behörden des Kantons Luzern hinsichtlich der Betriebssicherung anzuftreben.

Die Regierung wird eingeladen, keine andern Verpflich= tungen in Sachen ber Bern-Luzern-Bahn einzugehen.

Für den Fall der Liquidation der Bern=Luzern=Bahn= gesellschaft erklärt der Große Rath seine Geneigtheit, nach Eintritt berselben zu einem gütlichen Abkommen Hand zu bieten, durch das unter Wahrung der Interessen des Kantons auch diesenigen der betheiligten Gläubiger möglichst geschont merden.

3.

Der Regierung wird unter Mitwirfung einer Groß= rathskommission Vollmacht zu dahin zielenden Verhandlungen ertheilt. Allfällige Abmachungen unterliegen der Genehmigung des Großen Rathes und eventuell der Volksabstimmung.

Der Hera sibent fragt an, ob man für bas Mandat, welches der soeben gefaßte Beschluß einer Großraths= tommission 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 Prafident. herr Ott hat mir erklart, 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 Mehrhei

Nach dem Namens aufrufe find 215 Mitglieder an we= send, abwesend sind 37, wovon mit Entschuldigung: die Herren Amstuz, Charpié, Greppin, Gyger, Hänni in Zuzwyl, Hurni, Jaggi, Kohler, Kohli in Schwarzenburg, Lehmann in Langnau, Locher, Möschler, Mühlemann, Müller in Sumisswald, Rebetz, Köthlisberger in Walfringen, Sieber, Bogel, Werren, Witth; ohn e En is chul ib ig ung: die Herren Bähler, Chodat, Fleury, Geiser-Leuenberger, Grenouillet, Henne-mann, Keller, Koetschet, Woschard, Pape, Peter, Racle, Renfer in Lengnau, Riat, Schmid in Wimmis, Stähli, Vermeille.

Herr Präsibent. 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 gesaßten Beschlüsse in dem Sinn und Geiste auszusühren, 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 berusen, und zwar dei Giden, 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 63/4 Uhr.

Der Redaktor: Fr. Zuber.

# Verzeichniß

# der seit der letten Session eingelangten Vorstellungen und Bittschriften.

Beschwerbe bes Fürsprecher Franz v. Erlach gegen ben Appel=

lationshof, vom 31. Dezember 1875. Eingabe einer Volksversammlung in Biel betreffend Berfassungsrevision und Burgergüterfrage, vom 5. Januar 1876.

Beschwerbe der Landgemeinden des Amtsbezirks Pruntrut gegen die neue Organisation der Armenanstalt im Schloße Pruntrut, vom 6. Januar 1876.

Gesuch ber Herbgemeinde Huttwyl um Nichteintreten in ben Gesehentwurf betreffend die Burgergüter, vom 6. Januar 1876.

# Ergebniß der Bolfsabstimmung

vom 23. April 1876

über das

## Eidgenöffische Banknotengefet.

An	ıtsb	ezii	ke.			Stimmende.	Annehmende.	Verwerfende.	
Aarber	g					1696	93	1600	
Aarwa	nge	n			•	2403	516	1793	
Bern			٠	•	٠	5207	1751	3324	
Biel	•	•	٠	٠	•	1257	58	1195	
Büren	•	•	٠	٠	•	1028	47	968	
Burgh	orf	٠	٠	٠	•	2197	532	1625	
	Uebertrag					13788	2997	10505	

			Stimmende.	Annehmende.	Verwerfende.
	Uebe	rtrag	13788	2997	10505
Courtelary			1359	213	1115
Delsberg .			1239	540	622
Erlach .			606	22	580
Fraubrunnen			1012	176	823
Freibergen			693	341	328
Frutigen .			901	11	883
Interlaten			2682	165	2493
Ronolfingen			1997	267	1658
Laufen			759	78	654
Laupen .			795	186	600
Münfter .			1072	261	750
Neuenstadt			495	77	414
Nibau			1422	49	1367
Oberhasle			255	12	243
Pruntrut .			1361	553	755
Saanen .			378	12	364
Schwarzenburg	g .		826	35	773
Seftigen .			1334	102	1219
Signau .			1504	197	1245
Obersimmenth			805	.50	749
Niedersimment	hal		1078	29	1048
Thun			2986	95	2876
Trachselwald			1950	194	1719
Wangen .			1461	396	1033
Militär .		•	964	188	759
Kanton Ber	n		43,722	7246	35,575
Mehr Verwer	fende	als	An=		

Mehr Verwerfende als Ansnehmende: 28,329.

In den übrigen Kantonen geftaltete sich bas Stimmenverhältniß, wie folgt:

Zürich .		ı						 32,167	13,580
Luzern				•				1,569	12,651
Uri .								265	2,109
Schwyz	•							2,103	1,296
Unterwald	en	(06	be	m X	sali	<b>b</b> )		293	442
Unterwald	en	(ni	6	bem	23	Bal	6)	212	1,006
Glarus				٠				2,366	1,605
Zug .		•						762	903
Freiburg								7,970	4,509
Solothurn		•						2,734	8,657
Basel=Stat	ot							2,333	1,145
Bafel=Land	Top	aft	٠					2,793	2,099
Schaffhauf	en		٠					2.122	3 <b>,4</b> 59
Appenzell	A.	Rh	).					5,493	4,743
Appenzell	<b>J</b> .	Rh					•	740	1,596
St. Galler	t							7,115	28,893
Graubünde	n			•	•			1,332	12,854
Aargau	•		÷					16,541	19,732
Thurgau	•	•	•	٠				7,811	7,816
Tessin .		•						4,063	8,025
Waadt		•			•			7,459	7,057
Wallis		•	٠			•	•	3,272	4,873
Neuenburg	,					٠		903	4,306
Genf .		•	•		•	•	•	404	4,322
								N. AND DESCRIPTION OF THE PARTY	

120,068

193,253

Mehr Berwerfende als Annehmende: 73,185.

# Der Großrathspräsident des Kantons Bern

an die

Mitglieder des Großen Rathes.

Sumismald, ben 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 Nathes und dem Unterzeichneten hat am 26. dieses Monats eine Konferenz stattgefunden zu Besprechung der Frage, od der Große Rath zur Behandlung der Bern-Luzern-Bahn-angelegenheit zusammen zu berusen sei.

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

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

Dagegen ist es am Ort, den Mitgliebern des Großen Rathes einen aussührlichen 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 Mögslichkeit versetz, sich ein Bild über das Ganze zu machen und die Frage einer allfälligen außerordentlichen Zusammenberufung des Großen Rathes mit Sachkenntniß zu prüsen.

Aus diesen Gründen sindet einstweisen eine außerordentsliche Zusammenberusung nicht statt, es sei denn, daß eine solche von 20 Mitgliedern ausdrücklich und schriftlich verstangt wird.

Mit Hochachtung!

Der Grograthspräfibent: C. Rarrer.

