Zeitschrift: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern

Herausgeber: Grosser Rat des Kantons Bern

Band: - (1877)

Rubrik: Ausserordentliche Wintersitzung 1877 : Januar

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: 30.11.2025

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

Cagblatt

des

Großen Nathes des Kantons Bern.

Außerordentliche Winterfitung 1877.

Kreisschreiben

die Mitglieder des Großen Rathes.

Erfte Sikung.

Montag ben 8. Januar 1877.

Vormittags um 10 Uhr.

Bern, den 27. Dezember 1876.

Unter bem Vorsitze des Herrn Prafibenten Sahli.

Herr Großrath!

Der Unterzeichnete hat im Ginverständniß mit dem Regierungsrathe beschlossen, den Großen Rath auf Montag den 8. Januar 1877 zur Sitzung einzuberufen. Sie werden dem-nach eingeladen, sich am bezeichneten Tage, Vormittags 10 Uhr, im gewohnten Lokal auf dem Nathhause in Bern einzufinden.

Zur Behandlung kommen:

1) Eisenbahnangelegenheiten. 2) Wahlen eines Mitgliedes des Regierungsrathes und

eines Mitgliedes bes Ständerathes. Für den erstern Gegenstand, welcher am ersten Tage zur Behandlung kommen wird, werden die Mitglieder bes Großen Rathes beim Gide einberufen.

Mit Hochschätzung!

Der Grograthspräsident: Sahli.

Nach bem Namensaufrufe find 237 Mitglieder an= wesend; abwesend sind 13, wovon mit Entschuldigung: die Herren Gerber in Steffisburg, Greppin, Herren in Nieder= scherli, Roth, Schatzmann, Studer, Werren; ohne Entschuldigung: die Herren Berger, Gurtner, Robli in Bern, Reichen= bach, Rifer, Wirth.

Der herr Prafibent eröffnet die Sitzung und geht sodann sofort über zur

Tagesordnung:

Bericht des Regierungsrathes und der Großraths: tommission betreffend die Erwerbung der Bern= Luzern=Bahn.

Der Bericht ist gedruckt ausgetheilt worden; er lautet folgendermaßen:

Berr Prafibent! Berren Grogräthe!

Wie Ihnen bekannt ist, hat das Bundesgericht die Bersteigerung ber Eisenbahnlinie Bern-Luzern aus der Konkurs= masse der Bern=Luzern=Bahngesellschaft auf den 15. Januar 1877 angesetzt. Angesichts dieser Thatsache, sowie Angesichts der starken finanziellen Betheiligung des Kantons Bern an dieser Gisenbahnlinie, mußten sich bessen Behörben seit langerer Zeit die Frage vorlegen, ob der Kanton irgendwelche Schritte zum Zwecke bes Erwerbes der fraglichen Linie thun solle, und, wenn ja, in welcher Weise dies zu geschehen

Da die Kantone Bern und Luzern, als die meiftbethei= ligten Aktionäre ber Bern-Luzern-Bahngesellschaft, ein wesent= lich gleiches Interesse an der Erwerbung der Linie Bern= Luzern haben, auch die seiner Zeit mit den Gläubigern der Gefellschaft zum Zwecke ber Verhinderung des Konkurfes der letztern angebahnten aber fruchtlos gebliebenen Verhandlungen gemeinsam geführt hatten, so waren die bernischen Behörden naturgemäß darauf hingewiesen, vorerst zu versuchen, ob ein Einvernehmen mit dem Kanton Lugern behufs gemeinschaft= lich er Erwerbung der Bern = Luzern = Bahn sich erzielen

Nach einer bei Anlaß der Berathung des Pflichtenhefts für die Versteigerung der Bern-Luzern-Bahn am 9. Oktober 1876 stattgefundenen daherigen Besprechung zwischen den Delegirten beider Rantone, erklarte ber Regierungsrath des Ran= tons Luzern mit Zuschrift vom 27. Oktober sich bereit, selbstverständlich unter Borbehalt ber Ratifikation durch die zuständigen Organe — in Unterhandlungen über eine ge= meinschaftliche Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn zu treten und zwar auf Grund eines Betheiligungsverhältniffes in Rechten und Pflichten von $^2/_3$ für Bern und $^1/_3$ für Luzern. Nach Einlangen bieses Beschlusses und nach Mittheilung desselben an die großräthliche Eisenbahnkommission, welche davon in ihrer Sitzung vom 20. November Kenntnig nahm, wurden von der Eisenbahndirektion im Einverständniß mit dem Präsi= benten der Großrathskommission Punktationen zu einem Ver= trag zwischen den Kantonen Bern und Luzern betreffend gemeinschaftliche Erwerbung ber Bern-Luzern-Bahn ausgear= beitet und diese einer Besprechung durch Delegirte beiber Kantone, welche am 6. Dezember dieses Jahres in Bern stattsand, unterbreitet. Bei dieser Besprechung einigte man fich vorerst dahin, daß eine Verständigung mit den Gläubi= gern der Bern-Luzern-Bahngesellschaft, durch welche der Konkurs ber Gesellschaft rückgängig gemacht und die Zwangsversteige-rung der Linie vermieden würde, ein Ding der Unmöglichkeit sei. Zu einer Verständigung mit dieser Wirkung nämlich ware es, abgesehen von anderen Schwierigkeiten, nothwendig gewesen, daß, sofern nicht die Kantone die nicht beitretenden Gläubiger voll ausbezahlen wollten, jeder einzelne Gesell= schaftsgläubiger derfelben beiftimme und diese Beiftimmung sämmtlicher Gläubiger war offenbar nicht zu erzielen, um so weniger, als mittlerweile eine Anzahl von Obligationsgläu= bigern unter der Führung der Basler Handelsbank vorbereitende Schritte zur Bilbung einer Aftiengesellschaft traf, welche die Linie auf eigene Rechnung ersteigern sollte, und es bei den zu diesem Zwecke abgehaltenen Versammlungen, nach den Berichten der öffentlichen Organe, ausdrücklich abgelehnt wurde, mit den Kantonen in fernere Verhandlungen einzutreten.

Die Zwangsliquidation der Bern-Luzern-Bahngesellschaft also mußte unter allen Umständen ihren Fortgang nehmen und zu Ende geführt werden, und wenn die Kantone die Linie erwerben wollten, so konnte bies, abgesehen von dem

Falle des Ankaufs der Linie vom Ersteigerer nur dadurch ge= schehen, daß sie sich an der Steigerung betheiligten. Dagegen war man an ber erwähnten Konferenz vom 6. Dezember ebenso darüber einverstanden, daß es wünschbar wäre, unter Umftanben schon vor ober nach ber Steigerung mit einer Mehrahl ber Obligations gläubiger für den Fall, daß die Kantone die Linie an der Steigerung erwerben sollten, ein Abkommen in dem Sinne zu Stande zu bringen, daß die beitretenden Gläubiger ihre Rechte gegen die Ronkursmasse ber Bern-Luzern-Bahngesellschaft an die Kantone gegen gewisse Gegenleiftungen der letztern abtreten und mithin auf Anweisung auf den von den Kantonen gebotenen Steigerungserlös verzichten würden, und daß es angemessen sei, auch in Beziehung auf biese Eventualität, beziehungsweise über die mit Rücksicht auf dieselbe den Obligationaren zu machenden Propositionen sich schlüssig zu machen. Gin Ab= kommen hierüber schien aus mehreren Gründen wünschbar; benn einmal mar es klar, daß diejenigen Obligationare, welche bemselben beitraten, ihrerseits an ber Steigerung sich nicht betheiligen würden, und andererseits wäre mit einem solchen Abkommen zugleich ein Zahlungsmodus wenigstens für einen Theil des auf das Obligationenkapital fallenden Erwerbs= preises gefunden gemefen.

Die gleichen Unerbietungen ber Kantone sollten sobann auch für ben Fall, daß eine Bereinigung von Obligations= gläubigern die Linie an der Steigerung erstehen wurde, dieser für den Fall, daß sie bereit ware, den Kantonen die Linie

abzutreten, gemacht werben.

Man einigte sich also dahin, zunächst in einem Haupt= vertrage die Bedingungen aufzustellen, unter welchen die Rantone die Linie an der Steigerung erwerben sollten und die für den Fall des Erwerbens unter ihnen obwaltenden Rechts= verhältniffe zu regeln und sobann ein besonderes Abkommen in Betreff der den Obligationären zu machenden Vorschläge aufzustellen. Nachdem so die Punkte, über welche eine Ver= ftändigung zwischen den Kantonen angebahnt werden sollte, umschrieben worden waren, wurde auf Grundlage der vorlie= genden Punktationen der Hauptwertrag in seinen wesentlichen Punkten noch in der Conferenz vom 6. Dez. durchberathen und gemäß den Beschlüffen dieser Conferenz ein Vertragsent= wurf unter dem Titel "Nebereinkunft zwischen den Kantonen Bern und Luzern, betreffend gemeinschaftliche Erwerbung der Bern-Luzernbahn" redigirt. Da dieser Entwurf als Beilage 1 dem gegenwärtigen Berichte beigedruckt ist, so können wir uns hier begnügen, als deffen wesentlichste Bestimmungen turz hervorzuheben, daß das Betheiligungsverhältniß für Bern auf 2/3, für Luzern auf 1/3 festgesetst wurde, daß die zu bietende Summe sich innerhalb des bundesgerichtlichen Anschlagspreises bewegen sollte (Art. 2 und 3 des Entwurfes), daß aus Billigkeitsgründen auch die nachgehenden Eurrentgläubiger der Bern-Luzernbahngesellschaft eine freiwillige theilweise Ent= schädigung, welche indes die Summe von Fr. 300,000 im Maximum nicht übersteigen dürfe, erhalten sollten und daß die Verwaltung der gemeinschaftlichen Bahn einem ögliederigen Bermaltungsrathe, von welchen 3 vom Großen Rathe von Bern und 2 von bemjenigen von Luzern gewählt würden, übertragen wurde. Ueber alle diese Bestimmungen konnte eine Einigung zwischen den Abordnungen der beiden Kantone und beziehungsweise zwischen den beiden Kantonsregierungen erzielt werden. Dagegen waltete in Betreff eines Bunttes in der Conferenz vom 6. Dezember eine Differenz ob, welche weder damals, noch in einer spätern Conferenz vom 19. Dezember endgültig beigelegt werden konnte. Es war nämlich von bernischer Seite vorgeschlagen worden, in den Vertrag die Bestimmung aufzunehmen, daß der Betrieb der Linie der bernischen Jurabahngesellschaft übertragen werde. Diese Be=

stimmung wurde von der luzernischen Abordnung als unan= nehmbar erklärt, da man im Interesse des Bern=Luzern=Bahn= unternehmens die freie Konkurrenz in Bezug auf die Ueber= nahme des Betriebs nicht ausschließen und nicht von vornherein der Jurabahngesellschaft ein Vorrecht einräumen durfe. Von bernischer Seite suchte man die Befürchtung des Kantons Luzern dadurch wegzuräumen, daß man vorschlug, im Vertrage selbst die Bedingungen, unter welchen der Jurabahngesellschaft der Betrieb übertragen werden sollte, alternativ und zwar in einem dem Bern-Luzern-Bahnunternehmen gunftigen Sinne gu präzifiren. Allein auch dieser Borschlag fand ben Beifall der luzernischen Abordnung nicht, so daß an der Conferenz vom 6. Dezember dieser Punkt nicht bereinigt werden konnte. Als hierauf der nach den Beschlüssen dieser Conferenz redigirte Bertragsentwurf den beiden Kantonsregierungen zur Beschluß= fassung und Instruktionsertheilung vorgelegt wurde, beharrten beide Regierungen auf dem von ihren Abgeordneten vertretenen Standpunkte. Der herwärtige Regierungsrath beschloß, unbedingt daran sestzuhalten, daß im Vertrage selbst in irgend welcher Form der Betrieb der Linie der bernischen Jurabahn= gesellschaft zugesichert werden müsse, von der Anschanung aus= gehend, daß wenn der Kanton Bern zum Erwerbe der Linie mitwirken folle, dieselbe unter allen Umftanden einen Beftand= theil des bernischen Gisenbahnnetzes bilden und jede Möglich= keit, daß der Betrieb derselben etwa der Centralbahngesellschaft übergeben werde, ausgeschlossen werden musse. Nicht minder aber beharrte der Regierungsrath des Kantons Luzern unbebingt darauf, jede derartige Bestimmung abzulehnen. Die beiden Regierungen inftruirten ihre Abgeordneten zu der am 19. Dezember ebenfalls in Bern zusammentretenden Conferenz in diesem Sinne. An dieser Conferenz sollte der oben er= wähnte Hauptvertrag definitiv bereinigt und ebenso das mitt= lerweile ausgearbeitete Projekt von Offerten an die Obliga= tionare, welches von den Kantonsregierungen ebenfalls burch= berathen worden war, angenommen werden. In Betreff des Inhaltes des letztern, welches den Titel "Nebereinkunft zwischen den Kantonen Bern und Luzern betreffend Vorschläge an die Obligationsgläubiger ber Bern-Luzern-Bahngefellschaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch die Kan-tone" trägt, verweisen wir auf Beilage 2 des gegenwärtigen Berichts, wo dasjelbe textuell abgedruckt ist.

Bei Besprechung dieses Projektes nun ergab sich nur ein untergeordneter Differenzpunkt zwischen den Delegirten: von luzernischer Seite wurde nämlich gewünscht, daß die Bestimmung des Art. 4 besselben, welche den Kantonen die Wahl läßt, die den Obligationären angebotenen Staatsschulbscheine entweder auf beibe Kantone als solidarische Schuldner ober aber zu 2/3 auf den Kanton Bern und zu 1/3 auf den Ranton Luzern zu stellen, gestrichen und lediglich die letztere Alternative in Aussicht genommen werde. Die Abgeordneten einigten sich indes leicht dahin, die ursprünglich vorgeschlagene Redaktion beizubehalten und in Betreff dieses Projektes ergab sich also eine volle Uebereinstimmung zwischen den Kantonen.

Dagegen konnte eine solche nicht erzielt werden in Betreff des Hauptvertrages, von dessen Zustandekommen, da in ihm ja die Boraussetzungen und Bedingungen des Erwerbs der Linie durch die Kantone sestgesetzt sind, natürlich auch der Bestand des Nebenvertrages abhängig ist. Es trat hier vielmehr, außer der von Anfang streitigen Frage wegen der Betriebszusicherung an die Jurabahnen, noch ein weiterer Differenzpunkt zu Tage. Man war nämlich zwar prinzipiell barüber einverstanden, daß der vom Regierungsrathe des Kantons Bern zur Vollendung des Baues der Linie gemachte Vorschuß von Fr. 935,000 unter die Schulden des neuen Unternehmens einer Bern-Luzern-Bahn aufgenommen und dem Kanton Bern à $4^1/_2$ $^0/_0$ aus dem Keinertrage der Bahn vorab

verzinst werden solle. Dagegen verlangte nun die Regierung des Kantons Luzern, daß die bernischerseits vorgeschlagene Bestimmung, welche im letzten Satz des Art. 6 der Uebereinkunft enthalten ist, es seien, sofern ber Reinertrag ber Bahn zu bieser Verzinsung während einiger Zeit nicht ausreichen sollte, die nicht ausbezahlten Zinsen dem Kanton Bern gutzuschreiben und aus einem spätern Reinertrage der Bahn vorab auszubezahlen, gestrichen werde.

Bei Berathung ber Differenzpunkte schien es nun zwar, als ob die luzernische Abordnung nicht ungeneigt wäre, ben letzten Untrag fallen zu laffen, sofern Bern in der Betriebs= frage die luzernischen Vorschläge annehme und bemgemäß die von Luzern vorgeschlagene Redaktion des Art. 8 des Entwurfs acceptire. Allein diese letztere Konzession glaubte die bernische Abordnung nicht machen zu durfen; fie glaubte im Gegentheil, es ware noch eher mit dem Interesse bes Kantons Bern verträglich, in die Streichung des letzten Satzes des Art. 6 ein= zuwilligen, als auf die Zusicherung des Betriebes an die

Jurabahngesellschaft zu verzichten.

Bei dieser Sachlage konnte es zu einer endgültigen Einigung zwischen den beiben Kantonen nicht kommen: vielmehr muffen wir unjererseits die Unterhandlungen mit Luzern als gescheitert betrachten. Es hat zwar der Regierungsrath von Luzern die ausgearbeiteten Bertragsprojette, auch nachdem von bernischer Seite die Bestimmung in Betreff der Betriebs= zusicherung an die Jurabahnen als conditio sine qua non bezeichnet worden war, nicht von sich aus abgelehnt, sondern vielmehr sich noch die Vorlage an den Großen Rath vorbehalten, welcher sich zu diesem Zwecke am 28. Dezember nächst= hin versammeln wird.

Allein wie die Verhältnisse liegen, erscheint es nicht als wahrscheinlich, daß der Große Rath des Kantons Luzern den von bernischer Seite als unerläßlich bezeichneten Vertrags= bedingungen beistimmen werde, da die Abordnung des Kantons Luzern und der dortige Regierungsrath dieselben als vom luzernischen Standpunkte aus unannehmbar bezeichnet haben. Der Kanton Bern hat daher in erster Linie den Fall, daß er isolirt vorzugehen hat, in's Auge zu fassen und für diesen Fall seine Maßregeln zu tressen. Sollte dann nichtsdestosweniger Luzern den bernischen Borschlag acceptiren, so würden wir zu einem Borgeben auf den konvenirten Grundlagen, bezw. zu dem förmlichen Abschluffe baheriger Verträge gerne die Hand bieten.

Für's erfte aber hat, wie gesagt, der Kanton Bern ledig= lich ein selbständiges Vorgehen in's Auge zu fassen; dabei wird er aber nichts destoweniger bie in den Berhandlungen mit dem Kanton Luzern gewonnenen Resultate, insbesondere die in Beilage II enthaltenen Offerten an die Obligations= gläubiger als Materialien, auf beren Grundlage er mit ben Gläubigern in oben bezeichnetem Sinn verhandeln fann, zu

benutzen haben.

Was sodann die Hauptfrage selbst anbelangt, ob und welche Schritte der Kanton zur Erwerbung der Bern-Luzern= bahnlinie thun solle, so geht schon aus dem anläglich der Darstellung der Verhandlungen mit dem Kanton Luzern Gessagten hervor, daß, wenn der Kanton die Linie erwerben will, er dieß zunächst nur durch Ersteigerung der Linie thun kann und daß Verhandlungen mit den Obligations= glänbigern den Erwerb an der Steigerung nicht ersetzen, sondern ihn nur begleiten können, und auch begleiten follen, da sie einerseits den Weg zu einem solchen Erwerbe ebnen und anderseits die Modalitäten der Auszahlung des Erwerbspreises, soweit er den Obligationsgläubigern anheim= fällt, regeln. Von einer Verhandlung mit den übrigen Gläubigern der Bern-Luzern-Bahngesellschaft sodann kann in keiner Weise die Rede sein, da die bevorrechtigten d. h. die den

Obligationsgläubigern vorgehenden Kreditoren unter allen Umftanden vollständig befriedigt werden muffen, die nach = gehenden Currentgläubiger dagegen, nach Lage der Berhältniffe, irgend welche Aussicht auf Befriedigung aus dem Steigerungs= erlöß nicht haben, sondern es vielmehr lediglich von dem guten Willen bes Erfteigerers abhängt, ob und in wie weit er denselben etwelche Rechnung tragen will. In den mit dem Ranton Luzern projektirten Berträgen war aus Billigkeits= gründen und auf den besondern Bunsch des Kantons Luzern eine Absindung an diese Gläubiger vorgesehen; ob auch der Kanton Bern, wenn er allein die Linie erwirbt, in dieser Richtung etwas thun folle und könne, das wird späterer Er= wägung vorzubehalten sein und keinenfalls sind schon gegen= wärtig Anerbietungen an diefe Gläubiger aufzustellen, aus welcher diese einen Auspruch herzuleiten versucht sein könnten.

Wenn demnach der Kanton Bern die Erwerbung ber Bern-Luzern-Bahn, sofern biese als erstrebenswerth erscheint, zunächst lediglich auf dem Wege der Ersteigerung erreichen kann, so muß es sich im Fernern fragen, ob überhaupt eine solche Erwerbung anzustreben sei, bezw. ob ein erhebliches kantonales Interesse an berselben hafte. Wir stehen nun nicht an, diese Frage bejahend zu beantworten, und in der That, ift unschwer zu erkennen, daß in mehr als einer Beziehung bas Interesse bes Kantons für die Erwerbung des Besitzes ber Bern-Luzern-Bahnlinie spricht. Borerft in volkswirth= Schaftlicher Beziehung; es ift zwar für die volkswirthschaftlichen Bedürfnijse des Kantons, bezw. ber bei ber Bern-Luzern-Bahn betheiligten Gegenden unzweifelhaft das wichtigfte Moment das, daß die Bahn überhaupt gebaut wurde und im Betrieb erhalten wird, gleichviel in welchen Händen sie sich befindet, allein es ist doch, wie die Erfahrung zeigt, auch das letztere Moment keineswegs gleichgültig, da der Kanton in gang anderer Weise die volkswirthschaftlichen Bedürfnisse berucksichtigen kann, wenn er in der Verwaltung einer Gisen-bahngesellschaft selbst ein entscheidendes Wort mitzusprechen berechtigt ift, als wenn er sich lediglich auf Remonstrationen bei den eidgenössischen Behörden beschränkt sieht und der Be= trieb ber Bahn ausschließlich von einer Spekulationsgesell= schaft geleitet wird. Sodann springt es in die Augen, daß es für den Kanton, welcher, abgesehen von seiner Betheili= gung bei der Bern-Luzern-Bahn gegenwärtig noch mit etwas mehr als 19 Millionen Franken bei Eisenbahnunternehmungen (den Jurabahnen einschließlich des Stückes Lyg-Fräschelz) betheiligt ift, nicht gleichgültig sein kann, in wessen Sanden die wichtige Verbindungslinie mit Luzern und der Zentralschweiz sich besindet, für welche der Kanton zur Wahrung seiner Eisenbahninteressen schon so bedeutende Opfer gebracht hat und die verloren wären, wenn der Kanton die Bern-Luzern= Bahn nicht erwerben murbe.

Es sprechen also gewiß kantonale Interessen für die Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn; allein diese Interessen können eine solche Erwerbung, wie sogleich beigefügt werden muß, nur unter der Voraussetzung rechtfertigen, daß der Er= werb der Bahn zu einem Preise möglich ift, welcher zu dem Werthe der Linie, den diese nach objektiver und nüchterner Schahung in den Händen bes Kantons repräsentirt, entsprechend ift. Neue bedeutende finanzielle Opfer bagegen, für welche der Ranton in keiner absehbaren Zukunft ein Alequivalent erlangen könnte, würden durch das kantonale Interesse keineswegs gerechtfertigt und wir muffen demgemäß zu dem Schlusse getechsterigt ind der musten der den Sulein keines die Bern-Luzern-Bahn zu erwerben suchen solle, allein keineswegs "um jeden Preis", sondern zu einem Preise, welcher zum Werthe der Linie in richtigem Verhältnisse steht. Sowohl bas Gebot bes Rantons an der Steigerung, als auch die Offerten an die Obligationsgläubiger werden sich also innert

dieser Grenze bewegen muffen.

Den Weg dazu nun, festzustellen, wie weit der Kanton mit Rücksicht hierauf in seinem Angebote gehen dürfe, soll uns bahnen die folgende auch das Gutachten der bundes= gerichtlichen Experten berücksichtigende

Untersuchung über den Ankanfswerth der Bern-Luzern-Bahn.

Anlagekoften, baulicher Stand ber Linie, Bollendungsbauten, Erganzung des Betrieb 3= materials und daherige Roften.

Die Roften der Bahnanlage betragen: Ginschuß der Linie Gumligen-Langnau im Fr. 6,600,000 Bauwerthe von . Anlagekosten ber Linie Langnau = Luzern (Kluhmühle) fammt Liquidationstoften und , 16,500,000 gemachte Bollendungsarbeiten Fr. 23,100,000

ober per Kilometer Baulange 29.799 Gümligen=Langnau

54.130 Langnau-Kluhmühle

also 83.929 oder rund 84 Kilometer . . 275,000 Fr. In diesen Preisen ist nicht inbegriffen das fehlende Roll= material für die Strecke Bern-Langnau (37.48 Kilometer)

und die Roften der noch ausstehenden Erganzungsarbeiten des Baues, sowie ber Geleiseerneuerung auf der Strecke Bumligen-Languau.

Die Strecken Bahnhof Bern bis Gumligen, 7.681 Kilometer und Fluhmühle-Bahnhof Lugern, 2.561 Rilometer find Gigenthum der Centralbahn und in vorstehender Rechnung nicht inbegriffen, ebensowenig wie die Antheile an den Bautoften der Bahnhöfe Bern und Lugern.

Die Länge der ganzen Linie beträgt 94.171 Meter.

Der bauliche Zustand der Linie ist gut und durchaus betriebsfähig. Der Unterbau der Linie Bern-Langnau ift feit langem solid erstellt und bedarf keiner Bollendungsbauten. berjenige der Strecke Langnau-Luzern jedoch bedarf noch eini= ger Erganzungsarbeiten, ift aber im übrigen in gang befrie-

digendem Zustande. Es ist namentlich hervorzuheben, daß die Sicherung gegen Fluffe und Wildbache in fehr vollständiger Weise erftellt ift, so daß erhebliche Beschädigungen durch Hochwasser

nicht mehr zu befürchten sind.

Der Oberbau der alten Strecke hat eine Geleiscerneue= rung nothwendig im Devisbetrage von Fr. 300,000, welche jedoch auf einige Jahre vertheilt werden kann, derjenige der neuen Strecke ist in befriedigendem Zustande. Die Hochbauten find ebenfalls in gutem Zustande und bedürfen nur fleiner Ergänzungen.

Bezüglich der Vollendungsarbeiten bedurfte es nach dem Experten-Gutachten des Herrn Oberingenieurs Bridel noch einer Summe von Fr. 373,800, womit die wünschenswerthen Vollendungsarbeiten aller Baukategorien ausgeführt werden könnten. Hieran sind mährend ber Periode der Massaver= waltung für eirea Fr. 180,000 ausgeführt worden, so daß noch auszuführen bleiben für rund Fr. 200,000.

Das Betriebsmaterial der Bahn ist nur für die Strecke Langnau-Luzern beschafft worden und der Bestand desselben

daher für die ganze Bahn nicht hinlänglich.

Das zu der Strecke Bern-Langnau gehörige Rollmaterial ber bernischen Staatsbahn wurde burch Uebereinkunft vom 25. November 1874 der Jurabahn verkauft und seit der Inbetriebsetzung ber Bern-Lugern-Bahn von letterer Gesellschaft miethweise benutzt. Wenn die Jurabahn den Betrieb der Bern-Luzern-Bahn in bisheriger Weise fortführt, so kann dieses Material gegen Zinsvergütung wohl auch ferner verwendet werden, immerhin aber sind erhebliche Neuanschaffun=

gen nothwendig um den Betrieb ber Bahn mahrend ben Sommermonaten zu bewältigen. Wir kommen nach einläß= lichen, baherigen Berechnungen zu einem höhern Ansatze für Neuanschaffungen als der Bericht der bundesgerichtlichen Er= perten, wollen jedoch die von benselben veranschlagte runde Summe von Fr. 400,000 auch in unsere Rechnung einführen, um nicht zu pessimistisch zu erscheinen.

II. Ginnahmen und Betriebskoften ber Bahn, muthmaßliches Finanzresultat vom 1. Marz 1876 bis 28. Februar 1877.

Die Bruttoeinnahmen ber Linie Bern-Langnau betrugen im Jahr 1864 per Kilometer Fr. 4782, im Jahr 1873 Fr. 7520, was eine jährliche Zunahme von Fr. 274 per Kilometer ober eine durchschnittliche Vermehrung von 5,7%, per Jahr ergibt. Die ganze Linie Bern-Luzern hatte vom August bis Dezember 1875 eine Bruttoeinnahme von Fr. 475,200 statt der von der Großrathskommission in ihrem Bericht vom 3. Januar 1876 veranschlagten Fr. 468,000.

Die Bruttoeinnahmen von der Betriebseröffnung hinweg während eines Jahres bis zum 11. August 1876 ergeben eine Summe von Fr. 1,108,427, oder Fr. 11,667 per Hievon entfällt auf den Personenverkehr Fr.

686,442 und auf den Güterverkehr Fr. 421,985.

Für die Jahresperiode vom 1. März 1876 bis 28. Februar 1877 berechnet sich die Einnahme nach einer Aufstellung des Massaverwalters wie folgt: Einnahmen für die Monate Marz bis Ot=

867,335 tober definitiv Einnahmen pro November approximativ . . "
Dezember "
" " Dezember "
" " " Januar und Februar 1877 80,000 65,000

approximativ "

oder per Kilometer Fr. 12,014.

Es ergibt sich hieraus, daß die Bruttoeinnahmen, zwar im Jahr 1876 unter der Annahme, welche die Großrathskommission in ihrem frühern Berichte gemacht hatte, geblieben sind; immerhin ist jedoch eine Zunahme zu konstatiren, die zwischen den vorberechneten zwei Perioden 3 % ober auf's Jahr bezogen 6 % beträgt.

Die Betriebskosten betrugen für die Dauer vom 11. August bis 31. Dezember 1875 nach dem Berichte der Experten inklusive Antheil an der Berzinsung des Anlage= Rapitals der Centralbahnstrecken und Bahnhöse, jedoch ohne Antheil an den Betriebs= und Unterhaltungskoften der letz= teren Fr. 479,079 also mehr als die Bruttoeinnahme der=

felben Periode.

Diese Betriebskosten können jedoch nicht als Grundlage einer Rechnung für die Zukunft angenommen werden, weil dieselben bedeutende Beiträge für Bahnunterhalt der damals noch unsertigen Bahn enthalten, welche in Zukunft nicht wiederkehren. Um ein richtiges Verhältniß der Betriebs-kosten auszumitteln, ist ein späterer Zeitabschnitt in Berechnung zu ziehen, und wir wählen denjenigen vom Eintritt der Liquidation am 1. März 1876 bis 28. Februar 1877.
Wit Vertrag vom 13. April 1876 haben die Jurabahnen

vom 1. Mai 1876 an den Betrieb der Bahn à forfait über= nommen gegen Vergütung von jährlich Fr. 6600 per Kilometer. Hiefür hat die Betriebspächterin zu bestreiten, die Kosten der allgemeinen Verwaltung, des Stationsdienstes, des Expeditionsdienstes, des Zugkraftdienstes und des Berschies benen; auf Grundlage eines Fahrplanes mit 5 Zügen im Sommer und 4 Zügen im Binter in jeder Richtung. Richt inbegriffen im a forfait ift ber Bahndienst (Aufsicht und

Unterhalt), sodann die Bergutungen an die Centralbahn für Antheil an der Verzinsung, sowie Antheil an den Betriebs= und Unterhaltungstoften für die mitbenützten Bahnhöfe und Bahnstrecken. Ferner ist eine vertragsmäßige Vergütung von Fr. 1,30 per Lokomotivkilometer für die mehr als fahrplan= mäßigen Büge zu leiften. Endlich fommen separat zur Be= rechnung die Kosten für Oberbauerneuerung auf der Strecke Gumligen-Langnau und die befondern Bollenbungsbauten.

Nach diesen Grundlagen und ben wirklich gemachten Ausgaben berechnet der Maffaverwalter die Betriebsausgaben für das Jahr vom 1. März 1876 bis 28. Februar 1877 auf Fr. 1,049,000, was per Kilometer Fr. 11,042 aus-macht. Diese Kosten lassen sich wie folgt betailliren: Vergütung an die Betriebsübernehmerin . . 6,600 Ausgaben für Bahnaufsicht und Unterhalt ohne außerordentliche Erneuerungen 1,640 Verzinsung fur gemeinschaftliche Bahnhöfe und 2,500 300 zusammen Fr. 11,040

Wird zu diesen Koften die normale Ginlage in bem Oberbauerneuerungsfond mit Fr. 800 per Kilometer berechnet, so stellt sich die jährliche Gesammtausgabe auf Fr. 11,840 imes 95Rilometer == Fr. 1,124,800.

Die Gesammt-Ginnahmen betragen für Fr. 1,141,335 <u>,</u> 1,124,800 bennach bleiben als Ueberschuß Fr.

ober es hätte die Bahn während der Periode vom 1. März 1876 bis 28. Februar 1877, soviel wie gar keinen Ueber= schuß zur Verzinsung bes Kapitals abgeworfen. Die Aufstellung bes Wassaverwalters ergibt folgendes

Refultat: Approximative Ginnahmen für dieselbe Be= Fr. 1,141,000 Approximative Ausgaben (einschließlich die Vergütungen an die Schweizerische Central= <u>, 1</u>,049,000 bahn und Nord-Oft-Bahn). . Ueberschuß Fr. 92.000

Die Differenz rührt einzig baher, daß die Massaver= waltung für dieses Jahr keine Einlage in den Oberbau= erneuerungsfond angenommen hat.

Diefe Auffassung durfte darin einige Berechtigung finden, daß die Oberbauerneuerung der alten Bahnstrecke besonders in Rechnung gebracht werden soll, hingegen hat für die Zu=

kunft der Abzug dieser Einlage zu geschehen. Halten wir hingegen die Berechnungen der Experten, so finden wir als Reinertrag für das Betriebsjahr 1876 ausgesetzt Fr. 182,500. Das Jerthümliche dieser Summe ist leicht nachzuweisen. Die Einnahmen sind annähernd richtig berechnet, die Ausgaben bagegen um circa Fr. 150,000 zu niedrig; was in der Hauptsache daher rührt, daß für Berzinsung der Bahnhöse Bern und Luzern ein Beitrag von Fr. 100,800 weggelaffen ift.

Wird zu dem Reinertrage von Fr. 182,500 ber Erperten (gemäß ber Rechnungsweise ber Massaverwaltung) wieder zugeschlagen die von benfelben berechnete Einlage für den Ober= bauerneuerungsfond von Fr. 500 per Kilo= 47,500 Fr. 230,000 so ergibt sich ein Ertrag von . . . Hievon abgezogen die zu wenig berech:

, 150,000 neten Auslagen mit Fr. 80,000 ober annähernd das bereits gefundene Resultat.

Prüfung ber Rentabilitätsberechnung ber Experten.

Wir wollen den Verkaufswerth der Bahn nach den gleichen Grundlagen festsetzen, wie dieß seitens der Experten geschieht, nur mit berichtigten Zahlen. Die Experten nehmen an, daß mit Rücksicht auf Betriebs=

Ersparnisse eine Summe von Fr. 100,800 für Berzinsung der Bahnhöfe Bern und Luzern nicht zu berechnen sei. Abgesehen bavon, daß diese Summe ungenau ift und sich höher beläuft, sehen wir nicht ein, wie dieselbe erspart werden sollte, da sie auf bestehenden Verträgen beruht. Ebenso wenig ist uns klar, wie überhaupt beim Betriebe wesentliche Ersparnisse gemacht werden könnten. Die Traktionskoften sind billig, wenn in Betracht gezogen wird, daß die Bahn auf eine Länge von 37 Kilometern hauptsächlich Gradienten mit 2% in sich schließt. Der Bahndienst und Bahnunterhalt bewegt sich auf einer sehr mäßigen Summe, die Verzinsungsgnoten sind verstraglich bestimmt und es ließen sich wohl Ersparnisse nur durch Verringerung der Züge erziesen. Wir können daher diese Fr. 100,800 nicht in Abzug bringen lassen, wollen hin-gegen die weiteren Fr. 50,000, um welche die Ausgaben zu niedrig veranschlagt sind, als zu ersparen möglich ansehen, sei es durch Verminderung der Jüge, sei es durch andere Dekonomien. Genso wollen wir die Speisung des Oberbauerneuerungsfonds mit Fr. 500 per Kilometer als hin= reichend betrachten, obschon dieselbe nach den Erfahrungen bei allen andern Bahngesellschaften zu niedrig ist. Es würde sich also der Reinertrag der Bahn statt auf Fr. 182,500 auf rund Fr. 82,000 für 1876 belausen.

Wird die Steigerung der Reineinnahmen mit 15 % nach der Annahme der Experten berechnet, so ergibt sich demnach in 10 Jahren ein Reinertrag von Fr. 205,000 ober im Mittel, resp. in 5 Jahren ein solcher von Fr. 143,500.

Kapitalisiren wir diesen mittlern Reinertrag à 5 %,, so erhalten wir einen Verkaufswerth der Bahn von Fr. 2,870,000

Hieron sind abzuziehen, übereinstimmend

mit den Erperten:

für Geleiseerneuerung auf der Strecke Gümligen= Langnau Fr. 50,000 per Jahr, während 6 Jahren Fr. 300,000 Ergänzungsarbeiten bes Baues 200,000 Anschaffung von Betriebsmaterial " 400,000

Zusammen	"	900,000
Bleiben	Fr.	1,970,000
Hiezu kommt für vorhandenen Boben		
nach Schätzung ber Experten, langs ber Bahn-		
und Stationsumgebungen	"	325,000
eine Summe, welche zwar zu hoch gegriffen		
und mit Fr. 250,000 genügend gewerthet wäre.		

Zusammen Fr. 2,295,000

ober rund Fr. 2,500,000.

Die Erhöhung der Taren, welche die Experten vorschlagen scheint uns nicht so durchaus angezeigt. Jedenfalls kann eine gesetzliche Berechtigung hiezu nicht in der von den Experten angerufenen Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung vom Jahre 1873, welche die Bewilligung von Zu-schlagstaren für starke Steigungen beautragt, gesunden werden, ba ein Beschluß der Bundesversammlung hierüber niemals erfolgt ist. Ferner würde es sich fragen, ob nicht die Frequenz bei Anwendung höherer Taxen leiden und das gehoffte Mehrerträgniß burch geringern Personenverkehr abgeschwächt würde. Jedenfalls darf der Güterverkehr mit Hinblick auf

ben Konkurrenz=Vertrag mit der Centralbahn nicht höher be= lastet werden und der Personenverkehr konnte für die burch= gehende Linie nur einen Aufschlag von 15% ertragen, um den Fahrpreisen über Olten gleichzustehen.

Führen wir die Rechnung mit erhöhten Taren durch, so

ergibt sich: Fr. 82,000 102,000

Zusammen Fr. 184,000

Unter Annahme ber gleichen Majoration von 15 % er= gibt sich in 10 Jahren ein Reinertrag von Fr. 460,000 oder im Mittel, resp. in 5 Jahren, ein solcher von Fr. 322,000 oder kapitalisier Fr. 6,440,000.

Die gleichen Abzüge und Zuschläge wie oben durchgeführt, bleibt ein Kapitalwerth von Fr. 5,865,000 ober rund Fr.

6,000 000.

Es bleibt aber zu bemerken, daß in beiden Fällen diese Kapitalwerthe nach dem angewandten Rechnungsmodus ber Experten zu günftig heraustommen, weil ber mittlere Kapital= werth in 5 Jahren nicht derjenige ist, den man heute bezahlen kann, sondern ein um die betreffenden Zinsausfälle geringerer. Aus diesen Berechnungen ergibt sich, daß die optimistischen

Anschauungen der Obligationsgläubiger, sußend auf dem Gutsachten der Experten ihren Boden verlieren, wenn mit den wirklichen Zahlen, wie sie Seitens der Massaverwaltung abschließlich aufgestellt worden sind, gerechnet wird. Es stellt sich sern heraus, daß der Borwurf, als wollte der Kanton Bern die Bahn unter ihrem Werthe an sich ziehen, jeden Grundes entbehrt, benn wenn nur mit Zuhülfenahme einer noch gar nicht bewilligten Taxerhöhung der Werth der Bahn auf 6 Millionen gestellt werden kann, so darf wohl bem Kantone nicht zugemuthet werden, eine höhere Summe für dieselbe zu bezahlen.

Wenn die Obligationäre glauben, ein besseres Geschäft mit dem Selbstbetrieb zu machen und die Bahn zu einem höhern Preise erwerben wollen, als der Kanton Bern dafür bezahlen kann, so sind wir weit entsernt, ihnen daraus einen Vorwurf zu machen. Unter allen Umftanben handelt es fich aber auf eine Reihe von Jahren um die Deckung von Defiziten und wenn noch andere als die in Rechnung gesetzten Summen vorab verwendet und verzinst werden müßten, so murde ber Ertrag, beziehungsweise der Werth der Bahn sich entsprechend

unter obigen Zahlen bewegen.

IV. Rentabilitätsberechnung nach unsern Unsätzen und Unfaufswerth ber Bahn.

Bevor wir unsere Rentabilitätsberechnung zum Zwecke des Nachweises, wie groß der Ankaufswerth der Bahn für ben Kanton sein möchte, aufstellen, wollen wir den approxi-mativen Stand der Masse ansühren, nach folgender Zusammenstellung der Massaverwaltung:

"Anerkannte Passiven ohne Expropriation, ohne Obliga=

tionenkapital und baherigen Zins Fr. 2,300,000.

Hierunter sind inbegriffen: Gebrüder Favre 58,365. 44

Bei den Expropriaten wird sich Soll und Haben ziemlich

ausgleichen.

Die den Sypothekargläubigern vorgehenden Zahlungen dürften zu verauschlagen sein wie folgt:

1. Liquidationskoften, Gehalte, Diaten, Reises spesen, Expertisen, Prozeftosten, Drucksfachen, Bürcaukosten, Bundesgericht zc. bis		
Ende 1876	Fr.	40,000
2. Vollendungsbauten	"	180,000
3. Oberbauerneuerung auf der Strecke Gum=		
ligen-Langnau pro 1876	"	40,000
4. Vermarkung und Vermessung der Bahn		40.000
und der Abschnitte	"	10,000
5. Privilegirte Gehalte und Arbeitslöhne . 6. Garantiezehntel (einschließlich Fr. 55,000	"	25,000
für die elsäßische Maschinensabrik)		335,000
Zusammen Hievon würden durch folgende	$\alpha_{\rm t}$.	631,000
Einnahmen gebeckt:		
a. Muthmaßlicher Betriebsüber=		
schuß bis Ende 1876 Fr. 115,000		
b. Verfügbares Bau= und Ver=		
waltungs = Inventar (ein=		
schließlich bes Favre'schen,		
bas an die B. L. B. defini=		
tiv übergegangen ist) " 50,000 c. Diverse Guthaben " 15,000		
		100.000
Zusammen		180,000
Rest	Tr.	451.000

oder vorsichtshalber, da möglicherweise einige nicht unerheb= liche Posten noch unter die privilegirten versetzt werden rund Fr. 500,000. Hiezu famen die weitern Liquidationskoften vom 1. Januar 1877 an und die Betriebsausfälle vom gleichen Zeitpunkte an."

Wir haben an dieser Aufstellung nur auszuseten, daß das verfügbare Inventar und diverse Guthaben, welche nicht liquid sind, kaum als Deckung für die vorgehenden Forderungen berechnet werden können und nehmen mit Berücksich= tigung ferner der weitern Liquidationstoften und Betriebsausfälle eine Summe von Fr. 550,000 für Zahlung privilegirter Forderungen als Minimum an.

Das Guthaben der Eurrentgläubiger ohne Vorrecht und nach Abzug der Forderungen der Kantone und der privile= girten Garantiezehntel erreicht eine Summe von Fr. 921,000, welche sich mit Hinzurechnung von Differenzen auf streitigen ober rekurrirten Forderungen jedoch noch verändern dürfte.

Die Grundlagen unserer Itentabilitätsberechnung weichen wesentlich von denjenigen der Experten ab, indem wir einerseits mit den wirklichen Beträgen der Einnahmen und Ausgaben beginnen, anderseits die Steigerung berselben in einer Weise berechnen, die ben faktischen Verhältnissen viel näher liegt.

Die Experten nehmen eine Steigerung der Reineinnahmen von durchschnittlich 15 % per Jahr an, während bem wir, ber Thatsache Ausdruck gebend, daß die Steigerung der Einnahmen bei allen Bahnen in ähnlichen Berhältniffen bedeutender ift, als diejenige der Betriebskoften, die letteren nicht nach bem gleichen Prozentsatze machsen lassen wie die ersteren.

Wir glauben eine Majoration ber Einnahmen von 6 % des Bruttoertrages des Jahres 1876 von Fr. 1,141,000, also per Jahr Fr. 68,500 berechnen zu dürfen und weisen zur Begründung bieses Unsates barauf bin, baß es derselbe Brozentsat ift, welchem die Ginnahmen ber Linie Bern-Langnau folgten.

Eine längere Beriode ergibt folgende jährliche Steige= rung der Bruttoeinnahmen bei verschiedenen schweizerischen Bahnen.

Bern=Langnau	6 °/0,
Ganze bernische Staatsbahn	$14^{-0}/_{0}$
Schweizerische Centralbahn	$6.5^{-0}/_{0}$
Warhalthalin Stammach	$5.6^{\circ}/_{\circ}$
Zürich-Zug-Luzern	$10.4^{-0}/_{0}$
Bülach=Regensberg	$8,0^{-0}/_{0}$
Suisse-Occidentale	$14.0^{-0}/_{0}$
Vereinigte Schweizerbahnen	$5.0^{-0}/_{0}$.
one viv 'c v v t t vit t	c m

Wir bleiben sonach beträchtlich unter bem Mittel ber angeführten Bahnen und namentlich tief unter ber Zunahme ber Bahn Zürich=Zug=Luzern, die eine gewiffe Analogie mit unserer Linie hat.

Was die Betriebskosten betrifft, so glauben wir mit einer Steigerung von 2,2 % per Sahr ebenfalls ben wirk-lichen Verhältnissen nahe zu fommen. Dieselben sind von Unfang an in Folge ber ungunftigen Steigerungsverhaltniffe und der abnormalen Berzinsungsquote an fremde Bahnen mit Fr. 2500 per Kilometer schon ziemlich hoch, werden sich jeboch bei der vorausgesetzten mäßigen Vermehrung der Bruttoeinnahmen bis zu einem gewissen Zeitpunkte nur mäßig stei= gern. Die wirklichen Roften im Jahre 1876, refp. Der Zeit vom 1. März 1876 bis 1. März 1877 von Fr. 1,049,000 ober per Kilometer Fr. 11,042 bilden den Ausgangspunkt mit einer Steigerung von Fr. 23,000 per Jahr.

Es stellt sich dann auch das prozentuale Verhältniß ber Einnahmen zu den Kosten nach und nach günftiger in der Weise, daß es von 89% im Jahr 1877 auf 70% im Jahr 1886 fällt, wenn die Bruttoeinnahmen Fr. 19,000 per Kilometer erreicht haben werden, ein Berhältniß, das ber Wirklichkeit entsprechend sein durste. Hierin nicht inbegriffen und besonders in Rechnung gebracht ist die Einlage in der Oberbauerneuerungssond mit Fr. 800 per Kilometer der ganzen Bahnlänge oder Fr. 76,000 per Jahr. Wir berechnen nämlich diese Einlage auf die ganze Bahnlänge von 95 Kilo= meter, weil der kilometrische Anfatz von Fr. 800 in den Sta= tuten der Bahn enthalten, aber erfahrungsgemäß zu niedrig ist. Man könnte mit ebenso viel Berechtigung auf die 84 Kilometer eigener Bahn Fr. 1000 also im Ganzen Fr. 84,000 ansetzen.

Auf diesen Grundlagen berechnet sich für die nächsten 14 Jahre folgendes Tableau über die Ginnahmen, Ausgaben

und Reinerträge:

	Bruttoein	nahmen	į	Betrieb sk often		Obert Erneueri		Reinertrag		
	im Ganzen.	per Kilom.	im Ganzen.	per Kilom.	in ⁰ / ₀ ber Brutto= einnahmen.	im Ganzen.	per Kilom.	tm Ganzen.	per Kilom.	
1877	1,209,500	12,731	1,072,000	11,284	88,7	76,000	800	61,500	647	
1878	1,278,000	13,453	1,095,000	11,526	85,7	76,000	800	107,000	1126	
1879	1,346,500	14,174	1,118,000	11,768	83,0	76,000	800	152,500	1606	
1880	1,415,000	14,895	1,141,000	12,011	80,6	76,000	800	198,000	2084	
1881	1,483,500	15,616	1,164,000	12,253	78,5	76,000	800	243,500	2563	
1882	1,552,000	16,337	1,187,000	12,495	76,5	76,000	800	289,000	3042	
1883	1,620,500	17,058	1,210,000	12,737	74,7	76,000	800	334,500	3521	
1884	1,689,000	17,779	1,233,000	12,979	73,0	76,000	800	380,000	4000	
1885	1,757,500	18,500	1,256,000	13,221	71,5	76,000	800	425,500	4479	
1886	1,826,000	19,221	1,279,000	13,463	70,0	76,000	800	471,000	4958	
1887	1,894,500	19,942	1,302,000	13,705	68,7	76,000	800	516,500	5437	
1888	1,963,000	20,663	1,325,000	13,947	67,5	76,000	800	562,000	5916	
1889	2,031,500	21,384	1,348,000	14,189	66,4	76,000	800	607,000	6395	
1890	2,100,000	22,105	1,371,000	14 , 431	65,3	76,000	800	653,000	6874	

Hiebei haben wir den Einfluß einer Vollendung der Gotthardbahn nicht in Berechnung gezogen, weil weder über den Zeitpunkt einer solchen noch über die Anschlußverhältnisse bestimmte Voraussetzungen gemacht werden können.

Un ber Hand bieser Ausführungen sind wir nun in den Stand gesetzt, den Ankaufswerth der Bahn festzustellen.

Wir berechnen die jährlichen Reinerträge je einer Periode mit entsprechendem Zins, kapitalifiren die Summe derfelben mit 5 % und beziehen diesen Kapitalwerth auf den 1. Ja= nuar 1877 zurück.

Ermitteln wir auf diese Weise ben Werth ber Bahn für den Zeitraum vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1885, einen Termin, den wir deshalb annehmen, weil auf diesen Zeitpunkt das Obligationen-Kapital rückzahlbar und auch in dem mit Luzern projektirten Bertrag eine Daner von 9 Jahren in Aussicht genommen war, so erhalten wir auf 1. Januar 1877 einen Kapitalwerth von Fr. 4,575,000.

Hievon sind diejenigen Summen abzuziehen, welche noch

auf die Bahn zu verwenden sind, nämlich:

für Geleiseerneuerung auf ber Strecke Gümligen-Langnau Fr. 300,000 ,, 200,000 für Ergänzungsarbeiten des Baues ,, 400,000 für Anschaffung von Betriebsmaterial .

Fr. 900,000 zusammen -

Dagegen kommt in Anrechnung der Werth ber Landabschnitte längs ber Bahn und in ber Umgebung der Stationen, welche nach unserer Schätzung im Maximum zu berechnen ist mit

<u>"</u> 250,000 Bleiben abzurechnen Fr. 650,000

Der Bollständigkeit wegen fügen wir bei, daß wir eine Zinsberechnung zu Gunften ber Fr. 300,000 für Geleise-erneuerung, welche sich auf mehrere Jahre vertheilen, mit bem Zinsausfall auf der Anschlagssumme für die Landabschnitte kompensiren, welch' letztere nur successive realisirbar sein werden.

Der gegenwärtige Werth der Bahn wurde sich sonach Fr. 4,575,000 reduziren auf <u>" 650</u>,000 weniger also auf Fr. 3,925,000

oder rund Fr. 4,000,000.

Berechnen wir den Werth der Bahn für ben Zeitraum vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1890, so ergibt fich auf 1. Januar 1877 ein Kapitalwerth von Fr. 6,428,000

Davon wieder abgezogen die obigen 650,000 bleiben als Unkaufswerth der Bahn auf 1. 3a=

nuar 1877 Fr. 5,778,000 oder rund Fr. 5,800,000.

hieraus geht hervor, daß ber Werth ber Bahn auf eine längere Periode bezogen, stetig mächst, so zwar, daß nach Berssluß einer gemissen Zeit auch die übrigen in die Bahn verswendeten Kapitalien sich verzinsen würden. Dagegen ist nicht außer Acht zu lassen, daß der Uebergang der Bahnen an den Bund mahrscheinlich innert den berechneten Perioden statt= finden wird, wodurch dann jeder weitern Majorationsberechnung der Faden abgeschnitten ist.

Demnach erscheint es angezeigt, daß der Kanton Bern, in Wahrung seiner finanziellen Interessen, unter der Anschlagssumme von 6 Millionen Franken bieten musse.

Hiemit ift zugleich ber Nachweis geleiftet, daß ber Kanton weit davon entfernt ift auf Rechnung der Gläubiger ein gutes Geschäft machen zu wollen, sondern daß er den maximalen Werth bes Kaufsobjektes in Betracht zieht. Allfällige un= günstige Chancen muß er mit in den Kauf nehmen und deren eventuelle Kompensation in späteren Zeiten abwarten, ein Finanzstandpunkt, den zwar wohl ein Staat, nicht aber eine Attiengesellschaft einnehmen tann.

Die Tarenerhöhung bringen wir, als einen viel zu un= bestimmten Faktor nicht in Rechnung und betrachten sie höchstens als Aequivalent für den Fall, daß sich unsere Berechnung der jährlichen Reinerträge als zu optimistisch herausstellen sollte.

Wollen wir den Werth der Bahn noch auf andere Weise feststellen, so bietet bazu ber Kurswerth ber Obligationen einen gewissen Anhaltspunkt. Die Kurje schwankten in ben letzten 4 Monaten zwischen 42,5 % und 54 %. Das Mittel ergibt 48,25 % und mit Zurechnung des verfallenen Zinses für 20 Monate, nämlich vom 1. Mai 1875 bis 31. Dezemsber 1876 à 5 % mit Fr. 8,33, zusammen Fr. 56,58, so des dem Monate des Dissetsungsprings sich demonate für fellen. daß der Werth des Obligationenkapitals sich demgemäß stellen würde auf Fr. 5,658,000

hiezu bevorrechtete Forderungen ,, 550,000 zusammen Fr. 6,208,000

V. Vorschlag an die Obligationäre.

Der Vorschlag an die Obligationäre ist in Beilage Nr. 3 bes Rähern präzisirt und nimmt eine Kapitalreduktion ber Titel und gleichzeitige Herabsetzung des Zinsfußes von 5 auf $4^{1}/_{2}$ $^{0}/_{0}$ in Aussicht , währenddem die Rückzahlungsfrist auf 31. Dezember 1885 unverändert bliebe.

Die beantragte Reduktion von je Fr. 1000 auf Fr. 585

findet ihre Begründung in folgenden Fattoren:

In erster Linie wurde bestimmt, das die Offerte nicht niedriger sein könne, als der oben berechnete Kurswerth der Titel, sondern eher etwas höher stehen musse. Dieses ift der Fall, indem der $4^{1}/_{2}$ prozentige Titel von nominell Fr. 585 nicht einen höhern Kurs als $97^{-0}/_{0}$ analog gleichartigen Staatsschuldscheinen bes Rantons beanspruchen kann, mas 567,45 ausmacht gegenüber 565,80. Sodann wurde ange= nommen, daß der Kanton für den Fall eines gütlichen Ueber= einkommens mit dem Ankaufspreise der Bahn etwas höher gehen burfe, als die Summe bes Anschlagspreises von Fr. 6,000,000, welche Seitens bes Bundesgerichtes festgesetzt und auch unsererseits acceptirt worden ift. Endlich war in Betracht zu ziehen, daß der Kanton mit Rucksicht auf andere Geldbedürfnisse sich besser stellt, wenn er den Ankaufspreis zu $^{11}/_{12}$ Theilen mit neuen Titeln tilgen kann, statt ein Ansleihen zur Bezahlung von Fr. 6,000,000 in Baar auf den Markt zu bringen.

Die finanziellen Folgen bieses Vorschlages für den Kanton

refultiren aus folgender Berechnung:

An Auslagen für Oberbauerneuerung ber Linie

Gümligen-Langnau, Bahnvollendung und Roll=

material Fr. 900,000 à 4 1/2 0/0 An Vorschuß der Regierung zur Bauvollenbung 40,500

Fr. 935,000 à 4 1/2 0/0

Summe der Verzinsung Fr. 373,325

ober rund Fr. 373,300.

Die Berginfung der privilegirten Forderungen, als sofort zu bezahlen, ist mit 5 %, diejenige des Kapitals für Bahn= vollendung nur mit 4 1/2 %, berechnet, weil sich die letztere Auslage auf mehrere Jahre vertheilt.

Der Reinertrag ber Bahn ergibt Defizite bis Ende 1883, welche inclusive der Berzinsung der Fr. 935,000 bis auf

Fr. 1,227,100

Die Zinseszinsberechnung auf diesen Defiziten nach Abzug der Mehrerträge bis Ende 1885, Termin der Rückbezahlung des Obli= gationen=Rapitals erreicht ferner eine Summe

366,900 Zusammen Defizit bis Ende 1885 Fr. 1,594,000

Das in die Bahn auf diesen Zeitpunkt verwendete Rapital beträgt sonach:

Fr. 5,850,000 An Obligationen An Zahlung für privilegirte Forberungen . Borschuß der Regierung zur Bauvollendung 550,000 935,000 Un Kapital für Bahnvollendung wie früher 900,000 An Defiziten und Zinsen 1,594,000

Bufammen Fr. 9,829,000 Im Jahr 1886 wird die Bahn abwerfen Fr. 471,000

und sonach bieses Kapital mit 4,8 %, verzinst sein.

Es geht aus der rechnungsmäßigen Durchführung dieses Vorschlages hervor, daß der Staat mahrend dem ersten Dezennium für die Verzinsung der aufzuwendenden Kapitalien Opfer zu bringen hat, bis der ganze Kostenwerth inklusive der vorgeschossenen Million sich zu verzinsen beginnt und es ist somit berselbe für die Gläubiger wesentlich günstiger, als wenn sie sich auf den Selbstbetrieb einlassen wollten.

Der Werth der Landabschnitte ift hiebei nicht in Berech= nung gezogen und es kann derselbe als Kompensation für neue Unleihenstoften refervirt werden.

VI. Schluß.

Nachdem wir in Vorstehendem den Werth der Bahn auf unfere Annahmen gestützt festgestellt und die finanziellen Konsequenzen für ben Kanton im Fall eines Ankaufes be= rechnet haben, bleibt uns noch übrig anzuführen, daß ber Ranton Bern in biefer Unternehmung folgende Summen be= reits stehen hat:

Einschuß ber Linie Gümligen-Langnau . Fr. 6,600,000 Subvention des Kantons an Aftien . . , 1,750,000 Vorschuß der Regierung zur Bauvollendung 935,000

Diese Summe ist, wenn der Kanton die Bahn nicht erwirbt, auf immer verloren, wobei zwar gesagt werden mag, daß die Linie Bern-Langnau als solche bis jetzt noch keine Betriebsüberschüffe lieferte, sondern in den ersten 10 Sahren sogar noch Betriebszuschüffe nothwendig machte, so daß dieses

Rapital längst als zinslos angelegt angesehen werden konnte. Wird hingegen der Kanton Eigenthümer, so hat er die ziemlich sichere Aussicht, nach Versluß von 10 Jahren eine kleine Berzinfung für diese Summe zu erhalten und es wür= ben Ende 1890 bie sammtlichen obigen Vorschüsse nach un=

seren Berechnungen mit $2^1/2$ % verzinst. In Umfassung unseres Berichtes stellen wir daher an Sie, Herr Prasident, Herren Großräthe, folgenden Antrag:

1) Der Regierungsrath in Verbindung mit ber großrathlichen Eisenbahnkommission wird ermächtigt, sich Namens bes Kantons an ber ben 15. Januar 1877 stattfinsbenden Steigerung der Eisenbahnlinie Bern-Luzern zu betheiligen, die daherige Kaution von Fr. 150,000 zu bestellen und die erwähnte Bahnlinie, unter Vorbehalt ber Natifikation burch ben Großen Rath und das Volk, für den Kanton zu erwerben, jedoch mit der Maßgabe, daß der Ankaufspreis den Schahungswerth von Franken 6 Millionen nicht übersteigen barf.

2) Der Regierungsrath in Verbindung mit der großrathlichen Eisenbahnkommission wird ermächtigt, mit ben Obligationsgläubigern ber Bern-Luzern-Bahngesellschaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch den Kanton auf Grundlage bes in vorftehendem Berichte entwickelten Vorschlages in Unterhandlungen zu treten und, unter Vorbehalt der Ratifikation burch ben Groben Rath und das Volk mit denselben auf der er= wähnten Grundlage ein Abkommen zu schließen.

Bern, den 28. Dezember 1876.

Die Großrathskommission: Raifer, in Grellingen. G. Ott, Prafibent. v. Sinner. Scheurer. Michel. 3 nro. Rüfenacht=Mofer. Hofftetter.

Born. v. Wattenmyl.

v. Werdt.

Im Namen bes Regierungsrathes, Der Präsident: Rohr. Der Rathsichreiber: Dr. Trächsel.

Antrag der Minorität der Großrathskommission

für den Fall, daß obiger Antrag Ziff. 2 nicht angenommen merden sollte:

Die unterzeichneten Mitglieder ber Großrathskommission stellen folgenden eventuellen Antrag, betreffend Vorschläge an die Obligationsgläubiger:

Es sei mit denselben auch auf Grundlage bes in Beilage Nr. 2 Art. 4 bis 8 näher präzisirten Borschlages eine Nebereinkunft anzustreben, mit ber Modifikation, daß bie Obligationare zum Bezuge des ganzen Mehrertrages ber Bahn berechtigt seien, bis auf eine Maximalrendite ber Obligatio=

nen von $4^{1}/2^{0}/_{0}$ nach Abzug der in Art. 5, Ziffer 1 bis 5, bezeichneten Borgange.

Bern, ben 28. Dezember 1876.

Ott. Born. Raifer. v. Werbt. Zyro.

Beilage Mr. 1.

Uebereintunft zwischen den Kantonen Bern und Lugern betreffend

gemeinschaftliche Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn.

Art. 1.

Die Kantone Bern und Luzern vereinigen sich zur Er= werbung der Bern-Luzern-Bahn mit den dazu gehörenden Ronzeffionen.

Mrt. 2.

Das Betheiligungsverhältniß ber Kantone in Rechten und Pflichten wird festgesett für Bern zu zwei Dritteln und für Lugern zu einem Drittel.

Die Kantone werden in diesem Verhältnisse die zum Antauf und Betrieb ber Bahn erforderlichen finanziellen Mittel beschaffen.

Art. 3.

Die Kantone werden die Bahn an der Steigerung zu erwerben suchen und sich über die zu bietende Summe verständigen, welche jedoch innert den Grenzen des vom Bundes= gerichte festgesetzten Anschlagspreises sich bewegen soll.

Mrt. 4.

Zu biesem Zwecke werden die Regierungen der Kantone ben in Art. 17 der Steigerungsbedingungen geforderten Ausweis spätestens 20 Tage vor der Steigerung dem Bundes=rathe leisten und minbestens 5 Tage vor der Steigerung die durch Art. 19 der Bedingungen verlangte Baarkaution von Fr. 150,000 bem Bundegrathe zustellen laffen.

An die Kautionssumme hat Bern Fr. 100,000 und Luzern Fr. 50,000 zu zahlen. Wenn das Volk des einen Kantons den Ankauf der Bahn ablehnen und das Volk des andern Kantons denfelben genehmigen wurde, hat der ver= werfende Ranton dem annehmenden eine Entschädigung von

Fr. 50,000 zu leiften.

Art. 5.

Wenn die Kantone die Bahn an der Steigerung er= werben, so werben sie aus Gründen der Billigkeit den nachgehenden Kurrentgläubigern der Bern-Luzern-Bahn eine freiwillige Entschädigung für ihre Forderungen bezahlen, welche indeß in ihrem Gesammtbetrage die Maximalsumme von Fr. 300,000 nicht übersteigen darf. Die Vertheilung bieser Summe unter die einzelnen Gläubiger wird durch eine dreigliedrige Kommission, bestehend aus dem Massaverwalter der Bern-Luzern-Bahn als Präsidenten und je einem von den Regierungen der Kantone Bern und Luzern zu ernennenden Mitgliede geschehen.

Diese Kommission wird über die Vertheilung der ge= nannten Summe unter die einzelnen Gläubiger nach freiem Ermeffen und unter Berücksichtigung aller Umstände endgültig

entscheiben.

Die Kantone behalten sich vor, die in Gemäßbeit dieses Artikels zu machenden Zahlungen durch Hingabe von Staats= obligationen, welche à 4 % verzinslich gestellt werden, zu leisten.

Art. 6.

Für ben vom Kanton Bern zum Zwecke bes Ausbaues und der Inbetriebsetung der Linie gemachten Borschuß von Fr. 935,000 bleibt der Kanton Gläubiger des Unternehmens. Doch wird dieser Borschuß nur insoweit verzinst, als der Reinertrag ber Bahn es gestattet. Dagegen wird der Kanton Bern für allfällige Zinsverluste kreditirt und sind ihm dies selben zu vergüten, sobald und soweit ber spätere Reinertrag dazu ausreicht.*)

Art. 7.

Zur Verwaltung des Unternehmens und Ueberwachung bes Betriebs wird ein Berwaltungsrath von 5 Mitgliedern eingesetzt, von denen 3 vom Großen Rathe bes Rantons Bern und 2 vom Großen Rathe bes Kantons Luzern gewählt werben. Rein Mitglied des Berwaltungsrathes barf der Ber= waltung einer andern Eisenbahngesellschaft angehören. Ein von den Großen Räthen beider Kantone zu erlassendes Regle= ment bestimmt die Funktionen und die Kompetenzen dieser Behörde.

Art. 8.

Der Betrieb wird vorzugsweise der bernischen Jurabahn= gesellschaft übertragen, sofern diese nach Wahl der Eigenthümer benfelben entweder a. zu ben reinen Selbsthoften gemäß ben Bestimmungen des seiner Zeit zwischen ihr und der Bern= Luzern-Bahngesellschaft abgeschlossenen Bertrages oder b. à forfait nach den Bestimmungen des mit der Konkursmasse der Bern = Luzern = Bahn abgeschloffenen Betriebsvertrages über=

Der Betriebsvertrag unterliegt der Genehmigung der Großen Räthe beider Kantone. Bei Abschließung desselben ist darauf zu halten, daß den Eigenthümern der Bahn in Bezug auf Geftsetzung ber Tarife und der Fahrtenplane und in Bezug auf die Möglichkeit periodischer Revision der ein= zelnen Vertragsbestimmungen alle mögliche Freiheit gewahrt

Art. 9.

Aus dem Reinertrage ber Bahn find zunächst folgende Ausgaben zu bestreiten:

a. die Speisung eines zu bildenden Reservefonds;

b. die titelsgemäße Verzinsung der Anleihen, welche die Rantone zum Zwecke ber Erwerbung und des Betriebs der Bahn kontrahiren;

c. die titelgemäße Verzinsung ber auf Entschädigung ber Rurrentgläubiger verwendeten Summe;

die Berzinfung des vom Kanton Bern geleisteten Borschufses von Fr. 935,000 à $4^1/_2$ %, nach Maßgabe der oben Art. 6 aufgestellten Bestimmungen.

Bleibt noch ein Ueberschuß, so ist derselbe zwischen ben Kantonen Bern und Luzern zu vertheilen.

Art. 10.

Reicht ber Neinertrag der Bahn zu Bestreitung ber Betriebsauslagen und ber in Art. 9 litt. a, b und c bezeichne= ten Ausgaben nicht hin, so ist das Defizit durch Nachschüsse

*) Luzern verlangt, bağ ber lette Sat: "Dagegen wird ber Ran-

^{*)} Luzern verlangt, caß ver lette Sas. "Sagegen wito det kanten Bern" 2c. weggelassen werde.

**) Luzern verlangt, daß der Art. 8 folgende Kassung erhalte:
"Betriebsverträge unterliegen der Genehmigung der Großen Räthe beis der Kantone. Bei Abschließung derselben ist darauf zu halten, daß den Gigenthümern der Bahn in Bezug auf Festetzung der Tarise und der Fahrpläne und in Bezug auf die Möglichseit periodischer Revision der einzelnen Bertragsbestimmungen alle mögliche Freiheit gewahrt werde"

der Kantone zu decken, welche diesen indeß in einem zu er= richtenden Vorschuß-Conto zu $4^{1/2}$ % zinstragend gutgeschrieben werden.

Art. 11.

Die Dauer der zwischen den Kantonen Bern und Luzern gebildeten Gemeinschaft wird vorläufig auf 9 Jahre, b. h. vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1885 bestimmt. Sechs Monate vor Auslauf biefer Periode haben sich die Parteien gegenseitig barüber zu erklären, ob und unter welchen Bedingungen die Gemeinschaft fortbauern ober aufgehoben werben folle.

Im Falle der Aufhebung der Gemeinschaft kann jeder Kontrahent verlangen, daß die Bahn nebst Zugehörden an eine öffentliche Steigerung gebracht und unter Vorbehalt der Bundesgenehmigung dem Meiftbietenden hingegeben werde; der Steigerungserlös wird nach dem feftgesetzen Beitragsvershältniß von $^2/_3$ für Bern und $^1/_3$ für Luzern vertheilt.

21rt. 12.

Streitigkeiten über die Auslegung und Ausführung des Bertrages sind dem Bundesgerichte zur Entscheidung vorzu= legen.

Beilage Rr. 2.

Uebereinkunft zwischen den Kantonen Bern und Luzern

betreffend

Vorschläge an die Obligationsglänbiger der Bern-Luzern-Bahngesellschaft zum Bwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch die beiden Kantone.

Art. 1.

Die Kantone Bern und Luzern unter Vorbehalt der Ra= tifikation durch die zuständigen Organe erklären für den Fall, daß sie in der Liquidation der Bern-Luzern-Bahngesellschaft die Gisenbahnlinie Bern-Luzern erwerben sollten, ihre Bereit= willigkeit mit den Gläubigern des Obligationen-Anleihens der Bern-Luzern-Bahngesellschaft von Fr. 10,000,000 ein Abfommen auf folgenden Grundlagen zu treffen:

Art. 2.

Die Gläubiger bes Fr. 10,000,000 Anleihens ber Bern= Luzern-Bahngesellschaft treten den Kantonen Bern und Luzern ihre Ansprüche an die Liquidationsmasse der Bern-Luzern-Bahn= gesellschaft förmlich ab, so daß die Kantone in die Rechts= ftellung der Obligationsgläubiger sowohl gegenüber der Kon= tursmaffe als gegenüber allen übrigen Betheiligten, insbeson= dere gegenüber nachgehenden Gläubigern eintreten.

Art. 3.

Dagegen übernehmen die Kantone alle mit dem Erwerbe ber Linie verbundenen Pflichten, sowohl gegenüber dem Bunde, als gegenüber anderweitig Betheiligten, insbesondere vorgehen= den Gläubigern, und verpflichten sich, je nach Wahl der Ob-ligationäre zu den in Art. 4 bis 8 oder zu den in Art. 9 hienach präzisirten Segenleistungen an die Obligationäre.

In erster Linie.

Art. 4.

Den Gläubigern bes Fr. 10,000,000 Anleihens werden für ben Nominalbetrag ihrer Forberungen Staats-Obligatio-nen auf die Kantone Bern und Luzern ausgestellt. Diese

Obligationen werben je nach Wahl ber Kantone entweber auf beide Kantone als solidarische Schuldner oder aber es werden zwei Drittheile derselben auf den Kanton Bern und ein Dritt= theil berfelben auf den Kanton Luzern als Schuldner gestellt. Ueber die Zutheilung der Staatsobligationen an die einzelnen Gläubiger entscheidet in letterm Falle bas Loos.

Art. 5.

Diese Obligationen erhalten vom 1. Januar 1877 hin= weg einen von dem ausstellerischen Kanton garantirten Zins von $2^{1/2}$ % und sind überdieß zum Bezuge von 50° % bes Mehrertrages der Bahn berechtigt nach Abzug:

1. der Betriebstoften;

2. einer jährlichen Einlage in den Reservefond von Fr. 800

per Kilometer;

3. der Zinse à $4^{1}/_{2}^{0}/_{0}$ des von den Kantonen für Bau-vollendung, Bezahlung von privilegirten Forderungen und Erwerbung resp. Berzinsung des Rollmaterials schon verausgabten oder noch zu verausgabenden Ka-pitals, inbegriffen ben vom Kanton Bern geleisteten Vorschuß von Fr. 935,000;

4. allfälliger Desizite, welche sich nach Erwerbung der Linie burch die Kantone auf dem Betriebe der Bahn ober auf ber Berginfung bes in Biffer 3 erwähnten Rapitals, sowie auf Speisung bes Reservefonds ergeben follten. Solche Defizite find ben Kantonen, welchen beren vor= läufige Deckung obliegt, jeweilen zinstragend zuzu=

schreiben; 5. etwaiger Ausfälle auf ber bem Obligationenkapitale & 2 ½ %, garantirten fixen Berzinsung, welche von ben Kantonen gebeckt worden sind. Derartige Ausfälle, für welche jedoch ein Zins nicht berechnet wird, sind aus dem spätern Reinertrage der Bahn vorab zurück= querstatten, bevor ben Obligationaren ein Mehrertrags= antheil ausgerichtet wird.

Art. 6.

Das Obligationskapital von Fr. 10,000,000 wird ge= genseitig auf ein Jahr auffündbar, so bald 3 Jahre nach einander der fire Jins von $2^{1/2}$ % mit dem Mitertrags=Antheil auf $4^{1/2}$ % ansteigt und zwar kann jeder einzelne Obligationsinhaber die ihm gehörigen Titel selbstständig auf= fünden.

Art. 7.

Den Inhabern von Obligationen mit Mehrertragsantheil wird das Recht eingeräumt, die jährliche Nechnungslegung zu verifiziren und zu bem Enbe Ginficht von den Büchern und Belegen zu nehmen. Sie üben dieses Recht burch Vertreter aus, beren Zahl und Amtsbauer zu bestimmen ihnen obliegt und welche von einer Versammlung der Titelinhaber, zu welcher biese von einer ihrerseits zu bezeichnenden Stelle in angemeffener Beise öffentlich einzuladen sind, mit absolutem Mehr der vertretenen Titel gewählt werden.

Art. 8.

Um den Titelinhabern die Verifikation der Rechnung zu erleichtern, ist letztere der hiefür von den Titelinhabern be= zeichneten Stelle jeweilen sofort nach ihrer Genehmigung zur Einsichtnahme mitzutheilen. Einsprachen gegen beren Richtig= keit muffen burch die von den Obligationsinhabern zur Prüfung der Rechnung gewählten Bertreter binnen 30 Tagen, von der Mittheilung der Rechnung an gezählt, beim Bundes=gerichte geltend gemacht werden, welches derartige Streitig=teiten, sowie überhaupt alle zwischen den Tieleinhabern und den Kantonen entstehenden Auftande schiedsrichterlich beurtheilt.

In zweiter Linie.

Art. 9.

Die Gläubiger bes Obligations-Anleihens erhalten zur Tilgung ihrer Forberung $4^{1}/_{2}$ % tige Staatsobligationen der Kantone Bern und Luzern von je Fr. 550 für je Fr. 1000 ihrer Kapitalforberungen mit Kückzahlungstermin auf Ende Dezember 1885. In Betreff der Ausstellung dieser Obligationen wird den Kantonen das nämliche Wahlrecht, welches oben Art. 4 erwähnt ist, eingeräumt. Die Verzinsung dieser Obligationen beginnt mit dem 1. Januar 1877.

Art. 10.

Die hievor (Art. 4—8 und 9) präzisirten Offerten sind für die Kantone nur dann verbindlich, wenn die eine oder andere derselben spätestens innert 30 Tagen nach dem Zuschlage der Bahn seitens der Mehrzahl der Obligationsinhaber sei es durch diese selbst, sei es durch ihre Vertreter rechtszülltig angenommen wird; bei Berechnung der Mehrheit gilt jede Obligation für eine Stimme.

Art. 11.

Sollte ein Abkommen im Sinne ber vorstehenden Offerten von den Gläubigern nicht in nüglicher Frist nach Mitgabe des vorhergehenden Artikels angenommen werden, so werden die Gläubiger nach Verhältniß der ihnen auf den Steigerungserlös ertheilten Anweisungen befriedigt. Kommt dagegen ein Abkommen durch Annahme seitens der Mehrheit der Gläubiger zu Stande, so wird den nicht beigetretenen Gläubigern noch eine nachträgliche Frist von weitern 30 Tagen vom Tage des Auslauses der in Art. 9 normirten Frist an gerechnet, gesetzt, binnen welcher sie ihren Beitritt erklären können. Diejenigen Gläubiger, welche auch binnen diese Frist ihren Beitritt nicht erklären, werden nach Berhältniß ihrer Anweisungen auf den Steigerungserlös befriedigt.

Art. 12.

Für den Fall, daß in der Liquidation der Bern-Luzern-Bahngesellschaft nicht die Kantone Bern und Luzern, sondern eine Bereinigung von Obligationsgläubigern, bzw. eine von solchen gedildete Aktiengesellschaft die Bahnlinie Bern-Luzern erstehen sollte, so erklären sich die Kantone ebenfalls bereit, von dieser Gesellschaft unter den oden präzisirten Bedingungen die Bahn zu erwerden, wodei der Gesellschaft das Wahlrecht zwischen der in Art. 4—8 und der in Art. 9 enthaltenen Offerten zustehen soll.

Art. 13.

Solchen Obligationsglänbigern, welche ber ersteigernden Gesellschaft nicht beigetreten sind, wird der Beitritt zu einem mit letterer geschlossenen Abkommen während einer angemessenen Frist, welche von den Kantonen später bestimmt und öffentlich bekannt gemacht wird, offen gehalten. Obligationszgläubiger, welche binnen dieser Frist ihren Beitritt nicht ersklären, werden nach Verhältniß ihrer Anweisungen auf den Steigerungserlös befriedigt.

Art. 14.

In Betreff des Rechtsverhältnisses der Kantone unter sich (ihrer finanziellen Rechte und Pflichten, der Berwaltung und des Betriebes der Bahn u. s. w.), sowie in Betreff der freiwilligen Entschädigung an nachgehende Eurrentgläubiger machen die Bestimmungen der Uebereinkunst vom Regel, jedoch mit der Wodisstation, daß wenn der in den Artikeln 4—8 hievor enthaltene Borschlag angenommen werden sollte, eine Aussehung der Gemeinschaft zwischen den Kantonen

nicht eher verlangt werben barf, als bis bie ben Obligations= gläubigern ausgestellten Staats=Obligationen aufkundbar ge= worden sind.

Beilage Dr. 3.

Borfclag

an die

Obligationsglänbiger der Bern-Luzern-Bahngesellschaft zum Bwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch den Kanton Bern.

Art. 1.

Der Kanton Bern unter Borbehalt ber Natifikation burch die zuständigen Organe erklärt für den Fall, daß er in der Liquidation der Bern-Luzern-Bahngesellschaft die Eisen-bahnlinie Bern-Luzern erwerden sollte, seine Bereitwilligkeit mit den Gläubigern des Obligationen-Anleihens der Bern-Luzern-Bahngesellschaft von Fr. 10,000,000 ein Abkommen auf folgenden Grundlagen zu treffen:

Mrt. 2

Die Gläubiger des Fr. 10,000,000 Anleihens der Bernsuzern-Bahngesellschaft treten dem Kanton Bern ihre Ausprücke an die Liquidationsmasse der Bern-Luzern-Bahngesellschaft förmslich ab, so daß der Kanton in die Rechtsstellung der Obligationsgläubiger sowohl gegenüber der Konkursmasse als gegenüber allen übrigen Betheiligten, insbesondere gegenüber nachgehenden Gläubigern eintritt.

Art. 3.

Dagegen übernimmt der Kanton alle mit dem Erwerbe der Linie verbundenen Pflichten, sowohl gegenüber dem Bunde, als gegenüber anderweitig Betheiligten, insbesondere vorgeshenden Gläubigern, und verpflichtet sich zu den in Art. 4 hienach präzisirten Gegenleistungen an die Obligationäre.

Art. 4.

Die Gläubiger bes Obligations-Anleihens erhalten zur Tilgung ihrer Forberung $4^{1}/_{2}^{0}/_{0}$ tige Staatsobligationen bes Kantons Bern von je Fr. 585 für je Fr. 1000 ihrer Kapitalforberungen mit Kückzahlungstermin auf Ende Dezember 1885. Die Berzinfung biefer Obligationen beginnt mit dem 1. Januar 1877.

Art. 5.

Für diese Offerte findet sich der Kanton Bern gegenüber den Obligationären nur für den Fall behaftet, als er die Eisenbahnlinie wirklich erwirdt.

Art. 6.

Den Obligationsinhabern wird zum Zwecke ber Annahme bes Vorschlages Termin bestimmt bis 13. Januar 1877.

Denseinigen, welche innert diesem Termine ihre Zustimsmung zu dem genannten Abkommen nicht ausgesprochen haben, verbleiben lediglich ihre Rechte auf die ihnen zustehenden Answeisungen aus der Liquidationsmasse der Bahn.

Der Herr Prafibent zeigt an, daß folgende Borftellung eingelangt fei:

Borftellung !

an den hohen Großen Rath des Kantons Bern.

Herr Präsident! Herren Großräthe!

Eine unterm 7. Januar 1877 in Zäziwyl stattgefunsene, von circa 400 Männern aus ben Amtsbezirken Konolsfingen und Signau besuchte Volksversammlung hat mit Einstimmigkeit folgende ehrerbietige Vorstellung an Ihre hohe Versammlung zu richten beschlossen:

Der Große Rath bes Rantons Bern möge,

in Ermägung:

1) daß die Erwerbung der Eisenbahnlinie Bern-Luzern im wohlverstandenen Interesse des Kantons liegt;

2) daß es mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Sache und unsere konstitutionellen Einrichtungen wünschbar ist, daß das Volk sich über dieselbe endgültig aussprechen könne;

3) daß bie Ehre und ber Kredit des Landes auf dem

Spiele steht, und daß endlich

4) die Anträge Ihrer Kommission und der Regierung auf Ertheilung einer limitirten Bollmacht bis auf Fr. 6,000,000 diesen Interessen absolut nicht dienen können;

beschließen:

Es sei der Regierung mit Beiziehung der Großrathskommission unbedingte Vollmacht zur Erwerbung der Bern-Luzern-Bahnlinie zu ertheilen, immerhin in dem Sinne, daß sie dei ihrem Vorgehen die finanzielle Lage des Kantons einerseits und den Werth der Linie anderseits in Berücksichtigung zu ziehen habe.

Mit Hochachtung!

Zäziwyl, den 7. Januar 1877.

Der Stimmenzähler: Eml. Brand, Notar. Der Präsident der Versammlung: J. Keller, Regierungsstatthalter. Der Sekretär: Leuenberger, Notar.

Berr Prafibent. An der Tagesordnung steht der Bericht des Regierungsrathes und der Großrathstommission betreffend die Bern-Lugern-Bahn. Diefer Bericht ift Ihnen in beiden Sprachen gedruckt ausgetheilt worden, so daß er nicht wird verlesen werden muffen. Ich gedenke, in der Beshandlung der Angelegenheit in der Weise vorzugehen, daß heute die Rapporte des Regierungsrathes und der Kommis= fion angehört, morgen die Diskuffion über den Gegenftand fortgesetzt und sodann die Abstimmung auf den Mittwoch angeordnet wird, an welchem Tage auch die Wahl eines Mit= gliebes bes Regierungsrathes und bes Ständerathes porgenommen werden würde. Ich nehme an, es werbe mög= lich sein, die beiben Geschäfte in biesen brei Tagen zu erledigen. Dabei spreche ich nur noch den Wunsch aus, es möchte, wie dieß übrigens von Ihrer Behörde zu erwarten ift, die Diskuffion über biefen wichtigen Gegenstand mit Ernft, Kuhe und Objektivität geführt werden, so daß der zu fassende Beschluß zur Ehre des Kantons gereichen werde.

Hartmann, Direktor ber Eisenbahnen, als Bericht= erstatter bes Regierungsrathes. Der Bericht, ber Ihnen in dieser Angelegenheit ausgetheilt worden ist, weicht in ber Form etwas von dem bisherigen Verfahren ab. Bisher erhielten Sie in der Regel Berichte der betreffenden Direktionen, ver=

sehen mit ber Ueberweisung bes Regierungsrathes, benen bann Bericht ober Antrage ber Großrathstommission folgten. Der vorliegende Bericht ist von der Regierung und der Großraths: kommission gemeinschaftlich ausgearbeitet worben, und es werden Ihnen gemeinschaftliche Anträge vorgelegt. Der Bericht selbst ist, so weit es das erste Kapitel, die 5 ersten Seiten, betrifft, von der Eisenbahndirektion, im Uebrigen von der Großrathskommission ausgearbeitet worden. Das ist auch ber Grund, warum Ihnen ein gemeinschaftlicher Bericht und gemeinschaftliche Antrage vorgelegt werden. Auf die Antrage selbst werbe ich später zuruckkommen, da dieselben in Folge ber seitherigen Greignisse verandert werden muffen. Die Großrathskommission hat denn auch in einer diesen Morgen abge= haltenen Sitzung andere Anträge formulirt, die Ihnen im Laufe ber Diskuffion werben ausgetheilt und benen auch die Regierung, die zwar noch nicht Gelegenheit hatte, sich darüber auszusprechen, beitreten wird. Dieg vorläufig zur Drientirung.

Auf die Sache selbst übergehend, erlaube ich mir, einen kurzen geschichtlichen Rückblick auf die Bern-Luzern-Bahnangelegenheit zu werfen. Die Bahn, welche heute Ihrer Berathung unterliegt, scheint ein Schmerzenskind für den Kanton Bern zu sein; benn bereits im Jahre 1861 fand sich ein Theil berselben, die Linie Gümligen-Langnau, ungefähr in ber nämlichen Lage, wie die Bahn, über die wir nun heute vershandeln. Damals hat die Oftwestbahngesellschaft ben Bau ber Linien Biel-Neuenstadt, Biel-Bern und Gümligen-Langnau übernommen. Diese Gesellschaft ift in eine schwierige Finanzlage gekommen, so daß ber Große Rath sich mit ihren Ber-hältnissen beschäftigen mußte. Das Ergebniß war bekanntlich, bag ber Kanton Bern die sammtlichen Linien der Oftweft= bahn übernahm und sie in eine Staatsbahn umwandelte. Damals mar von diesen Linien bloß Biel-Neuenstadt fertig gebaut; Bumligen-Langnan mar begonnen, an Biel-Bern dagegen war noch nichts erstellt. Damals tostete es im Großen Rathe auch harte Rämpfe, bevor er sich entschloß, ber Ostwest= bahngesellschaft beizuspringen und ihr die Linie abzunehmen. Diese Kämpfe gaben später bem Volke noch zu langen Er= örterungen Beranlaffung, und man hat feither im Großen Rathe oft barauf hingewiesen, daß der Kanton Bern durch die Uebernahme dieser Linie in finanzielle Verlegenheit ge-rathen sei. Ich glande aber, daß man es gegenwärtig nicht bereue, daß der Kanton Bern damals für die Linie eingetreten ift, wenn auch heute ein Theil berselben sich wieder in einer miglichen Lage befindet. Damals hatte der Kanton Bern ben Muth, die Linie zu übernehmen, obschon sie nicht fertig ge-baut war. Für die Ostwestbahn hat er 7 Millionen be-zahlt und für ihren Ausbau 11 weitere Millionen verwendet. Hätte er bas nicht gethan, so würden wir auch die Fort= setzungen in den Jura und nach Luzern nicht erhalten haben.

Auf ben heutigen Tag handelt es sich nun darum, die Linie Gümligen-Langnau mit ihrer Fortsetzung nach Luzern, welche in Liquidation liegt, wieder zu erhalten. Es wird sich da fragen, ob der Kanton Bern den gleichen Muth hat, wie im Jahre 1861, es wird sich fragen, ob er die Linie in die Hände einer andern Gesellschaft übergehen lassen will, oder ob er heute, wo es sich um eine ausgebaute Linie handelt, von der man genau weiß, was sie kostet, nicht noch viel mehr in der Lage ist, die Interessen des Kantons Bern zu wahren,

als damals.

Nachdem die genannten Linien Biel-Neuenstadt, Biel-Bern und Bern-Langnau in den Besitz des Kantons übergegangen und in eine Staatsbahn umgewandelt waren, wurde die Frage erörtert, ob sie nicht weiter fortgesetzt werden sollten, theils nach dem Jura zum Anschluß an Frankreich, theils nach Luzern zum Anschluß an die Ostschweiz und an die mittlerweile

in Fluß gekommene Gotthardbahn. Bei ber Behandlung biefer Frage suchte man die Interessen bes Kantons zu mahren, indem man die Strecken Biel-Bern und Biel-Reuenstadt zum Zwecke ber Erreichung eines jurafsischen Netzes hingab, und bie allerbings unabträglichere Linie Gumligen-Langnau einer neu sich grundenden Gesellschaft zur Ermöglichung der Fort=

setzung nach Luzern abtrat.

Die neue Bern-Luzern-Bahngesellschaft wurde badurch gebilbet, daß man eine Bereinigung mit dem Kanton Luzern suchte, daß der Kanton Bern die Linie Gümligen-Langnau um eine Summe von Fr. 6,600,000 (ohne Betriebsmaterial) in die neue Gesellschaft einschoß, daß der Kanton Bern Fr. 2,000,000 (wovon die Gemeinden Fr. 250,000 über= nahmen) und der Kanton Luzern ebenfalls Fr. 2,000,000 in Aktien zeichnete. Es war also ein Aktienkapital von Fr. 10,600,000 vorhanden. Bei der Gründung der neuen Gesellschaft wurde zubem ein Obligationenkapital von 10 Millionen in Aussicht genommen. Man glaubte, diese Mittel werden zur Vollendung der Linie genügen. Später aber ftellte es sich heraus, daß diese Boraussetzung eine irrige war, da die Baukosten den Devis überschritten. Dieser Umstand war auch bei der Staatsbahn eingetreten, indem für den Bau derselben ein nachträgliches Anleihen von Fr. 1,500,000 und später noch ein solches von Fr. 600,000 aufgenommen werden mußte. Man hat überhaupt bei ben Gisenbahnen die Erfahrung gemacht, daß das Baukapital gewöhnlich zu niedrig berechnet wird, so daß für den Ausbau der Linien noch weitere Sum= men nachgefordert werden müssen. Dieser Fall trat auch bei ber Linie Langnau-Luzern ein, und es mußte daher ber Kanton einen Vorschuß zur Vollendung derselben leisten. Es sind dieß die bekannten Fr. 935,000, welche der Regierungsrath vorsgeschossen hat, ohne daß er sich dabei vielleicht ganz strenge an die gesetzlichen Bestimmungen hielt. Ich will über diesen Punkt hier nicht weiter eintreten; ich benke, er werbe bann mit der Hauptfrage erledigt werden können. Als der Vorschuß geleiftet murde, mar man im guten Glauben, wenn die Bahn in Betrieb gesetzt werde, so werde sich nicht nur das Obligationenkapital, sondern auch ein Theil des Aktienkapi-tals verzinsen. Leider blieb der Betriebsertrag hinter den aufgestellten Berechnungen zurück, und es hatte bieß zur Folge, daß die Obligationsglänbiger, als der Coupon für ihr Kapital nicht bezahlt werden konnte, die Liquidation der Gefell= schaft verlangten.

Es ist nun ungefähr ein Jahr, daß die Kantone Bern und Luzern angegangen wurden, den Betrieb der Bahn noch für 2 Monate zu sichern, um die Liquidation zu vermeiden und unterdeffen mit ben Gläubigern des Obligationenanleihens zu unterhandeln. Sowohl der Große Rath von Bern, als derjenige von Luzern haben diese Vorschüsse bewilligt, und es wurden Verhandlungen mit ben Gläubigern gepflogen. Es wurden denselben damals bessere Anerbietungen gemacht, als in der letzten Zeit. Allein dieselben wurden nicht ange= nommen, so daß schließlich die Liquidation der Gesellschaft unvermeiblich war. Nach dem ersten Anerdieten, welches den Gläubigern vor einem Jahre gemacht wurde, wollten die Kantone Bern und Luzern den Zins des Obligationenkapitals mit 3% bis zum Kückzahlungstermin vom 31. Dezember 1885 garantiren. Die Obligationäre lehnten damels bieses Anerbieten, obwohl es, wie sich jetzt herausstellt, für sie sehr günstig gewesen wäre, ab und verlangten, daß nicht nur der Zins, sondern auch das Kapital garantirt werde. Auf das hin machten die beiden Kantone neue Anerbieten, und zwar in bem Sinne, daß auch das Kapital garantirt wurde, jedoch mit Herabsetzung desselben auf 8 Millionen und bes Zinsfußes auf 4% und mit Firirung des Rückzahlungstermins auf Ende 1890. Aber auch dieses Anerbieten wurde von den Obligationären ausgeschlagen, und man mußte sich immer mehr überzeugen, daß der Zweck, den die Basler handelsbank als Bertreterin der Obligationäre im Auge hatte, dahin ging, die Liquidation der Bahn herbeizu= führen, bamit bann spater die Linie ber Centralbahn in die Hände gespielt werden könne. Die Liquidation ber Gesellschaft zog sich in die Länge, indem Prozesse walteten, die vorher entschieden werden mußten. Der Prozeß, in welchem man bie Kantone Bern und Luzern für alle Schulden der Gefell= schaft haftbar erklären wollte, wurde vom Bundesgerichte

zu Gunften der Kantone entschieden.

Hierauf konnte mit der Liquidation rascher vorgegangen werden. Es wurde eine Schatzung der Bahn durch bundes= gerichtliche Erperten vorgenommen. Ueber das daherige Schabungsbefinden, das Ihnen mitgetheilt worden ist, will ich mich nicht näher ausssprechen, indem der Herr Berichter= statter der Großrathskommission barauf etwas einläglicher ein= gehen wird. Geftütt auf das Schatzungsbefinden bestimmte bas Bundesgericht den Werth der Bahn auf 6 Millionen, stellte Steigerungsbedingungen auf und setzte ben Steigerungstag auf ben 15. Januar 1877 an. Ich will hier einige Bestimmungen bieser Steigerungsbedingungen mittheilen. Art. 17 berselben lautet folgendermaßen: "Angebote auf die Gisenbahn werden nur von solchen Personen ober Gesellschaften angenommen, welche sich bis spätestens 20 Tage vor ber Steigerung beim Bundesrathe ausgewiesen haben, daß sie für die zu über= nehmenden pekuniaren und sonstigen Berpflichtungen zureichende Garantie bieten." Geftützt auf biese Bestimmung hat sich der Regierungsrath von Bern beim Bundesrathe angemeldet, worauf dieser durch Schreiben vom 28. Dezember 1876 ben Kanton Bern als zur Steigerung zugelassen erklärte. Dieses Schreiben lautet: "Mit Zuschrift vom 23. dies melden Sie sich als Steigerer der Bern-Luzern-Bahn an, sei es, daß Sie für sich allein oder gemeinschaftlich mit der Regierung von Luzern barauf bieten werden. Wir beehren uns, Ihnen zu erwidern, daß wir nicht ansiehen, den durch Art. 17 der Steigerungssebedingungen geforderten Ausweis als erbracht anzusehen und Ihnen zu gestatten, allein ober in Gemeinschaft mit der andern Regierung als Steigerer aufzutreten, immerhin unter der Bebingung, daß gemäß Art. 19 der Steigerungsbedingniffe die Raution von Fr. 150,000 baar an die Bundeskaffe geleiftet Im Weitern haben wir wohl nicht nothig, Sie noch auf Art. 18 der gleichen Bedingungen vom 3. November ab-hin besonders aufmerksam zu machen." Es sagt nämlich der Art. 18: "Unabhängig von diesem Ausweise haben Diejenigen, welche nicht in eigenem Namen, sondern als Vertreter einer Drittperson bieten wollen, sich über ein bezügliches Manbat mindestens drei Tage vor der Steigerung beim Massavers walter zu legitimiren." Es werden also Diejenigen, welche ber Große Rath bezeichnen wird, um an der Steigerung Theil zu nehmen, 3 Tage vorher ihre Legitimation dem Massaver= walter vorzuweisen haben. Endlich schreibt der Art. 19 vor: "Es ist gestattet, für Privatpersonen, Gesellschaften ober Kor= porationen (juristische Personen, Kantone ober Gemeinben) unter Vorbehalt ber Katisikation zu bieten. Wer von diesem Rechte Gebrauch machen will, hat dies mindestens 5 Tage vor der Steigerung dem Bundesrathe anzuzeigen und eine Baarkaution von Fr. 150,000 zu leisten. Die Kaution ist — ohne daß durch eine besondere gerichtliche oder außergerichtliche Mahnung ber Bieter in Vorzug gesetzt zu werden braucht — der Liquis bationsmasse verfallen, wenn nicht innert sechszig Tagen nach erössnetem Zuschlage die Natissikation in gehöriger Form dem Massaverwalter beigebracht wird." Sie entnehmen baraus, baß die Kaution spätestens bis nächsten Mittwoch bem Bundes= rathe abgeliefert werden muß. Es wäre daher nach meinem Dafürhalten wünschenswerth, daß der Große Rath nicht erft

Mittwoch, sondern schon morgen zur Abstimmung schreiten wurde.

Nach Bekanntwerden ber Steigerungsbedingungen wandte sich die Regierung von Bern an diejenige von Luzern, um mit ihr gemeinschaftlich vorzugehen. Man wandte sich aus dem Grunde an Luzern, weil dieser Kanton die Linie Langnau-Luzern erstellen half, und weil er vor einem Jahre zur Sicherung des Betriebes gleichviel leistete wie der Kanton Bern. Am 27. Oftober abbin erklärte sich ber Regierungsrath von Luzern geneigt, in daherige Unterhandlungen mit dem Kanton Bern einzutreten, jedoch nicht in der Weise, wie wir es gewünscht hatten. Wir sprachen nämlich der Regierung von Luzern den Wunsch aus, sie möchte, wie es bei dem Bau der Linie Langnau-Luzern geschehen war, zur Hälfte beitreten. Luzern sehnte dies aber ab. In erster Linie wollte es im Berhältniß des Aktienkapitals, ½ zu ½, mitmachen, in zweiter Linie im Berhältniß von ½ zu ½. Auf dieser Grundlage unterhandelte denn auch die Regierung mit Zustimmung der Großrathstommission mit Lugern, und es fanden, wie Sie ans dem gedruckten Bericht entnommen haben werden, dießfalls verschiedene Konferenzen statt. Das Resultat berfelben, die Verträge, die unter Vorbehalt der Genehmigung der beid= seitigen Kantone abgeschlossen wurden, sind ebenfalls in dem Berichte enthalten. Ich will hierauf nicht weiter eintreten, da ich Ihnen mittheilen kann, daß der Regierungsrath von Luzern der Regierung von Bern unterm 31. Dezember Folgendes anzeigte: "Wir beehren uns, Guch mitzutheilen, daß der hermartige Große Rath in seiner gestrigen Sitzung beschlossen hat, in die zwei ihm im Entwurfe vorgelegten lleber= einkunfte, die Erfteigerung der Bern-Luzern-Bahn betreffend, nicht einzutreten. Damit betrachten wir die Angelegenheit als erledigt und benuten diesen Anlag 2c."

Nachdem der Große Rath von Luzern die ganze Ansgelegenheit verworsen hat, muß der Kanton Bern einzig vorsgehen. Bereits bevor der luzernische Großrathsbeschluß gesaßt war, haben die Eisenbahndirektion und der Präsident der Großrathskommission die Ausarbeitung des Berichtes begonnen, da man erwarten konnte, der luzernische Große Rath werde

die Uebereinkunfte nicht annehmen.

Auf das Finanzielle will ich nicht näher eintreten, da der Präsident der Großrathstommission den finanziellen Theil des Berichts verfaßt hat und darüber nähere Auskunft geben Der Regierungsrath und die Großrathskommission haben sich auf die Anträge vereinigt, welche gebruckt vorliegen und folgendermaßen lauten: "1) Der Regierungsrath in Berbindung mit der großräthlichen Eisenbahnkommission wird ermächtigt, sich Namens des Kantons an der den 15. Januar 1877 stattfindenden Steigerung der Eisenbahnlinie Bern Luzern zu betheiligen, die daherige Kaution von Fr. 150,000 zu be= stellen und die erwähnte Bahnlinie, unter Borbehalt der Ra= tifikation durch den Großen Rath und das Bolk, für den Kanton zu erwerben, jedoch mit der Maßgabe, daß der Anskaufspreis den Schatzungswerth von Fr. 6 Millionen nicht übersteigen darf. 2) Da Regierungsrath in Verbindung mit der großräthlichen Elenhahnkommission wird ermächtigt, mit den Obligationsgläubigern der Bern-Luzern-Bahngesellschaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch den Kanton auf Grundlage bes in vorstehendem Berichte entwickelten Borschlages in Unterhandlungen zu treten und, unter Borbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Volk, mit denselben auf der erwähnten Grundlage ein Ab= kommen zu schließen."

Nachdem diese Anträge zwischen dem Regierungsrath und ber Großrathskommission vereinbart waren, ersuchte der Regierungsrath die Bernische Kantonalbank, in Verbindung mit der Eidgenössischen Bank, auf Grundlage dieses Berichtes und bes bemfelben als Beilage Nr. 3 beigebruckten Borschlages mit den Gläubigern womöglich ein Abkommen zu schließen. Die beiden Banken wandten sich vermittelst einer Publikation in den öffentlichen Blättern an die Gläubiger und an die Basler Handelsbank, welche die dahin die Bertretung der Obligationsgläubiger gehabt hatte. Diese antwortete, sie bedaure, auf dieses Anerdieten nicht eintreten zu können, da sie das Mandat der Obligationäre nicht mehr in den Händen habe, indem sich diese mittlerweile in eine Aktiengesellschaft verwandelt haben; man müsse deshald, wenn man etwas erzielen wolle, sich an diese Aktiengesellschaft wenden. Sie fügt aber dei: "Wir ersuchen Sie deshald, sich gefälligst an diese Stelle wenden zu wollen, erlauben und jedoch, Sie jetzt schon darauf ausmerksam zu machen, daß auch in dieser Richtung die Frist, welche zur Durchsührung der bezüglichen Unterhandlungen peremptorisch angesetzt ist, sich als eine zu kurze erweisen dürste, indem der Verwaltungsrath die Vollmacht zu einer solchen von Ihnen gewünschten Abmachung noch bei der Generalversammlung der Aktionäre einzuholen hätte, was dis zum 13. Januar unter keinen Umständen möglich ist."

Auf dieses hin wandte der Regierungsrath sich mit einem Gesuche an den Massaverwalter zu Handen des Bundes= gerichtes, um eine hinausschiebung bes Steigerungstermins um etwa 14 Tage zu verlangen, damit während dieser Frift ben Obligationaren Gelegenheit gegeben sei, sich zu versam= meln und zu erklären, ob fie ben Anerbietungen bes Rantons Bern beitreten wollen. Der Massaverwalter theilte bieses Gesuch Herrn Jelin, dem Präsidenten des Verwaltungsrathes der neuen Aktiengesellschaft, mit. Hierauf erhielt ich vom Massaverwalter einen Brief, in dem es heißt: "Von Herrn Melin-La Roche in Basel erhalte ich soeben eine Bestätigung seiner gestrigen Depesche mit dem erlauternden Zusate, daß die Neue Bern-Luzern-Bahngesellschaft in Folge der bekannten der Centralbahn gegenüber eingegangenen Verpflichtungen sich nicht mehr so frei bewegen könne, als dieß früher der Fall gewesen mare, und deshalb gebunden sei, auf dem ursprung= lich anberaumten Steigerungstage zu verharren, was Kombi-nationen auf annehmbarer Basis früher ober später nicht In Folge deffen wird nun der Maffaverwalter ausschließe." beim Bundesgerichte den Antrag stellen, es sei die Steigerung nicht zu verschieben, und es ist, wie ich auch von anderer Seite vernommen habe, keine Aussicht vorhanden, daß die Steigerung verschoben werden könne. Diese wird daher unwiderruflich am 15. Januar abgehalten werden, und der Kanton Bern muß sich daher auf diesen Tag gefaßt machen.

Es wird sehr schwierig sein, mit den Gläubigern irgend welches Abkommen zu treffen. Noch in der letzten Stunde, als der Kanton Bern glaubte, es können Unterhandlungen mit den Gläubigern stattsinden, ist unser alter Gegner mit sehr guten Wassen mit welcher der Kanton Bern schon seit Jahrzehnten zu kämpsen hatte. Diese Kämpse werden Ihnen wohl noch in Erinnerung sein. Er hat ihr im Jahre 1852 eine Konzession für die bessern Linien, die gegenwärtig im Kanton Bern bestehen, ertheilt und ihr noch sonstige Borrechte, z. B. Ausschlußrechte, das Necht der Steuerfreiheit zc., gewährt. Gleichwohl hat diese Gesellschaft die Berpslichtungen, die sie durch die Konzession gegenüber dem Kanton Bern eingegangen war, nicht zu erfüllen getrachtet. Dieß sührte in den Hoer und 60er Jahren zu harten Kämpsen, welche sich nun wieder erneuern. Ich erinnere nur daran, in welcher Weise man mit der Centralbahn umgehen mußte, damit sie die Linie Bern-Thun erstelle. In der Konzession von 1852 hatte sie diese Linie zu dauen versprochen, alleiu sie hielt ihr Bersprechen nicht, so daß man im Großen Rathe im Begriffe stand, ihr die Konzession zu entziehen und sie

einer andern Gesellschaft zu übertragen, die sich auch dafür gemelbet hatte. Die Großrathskommission war damals der Ansicht, es solle die Konzession der Centralbahn entzogen werben, allein der Große Rath entschied anders. Aehnliche Kämpfe hatten wir in Betreff der Linie Biel-Neuenstadt. Auch da wollte die Gentralbahn dazwischen kommen und diese Linie übernehmen. Zum Glücke gelang ihr dieß nicht, sonst wären wir heute in einer schwierigen Lage. Wir hatten mit ber Centralbahn fernere Kämpfe bei Unlaß ber Frage der Berpachtung ber Staatsbahn, in Betreff ber Linie Solothurn-

Schönbühl und in vielen andern Fragen.

Heute stehen wir wieder auf dem gleichen Bunkte, ins dem dieß der Gegner ist, mit dem wir am Steigerungstage zu thun haben werden. Aus dem Bertrage, der zwischen der Nenen Bern-Luzern-Bahngesellschaft und der Centralbahn abgeschlossen worden ist, welcher Vertrag erst in der letzten Stunde bekannt und nicht einmal in der Sitzung des Berwaltungsrathes der Centralbahn vorgelegt ober abgelesen worden ift, und welchen ich als Mitglied dieses Verwaltungsrathes nicht bekommen konnte, werden Sie entnehmen, daß er die Obligationare vollständig in die Hände ber Centralbahn liefert, jo daß sie nur noch durch einen moralischen Druck auf ben Verwaltungsrath dabin wirken können, daß ein Abkommen mit dem Kanton Bern erfolgen fann. Es ist denn auch von Seite der Verwaltung der Centralbahn offen ausgesprochen worden, daß sie die Linie erwerben möchte, und sie glaubt, sie werde dieselbe an der Steigerung um 7 Millionen be-

Bei dieser Sachlage kann es sich nicht mehr darum handeln, die beiden Antrage bes Regierungsrathes und der Kommission, wie sie im gedruckten Berichte stehen, festzuhalten. Es hat daher heute die Großrathskommissson andere Anträge beschloffen, denen der Regierungsrath auch beipflichten wird.

Diefe Anträge gehen bahin:

1. Der Große Rath beauftragt eine durch ihn zu er= nennende Kommiffion von 5 Mitgliedern und ertheilt derselben Bollmacht, die Interessen des Kantons bei der am 15. Januar nächsthin stattfindenden Bersteigerung der Bern-Luzern-Bahn bestmöglichst zu mahren, alles unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Volk.

Der Regierungsrath wird beauftragt, die baherige Kaution von Fr. 150,000 zu stellen.

Der Regierungsrath in Verbindung mit der bestehenden großräthlichen Gisenbahnkommission wird ermächtigt, mit den Obligationsgläubigern der Bern-Luzern=Bahn= gesellschaft zum Zwecke ber Erwerbung der Bernsuzern-Bahn durch den Kanton in Unterhandlungen zu treten und, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Nath und das Volk, mit denselben ein

Abkommen zu schließen.

Dieß find die Anträge, die ich Ihnen zur Genehmigung ehle. Bei diesem Anlasse kann ich nicht umhin, Ihnen zum Schlusse die Worte eines gewiegten Staatsmannes, des Herrn Dr. v. Gonzenbach, in's Gedachtniß zu rufen, welche berselbe aussprach, als es sich um die Betheiligung des Kantons an ben Jurabahnen handelte. Er sagte damals: "Die schönsten Tage ber Geschichte Bern's waren nicht die, an benen es rechnete, sonbern groß war es, als es die Heer= schaaren Karls von Burgund und die Krieger des Herzogs von Savoyen nicht zählte; groß war es, als es bie aus Frankreich vertriebenen Glaubensgenossen bei sich aufnahm und großmüthig unterftütte, unbekümmert um den Groll des mächtigen Königs; groß war es, als es seinen Verburg= rechteten in Genf und Neuenburg zu Sulfe zog, ohne der Roften zu achten und ber Gefahren, die ihm daraus erwachsen

tonnten — galt es boch sein Wort zu halten! Db solcher Handlungsweise nannte man Bern groß; - bie Bevolterung aber in ben juraffischen Thalern, welche Bern's machtigen Schutz wiederholt erfahren hatten, gaben ihrem Dank und ihrer Anerkennung badurch Ausdruck, daß sie mit ben Worten «Je suis de Berne» zu bezeugen pflegten, ihnen könne kein Unrecht widerfahren und ihre Bunsche seien der Erfüllung nahe! Das Bern der Gegenwart wird, ich hoffe es, in Opferwilligkeit dem alten Bern nicht nachstehen wollen." 3ch möchte dem beifügen, daß das heutige Bern um 1 oder 2 Millionen Franken willen seinen Racken nicht unter bas Joch der Centralbahn beugen soll.

Dtt, als Berichterstatter der Großrathstommission. Nach ben allgemeinen Auseinandersetzungen des Berichterstatters des Regierungsrathes tann sich der Referent der Rommission darauf beschränken, Ihnen über bas eigentlich Finanzielle und Technische ber vorliegenben Frage nähere Auskunft zu geben. Er wird bei den reichhaltigen Zahlengruppen, die Ihnen bereits im gebruckten Berichte vorliegen, nicht gang turg fein tonnen und muß Sie beghalb um Ihre Rachsicht ersuchen. Er fann fich nicht nur barum handeln, den neuen Standpunkt, den die Kommission heute eingenommen hat, vor Ihnen zu vertreten; es wird vielmehr Aufgabe des Referenten fein, Ihnen zunächst zu fagen, wie die Kommission zu den im gebruckten Bericht vorliegenden Antragen gefommen ift, diefe zu motiviren und beren Berechtigung in's Licht zu stellen, da sie zu ihrer Zeit ebenso berechtigt maren, wie die neuen Antrage,

die jett vorliegen.

Die ganze Angelegenheit hat durch die Verhandlungen mit Luzern einen bedeutenden Zeitverlust erlitten. Es war, wie Ihnen bereits mitgetheilt worden ift, und wie Sie aus bem Bericht entnommen haben, Aufgabe der Regierung und Ihrer Kommission, wo möglich mit Luzern ein Abkommen zu treffen. Die Berhandlungen haben zu keinem schlüffigen Re-fultate geführt, und das projektivte Abkommen, über das man ohnedieß nicht in Bezug auf alle Punkte einig war, hat die Genehmigung des Großen Rathes von Luzern nicht gefunden. Ich führe dieß hauptfächlich beßhalb an, um dem Vorwurf zu begegnen, als ob man zu viel Zeit habe verstreichen laffen. Es ift in der That eine koftbare Zeit verstrichen, mahrend deren vielleicht besser mit den Obligationsgläubigern hatte verhandelt werden können, als jetzt, wo sie sich zu einer neuen Aktiengesellschaft konstituirt haben und ihres freien Willens entbehren. Man konnte aber nicht früher vorgehen gerade wegen der mit Luzern schwebenden Unterhandlungen, und wenn ich auch nicht weiter untersuchen will, ob es munschbar oder fatal ift, daß Luzern nicht mitmacht, so muß ich doch betonen, daß immerhin die lange Dauer dieser Verhandlungen für uns den Nachtheil gehabt hat, uns in der Zeit ziemlich weit hin= aus zu brängen.

Es sei mir zunächst eine Bemerkung über ben Bericht selbst und seine Ausstattung erlaubt. Der Bericht war an= fänglich in etwas anderer Weise redigirt; namentlich war ein Vorschlag an die Obligationsgläubiger, der nun als even-tuell erscheint, in erste Linie gestellt. In Folge der Beschlüsse der Kommission mußte dann der Bericht theilweise umgearbeitet werden, und es sind nun in der Ausfertigung einige Druckfehler stehen geblieben, die Sie wahrscheinlich selbst schon werden korrigirt haben, und auf die ich mir dann erlauben werde, Sie aufmerksam zu machen. Judem ich mich also über das Allgemeine der Frage zunächst nicht weiter verbreiten will, gehe ich sosort über zur Besprechung der technischen Berhältniffe der Bahn und ber Feststellung bes Raufwerths der-

selben.

Es sei mir erlaubt, zu bemerken, daß sich die Kommission

hierin burchaus auf einem nüchternen Boden sinanzieller Erwägungen gehalten und bloß mit Zahlen gerechnet, andere Faktoren hingegen einstweilen außer Betrachtung gelassen hat. Ihre Resultate können daher Manchem etwas pessimistisch erscheinen, sie möchten aber deßhalb um so mehr auf Wahrheit Anspruch machen können. Es mag an Ihnen sein, zu ernessen, wie viel Sie allensalls der Bahn Mehrwerth zuerkennen deßhalb, weil schon bedeutende Kapitalien darin vergraben sind, oder weil unsere Eisenbahnpolitik durch den Verlusk der Bahn nach gewissen Kichtungen hin Schaden leiden könnte. Diese Erwägungen sind nicht in den Bericht eingeslossen, der es bloß mit nüchternen Zahlen zu thun hat, die der Wirklichkeit mögslichst entsprechen sollen.

Wenn wir diese Untersuchungen über den Ankaufswerth der Bahn versolgen — und ich erlaube mir, das einigermaßen im Detail zu thun, damit sie die Schlüsse der Kommission gerechtsertigt sinden können —, so ist zunächst interessant, wenn auch in keiner Weise entscheidend, zu wissen, wie viel die Bahn gekostet hat. Der bezügliche Kostenwerth besteht aus zwei Faktoren, einerseits aus dem Einschuß der Bahnstrecke Gümligen-Langnau im Bauwerth von Fr. 6,600,000, andersseits aus dem Kostenbetrag der neuen Linie Langnau-Luzern, beziehungsweise Langnau-Fuhmühle von rund Fr. 16,500,000. (Dieser Betrag ist indessen nicht gauz abschüsssig, da noch verschiedene Rechnungen Seitens der Massaverwaltung nicht reglirt sind.) Die beiden genannten Summen geben zusammen Fr. 23,100,000, oder auf rund 84 Kilometer eigener Bahn Fr. 275,000 per Kilometer. Sie sehen, daß wir es mit einem Objekt zu thun haben, dessen Erstellungskosten schon ziemlich bedeutend sind.

Wenn Sie nun zu diefen Roften noch die verhältnißmäßigen Antheile an den Erstellungskoften derjenigen Strecken hinzurechnen würden, die nicht dem Bahnunternehmen selbst angehören, sondern gepachtet sind, würden Gie noch zu einer bedeutend höheren Summe gelangen. Es gehören nämlich dem Unternehmen felbst bloß an 29.799 Kilometer für die Strecke Gümligen-Langnau und 54.130 Kilometer für die Strecke Langnau-Fluhmühle, mährend die Strecken Bahnhof-Bern-Gümligen mit 7.681 Kilometer und Fluhmühle-Bahnhof= Luzern mit 2.561 Kilometer ber Centralbahn gehören. Es bestehen über die Benutzung dieser Strecken und Bahnhöfe Berträge, auf die ich später noch werde zu sprechen kommen. Diese beschlagen einerseits den Bahnhof Bern und sind ab= geschlossen worden im Jahr 1863 und theilweise abgeändert 1869. Wenn ich hier Zahlen nenne, so muß ich bemerken, daß sie sich nicht vollständig auf die Verträge beziehen, da nur ein Theil der damaligen bernischen Staatsbahn in Frage ift. Dieß zur Drientirung namentlich für Solche, die früher mit diesen Verträgen nähere Bekanntschaft gehabt haben. Bürde man nun die Antheile an den betreffenden Bauwerthen mit in Rechnung bringen nämlich: für ben Bahnhof Bern 1/2 mit 412 000

Jui	ACII	~u	HILLIA	1 20	t ii	/7 11111			174-	±1.~,000
							$^{-1}/_{5}$ m		"	448,000
für	die (Stre	cte I	Byler	felb:	Gümli	gen die	Hälfte		
mit									#	360,000
für	die	Str	ecte ?	Fluhi	nühl	e=Basl	erstraß	e, Gin=	:	
mü	ndun	ig be	er N	ordo	thah	n, die	Hälfte	mit	"	253,000
					Basi	erstraß	e-Bahn	hof an	t.	
Sec	e Lu	zern	$^{1}/_{3}$	mit					"	872,000
u.							ຊາເກົດາ	nmen	Tr.	2,345,000
in :	ากเำาร	nen '	hiefe	211	hen	erwäh			0	23,100,000
10	wiit	Jett.	Dic c	, 711	Den	criving	itteit	•		20,100,000
bin	augei	cechn	et. e	inen	Ge	ammit	oftenwe	rth der	r	

hinzugerechnet, einen Gesammtkostenwerth der Bahn von . Fr. 25,445,000 oder rund $25^{1/2}$ Millionen, oder auf 94 Kilometer der ganzen Linie gerechnet, einen Kostenwerth von circa Fr. 270,000

per Kilometer ergeben. Hierbei ist bas Rollmaterial der Strecke Bern-Langnau immerhin nicht inbegriffen, da dasselbe der Jurabahn gehört. Dies nur als Sie vielleicht interessirende Orientirung über die Baukosten der ganzen Linie, welche gegenwärtig um einen verhältnihmäßig geringen Betrag unter den Hammer kommen soll.

Die Länge der ganzen Linie beträgt 94.171 oder nach ber in Beziehung auf die Tarverhältnisse kilometrisch gemach= ten Aufrundung 95 Kilometer. Der bauliche Zustand der Linie ist ein durchaus guter, und es wird dies Ihnen gegen= über seitens der Kommission namentlich beshalb betont, weil dieser Bunkt früher viel und oft in Zweifel gezogen worden ift. Die Strecke Gümligen-Langnau ift seit Langem erstellt, ihr Unterbau ist burchaus solid und bedarf teiner Vollendungs= arbeiten. Der Unterbau der neuen Strecke Langnau-Luzern ist ebenfalls kunstgerecht und in solider Beise erstellt, bedarf aber noch einiger Vollendungsbauten. Diese sind in dem Gut= achten bes Herrn Oberingenieur Bribel auf rund Fr. 380,000 geschätzt. Hievon sind während der Periode der Massaver= waltung Arbeiten für eirea Fr. 180,000 ausgeführt worden und bleiben noch für rund Fr. 200,000 auszuführen, eine Summe, von der Sie noch mehrfach in meinem Referat hören werben. Diese Bollendungsbauten find vollständig anerkannt, und es ist weder von der Massaverwaltung, noch von ihrem technischen Ablatus, Herrn Oberingenieur Dietler, bestritten worden, daß sie nicht hinreichend seien. Es mag noch bei= gefügt werden, daß namentlich die Korrektionen der Flüsse und Wildbäche in sehr vollständiger Weise erstellt sind, so daß Gefährdung der Bahn durch Hochwasser nicht mehr zu befürchten ift. So viel in Bezug auf den Unterbau, der also, mit Ausnahme weniger Arbeiten auf ber neuen Strecke, gang tadellos und funftmäßig bis zur Erstellung einer fertigen Bahn ausgeführt ift. Der Oberbau der Strecke Gumligen= Langnan hat eine Geleiseerneuerung nothwendig, die sowohl von dem früheren, als auch von dem bundesgerichtlichen Erperten auf Fr. 300,000 bevisirt ift. Diese Summe kommt währento jechs Jahren mit Fr. 50,000 zur Verwendung, und es wird angenommen, daß mit berselben der Oberbau der alten Strecke genügend erneuert werden fann. Der der neuen Strecke mit neuen Schienen und Schwellen ist in einem Zustand, der zu keinem Tadel Anlaß gibt. Was die Hochbauten betrifft, jo erfordern fie auf der neuen Linie ebenfalls nur fleine Er= ganzungen, auf ber alten dagegen gar keine, da diefelben in ber letzten Zeit durch Anstrich u. f. w. vollständig hergestellt worden sind. Es geht aus dem Allem hervor, daß die sämmtlichen Bauarten oder Unterabtheilungen der Linie zu keinen wesent= lichen Bemerkungen Anlaß geben, und daß man also die Befürchtungen, die in dieser Beziehung früher gewaltet haben, als unbegründet bezeichnen fann.

Was das Betriebsmaterial betrifft, so ist bereits angestührt worden, daß die Strecke Bern-Langnau kein solches besitzt, indem das alte Waterial der bernischen Staatsbahn durch Nebereinkunst vom 25. November 1874 der Jurabahn verskauft worden ist. Wenn diese den Betrieb der Linie behält, so wird dieses Material auch serner auf derselben verwendet werden können. Sollte dies nicht der Fall sein, und ein Anderer die Linie ersteigern, so wäre das Betriebsmaterial sür die ganze Strecke von $37^1/2$ oder rund 40 Kilometer neu zu beschafsen, wosür, Fr. 20,000 per Kilometer gerechnet, Fr. 800,000 veranschlagt werden müßten. Das auf der neuen Strecke angeschafste Betriebsmaterial ist auch nicht ganz hinzlänglich, indem einige Wagen, die seiner Zeit von der Bahnzesellschaft bestellt worden waren, bei Ausbruch des Konkurses nicht mehr erworden werden konnten, sondern verkauft werden mußten. Wenn man also auch annimmt, und es interessirt uns das hier zunächst, daß die Jurabahn den Betrieb der

Bahn fortführe, so sind jedenfalls Erganzungen des Betriebs= materials immerhin nothwendig, um den Verlehr in den Sommermonaten in Bezug auf Lieferung der nöthigen Wagen für Personen und Guter zu bewältigen. Wir haben überein= ftimmend mit dem bundesgerichtlichen Experten Diefen Betrag für Neuanschaffungen auf Fr. 400,000 angesetzt. Dies sind die nöthigen Belege über ben baulichen Stand ber Linie und bie noch auszuführenden Vollendungsarbeiten, über das Betriebsmaterial und beffen Erganzung und über die baherigen

Ich gehe über zum zweiten Abschnitt des Berichts, betitelt: Einnahmen und Betriebstoften der Bahn, muthmaß= liches Finanzresultat vom 1. Darz 1876 bis 28. Februar 1877. Es ist hier sofort anzusühren, daß dieser Termin deshalb herausgegriffen wird, weil erst vom 1. März 1876 hinweg eine ganz genaue Rechnung über die Betriebstoften hat geführt werden konnen, da seit diesem Termin ein neuer Bertrag seitens ber Massaverwaltung über den Betrieb der Bahn abgeschlossen worden ist. Zunächst mag nur bemerkt werden, weil es bei spätern Betrachtungen wieder in Frage kommt, daß die Linie Bern-Langnau isolirt im Sahr 1864 per Kilometer Fr. 4782 abtrug, während sie im Jahr 1873 bereits Fr. 7520 abwarf. Es hat also auf dieser alten Linic allein während zehn Jahren eine jährliche Zunahme von Fr. 274 per Kilometer ober von durchschnittlich 5,7 % stattgefunden. Die ganze Linie Bern-Luzern hatte vom August bis Dezember 1875 eine Bruttoeinnahme von Fr. 475,200, etwas mehr, als Ihre Großrathstommission am 3. Januar vorigen Jahres annahm, die diese Einnahmen auf Fr. 468,000 anschlug. Die Bruttoeinnahmen von der Betriebseröffnung weg mährend eines Jahres, d. h. vom 11. August 1875 bis zum 11. August 1876 ergaben Fr. 1,108,427 ober Fr. 11,667 per Kilometer. Auf den Personenverkehr entfallen hievon fr. 686,442 — eine Zahl, die später wieder in Frage kommt —, auf den Güterverkehr Fr. 421,985. Für die Jahresperiode vom 1. März 1876 bis zum 28. Februar 1877 berechnen sich die Einnahmen nach einer Aufstellung der Massaverwaltung, die im Bericht vorliegt, wie folgt: Definitiv angerechnete Einnahmen für die Monate März bis Ottober Fr. 867,335 Einnahmen, die noch nicht definitiv angerechnet, aber approximativ zu veranschlagen sind: pro November 80,000

Dezember 65,000

Januar und Februar 1877, analog den Ergebnissen der beiden entsprechenden Monate bes vorhergehenden Jahres, mit einem kleinen

129,000 zusammen mährend dieser Jahresperiode . Fr. 1,141,335 ober per Kilometer Fr. 12,014. Sie haben also bereits eine Fr. 1,141,335 Steigerung ber Bruttoeinahmen auf ber ganzen Linie. Man kann zwar für diese Einnahmen nicht zwei aufeinander folgende Sahre vergleichen, sondern blog die Periode vom 11. August 1875 bis zum 11. August 1876, mit der andern Periode vom 1. März 1876 bis zum 28. Februar 1877. Allein biefe beiden Perioden becken sich mahrend der Dauer eines halben Jahres, nämlich mährend der zweiten Hälfte ber ersten und ber ersten Salfte ber zweiten Beriode, und ergibt fich baraus, daß für die Hälfte der Zeit eine Bermehrung der Bruttoeins nahmen von bereits 3% auf der ganzen Linie stattgesunden hat, oder auf ein Jahr bezogen von 6%, analog der Zahl, ber bereits die Linie Bern-Langnau gefolgt ift.

Die Betriebskoften betrugen vom 11. August bis zum 31. Dezember 1875 nach dem Bericht der Erperten, inklusive Untheil an der Berzinsung bes Anlagekapitals, der Bahnhöfe und Bahnftrecken ber Gentralbahn, jedoch ohne Untheil an ben Unterhaltungs- und Betriebstoften berfelben, eine Summe von

Fr. 479,079 also mehr, als die Bruttoeinnahmen von Fr. 475,200 mahrend derselben Zeit.

Dieses Resultat möchte außerordentlich deprimirend er= scheinen, wenn nicht beizufügen mare, daß es in teiner Beife ein normales genannt werden fann, indem mahrend ber erften Betriebsperiode noch eine ganze Menge Vollenbungsarbeiten gemacht worden sind, die durch die Jurabahn, welche der Betrieb auf Grundlage ber Selbsttoften besorgte, ausgeführt wurden und ohne besondere Abrechnung in die Rechnung ein= gefloffen find. Wir muffen daber, wenn wir die Betriebs= kosten richtig ausmitteln wollen, die bereits erwähnte, mit dem 1. März 1876 beginnende Periode auswählen. Von biesem Termine an hat der Massaverwalter mit Vertrag vom 13. April 1876 den Jurabahnen den Betrieb der Linie Bern= Luzern à forfait übergeben, und von da an können wir also mit bestimmten Zahlen rechnen. Die Jurabahnen haben nach diesem Bertrag um den Preis von Fr. 6600 per Kilometer gemisse Leiftungen übernommen. Diese Leistungen bestehen in der Beftreitung der Koften der allgemeinen Berwaltung der Bahn, des Stationsdienstes, des Erpeditionsdienstes, des Zug= fraftdienstes und des Berschiedenen, auf Grundlage eines Fahr= tenplanes von 5 Zügen im Sommer und 4 im Winter nach jeber Nichtung. Es ist ferner eine Bergütung von Fr. 1. 30 per Lokomotivkilometer für die nicht fahrplanmäßigen Büge stipulirt, und im Bertrag à forsait sind nicht inbegriffen die Rosten bes Bahnaufsichts= und bes Bahnunterhaltungsbienstes, und ebenso wenig die Bergütungen an die Gentralbahn für Untheil an der Berzinfung und den Betriebs- und Unterhaltungstoften für die mitbenütten Bahnhöfe und Bahnftrecken, und ferner nicht die separat zu berechnenden Rosten für die Oberbauerneuerung auf ber Strecke Gumligen = Langnau und bie besonderen Vollendungsbauten ber Bahn.

Mit dem Antheil an der Verzinsung der mitbenutzten Bahnhöfe und Bahnstrecken verhält es sich, wie folgt. Es eriftiren zwei Bertrage hieruber: der eine bezieht sich auf die Benützung des Bahnhofs Bern und der Strecke Bern-Bumligen, der andere auf die des Bahnhofs Luzern und der zu= gehörigen Strecke. Danach sind zwei Kategorien von Leisftungen zu bezahlen. Die eine Leistung bezieht sich auf die Berginsung des Anlagekapitals dieser Bahnhoje und Bahn= strecken, die andere auf den Antheil an den Rosten der Unterhaltung und des Betriebsdienstes auf denselben. Die erstere Bergütung bemißt sich nach dem jeweilen aufgewendeten Baufapital mit gemissen, vertraglich festgesetzten Bruchtheilen, über die ich Sie hier nicht weiter unterhalten will. Die zweite auf den Betriebsdienft und Unterhalt bezügliche bemißt sich, wenig= stens für den Bahnhof Bern, nach der Arenzahl der ein- und auslaufenden Züge. In Luzern ift bas Berhältniß nicht ganz das nämliche; ich lasse aber dieses Detail bei Seite. Dagegen ist es wichtig, sich nach diesen Grundlagen über die bedeuten= den Rosten für die Verzinfung der Bahnhöfe und Bahnftrecken an beiden Enden der Bahn Rechenschaft zu geben, und es wird auch in Beziehung auf die Betriebskoften feiner Zeit eine Parallele zu ziehen sein zwischen den gegenwärtig be-stehenden Kosten und benjenigen, welche die Gentralbahn in ihrem neuen Vertrag den neuen Aftionären der Neuen Bern-Luzern-Vahngesellschaft offerirt, daher es mir gestattet gewesen sein mag, mich hierüber etwas breiter auszulaffen.

Im Detail können nun die Roften des Betriebs per Rilometer, wie folgt, ausgerechnet werden. Die bereits erwähnte Vergütung an die Betriebsübernehmerin Fr. 6,600 Ausgaben für Bahnaufficht und Unterhalt, ohne außerorbentliche Erneuerungen . 1,640

eine Summe, die im Berhaltniß zum Aufwand anderer Bahnen als fehr gering erscheint. Ber=

> Fr. 8,240 Uebertrag

47,500

Uebertrag zinfung ber gemeinschaftlichen Bahnhöfe und Bahnstrecken

Ferner sind noch dazu zu rechnen die Rosten der Supplementzüge im Sommer per Kilometer mit

(Dieje find bei unferer Rechnung inbegriffen; in ber später zu erwähnenden Rechnung der Central= bahn sind sie es nicht. Sie berechnen sich zu Fr. 1. 30 per Lekomotivkilometer für einen Zug hin und her auf Fr. 250, was für hunsbert Tage im Sommer Fr. 25,000 ausmacht.) Die Gesammtkoften des Betriebes, ohne die Einlagen in den Oberbauerneuerungsfonds, berechnen sich also für die noch nicht vollsständige Jahresperiode vom 1. März 1876

bis zum 28. Februar 1877 auf . 3r. 11,040, eine Zahl, die ich festzuhalten bitte. (Es mag noch erwähnt werden, daß diese Rosten verhältnißmäßig nicht hoch find, und daß der Maffaverwalter in seiner Geranz dieser Angelegenheit außerordentlich ötonomisch vorgegangen ift, so daß ihm da= orts alle Anerkennung gezollt werden muß.) Wird nun zu biesen Kosten noch die Einlage in den Oberbauerneuerungsfonds mit Fr. 800 per Kilometer hinzugerechnet, so stellt sich die jährliche Gesammtausgabe kilometrisch auf Fr. 11,840, oder für die ganze Linie auf Fr. 11,840 \times 95 = Fr. 1,124,800.

Wir haben aber früher gesehen, daß die Gesammtein= nahmen derselben Jahresperiode seitens der Massaverwaltung veranschlagt sind auf Fr. 1,141,335 Zieht man hievon die gefundenc Ausgaben-fumme, inklusive Einlagen in den Oberbau-

Periode vom 1. März 1876 bis zum 28. Februar 1877 so viel wie gar keinen leberschuß zur Verzinsung bes Kapitals.

abgeworfen hat.

Die Aufstellung bes Massaverwalters ergibt ein anderes Resultat. Er berechnet die Ausgaben für diese Beriode, ein= schließlich der Bergutungen an die Centralbahn für die Mit= benutung ihrer Bahnhöfe und Bahnstrecken und einer kleinen Entschädigung an die Nordostbahn für die Besorgung des Expeditionsdienstes in Luzern, auf Fr. 1,049,000 und bringt in Folge dessen für diese Jahresperiode einen Einnahmeübersschuß von Fr. 92,000 heraus. Wir werden sehen, inwieweit biefes Resultat mit unserer Rechnung übereinstimmt; immer= hin ergeben sich auch nach der Rechnung des Massaverwalters nur Fr. 92,000 Ueberschuß, und nicht die berühmten Fr. 150,000, welche die Organe der Baster Handelsbank an allen Versammlungen, die sie mit ben Obligationaren abhielt, um fie ihren Zwecken dienstbar zu machen, ausposaunt haben. Ich wollte nicht unterlassen, dieß hier zu konstatiren. Was die Differenz zwischen der Nechnung des Massaverwalters und berjenigen der Kommission betrifft, so rührt sie baber, daß bie Massaverwaltung für bieses Jahr keine Einlage in ben Oberbauerneuerungsfonds angenommen hat. Man kann hier-über verschiedener Ansicht sein; gewöhnlich wird bei neuen Bahnen, zwar mißbräuchlicher Weise, in den ersten Jahren fehr wenig in diefen Fonds eingelegt, und zudem wird fich ber Massarwalter gesagt haben, es sei ohnedieß auf der alten Strecke eine Erneuerung des Oberbaus im Werk, daher er auf der neuen Strecke für diesmal keine Einlage machen wolle. Wäre aber das geschehen, so würden Massaverwaltung und Kommission zum gleichen Rechnungsresultate kommen.

Halten wir hingegen die Berechnung der bundesgericht= lichen Experten fest, deren Gutachten Ihnen seiner Zeit ebenfalls Tagblatt bes Großen Rathes 1877.

8,240

2,500

300

ausgetheilt worden ift, so finden wir als Reinertrag für bas Betriebsjahr 1876 ausgesetzt Fr. 182,500. Es ist leicht nachzuweisen, daß diese Berechnung irrthumlich ift. Die Experten berechnen nämlich die Ausgaben um ungefähr Fr. 150,000 zu niedrig, was in der Hauptfache baher rührt, daß sie eine Summe von Fr. 100,800 für die Berginfung der Babnhöfe Bern und Luzern auslassen. Auf Seite 14 ihres Berichtes heißt es nämlich: "Wir haben mit Rücksicht auf die Betriebs= ersparnisse auch die für Berzinsung der Bahnhöfe Bern und Luzern und die Centralbahnstrecken bis jetzt bezahlte Summe von Fr. 100,800 nicht in Nechnung genommen." Wenn man nun gemäß der Rechnungsweise des Massaverwalters zu dem von den Experten herausgefundenen Reinertrage von Fr. 182,500

noch die von diesen berechnete Ginlage für den Oberbauerneuerungsfonds von Fr. 500 per Kilometer oder von " 47,500 Fr. 230,000 hinzuschlägt, jo kommt man auf einen Ertrag von und zieht man hievon die von den Experten irr-Fr. 150,000 thumlich zu wenig gerechneten Auslagen mit wieder ab, so bleibt nach der Rechnung der Erperten als Ginnahme biefer Jahresperiode eine

Fr. 80,000 runde Summe von ein Refultat, welches annährend mit dem bes Maffaverwalters, ober auch mit dem von uns mit Berücksichtigung bes Oberbauerneuerungsfonds gefundenen übereinstimmt. Es hat Ihrem Referenten unerläglich geschienen, diese Zahlen festzustellen, da eben auch in der Folge mit denselben gerechnet wird.

Wir gehen nun über zum dritten Theil bes vorliegenden Berichts: Prüfung der Rentabilitätsberechnung der Experten. Ich kann leider nicht versprechen, daß mein Vortrag von hier an viel intereffanter werden wird, da ich immerfort Ihre Aufmerksamkeit auf Zahlen lenken muß. Wenn wir auf die Prüfung der Rentabilitätsberechnung der bundesgerichtlichen Experten eintreten, so geschieht dies nicht, um überhaupt die Rechnungsweise der Experten als eine richtige herzustellen, fondern bloß, um zu zeigen, wie diese Rechnung sich gestaltet, wenn man nach den gleichen Grundfätzen verfährt, wie die Experten, dabei aber mit berichtigten Zahlen rechnet. Die Richtigkeit der Nechnungsweise der Experten mag dahin ges ftellt bleiben; es foll hier nun erortert werben, daß diejenigen Gläubiger der Bahn, welche sich auf die Rechnung der Er= perten geftütt und in Folge bavon optimistische Anschauungen über den Werth der Bahn gewonnen haben, sich getäuscht haben. Es ist möglich, daß die Bahn trotdem einen höheren Werth hat, als die Untersuchung Ihrer Kommission nachweist, ja es ist sogar wahrscheinlich; allein es ist keineswegs opportun, hier in alle Details einzutreten, sondern man mag sich baran ersättigen, die Rechnungsweise der bundesgerichtlichen Experten richtig gestellt zu sehen.

Die Erperten nehmen, wie bereits bemerkt, an, bag eine Summe von Fr. 100,800 für Berzinsung ber Bahnhöfe Bern und Luzern erspart werden könne. Wir sehen nicht ein, wie diese Ersparniß gemacht werden soll. Abgesehen davon, daß biese Summe nicht ganz genau angegeben ist und etwas höher steigt, beruht bieselbe auf bestehenden Verträgen, zu beren Abanderung die Centralbahn sich nicht so leicht wird bewegen laffen. Uebrigens figurirt biefe Summe auch in dem neuen Bertrag der Centralbahn mit der Bern-Luzern-Bahngesellschaft, zwar hier nicht in ausgesprochener Weise, sondern im Gegentheil so versteckt, daß man glauben könne, sie sei nicht darin, was aber gleichwohl der Kall ist. Wan soll sich überhaupt nicht darüber täuschen, daß beim Betrieb keine wesenklichen Ersparnisse gemacht werden können. Die gegentheiligen Behauptungen der Experten beruhen auf ungenauer Kenntniß ber Sachlage. Die Traktionstoften find fehr billig, wenn man

in Betracht zieht, daß die Bahn auf eine Länge von 37 Kilometern hauptfächlich Gradienten von 2 % in sich schließt, also sehr ungunftige Steigungsverhältnisse hat. Der Bahn= dienst und der Bahnunterhalt erreicht nur eine Summe, die im Verhältniß zu den Koften anderer Bahnen fehr gering ift, die Berzinsungsquoten sind vertraglich bestimmt, und es konnten wohl Ersparnisse an den Betriebskoften nur durch Berringerung der Zahl der Züge erzielt werden. Dieses Auskunftsmittel scheint uns auch von den Experten in Aussicht genommen zu fein. Giner ihrer Gewährsmänner, Berr Rlofe, Maschineninspektor der Vereinigten Schweizerbahnen, nimmt in seinem Gutachten ganz bestimmt an, man solle die Züge um einen bis zwei verminbern, und auch die Experten selbst scheinen am Schluffe ihres Gutachtens auf folche Ersparnisse hinzuweisen, indem sie die Voranssetzung hervorheben, daß im Betriebe die nothige Sparfamkeit walten folle. Gie reben aber nur im Allgemeinen von folden Ersparniffen, ohne diefelben näher zu begründen, und dann bleibt es dahin geftellt, ob durch die Verminderung der Züge dem Verkehr gedient mare, und biefer sich tropdem heben murbe. Jedenfalls mare bamit bem Interesse ber Bevolkerung nicht gedient.

Wenn wir nun auch die von den Experten in Abzug gebrachten Fr 100,800 nicht in Abzug bringen können, so wollen wir dagegen, um ihren Ersparnißforderungen wenig-ftens einigermaßen Rechnung zu tragen, die weitere Summe von Fr. 50,000, um welche die Ausgaben zu niedrig angefest sind, als möglicherweise zu ersparende ausehen, und, um an ihrer Rechnung, außer Demjenigen, was direkt unrichtig ift, möglichst wenig zu verändern, und auch annehmen, daß bie Speisung bes Oberbauerneuerungsfonds mit Fr. 500 per Rilometer hinreichend fei. Es ftellt fich bann mit biefen be= richtigten Zahlen ber Reinertrag ber Bahn ftatt auf Fr. 182,500, wie die Experten annehmen, auf rund Fr. 82,000 für bas Jahr 1876 heraus. Wenn man nun mit den Erperten eine Steigerung der Reineinnahmen von 15 %, per Jahr an-nimmt (gemäß dem freilich etwas naturwüchsigen Verfahren, wie cs die Erperten auf Seite 14 ihres Berichts auseinandersetzen, und welches barin besteht, bag fie bie Steigerun= gen der Reineinnahmen einer Anzahl von Bahnen ausmitteln, biese addiren und das Resultat mit der Zahl ber berechneten Bahnen dividiren), so ergibt sich in zehn Jahren statt ber von den Experten berechneten Summe von Fr. 456,520, ein Reinertrag von Fr. 205,000, ober im Mittel, resp. in fünf Jahren ein solcher von Fr. 143,500, statt ber von den Ersperten berechneten Fr. 319,375. Kapitalisiren wir diesen mittleren Reinertrag ebenfalls nach ber Methobe ber Experten zu 5 %, so erhalten wir einen Berkaufswerth der Bahn von . Fr. 2,870,000 statt ber von ben Experten berechneten Summe von Fr. 6,387,500. Von diesem Werthe find in gang gleicher Beise, wie es bei ben Experten geschieht, abzuziehen folgende Sum-

Unschaffung bes fehlenden Roll= materials 400,000 zusammen Biehen wir diese gleiche Summe, welche auch die Experten abziehen, ab, so bleibt als Ver= taufswerth ber Bahn eine Summe von . . Fr. 1,970,000 Hiezu ist aber hinzuzufügen der Werth des vors handenen Bodens nach der Schätzung der Experten (Seite 16 ihres Berichts) mit .

men: Für Geleiseerneuerung auf ber Strecke

Gümligen-Langnau . . . Fr. 300,000

Noch ausstehende Ergänzungs=

bauten der Bahn . . .

325,000 Fr. 2,295,000 Nebertrag

900,000

200,000

Diese Schätzung ist zwar zu hoch; benn es werden 67 Jucharten verkäuflichen Bodens längs ber Bahn zu Fr. 1500 per Jucharte, und $12^{1}/_{2}$ Jucharten Umgebungen der Sta-tionen als Bauplätze zu Fr. 0.50 der []' berechnet, Annahmen, die jedenfalls etwas optimistisch sind, und benen gegenüber wir in unserer Rechnung geringere Zahlen angenommen haben. Allein bleiben wir immer bei ben Zahlen der Experten stehen und gah= len somit obige Fr. 325,000 zu der vorhin festgestellten Summe hinzu, so erhalten wir

schließlich einen Bahnwerth von . . . Fr. 2,295,000 ober rund Fr. 2,300,000. (Die Abrundung auf Fr. 2,500,000 im gedruckten Bericht ift ein Druckfehler.)

Fr. 2,295,000

Uebertrag

Wenn wir noch ein anderes Moment in Betracht ziehen, welches die bundesgerichtlichen Experten bei der Schatzung der Bahn ebenfalls in Aussicht genommen haben, nämlich die Er= höhung ber Taren, so muffen wir uns hierüber ebenfalls genaue Rechenschaft geben, indem die Taxerhöhung einen gewissen Ginfluß auf die Schatzung der Bahn haben fann. Es ift angeführt worden, daß die Erhöhung der Taren nicht motivirt werden könne mit dem Grunde, auf den sich die bundesgericht= lichen Experten stützen, welche annehmen, daß die Botschaft bes Bundesrathes an bie Bundesversammlung von 1873, welche Bezug hat auf die erhöhten Taren bei größeren Steigungen, bereits ausgeführt werden tonne. Diese Botschaft ift nie Gegen= stand eines Beschlusses der Bundesversammlung gewesen, und daher können die höhern Taren nicht daraus abgeleitet werden. Es würde sich auch fragen, ob die Erhöhung der Taren, wenn dieselbe nicht auch auf den andern Bahnen angewendet wird, den Verkehr nicht beeinträchtigen wurde, so daß die Mehreinnahme burch eine Verkehrsverminderung geschwächt Jedenfalls könnte die Taxerhöhung nicht auf den Güterverkehr, weil hierüber ein Konkurrenzvertrag mit der Centralbahn besteht, sondern nur auf den Personenverkehr bezogen werden und durfte da feine höhere Onote als 15 % erreichen, indem sonft die durchgehenden Fahrpreife diejenigen ber Linie über Olten übersteigen würden, und nach eibgen. Vorschriften die Taxen zwischenliegender Stationen im gleichen Magstabe festgesetzt werden muffen, wie die des burchgehenden Bertehrs. Es mag aber immerhin angeführt werden, daß, wenn auch die Taxerhöhung als etwas nicht bestimmt in Aussicht zu Nehmendens unserseits angesehen werden muß, eine solche doch in der Konzession der Bahn vorgesehen und baß es sehr leicht möglich, ja sogar wahrscheinlich ist, daß bei bem gegenwärtigen Zustande der schweizer. Eisenbahnen eine allgemeine Taxerhöhung auf benselben in nicht zu ferner Zeit fich Durchbruch verschafft. Es fann baber biefer Faktor immer= hin in etwelche Berücksichtigung gezogen werden.

Ich muß mir erlauben, der Bollständigkeit halber Sie an der Rechnung über die Tarerhöhung vorüberzuleiten, welche die Experten aufgestellt haben. Wir haben einen Reinertrag Fr. 82,000 ohne Taxerhöhung berechnet. Nehmen wir auf bem Personenverkehr mit Fr. 680,000 einen Zuschlag an von $15~^{\rm o}/_{\rm o}$, so ergibt dies die Summe von 102,000

Zusammen Fr. 184,000 Die Experten haben ben Reinertrag auf . . Fr. 182,500 berechnet, einen Zuschlag von angenommen und gelangen so auf die Summe

sich in 10 Jahren ein Reinertrag von Fr. 460,000 ober im Mittel, resp in 5 Jahren, ein solcher von Fr. 322,000 oder kapitalisirt Fr. 6,440,000; bie Experten erhalten statt der beiden letten Ziffern die Summen von Fr. 509,180 und Fr. 10,183,600. Bir muffen nun da die gleichen Abzüge und Zuschläge machen, wie vorhin, und es bleibt uns daher ein Kapitalwerth von Fr. 5,865,000 oder rund Fr. 6,000,000 statt der von den Experten berechneten Fr. 9,609,100. Es muß hier aber bemerkt werden, daß diese Rechnung insofern nicht ganz richtig ist, indem der heutige Werth der Bahn nicht bem mittleren Kapitalwerth in fünf Jahren entspricht und -überhaupt gewisse Faktoren nicht in Rechnung gebracht worden sind. Die Kommission wollte bloß feststellen, daß, wenn man auf Grundlage der Experten mit berichtigten Zahlen rechnet, wie fie der Maffaverwalter in abschließender Weise festgestellt hat, dann die Resultate lange nicht diejenigen sind, welche ber Bericht der Experten in Aussicht nimmt. Es ergibt sich baraus, daß die Obligationare, wenn fie glaubten, burch ben Selbstbetrieb ber Bahn ein besseres Geschäft zu machen, ihre Rechnung wahrscheinlich nach dem Expertengutachten aufgestellt haben, daß sie sich aber in ihrer Rechnung bedeutend getäuscht haben murden, wenn sie in die Lage gekommen maren, Kapi= talien zu verwenden für die Auslösung berjenigen Obligationen, welche der Gesellschaft nicht beigetreten sind. Glücklicherweise für sie haben sie nun an der Centralbahn eine Brücke ge-funden, welche sie dieser Verlegenheit enthebt, indem die Centralbahn nach dem gemeinschaftlichen Vertrage es übernommen hat, die nicht beigetretenen Obligationen auszubezahlen und bafür Aftien zu nehmen.

Nachdem Sie nun die Berechnung durchgangen haben, wie sie seitens ber Experten aufgestellt und von uns berichtigt worden ift, sei es mir gestattet, Ihnen in Kürze den gegenswärtigen Stand der Masse mit wenigen Ziffern anzusühren. Die Zusammenstellung rührt von der Massaverwaltung her und wird daher hierseits als eine richtige gegeben, ohne daß wir in der Lage gewesen wären, sie genau zu verifiziren. Es sind anerkannte Passiven ohne Expropriation, ohne Obligationenkapital und daherigem Zins Fr. 2,300,000. Hierunter ist ber Kanton Bern inbegriffen mit Fr. 982,531. 74. Zu Ihrer Orientirung führe ich an, daß dieß der bekannte Vorschuß der Regierung von Fr. 935,000 ift + die zu Anfang des letzten Jahres gemeinschaftlich mit Luzern zum Zwecke der zeitweiligen Erhaltung des Betriebes der Bahn bewilligten Fr. 36,000 nebst einer Zurechnung von Zinsen. Der Kanton Luzern figurirt unter ben Kurrentgläubigern mit bem gleichen Borschusse von Fr. 36,000, die Jura-Bern-Bahn mit Fr. 111,487. 30 für ihre Borschüffe mahrend der Periode, da fie den Betrieb zu den Selbsttosten besorgt hat. Wir finden serner die Essässische Maschinenfabrik mit Fr. 459,247. 05 und die Gebrüder Favre mit Fr. 58,365. 44. Die Gebrüder Favre haben nämlich nebst ber aus ihrem gewonnenen Prozesse herrührenden Forberung noch eine solche für ein bei Littau ausgeführtes Loos. Nach der Zusammenstellung des Massaverwalters wird sich

bei den Expropriaten Soll und Haben so ziemlich ausgleichen. Es sind noch speziell in's Auge zu fassen die den Hypothekargläubigern vorgehenden Zahlungen. Ich will Sie mit dem Detail der daherigen Summe nicht aufhalten; sie beläuft sich auf Fr. 631,000, und das Nähere darüber sindet sich in dem gedruckten Berichte. Dagegen ist es am Orte, hier auf die Einnahmen einzutreten, mit welchen der Wassauerwalter diese Summe decken will, da seine Aussicht von derzienigen der Kommission abweicht. Zunächst nimmt er die Ende 1876 einen Betriebsüberschuß von Fr. 115,000 an. Für Diesenigen, welche dem Neserate ausmerksam gefolgt sind, will ich bemerken, daß diese Fr. 115,000 zwar nicht mit den erwähnten Fr. 92,000 des Massauerwalters zu stimmen

scheinen, indessen doch stimmen, weil von dieser Summe die Defizite der Monate Januar und Februar nicht in Abzug gebracht sind. Der Massaverwalter nimmt ferner Fr. 50,000 für verfügbares Bau= und Bermaltungsinventar an. Rommission glaubt nicht, daß man mit altem Rollmaterial und Bauinventar die bevorrechtigten Forderungen zahlen könne; diese Summe wird nicht liquid gemacht werden können, so wenig als der weisere Ansat von Fr. 15,000 für verschiedene Gulhaben, worunter z. B. auch die Forderung an die Thun-Konolfingen = Bahngesellschaft sigurirt. Nach Abzug der ge= nannten Posten gelangt ber Massaverwalter zu einer runden Summe von Fr. 500,000 für bevorrechtigte Forberungen. Da die Einnahmen, wie gesagt, nicht als liquid betrachtet werden können und da noch weitere Liquidationskosten und Betriebsausfälle zu gahlen sein werden, fo nehmen wir eine Summe von Fr. 550,000 für Zahlungen privilegirter For= berungen als Minimum an. Das Guthaben ber Kurrent= glänbiger ohne Vorrecht und nach Abzug der Forderungen ber Kantone und ber privilegirten Garantiezehntel erreicht eine Summe von Fr. 921,000 vorbehältlich verschiebene Ber= änderungen, welche in Folge von Differenzen auf ftreitigen ober rekurrirten Forberungen noch eintreten dürften. Diese Summe mag Sie aus dem Grunde intereffiren, weil in dem mit dem Kanton Luzern projektirten Abkommen eine Summe von Fr. 300,000 oder 30 % für Bezahlung der Kurrentgläubiger in Aussicht genommen worden ist.

Ich gehe nun über auf die Grundlagen ber Rentabilitäts= berechnungen, wie sie von Seite der Kommission aufgestellt und von der Regierung gutgeheißen worden sind. Es ist dies eine Aufstellung, welche einer gewissen Bichtigkeit nicht er-mangelt und Sie interessiren muß, wenn Sie überhaupt über den Berth der Bahn sich eine Meinung bilden wollen. Die Kommission wünscht, Ihnen eine solche Meinung durch ihre Auseinandersetzungen zu geben, die sie sonst füglich hatte unterlassen können, da wir das Geschäft vollständig auswendig wissen. Ich habe hier zu bemerken, daß diese Auf-stellungen über die Rentabilität möglichst sorgsältig gemacht worden sind, daß man sich keinen optimistischen Täuschungen hinzugeben gesucht hat, wie es früher ber Fall war, und wie es namentlich in der Botichaft bes Großen Rathes an bas Volt bezüglich des Baues der Linie in kaum zu verantwortender Weise geschehen ist. Wir hoffen, bei den Zahlen, die wir aufstellen, auch später behaftet werden zu konnen. Wir haben übrigens bei andern schweizerischen Bahnen Anhaltspunkte in Betreff ber Betriebsverhaltniffe und ristiren daher nicht, uns da großen Täuschungen hinzugeben. Man hat gesehen, baß in den letzten Sahren die Betriebskoften fammtlicher schweiz. Bahnen geftiegen sind wegen der größern Anforderungen an dieselben, wegen ber theureren Materialpreise, Löhne 2c. Man hat denn auch biese Steigerung in Betrachtung gezogen. So haben sich vom Jahr 1872 auf 1874 die Betriebskoften ver= mehrt:

Es ist dies eine Position, worüber man verschiedener Unsicht fein fann. Die Betriebsausgaben fann man vertraglich 2c. feftstellen, mährend dies bei den Ginnahmen weniger der Fall ift. Ich erlaube mir daher die Grunde auseinanderzusetzen, welche die Kommission zu der Annahme von 6% geführt haben. Ich bemerke hier noch zur Berdeutlichung, daß die 6 % stets auf das erste, also nicht auf das jeweilen vor= hergehende Jahr bezogen find.

Bei der Annahme dieser Majoration von 6 % des Brutto= ertrages des Jahres 1876 mit Fr. 1,141,000 gelangen wir für das erste Jahr auf die Summe von Fr. 68,500. Zur Begründung bieses Ansatzes ist zunächst auzuführen, daß die Linie Bern = Langnau ifolirt diesem Prozentsate auch gefolgt ift, und daß dies auch der Fall ist mit der ganzen Linie Bern Luzern in der Zeit, wo eine Vergleichung möglich ift. Auf Seite 11 bes ausgetheilten Berichtes ift bie Steigerung für eine Anzahl Bahnen berechnet. Diese Berechnungen erstrecken sich auf eine längere Periode, die jedoch nicht bei allen Bahnen gleich ist, indem die Rechnung soweit geführt wurde, als sich die daherigen Zahlen herausfinden ließen. Wir finden nun da folgende Zahlen angeführt:

Bern-Langnau Schweizerische Nordostbahn, Stammnetz 14,0 " 5,0

Sie seben, daß wir unter bem Mittel biefer Bahnen bleiben und namentlich tief unter Zürich=Zug=Luzern, welcher Linie eine gewisse Analogie mit unserer Bahn nicht abge= sprochen werden tann. Zurich-Zug-Luzern hat im erften Sahre nur $1-1^{1/2^{0}/_{0}}$ abgeworfen, während sich nun das ganze Anslagekapital mit $5^{0/_{0}}$ verzinst. Sie hat dieß nur dem Umstande zu verdanken, daß ihre Kapitalbeschaffung auf ans berer Grundlage aufgestellt wurde, als diejenige der Bern= Luzern-Bahn, sonst wäre sie in die gleiche Kalamität gekommen und der hammer der Liquidation ware längst über fie ge= schwungen worben. Es mag Ihnen dies genügen für die Bemessung der Steigerung der Betriebseinnahmen, welche überdieß bei uns viel niedriger angenommen ift, als in allen andern Berichten, welche über den gleichen Puntt von Be= hörden oder von einzelnen Personen ausgegeben worden sind. zu huldigen, möglichst der Wahrscheinlichkeit zu nähern ge-sucht.

Ich gehe über zu den Betriebskoften. Wir haben diese mit einer Steigerung von $2,2^{\circ}/_{\circ}$ per Jahr berechnet. Mit bem Detail dieser Berechnung will ich Sie verschonen. Es ist zu bemerken, daß die Betriebskoften mit Fr. 11,000 im ersten Augenblicke hoch erscheinen mögen, daß aber die Steis gungsverhältniffe der Linie ungunftig find und hohe Berzin-jungsquoten der beiden Bahnhöfe in Betracht kommen. Aus biefem Grunde aber wird eine Majoration der Betriebskoften bei Bermehrung ber Einnahmen nur in bescheidenem Maß= stabe eintreten. Wenn sich also auch die Einnahmen steigern, so werden die Kosten per Kilometer nicht wesentlich höher kommen, bis es nöthig sein wird, ganz neue Züge einzuschaleten. Die wirklichen Kosten im Jahr 1876, resp. der Zeit vom 1. März 1876 bis 1. März 1877 von Fr. 1,049,000 oder per Kindmeter Fr. 11,042 bilden den Ausgangspunkt wit einer Steigerung von Fr. 23,000 per Jahr. Bei diefer Berechnung ergibt sich dann nach und nach ein günstigeres prozentuales Verhältniß der Einnahmen zu den Kosten, indem es von 89 % im Jahre 1877 auf 70 % im Jahre 1886 fällt, wenn die Bruttoeinnahmen Fr. 19,000 per Kilometer erreicht haben werden. Dieses Berhaltnig burfte ber Birtlichkeit entsprechend sein. Bei Diesen Betriebseinnahmen und Ausgaben ist nicht inbegriffen der Oberbauerneuerungsfonds, ben wir mit Fr. 800 per Kilometer der ganzen Bahnlänge ober Fr. 76,000 per Jahr in Berechnung ziehen. Diefer Fonds ift in den Statuten der Gefellschaft vom vierten Jahre an auf Fr. 800 limitirt. Er bient speziell zur Erneuerung des Oberbaues und zu außerordentlichen Bauarbeiten unvorhergesehener Art. Wir beziehen die Einlage von Fr. 800 auf bie ganze Bahnlänge von 95 Kilometer, obwohl wir nur 84 Rilometer eigene Bahn haben. Es geschieht bieß, weil der Unfat erfahrungsgemäß etwas niedrig ift.

Es mag hier nicht unintereffant fein, auf eine Berech= nung hinzuweisen, welche in der gleichen Sache gemacht worben ift von einer Seite, die bem Unternehmen durchaus nicht günstig ift. Ich habe biese Berechnung gestern in der Bot= schaft des Regierungsrathes des Kantons Luzern an den dor= tigen Großen Rath vom Jahre 1875 gefunden. Diefe von Herrn Dr. Segesser unterzeichnete Botschaft schließt im ungünstigen Sinne für das Unternehmen. Dessenungeachtet stimmen die darin gemachten Berechnungen zufälliger Weise beinahe ganz mit den unsrigen überein. Wir lesen nämlich auf Seite 21 der Bosschaft Folgendes: "Unser Finanzdepartement hat bezüglich der ungeführ anzunehmenden Steigerung der Einnahmen, Ausgaben und Nettoerträgniffe der Linie und ber in Folge berselben voraussichtlich nothwendigen jährlichen Summen für Ergänzung ber Obligationenverzinsung eine Berechnung für die zehn Jahre 1876 bis 1885 aufgestellt, verechnung sur die zehr Juhte 1870 dis 1885 ausgeseut, welche auf der ersahrungsgemäß gewiß günstigen Grundlage deruht, daß die Betriedseinnahmen jährlich um 6 %, die Betriedsaußgaden dagegen nur um 2 % zunehmen."

Auf den angeführten Grundlagen derechnet die Kommission für das Jahr 1877 einen Reinertrag von Fr. 61,500, per Kilometer also Fr. 647. Es ist dieß ein außerordentlich präsigen Austrag dem zur Mehrenter also Kommission Austrage

mäßiger Anfat, welcher aber ber Wahrheit ziemlich entsprechen wird. Auf Seite 12 des ausgetheilten Berichtes finden Sie ein Tableau über bie Ginnahmen, Ausgaben und Reinerträge der nächsten 14 Jahre. Dabei hat die Kommission den Gin= fluß anderer Bahnen, die noch nicht gebaut find, nicht in Be-rechnung gezogen. Sie wollte sich auf einem möglichst positiven Boben bewegen, und so wenig sie in eisenbahnpolitischer Beziehung Faktoren einfließen ließ, so wenig wollte sie den gunftigen ober ungunftigen Ginfluß noch nicht erstellter Bahnen berucksichtigen. So hat sie namentlich den Einfluß der Gotthardbahn nicht in Berechnung bezogen, weil man zur Stunde noch nicht weiß, wann diese Bahn fertig werden wird. Wir hoffen, sie werde einmal fertig werden, und sicher wird diese Hoffnung sich verwirk= lichen. Indeffen nahm man barauf teine Ruckficht, weil man namentlich nicht weiß, wie sich die Anschlußverhältnisse in Luzern gestalten werden. Auch den Einfluß der Brünigbahn, von der wir ebenfalls hoffen, daß sie zu Stande kommen werde, haben wir nicht berücksichtigt. Dieg ist auch nicht geschehen in Betreff der Linie Langenthal-Wauwyl, indem als sicher anzunehmen ist, daß die Centralbahn nie mehr in die finanzielle Lage kommen wird, diese Bahn zu vollenden, so daß sie definitiv zu den Todten gerechnet werden kann. Auch der Einfluß zweier andern Bahnen, die wir aber nicht zu ben Todten rechnen wollen, wurde unberücksichtigt gelassen. Es find dieß die Linien Thun-Ronolfingen und Burgdorf-Langnau. Ebenso wenig hat man die bedeutenden Kosten wegen Bersgrößerung der Bahnhöse Bern und Luzern mit berechnen zu sollen geglaubt. Es ergibt sich aus dem Vertrag der Centrals bahn mit dem Pariser comptoir d'escompte, daß für die Bergrößerung des Bahnhofs Bern mahrend einer langen Reihe von Jahren nur eine Summe von Fr. 500,000 feitens ber

Centralbahn hat in Aussicht genommen werden können, so daß die Wünsche für Erstellung eines großen Bahnhofs in Bern für lange Zeit ins Reich der Träume gehören. Diese Summe von Fr. 500,000 wird die Bahn Bern-Luzern mit einer gewissen Zinsquote mit belasten, die aber außerordentlich gering fein wird, da alle andern einmundenden Bahnen, wie die Westbahn und die Jurabahn mit berücksichtigt werben müssen. Der Bahnhof Luzern wird ebenso wenig mährend längeren Jahren bedeutende Umänderungen erfahren, indem faum anzunehmen ift, daß die Gotthardbahn in den erften Jahren ihres Bestehens eine direkte Ginmundung in Luzern haben wird, und daher die Bahnhofverhältniffe noch lange bieselben bleiben werden. Es ift übrigens beilaufig angufüh= ren, daß der Bertrag mit der Centralbahn über die Be-nutzung des Bahnhofs Luzern ungunftig ift. Er ist lange nicht mit derseiben Borsicht abgeschlossen, wie berjenige, welchen der verftorbene Herr Schaller in Bezug auf den Bahnhof Bern abgeschlossen hat. Es war vielleicht nicht thunlich, den Bertrag gunstiger zu bekommen; ich fenne die Grunde nicht; allein es ift leicht möglich, daß sich bei einem neuen Bertrag einige Reduttionen finden liegen, die bann jedenfalls eine fleine Verzinsungsquote für die Vergrößerung bes Bahnhofs Bern mehr als decken würden. Also auch diese unbestimmten Befürchtungen, als ob die Bahn für die Bergrößerung ber Bahnhöfe bedeutend in Mitleidenschaft gezogen werden möchte, find nicht begründet.

Nachdem wir somit die Grundlage der Rentabilitätsberechnung durchgesprochen haben, können wir von da aus zur Festsetung des Kapitalwerths der Bahn übergehen. Wir berechnen nämlich die jährlichen Reinerträge irgend einer Periode mit entsprechendem Zins, kapitalissiren die Summe derselben mit 5 % und beziehen diesen Kapitalwerth auf den 1. Januar 1877 zurück. Als solche Periode nehmen wir zunächst an den neunjährigen Zeitraum vom 1. Januar 1877 dis zum 31. Dezember 1885, und zwar deshald, weil auf Ende 1885 das Obligationenkapital rückzahlbar gewesen wäre, und auch in den projektirten Vorschlägen an die Gläubiger diese Dauer in Aussicht genommen war. Der auf diese Weise ermittelte Bahnwerth besteht also aus den sämmtlichen Reineinnahmen von 1877 dis 1885, sammt Zinsezzinsen kapitalisit und auf den 1. Januar 1877 zurückdezogen. (Ich unterlasse wegen der vorgerückten Zeit auf die detaillirten Berechnungen hierüber einzutreten; es liegen aber dieselben bei den Akten der Kommission und stehen sedem Witgliede des Großen Rathes zur Disposition.)

Auf dieser Grundlage finden wir auf 1. Januar 1877 einen Kapitalwerth der Sahn von Fr. 4,575,000. Hievon haben wir die bereits früher erwähnten Summen abzuziehen für Geleiserneuerung auf der Strecke Gümligen-Langnau

mit zusammen Davon kommt aber in Abrechnung der Werth des Landes längs der Bahn und in der Umsgebung der Stationen, der nach unserer Schätzung auf höchstens

zu berechnen ift, so daß noch Fr. 650,000 abzuziehen sind. (Der Vollständigkeit wegen und als beiläusige Bemerkung für die genau Rechnenden sei hier noch beisgefügt, daß wir eine Zinsberechnung von der Summe von Fr. 300,000 für Geleiseerneuerung, welche successive während sechs Jahren ausgegeben wird, außer Acht lassen, weil derselben ein ähnlicher Zinsausfall auf der Summe von Fr. 250,000 für Landwerthe gegenüber steht, da diese auch bloß

250,000

Bahn auf 1. Januar 1877 Fr. 5,778,000 oder rund Fr. 5,800,000.

Es geht daraus hervor, daß der Werth der Bahn, wenn man eine längere Periode in Aussicht nimmt, stetig wächst, und es wurde somit eine genau mathematische Berechnung bes Bahnwerthes auf unseren Grundlagen noch ein etwas anderes Rejultat ergeben, indem sie zeigen würde, daß sich noch ein Mehreres an Kapitalien verzinst. Es ift hier aber nicht der Ort, auf eine solche Berechnung einzutreten, sondern es mag bloß erwähnt sein, daß die hier vorliegenden Besechnungen noch nicht auf eigentlich mathematische Richtigkeit Unspruch machen Diese streng mathematischen Berechnungen liegen ebenfalls zu Ihrer Einsicht vor; man hat es aber nicht opportun geglaubt, sie zu publiziren und so den ganzen Bahn= werth gewissermaßen bis auf den letzten Franken nach einer vielleicht etwas optimistischen Ausicht herauszurechnen. Es ift jedenfalls auch nicht zu übersehen, daß, wenn man eine gar zu lange Periode in Aussicht nähme, inzwischen der Ueber= gang der Gisenbahnen an den Bund stattfinden könnte, wo= durch jeder weiteren Majorationsberechnung der Faden abgeschnitten wäre, daß also einer allfälligen Berechnung eines Mehrwerthes der Bahn über die erwähnte Summe hinaus immerhin dieser nachtheilige Faktor entgegenzuhalten ist.

Aus diesen Berechnungen hat sich nun für die Kommission nach ihrem ersten Standpunkt die Ansicht ergeben, der Kanton Bern solle nicht über die von den Experten sestigesten Anschlagssumme von Fr. 6,000,000 hinausdieten. Es sei mir gestattet, einstweisen auch auf diesem Boden der Kommission zu bleiben und Ihnen gegenüber die ersten Schlüsse derselben, wie sie im gedruckten Berichte vorliegen, zu motiviren. Denn die Kommission ist nicht leichtsinnig von ihrem ersten Standpunkte abgesprungen, um Ihnen heute andere Anträge zu bringen, und Sie werden nach geschehener Mostivirung der ersten Position der Kommission auch die Wotivirung ihrer neuen Anträge hören,

Es ift mit unserer Rechnung auch der Nachweis geleistet, daß der Kanton nicht darauf ausgeht, ein gutes Geschäft auf Rechnung der Gläubiger zu machen, sondern eben auch die ungünstigen Chancen mit in den Kauf nehmen und die Kompensation späterer Jahre abwarten muß; eine Rechnung, die wohl ein Staat aufstellen kann, der langathmiger ist, als eine Eisenbahngesellschaft, während eine solche, namentlich wenn sie auf schwachen Grundlagen beruht, in kürzerer Zeit erschüttert und untergraben ist und nicht auf Mehrerträgnisse warten kann. Die Taxenerhöhung haben wir, wie bereits bemerkt, nicht in Rechnung gebracht. Dieser Faktor des Mehrewerths ist ein viel zu undestimmter, als daß wir ihn eins

rechnen zu sollen glaubten; da er aber boch möglicherweise eintreten kann, mag er Denjenigen unter Ihnen, welche die Berechnungen der Kommission etwas optimistisch sinden sollten, zur Beruhinung dienen und als Kompensation gelten.

Um die Auseinandersetzungen der Rechnung der Kom= mission zu resumiren, will ich nochmals betonen, daß sie die Grundlagen derfelben für ziemlich sichere ansieht. Es sind bies einerseits die gegenwärtigen Betriebserträgnisse, die wir für eine gewisse Periode bereits absolut sicher haben, ander= seits die Betriebsausgaben, die wir für die Gegenwart eben-falls kennen. Ich kann in dieser Beziehung namentlich noch anführen, daß die Direktion der Jurabahn, die von unseren Rechnungen erst Kenntniß bekommen hat, nachdem sie gedruckt waren, nach eingehender Prüfung derselben sich dahin aus-gesprochen hat, die Berechnungen der Kommission für die Betriesausgaben seien zwar etwas eng bemessen, aber hin= länglich, namentlich mit Rückficht auf die Ginlagen in den Oberbauerneuerungsfonds, die sofort und fortau vorgenommen werden. Also auch in Beziehung auf die Betriebsausgaben haben wir das Urtheil einer Bahngefellschaft für uns, die die Bahn bis dahin betrieben hat und, wenn wir sie erwerben, auch ferner zu betreiben gedenkt. Der einzige Bunkt, über ben man verschiebener Meinung fein fann, ift die Steigerung ber Bruttoeinnahmen. Die Kommission hat geglaubt, in dieser Beziehung ben richtigen Faftor herausgefunden zu haben, und sie hat ihre Unnahme auch mit Gründen belegt. Es hat zwar in ihrer Mitte nicht an einem ungläubigen Thomas gefehlt, der der Ansicht war, daß eine solche Steigerung der Betriebs= einnahmen überhaupt nicht eintreten werde. Ich möchte daorts bloß anführen, daß eine gewisse Majoration ja freilich ein= treten muß und wird. Es ift eine folche bis jest bei allen Bahnen unter ähnlichen Berhältnissen eingetreten, und die Berechnungen ber Anwohnerzahl und des Güterverkehrs der Linie weisen mit Nothwendigkeit barauf hin, daß auch die Linie Bern-Luzern einem bestimmten Gesetz der Berkehrs= zunahme folgen wird, wie jede andere Linie ber Welt in analogen Berhältnissen, daß also nicht sie allein und ausnahms= weise nicht mehr abtragen wird. Also auch die Majorationen ber Einnahmen glauben wir als annähernd richtig hinstellen zu können und damit unsere Berechnung des Werthes ber Bahn vom bloß finanziellen Standpunkt aus vollständig begründet zu haben.

Es sind jedoch die bisherigen Berechnungen solche, die hauptfächlich nur die technischen und Verkehrsverhältnisse im Auge haben. Man fann nun aber den Werth der Bahn noch auf eine andere Weise feststellen, und Ihre Kommission hat nicht ermangelt, dies zu thun. Es ist das eine Feststels lung mehr kaufmännischer Art, wobei man als Grundlage den Kurswerth der Obligationen angenommen und die Schwankungen besselben innert ber letten vier Monate ver= folgt hat. Das Minimum bes Kurses war $42,5\,^{\circ}/_{\circ}$, das Maximum $54\,^{\circ}/_{\circ}$, das Mittel also $48,25\,^{\circ}/_{\circ}$. Diese Obligationen sind aber immer plus Zins gehalten worden, und wir haben also auf 31. Dezember 1876 noch beizufügen ben Zins für 20 Monate, nämlich vom 1. Mai 1875 hinweg brei Semestercoupons, die nicht bezahlt worben sind, und ben Zins für die zwei Monate November und Dezember des letzten Jahres. Fügen wir diesen Zins für 20 Monate zu 5%, wie er kursmäßig bei den Verkäufern bezahlt worden ift, mit Fr. 8. 33 zum mittleren Kurse hinzu, so erhalten wir einen Kurswerth bieser Obligationen von Fr. 56. 58, folglich als kursmäßig sestgestellten Werth des Obligationenkapitals Fr. 5,658,000. Um diesen Betrag, oder um Partikeln desselben 5,658,000. Um diesen Betrag, ober um Partikeln besselben hat der einzelne Obligationar seine Titel sos werden können, mobei jedoch Schwankungen vorauszusetzen sind und natürlich ein Minderwerth heraustame, wenn bas ganze auf ben Markt

Nachdem so die Kommission zu der Annahme gelangt war, man solle bei ber Versteigerung ber Bahn nicht über den Anschlagswerth von 6 Millionen Franken gehen, handelte es sich für sie barum, Vorschläge an die Obligationare auszuarbeiten, wobei die projektirten Grundlagen der mit bem Ranton Luzern zu treffenden Bereinbarung als Schema bienten. Der eine dieser Vorschläge ift seitens ber Kommission gestrichen und als Minderheitsantrag reproduzirt worden; ich werde später auf denselben zurückkommen. Hier habe ich nur denjenigen Borschlag zu motiviren, den Ihnen die Kom= mission einstimmig als Vorschlag an die Obligationare gebracht hat. Immerhin darf beigefügt werden, daß diefer Borichlag zur Stunde als bahingefallen zu betrachten ift. Es erscheint aber bennoch ber Wichtigkeit ber Sache angemeffen, bag bie Motive der Kommission hinsichtlich der Aufstellungen und Berechnungen, zu deren Adoption fie ben Großen Rath zu

bewegen gesucht hat, bekannt gegeben werden.

Man hat für den Fall, daß man, sei es vor der Steigerung oder nach derselben, mit den Obligationären gütlich verhandeln könne, eine Reduktion der Titel in Aussicht genommen. (Ich will nicht darauf eintreten, wie in dem einen oder andern Fall die Verhandlungen sich ausgenommen hätten; es ist das in diesem Augenblick unnüß zu erörtern und übrigens theilweise bereits geschehen). Wan hat also für den Fall gütlicher Unterhandlungen eine Reduktion des Nominalwerthes der Titel von Fr. 1000 auf Fr. 585 und eine gleichzeitige Herabseung des Zinsstußes von 5% auf 4½% oh in Aussicht genommen, aber mit Beibehaltung des Kückzahlungsetermins auf Ende 1885. Hiebei wurde in erster Linie seitens der Kommission angenommen, daß die zu machenden Offerten nicht niedriger sein dürsten, als der Kurswerth der Titel auf dem Warkt, sondern eher etwas höher. Nun würde der 4½ prozentige Staatstitel, den wir zu Fr. 585 pari geben wolsen, analog gleichartigen Staatsschuldscheinen des Kantons wohl kaum einen höheren Kurswerth auf der Börse erreichen, als 97%. Wenn also der Obligationär seinen Titel von Fr. 585 verkausen wollte, so würde ihm das Fr. 567. 45 ausmachen gegenüber Fr. 565. 80. Sie sehen also, daß die Rommission mit ihrer Offerte von Fr. 585 ungesähr den Kausmerth der Titel gegen baar auf der Börse ausgleichen wollte.

Man hat ferner angenommen, daß der Kanton im Falle eines gütlichen Uebereinkommens vor der Steigerung, daß zwar die Steigerung nicht mehr unmöglich, aber zu einer bloßen Formsache machen würde, oder aber im Falle eines solchen Uebereinkommens nach der Steigerung, mit dem Ankaufspreise der Bahn etwas höher gehen könne, als die Summe des Anschlagspreises von Fr. 6,000,000, die seitens der bundesgerichtlichen Experten festgestellt und von Seiten Ihrer Kommission und der Regierung angenommen worden ist. Endlich hat man angenommen, daß der Kanton auch höher gehen könne mit Rücksicht darauf, daß er sich im Hindlick auf andere Geldbedürfnisse, die ihm noch bevorstehen, desser stellt, wenn er ungesähr ¹¹/₁₂ der Kaufsumme in neuen Titeln bezahlen kann, statt dafür ein Unleihen von Fr. 6,000,000 auf den Warkt zu bringen.

Eine genauere Berechnung ber Werthbestimmung bes

42,075

erwähnten Vorschlags an die Gläubiger, die der Rurze hal= ber in den gedruckten Bericht nicht Aufnahme gefunden hat, ergibt dasselbe Resultat. Das Obligationenkapital von Fr. 5.850,000 wäre zu $4^1/20/6$ bis Ende 1885 verzinslich und auf diesen Termin rückzahlbbar. Die Obligationäre hätten also jährlich einen Zins von Fr. 263,250 zu beziehen. Es ist nun von einer jeden Jahresquote dieses Betrags der Werth derselben mit Zins und Zinseszins von dem betreffenden Anfangstermin dis Ende 1885 zu berechnen. Führt man diese Berechnung aus und addirt die gefundenen Endwerthe so erhält man als Totalwerth der bis dahin für die Obli= gationare aufgelaufenen Zinfe eine Summe Fr. 2,902,700 non Abdirt man hiezu noch das auf Ende 1885 rückzahlbare Kapital mit 5,850,000 Fr. 8,752,700 fo erhält man eine Summe von . als Gesammtwerth bessen, mas die Obligationare auf 31. Dezember 1885 bezogen hätten. Bezieht man nun bieses Kapital mit logarithmischer Rechnung auf den 1. Januar 1877 zuruck, so erhält man als Betrag bes Baarwerthes, welchen gegenwärtig bieser Vorschlag für die Obligationare hätte, eine Summe von Fr. 5,642,000. Berechnen wir das gegen die offerirten Fr. 585 oder den Gesammtbetrag von Fr. 5,850,000 zum Kurse von 97%, so haben wir einen Baarwerth desselben von Fr. 5,674,500, also beinahe dense felben Werth, wie er sich aus ber vorhin angeführten Rech= nung ergibt. Sie sehen also, daß diese Beranschlagung nach bem Kurse ber Obligationen, immerhin unter ber Borausssetzung, daß man bei einem Angebot von 6 Millionen baar bei ber Steigerung stehen bleibe, ziemlich richtig ist.
Die finanziellen Folgen des Borschlags für den Kanton finden Sie auf Seite 16 bes Berichts auseinandergeset, und es ist zu bemerken, daß man nicht unterlassen hat, bie sammtlichen Nechnungen vollständig und bis zur Firirung aller Beträge in bestimmten Summen durchzusühren, damit man schon jest sehe, wie weit man gelangt, und nicht viels leicht erst später zu ber Ueberzeugung gelangen muß, daß die Bahn noch verschiedenes Geld über ben Steigerungsbetrag hinaus gekoftet hat. Gefet also ben Fall, wir murben bie Bahn zu den Bedingungen biefes Vorschlages bekommen, so würde die Verzinsung der Kapitalien zu Lasten der Bahn folgende Beträge erreichen: Un Obligationenkapital Fr. 5,850,000 zu 41/2 % Fr. 263,250 An privilegirten Forberungen Fr. 550,000 zu 5 % Un Auslagen für Oberbauerneuerung der Linie 27,500 40,500

Berausgabung auf längere Zeit vertheilt und beshalb billiger berechnet werden kann. Der Reinertrag der Bahn ergibt Defizite bis Ende 1885, welche inklusive Berzinsung der vorgeschoffenen Million auf Fr. 1,227,100 ansteigen. Die Zinfeszinsberechnung auf diesen Desiziten ergibt nach ber rechnungs= mäßigen Aufstellung, die Sie bei den Atten finden, und unter Abzug der Mehrerträge in den letzten Jahren vor Ende 1885 eine Summe von Fr. 366,900. (Beiläufig bemerke ich, daß auf Seite 14 bes gedruckt ausgetheilten Berichtes ein Druckfehler zu berichtigen ift, indem es dort zu unterft an der Seite ftatt: "bis Ende 1855" heißen muß: bis Ende 1885.") Somit haben Sie an direkten Defiziten, inklusive Berzinsung der Vorschußmillion und Zinseszinsberechnung auf diesen Defiziten bis Ende 1885 zu berechnen Fr. 1594,000. Das Kapital, bas auf diesen Zeitpunkt in der Bahn läge, betrüge bemnach: An Obligationen . . Fr. 5 850,000 Zahlungen an die privilegirten Gläubiger . 550,000 Borschuß der Regierung zur Bauvollendung 935,000 Kapital für Bahnvollenbung 900,000 Summe ber Defizite und Zinsen . . . 1,594,000

Zusammen würbe also Enbe 1885 die Bahn kosten Fr. 9,829,000 Die Bahn würbe aber nach der Tabelle, die Sie auf Seite 12 des Berichts sinden, im Jahr 1886 abwerfen Fr. 471,000, und sonach das Kapital ein Jahr nach Zurückzahlung der Obligationen mit 4,8 % verzinst sein. Es ist das für den Staat Bern, der so lange warten kann, ein erfreuliches Erzgebniß. In den solgenden Jahren würde der Nettoertrag sich belausen auf:

1890 . . " 653,000 oder Fr. 161,500 mehr als die 5 % jege Berzinsung der Summe, welche bis 1886 in der Bahn liegen wird. Zu dieser Zeit wird also die Bahn einen anständigen Ertrag abwersen. Indessen ist es möglich, daß sie bis dahin in den Besit des Bundes übergegangen sein wird. Aus dem Gesagten ergibt sich, daß der Staat während des ersten Decenniums für die Berzinsung der aufzuwendenden Kapitalien Opfer zu bringen hat, die der ganze Kostenwerth intlusive die vorgeschossen Million sich zu verzinsen beginnt. Bei dieser Berechnung ist der Werth der Landabschnitte nicht in Anschlag gebracht worden. Wan hat nämlich augenommen, es werde 1886 ein neues Anleihen aufgenommen werden müssen, und da hiefür keine Anleihenskosten berechnet sind, so kann der Werth der Landabschnitte als Kompensation angesehen werden. Auch hat man zur Zeit davon gesprochen, den Kurrentgläubigern etwas zu geben, und in diesem Falle wäre da ein Posten, wo sich etwas sinden ließe.

Wir gelangen nun zum sechsten Abschnitte des Berichtes, welcher betitelt ist: Schluß. Ich kann Ihnen aber noch nicht Hoffnung machen, daß wir wirklich am Schlusse augelangt sein werden, sondern ich muß wiederholt um Ihre Aufmerksamkeit ditten. Nachdem sie den Werth der Bahn sestgestellt hatte, wollte die Kommission nicht unterlassen, daran zu erstinnern, welche Summe der Kanton Bern in der Unternehmung

bereits stecken hat. Es sind dieß: Einschuß der Linie Gümligen-Langnau . Fr. 6,600,000 Subvention des Kantons an Aktien . " 1,750,000 Vorschuß der Regierung zur Bauvollendung " 935,000

Zusammen Fr. 9,285,000 Diese Summe ist ungefähr so groß, wie biejenige, welche die Obligationäre darin stecken haben. Doch darf dabei nicht unerwähnt gelassen werden, daß der Einschuß der Linie Gümligen-Langnau bis jett nie einen Zins abgeworfen, sondern bis zum letten Augenblicke Betrickszuschüsse ersordert hat. Es ist mir nicht bekannt, ob sie jetzt die Betriebskosten abwirft oder nicht. Der Umstand, daß das Kapital von Fr. 6,600,000 bisher zinslos war, war mit ein Grund, warum der Große Rath für den Ausdau der Linie weitere Summen votirte; er beabsichtigte damit, die Fr. 6,600,000 zinstragend zu machen. Nominell stehen die Beträge im Staatsvermögen. Sie sind natürlich verloren, wenn der Kanton die Bahn nicht erwirdt, während, wenn er Eigenthümer wird, er die Aussicht hat, daß nach zehn Zahren eine kleine Berzinsung erhältlich ist, welche die Kommission auf Ende 1890 auf $2^1/2$ $^0/_0$ berechnet. Ich bemerke hier zu Handen berjenigen Mitglieder, welche die Rechnung vielleicht durchgehen, daß hier die Fr. 935,000 hers ausgenommen sind, während sie oben siguriren.

Es hat nun in Betracht ber sammtlichen Verhältniffe und in Würdigung bloß des finanziellen Werthes der Bahn für den Kanton im gegenwärtigen Momente, ohne Herbeisziehung eisenbahnpolitischer Faktoren und der Zukunft, Ihre Kommission den Antrag 1 gestellt, welchen Sie am Schlusse bes gedruckten Berichtes finden. Dieser Antrag ist einstimmig gefaßt worden. Zwar sind im Schoofe der Kommission schon damals weitergehende Anträge gefallen, dieselben find aber von ber Mehrheit der Kommission bekämpft worden. Die Kommission war hauptsächlich beshalb in ihrem Antrage einstimmig, weil Niemand die Berantwortlichkeit übernehmen wollte, die Frage, ob der Kanton die Bahn ankaufen solle oder nicht, dem Bolksentscheide zu entziehen. Ich will beifügen, daß nament= lich Ein Mitglied seine Stimmgebung ausdrücklich in ber Weise motivirt hat. Man hat schon damals angenommen, wenn man nicht auf eine Summe von 6 Millionen gehe, so werde die Bahn uns entgehen und das Volk dann nicht mehr in ber Lage sein, sich darüber auszusprechen, ob es sie erwerben wolle oder nicht.

Es sei mir erlaubt, mich mit einigen Worten auch darüber auszusprechen, warum die Kommission bei ihrem ersten Beschlusse mit einer simitirten Summe an die Steigerung gehen wollte. Zunächst schien es ihr und der Regierung, es liege nicht an diesen Behörben, eine unbeschränkte Vollmacht zu verlangen; der Große Rath wurde eine folche vielleicht nicht ertheilen, wenn er es jedoch wolle, könne er es immer= hin thun. Ferner hat die Kommission gesagt, in einem Stadium, wo man noch Verhandlungen in Aussicht nimmt, muffe einmal mit einer bestimmten Summe feitens ber por= berathenden Behörden aufgetreten werden; sie können nicht bloß mit einem allgemeinen Beschlusse fommen, der die Gläubiger darüber in Ungewißheit lasse, was der Kanton allensfalls bieten wolle. Wan glaubte, eine limitirte Summe annehmen zu sollen, damit die Obligationsgläubiger, welche sich noch frei aussprechen können, dies zu thun im Stande seien, und damit auch diejenigen Gläubiger, welche bereits in die Fesseln der Basler Handelsbant, resp. der neuen Gesellschaft, sich begeben haben, wenigstens einen moralischen Druck auf die Besitzer ihrer Vollmacht ausüben können. Endlich glaubte man, ohne eine limitirte Vollmacht würde man die Bahn theurer erwerben muffen, als man fie damals erwerben zu können glaubte. Dies als Motivirung des Standpunktes der Kommission, welche Ihnen nun einen neuen Antrag vorlegt, den ich Ihnen später zur Kenntniß bringen werde. Im Antrage 2, den die Kommission am Schlusse bes

Im Antrage 2, den die Kommission am Schlusse des gedruckten Berichtes stellt, ist von den Vorschlägen an die Gläubiger die Nede, welche die Kommission und die Regierung diesen machen wollten. Für beide Fälle, für die Steigerung wie für die Vorschläge, war die Ratisitation durch den Großen Rath und das Volk vorbehalten, in dem Sinne, daß der Große Nath sich zuerst auszusprechen und das Ergebniß mit oder ohne Empfehlung dem Volke vorzulegen gehabt hätte.

Die Minorität der Großrathskommission hat einen Mindersheitsantrag formulirt. Dieser Antrag ist nun in Folge der neuen Anträge ebenfalls dahingefallen, ich will aber darauf möglichst kurz eintreten, da es zum Verständniß der Sachlage dienen kann, und da, wenn später Verhandlungen angebahnt werden, dieser Antrag möglicherweise doch vor Sie kommen wird als ein Antrag, den Gläubiger angenommen hätten. Es ist daher nicht unzweckmäßig, wenn man sich schon heute

mit diesem Antrage vertraut macht.

Borher aber noch einige Worte über die Frage ber Kurrentgläubiger. Sie haben in dem projektirten Abkommen mit Luzern gesehen, daß eine Summe von Fr. 300,000 = ungefähr 30 % der Forderungen der Kurrentgläubiger in Aussicht genommen worden ist. Die Kommission war einstimmig in ihrem Bedauern bezüglich der Lage der Kurrentzgläubiger, und ich glaube, sie sei einstimmig in dem Gefühle gewesen, daß die Kurrentgläubiger mehr zu bedauern seien, als die Obligationäre. Sie mußte sich aber sagen, daß es im gegenwärtigen Stadium durchaus nicht der Fall sein könne, den Kurrentgläubigern irgend Etwas zuzusichern oder auch nur Hoffnungen zu erwecken. Die Frage einer allfälligen Bezahlung eines Theils der Forderungen der Kurrentgläubiger in einem bescheidenen Maßstade kann erst zur Sprache kommen, wenn der Kanton Eigenthümer der Bahn ist und es sich dann darum handelt, den Ankauf durch das Bolk ratissizien zu lassen. Wenn in Bern dieser Gedanke die Oberhand erhält, so wird wahrscheinlich auch der Kanton Luzern den Kurrentzgläubigern, die größtentheils Einwohner dieses Kantons sind,

ein Scherflein zukommen laffen.

Was nun ben Antrag betrifft, ben die Minderheit der Großrathskommission eventuell stellt, so sinden Sie denselben in der Beilage Nr. 2 zu dem gedruckten Berichte näher er= örtert, und zwar in den §§ 4 bis 8; diese Beilage enthält die projektirte Uebereinkunft zwischen den Kantonen Bern und Luzern betreffend Vorschläge an die Obligationsgläubiger der Bern-Luzern-Bahngesellschaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch die beiden Kantone. Ich erlaube mir, Ihnen diese Vorschläge in bereinigter Redaktion zur Kenntiß zu bringen. Es wird da vorausgesehen, daß die Gläubiger für den Nominalbetrag ihrer Forderungen Staatsobligationen auf ben Kanton Bern erhalten. Es ift also hier (entgegen bem andern Borschlage, ben ich den ersten nemien will) eine Kapitalreduftion nicht in Aussicht genommen, sondern eine einstige vollkommene Rückzahlung des Kapitals, sofern der Zinsertrag der Bahn es erlaubt hätte. Es ist nämlich nicht ein bestimmter Rückzahlungstermin in Aussicht genommen, sondern die Rückzahlung soll erst dann erfolgen, wenn drei Jahre nach einander die Obligationen nach Abzug gewisser Leiftungen einen Zins von $4^{1/2}$ % netto abgeworfen haben. Es ist aber bei den Obligationen eine Zinsreduktion von 5 auf $2^{1/2}$ % des Nominalbetrages vorgesehen, wobei jedoch die Obligationare zum Mehrertrage der Bahn berechtigt ge= wesen wären bis auf eine Maximalrendite von 4 1/2 0/0 nach Abzug einer Reihe Roften, die im § 5 der projektirten Ueber= einkunft prazisirt sind. Es sind dieß:

1. die Betriebstoften ;

2. eine jährliche Einlage in den Reservefonds von Fr. 800 ver Kilometer;

3. die Zinse i 4½ % bes von dem Kanton für Bauvollendung, Bezahlung von privilegirten Forberungen und Erswerbung resp. Berzinsung des Kollmaterials schon veraussgabten oder noch zu verausgabenden Kapitals, inbegriffen den vom Kanton geleisteten Borschuß von Fr. 935,000;

4. allfällige Defizite, welche sich nach Erwerbung der Linie durch den Kanton auf dem Betriebe der Bahn oder auf der Berzinsung des in Ziffer 3 erwähnten Kapitals, so-

wie auf Speisung bes Reservefonds ergeben follten. Solche Defizite sind bem Kanton, welchem beren vorläufige Deckung

obliegt, jeweilen zinstragend zuzuschreiben; 5. etwaige Ausfälle auf ber dem Obligationskapitale à 21/2 % garantirten fixen Berzinsung, welche von dem Kan= ton gedeckt worden sind. Derartige Ausfälle, für welche jedoch ein Zins nicht berechnet wird, sind aus dem spätern Rein= ertrage der Bahn vorab zurückzuerstatten, bevor den Oblisgationären ein Mehrertragsantheil ausgerichtet wirb.

Es ist dieser Vorschlag sinanziell ein außerordentlich wohlerwogener und ein richtig bemessener in Bezug auf die Bertheilung der Chancen. Da den Obligationaren eine Majo= ration des Zinses in Aussicht steht, so muß ihnen eine gewisse Einsicht in die Rechnungsstellung eingeräumt werden, worüber bie §§ 7 und 8 ber erwähnten Uebereinkunft das Nähere enthalten. Man hat sich nicht verhehlt, daß diese Betheiligung ber Obligationäre an dem Mehrertrage ihre Unannehmlich= keit mit sich führt. Indessen ift sie keine eigentliche Ungulanglichkeit; denn es wird ben Obligationaren keine Bertretung in der Verwaltung, sondern bloß das Recht gegeben, die Rechuungslegung zu verifiziren, wobei Anstände schiedsrichter= lich beurtheilt wurden. Es ist nicht anzunehmen, daß der Kanton Bern da Streitigkeiten gehabt hatte, indem er seine Rechnung stets richtig und honett gestellt haben wurde. Es hat der Minderheit geschienen, dieser Vorschlag sei überhaupt der billigere und gewissermaßen der honettere, indem das Kapital intakt gelassen und nur der Zins reduzirt worden ware, wobei die Gläubiger aber an einem Reinertrage parti=

Dieser Borschlag ist von ber Majorität hauptsächlich aus dem Grunde betampft worben, weil sie sagte, er sei zu weit= gehend. Es ist begreiflich, daß er finanziell weiter gehend ist, als der erste. Wenn die betreffenden Rechnungen, wie die Borschläge einander finanziell gegenüberstehen, Sie interessiren, so werden Sie sie in dem Aktendossier finden, das ich zu

Ihrer Verfügung auf den Kanzleitisch legen werde.

Es sei mir erlaubt, die finanziellen Folgen des Mino-ritätsvorschlages für den Kanton Bern kurz zu berühren. Die Verzinsung der Kapitalien zu Lasten der Bahn würde betragen: an Obligationenkapital Fr. 10,000,000 Fr. 250,000 27,500an Auslagen für Oberbauerneuerung der Linie Gümligen-Langnau, Bahnvollendung und Rollmaterial, Fr. 900,000 à $4^{1/2}$ %....an Borjduß ber Regierung zur Bauvollendung Fr. 935,000 à $4^{1/2}$ %.... 40,500 42,100 Summe ber Berzinsung Fr. 360,100 Der Reinertrag ber Bahn wurde erst 1883 zur Deckung biefer Binfe genügen. Bis babin wurden Defizite entstehen, beren Gesammtbetrag sich auf belaufen würde. Die biesen Defiziten gutzu-Fr. 1,134,700 schreibenden Zinse, wie es in der Uebereinstunft stipulirt ist, betrügen 430,100 Zusammen Fr. 1,564,800

1,582,100 erreichen, so daß Ende 1891 ein Nettoer= 17,300 entstehen würbe, an dem die Obligationäre erstmals partizipiren würben. Erhalten die Obligationäre nur 50 $^{\circ}/_{\circ}$ des Wehrertrages, so wäre die Berzinsung im Jahre 1893 auf $4^{\circ}/_{\circ}$ ongelangt, und das Kapital würde auf Ende 1895 fündbar. Beziehen fie aber die ganze Jouissance, so würden sie ein Jahr früher den Maximalprozentsat erhalten und das Kapital würde nach unfern Berechnungen Ende 1894 rückzahlbar.

Nach dieser Motivirung der bisherigen Anträge der Kom= mission habe ich nun die Grunde auseinanderzuseten, aus benen fie zu ihren neuen Antragen gekommen ift. Bunachft hat sich herausgestellt, daß die von Ihrer Kommission beschlossene Offerte von Fr. 585 zu $4^{1/2}$ °/0, verzinslich und Ende 1885 rückzahlbar keinen Anklang sindet, weder bei den freien Obligationaren, noch bei der Baster Handelsbank ober ihrer Rechtsnachfolgerin. Es ist mir nicht bekannt, welches Refultat die Schritte der Kantonalbank und der Eidgenöf= fischen Bank, welche die Zustimmung der Obligationare ent= gegennehmen sollten, gehabt haben; dagegen ift sicher, daß die Baster Handelsbank eine ausweichende Autwort gegeben hat, und daß keine Aussicht vorhanden ift, die Zustimmung der Gläubiger zu diesen Vorschlägen zu erhalten, da immerhin ein Betrag von 8 Millionen Franken bereits bei der neuen Gesellschaft festgenagelt ist, daher die Aufrechthaltung dieser Vorschläge ein Schlag in's Wasser wäre.

Es ift aber für die Kommission noch ein anderes Motiv hinzugekommen, ein Bertrag nämlich, ber erst in den letzten Tagen zu ihrer Kenntniß gelangt ist, und den bereits der Herr Eisendahndirektor angeführt hat. Dieser Vertrag, der jetzt in Ihren Händen sein wird, ist abgeschlossen worden wischen dem Verwaltungsrathe der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft einerseits und dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn anderseits und betrifft den gemeinschaftlichen Ankauf der Bahnlinie Bern-Langnau-Luzern und die Ueber-

tragung des Betriebes an die Centralbahn. Erlauben Sie mir, biefen Vertrag kurz zu analysiren. Es übernimmt nach benselben die Centralbahn gewisse Laften für die Erwerbung der Bahn. Ich will, bevor ich diese präzisier, noch auführen, daß es zweifelhaft erscheinen könnte, ob die Centralbahn solche neue Lasten auf sich nehmen kann gegenüber ihrem bereits angeführten Anleihensvertrag mit bem Barifer comptoir d'escompte, in welchem biejenigen Summen, über welche die Centralbahn von diesem Unleihen ver= fügen tann, genau prazifirt find. Es ift Sache ber eibge= nöffischen Behörben, zu kontroliren, ob die Centralbahn bas Verfügungsrecht über solche Summen noch hat, ober nicht. Ich will Sie über diesen Punkt nicht länger aufhalten.

Die Centralbahn verpflichtet fich laut Art. 2 des frag= lichen Bertrags, aus eigenen Mitteln bie Steigerungskaution zu leiften und auch bie nächstfolgenden Zahlungen, die erfor= derlich sind, zu machen. Ihr Betheiligungsverhältniß an dem neuen Unternehmen ist in Art. 4 des Räheren auseinander= gesett. Ich will mir aber erlauben, Ihnen diesen Punkt noch etwas klarer zu machen, als es aus dem Artikel ersichtlich ist. Die Centralbahngesellschaft beabsichtigt, Aktionar ber Reuen Bern-Quzern-Bahngesellschaft zu werden für benjenigen Betrag an Obligationen, der der neuen Gesellschaft nicht beigetreten ift, d. h. fie bezahlt diese Obligationen in baarem Gelbe aus nach Mitgabe bes Steigerungsbefrags. Vorausgesetzt also, bie Bahn würde 3. B. um 61/2 Millionen von der neuen Gefell= schaft ersteigert, und diese hatte Fr. 500,000 an die privile= girten Gläubiger abzugeben, so würden $60^{\circ}/_{\circ}$ für die Oblisgationsgläubiger bleiben, und nehmen wir nun wieder an, es seien der neuen Sesellschaft 8 Millionen beigetreten, — eine Zahl, die ungefähr richtig sein mag — und 2 Millionen frei geblieben, so hätte die Centralbahn diese 2 Millionen zu 60°/0 baar auszubezahlen und nähme für diesen Kominalbetrag ihrer Forberungen Aktien, so daß sie also in diesem Falle für 2 Millionen Aktionär an der Bahn wäre. Deshalb wird der Betheiligungsbetrag an nominellem Aktienkapital auf

Der Mehrertrag über die Verzinsung würde im Jahre 1884 beginnen und 1891 sammt

2 Millionen limitirt. Die neue Gesellschaft sagt nämlich: Wir besitzen bis auf zwei Millionen und vielleicht noch für etwas mehr die Zustimmung der Obligationäre, und somit kann bas Maximum der Betheiligung auf 2 Millionen limitirt bleiben. Die Centralbahn hat nun Fr. 1,200,000 in Baar außzugeben, um Aktionar nominell für 2 Millionen Franken zu werden. Es ift das die gleiche Summe, die der Berwaltungsrath lette Woche in Olten beschlossen hat. Ferner liefert die Centralbahn der neuen Gesellschaft ein Anleihen von Fr. 1,200,000 zu 5%, wogegen sie eine Obligation erster Hypothek auf die Bahn kreiren läßt, aber immerhin gestattet, daß die Gesellschaft von sich aus noch weitere Fr. 800,000 in gleichem Rang emittiren kann. Die Betheiligung ber Centralbahn an bem neuen Geschäft wird also in Baar auf Fr. 2,400,000 zu veranschlagen sein. Im Fernern übernimmt die Centralbahn laut Art. 5 des Vertrags noch die Stellung desjenigen Betriebsmaterials, welches die neue Gesellschaft nicht besitzt. Da natürlich bas Betriebsmaterial ber Jurabahn wegfallen wird, so legt sich damit die Gentralbahn die Anschaffung eines Betriebsmaterials für rund 40 Kilometer zu Fr. 20,000, oder eine Last von zirka Fr. 800,000 auf. Nun besitzt sie aber nicht einmal für die Gäubahn das nöthige Betriebsmaterial; man sieht also, daß es ihr mit der Erwerdung der Bahn außerordentlich Ernst sein muß, wenn sieh sich auch noch dieses Onter abre kasandang Ernsalt zufsie sich auch noch dieses Opfer ohne besonderes Entgelt auferlegt.

Nach Art. 5 übernimmt die Centralbahn auch den Be-trieb der Bahn. Es mag angeführt werden, daß hier eine fleine Täuschung mit unterläuft. Es heißt nämlich unter a, baß die Centralbahn ber Bern-Luzern-Bahngesellschaft für bie Dauer ihres Betriebs ohne besondere Vergütung über die sub B ftipulirte Betriebsentschäbigung hinaus die Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Luzern und der Strecken Bern-Gümligen und Fluhmühle-Luzern zugestehe. Nach dieser Redaktion könnte man glauben, die guten Obligationare brauchen für biese Mitbenützung der Bahnhöfe und Bahn= strecken keine Vergütung zu bezahlen. Das ist aber nicht der Fall; denn die Centralbahn verlangt sub B Fr. 11,000 per Kilometer Betriebsentschädigung, mährend Sie gesehen haben, daß der Betrieb die Massauerwaltung ebenso viel tostet, wobei Fr. 2500 per Kilometer für die Berzinsung dieser Bahnhöse und Bahnstrecken inbegriffen sind. Die Gentralbahn schenkt dabei nichts, und die, welche glauben hier ein besonderes Bene zu machen, werden sich entsprechend getäuscht finden. Denn in den Fr. 11,040, die wir als Grundlage der Betriebskostenrechnung angenommen haben, haben wir Fr. 300 für Supplementarzüge einbezogen, mahrend die Centralbahn für Extrazüge noch eine besondere Ent= schäbigung von Fr. 1. 30 per Kilometer, und für Vorspann eine solche von Fr. 1 verrechnen läßt. Diejenigen, welche das Schiff der Centralbahn besteigen, werden also nicht wesent= lich beffer fahren, als wenn sie sich dem Kanton Bern an= vertrauen wurden, der den Betrieb zu annähernd gleichen Bedingungen könnte beforgen laffen.

Der Bertrag gibt noch zu mehreren Bemerkungen Unslas, die ich aber, in Betracht der vorgerückten Zeit, möglichst zusammendrängen will. Die angenommene Einlage in den Oberbauerneuerungssonds von Fr. 45,000 jährlich ist viel zu gering. Die Centralbahn wird aber voraussetzen, sie müsserhaupt die ganze Geschichte später übernehmen und man könne inzwischen den Aktionären wo möglich noch einige wenige Berzinsungen verabsolgen lassen. Die Centralbahn hat in dem Bertrage auch gesagt, nachdem sie den Betrag der Betriebsentschäung auf Fr. 11,000 sestgesyt hatte, daß die Bestreitung aller Ausgaden, welche ihrer Natur nach auf die Baurechnung und nicht auf die Betriebsrechnung ges

hören, ebenfalls zu Lasten der neuen Gesellschaft fallen sollen. Dabei sind noch verschiedene kleinere Sachen einbedungen, die zu Hädeleien Anlaß geben könnten, so daß mit einem Wort der Bertrag in Beziehung auf den Betrieb durch die Centralbahn durchaus nicht günstiger ist, als wie sich die Verhältnisse gestaltet haben. Ferner behält sich die Centralbahn vor, den Vertrag nach drei Jahren zu modisiziren, und sie wird dann wahrscheinlich, wenn der Vertrag den Obligationären inzwischen noch nicht verleidet ist, neue Vestimmungen zu machen wissen, die sie endlich vollständig ermüden.

machen wissen, die sie endlich vollständig ermüden.
In Art. 7 sindet sich eine Bestimmung, die wiederum zeigt, wie sehr es der Eentralbahn Ernst mit der Sache ist. Sie behält sich nämlich für den Fall, daß die Gesellschaft die Bahn veräußern will, das Borzugsrecht vor. Es muß zwar demerkt werden, daß dieses Borzugsrecht son. Es muß zwar demerkt werden, daß dieses Borzugsrecht für den Fall, daß der Kanton Bern steigert, oder daß Bern mit den Oblizgationären ein Abkommen auf eine konvenirende Summe tressen könnte, jedenfalls hinfällig wird, indem die Gentralbahn, wenn sie auch, ich will nicht sagen mit Umgehung ihres Bertrags mit dem Pariser comptoir d'escompte, aber ohne denselben, durch ihren Bertrag mit der neuen Gesellschaft Lasten die auf 3 Willionen übernehmen konnte, doch jedenfalls dem Pariservertrag nicht soweit zuwiderhandeln darf, sich mit dem doppelten Betrage von Willionen zu beslasten. Immerhin hat sich die Gentralbahn auch für diesen Fall nicht ganz ohne Entschädigung sortschiesen lassen wollen. Sie behält sich nämlich sür den Fall, daß der Kanton Bern, der einzige ernsthafte Liebhaber, die Bahn erwerden würde, ein Trinkgeld von Fr. 100,000 vor, welches wir also dann der Gentralbahn müßten zukommen lassen.

In Art. 8 nimmt die Centralbahn Fusionen in Aussicht und verspricht den Aktionären, daß in einem solchen Falle ihre Aktien denjenigen der Centralbahn gleichgehalten werden sollen. Dieß ist angesichts der heutigen Situation der Centralbahn ein Paragraph, der besser weggeblieden wäre, da die Berwirklichung desselben einem Danaergeschenk gleichsehen würde. Daß es aber immerhin mit der ganzen Sache Ernst ist, geht wieder aus Art. 9 hervor, zusolge welchem die Centralbahn die Fr. 150,000 Kaution aus der eigenen Tasche zahlt, ohne daß sie die neue Gesellschaft hiefür ansprechen kann, falls die Generalversammlung der Centralbahn diesen

Vertrag nicht ratifiziren murbe.

Ste sehen, daß biefer Bertrag für bie Obligationare in Beziehung auf den Betrieb nicht sonderlich günftig ist, immer= hin günstig aber in Beziehung auf die Kapitalbetheiligung, indem sich die Centralbahn bei dem neuen Geschäft mit Ka= pital, namentlich mit Aftienkapital in einer Weise betheiligt, welche es dem neuen Geschäft erlaubt, mahrend einiger Sahre ein, wenn auch vielleicht etwas sieches Leben zu führen. Also ist immerhin der Vertrag günstiger für die Obligationäre, als für die Centralbahn. Underseits muffen aber die Obli= gationare auch darauf Rücksicht nehmen, daß alsdann die Centralbahn gar keinen Grund hat, den Berkehr auf dieser Linie zu alimentiren und zu heben, daß sie vielmehr suchen wird, den Verkehr möglichst über die untere Linie zu leiten und die Konkurrenzlinie so schlecht als möglich zu bedienen und zu betreiben, bis fie ihr als reifer Apfel in den Schoof fällt. Es fonnten alfo die neuen Aftionare, die diefe Bahn burch die Centralbahn betreiben lassen wollen, recht eigentlich ben Bock zum Gartner gemacht haben.

Immerhin hat die Eentralbahn wichtige Gründe, an diesem Vertrage möglichst festzuhalten. Sie wird dadurch natürlich vollständig der Aussicht enthoben, jemals die Linie Langenthal-Wauwyl bauen zu müssen, und sie hat zugleich jetzt eine schöne Gelegenheit, ihren langjährigen Kampf mit dem Kanton Bern in einer Weise auszunehmen, wie sie in den letzten Jahren

nie bazu gekommen ift, nämlich mit dem Gelb anderer Leute, statt mit dem eigenen. Diese Manier, sich die Rastanien burch andere Pfoten aus dem Feuer holen zu lassen, ist eine sehr bequeue, indem man sich dabei die Finger am wenigsten verbrennt. Es dürfte dann aber doch die Frage sein, ob dieser mit dem Kanton Bern bezüglich auf seine Eisenbahnpolitik von der Centralbahn geführte Kampf ein weitsichtiger und richtiger, und ob nicht am Ende ber Kanton doch der stärkere ist. Es hätte die Centralbahn in Betracht ziehen sollen, daß sie, wenn sie diese Linie auf gute Art erwerben will, den Kanton Bern vom Gotthard abdrängt, und daß alsdann, wenn wieder von Subsidien, von neuen größeren Beiträgen zur finanziellen Refonstruktion dieses Unternehmens die Rede sein wird, wahrscheinlich hier ein Rein entgegentonen wird. Die Centralbahn kann bann nachschauen, wo sie bie nothige Unterstützung für ben Gotthard hernimmt, ben sie boch nothis ger hat, als der Kanton Bern, und es dürfte sich hier das alte Sprichwort von Neuem erwahren: Wer Andern eine Grube grabt, fällt felbft binein.

Es sei mir gestattet, Ihnen noch, bevor ich schließe, einen Brief vorzulesen, den ich gestern in meiner Eigenschaft als Prafident der Großrathstommiffion bekommen habe, und der Sie wahrscheinlich interessiren wird. Er geht von einem mir unbekannten Herrn aus, bessen Ramen ich nicht nennen will, und ist im Sinn und Auftrag einer Anzahl zürcherischer Obligationäre geschrieben. Ich werde ihn nachher zur Ein= sicht auf den Kanzleitisch legen. Der Brief lautet, mit Weg=

lassung der Höflichkeitsformel im Eingang, wie folgt: "Als Obligationar ber in Konkurs gerathenen Bern= Luzern-Bahn bin leider auch ich im Falle, mich über die von der Berner Regierung gemachten Propositionen entschließen zu muffen. Ich habe nun die beiden Borschläge der Großraths= kommission nicht bloß eingehend geprüft, sondern auch gestern in einem kleinen Zirkel von Zürcher Obligationären zur Sprache gebracht. In dieser Bereinigung wurde die Ein-berufung einer größeren Versammlung im Laufe nächster Woche verabredet, auch beschlossen, einigen Mitgliedern der Rommis= sionsminderheit offen die Ansichten einer großen Anzahl von Titelinhabern befannt zu geben.

"Es ist wohl selbstverständlich, daß die Vorschläge der Mehrheit der Großrathstommission von vornherein als un= annehmbar erklärt und kaum der Besprechung würdig erachtet wurden. Desto mehr waren es die Anträge der Kommissions= minderheit, mit welchen ohne Ausnahme fammtliche Anwesende sympathisirten, und die allein geeignet sind, einer Berständis gung zwischen bem Kanton Bern und den Obligationären zur

Grundlage zu dienen.

"Wir sind fest überzeugt, daß der größte Theil der Obli= gationare ein Abkommen, wie es von der Minoritat dem Großen Rath proponirt wird, nicht von der Hand weisen wurde. Ich kann baber nicht umbin, Sie, geehrtester Berr, im Ramen ber geftrigen kleineren Aktionarversammlung und gewiß auch in Uebereinstimmung mit einer starken Fraktion der ostschweizerischen Gläubiger, ebenso höslich als dringend zu erfuchen, in der unmittelbar bevorstehenden Sitzung des Großen Rathes doch Ihr Aenberstes thun zu wollen, um dem Antrage der Minorität und speziell Ihrer eigenen, sehr geschätzten An= schauung zum Durchbruch zu verhelfen.

"Durch eine Abfindung ber Obligationare im Sinne ber Rommiffionsminderheit könnte nach meiner Ueberzeugung die eminente Gefahr vom Kanton Bern abgewendet werben, einen schönen Theil ber ehemaligen bernischen Staatsbahn und damit eine bedeute Quote bes Staatsvermögens in das Gigenthum ber schweizerischen Centralbahn gratis übergehen zu sehen. Denn für diese Gesellschaft zu arbeiten, ift boch der Ranton Bern gewiß am allerwenigften im Falle!!!

"Machen wir uns kein Hehl baraus, daß, falls die Obligationare, ober beffer gesagt, die Baster Handelsbank die Linie ersteigert, die ersteren dann binnen wenigen Jahren ben Rest ihres Vermögens eingebüßt haben und die schweizerische Centralbahn um den Preis allfälliger Betriebsdefizite alleinige Besitzerin der schönen Bahn sein wird.

"Darum, noch einmal gesagt, geehrtefter Herr, setzen Sie Ihre Herren Kollegen ber Minberheit Ihren ganzen großen Einstuß bei den nahe bevorstehenden Verhandlungen mit dem Plenum ein, damit Ihre Vorschläge siegreich über die Halbheiten und Ungerechtigkeiten der Majorität im Schooße des Großen Rathes fich behaupten." (Sie feben, daß diefer, hier etwas unhöflich sich ausbrückende Brief nicht von mir bestellt ist, ba ja auch ich zu ben Vorschlägen der Majorität gestimmt habe.) "Sie werden sich badurch nicht nur den Dank ber schwer geschädigten Obligationare, sondern auch besondere

Berdienste um Ihren Heimatkanton erwerben. "Die auf Donnerstag den 11. nach Zurich einberusene Obligationärversammlung wird zweifelsohne stark besucht wer= den. Wenn wir dannzumal im Falle waren, den Minder= heitsantrag durch den Großen Rath sanktionirt zu sehen, so zweifle ich nicht baran, daß noch in der letzten Stunde ein Zustimmungsbeschluß bei der Mehrzahl der Unwesenden er= zielt werden könnte, beziehungsweise noch Rettung aus den Händen des Comite und der schweizerischen Centralbahn mög= lich sein dürfte. Glauben Sie nämlich durchaus nicht, daß die Obligationäre mit den Handlungen der Handelsbank heute noch besonders einverstanden sind. Wenn der Kanton Bern nur einigermaßen seiner moralischen Pflicht nachkommt, so kann die Bank noch heute isolirt, und die arg zerfahrene Beschichte wieder in die natürlichen und rechtmäßigen Geleise zuruckgebracht werden. Denn die abgegebenen Vollmachten hindern uns durchaus nicht, uns von unserm Comite jederzeit abzuwenden, falls wir unsere Interessen anderseits besser gewahrt sehen.

"Bereits regt sich daher in der Ostschweiz eine starke Opposition gegen den Uebergang der Bahn an die schweiz. Centralbahn. Sache bes Berner Großen Rathes, eventuell des Bernervolkes ist es nun, sich diese Opposition durch einen nobeln und rückhaltlosen Beschluß zu sichern.

"Das kann aber nur durch Annahme ber Borschläge ber Minorität ermöglicht werden, in feinem Kalle aber burch ftarres Festhalten an den ungerechten Zumuthungen der Mehr= heit der Kommission.

"Benn Sie es mit Ihrer Stellung vereinigen können, so bitte ich bringend um Berbreitung dieser Zeilen bei Ihren Herren Kollegen. Es sind barin nicht nur meine unmaß= geblichen Gedanken, sondern die Intentionen einer großen Anzahl ostschweizerischer Obligationare zum Ausdruck gebracht. Genehmigen Sie u. f. w."

Hiermit ware also dem Wunsche bes Berfassers bieses Briefes um Verbreitung seines Inhaltes Rechnung getragen. Es war jedenfalls intereffant, dadurch die Ansichten eines oftschweizerischen Gremiums von Gläubigern kennen zu lernen, ohne daß ich die Ausdrücke dieses Briefes weiter berühren will.

Ich kann nun zum Schlusse gehen, indem ich Ihnen die Antrage vorlege, wie sie die Kommission heute im Verein mit der Regierung beschlossen hat. Die Gründe ihres Ab= weichens von den frühern Beschlüffen liegen in der vollständig veranderten Situation, in der Kenntniß des Vertrages mit der Centralbahn. Die Kommission hat eingesehen, daß das Festhalten an ihren früheren Beschlüffen nichts Underes beigen murbe, als ein nutloses Zurudweichen, und dag, wenn man überhaupt den Kampf aufnehmen will, sei es auch nur in dem Sinne, dem Bolt den letzten Entscheid zu lassen, man eine andere Stellung einnehmen muß. Ich will nicht verhehlen, daß

nicht alle Mitglieder der Kommission der Ansicht sind, man habe nun mit diesen Anträgen das Beste gethan. Aber alle sind ber Ansicht, und darin ist also die Kommission einstimmig, daß man bem Bolke nicht die Gelegenheit entziehen foll, sich über diese hochwichtige Frage auszusprechen. Die Zeiten sind gegenwärtig schwer; es liegt Alles darnieder. Aber in einigen Jahren herrscht vielleicht wieder größere Prosperität, und dann würde man vielleicht den Großen Rath und uns alle muthlos und kurzsichtig schelten, wenn wir jetzt nicht wenig= stens soweit eintreten murden, daß wo möglich bem Bolk bas lette Wort kann offen behalten werden, nachdem der Große Rath die zu thuenden Schritte mit ober ohne Empfehlung hat an das Volk gelangen laffen.

Es foll aber mit den vorliegenden Antragen, Ertheilung vorbehaltlofer Bollmacht zum Bieten an ber Steigerung, durch= aus nicht gesagt sein, die Kommission wolle nun den Großen Rath dazu hinreißen, beliebig weit zu gehen. Die Rommission verhehlt sich nicht, daß es gar keine Kunft ist, weit genug zu gehen, um die Bahn zu bekommen, daß wir aber, wenn wir zu weit geben, vom Bolke ficher ben Abschlag bekommen mer= ben. Die Kommiffion mochte in teiner Weise den Großen Rath zu weit fortreißen; sie möchte vielmehr, daß nüchtern und gewiffenhaft die fammtlichen Intereffen bes Rantons, nicht nur die eigentlich finanziellen, sondern auch die seiner eisendahnpolitischen Stellung geprüft und danach gehandelt werde. Daher die Anträge der Kommission, wie sie Ihnen vorliegen. (Der Redner verliest den ersten derselben.) Ihre Rommission, verbunden mit der Regierung, deren Rompetenzen übrigens nicht einmal ausgeschieden sind, ift ein zu komplizirter und viel zu wenig homogener Apparat, um gemeinschaftlich, blog nach Anleitung eines frühern Grograthsbeschlusses, an bie Steigerung geben zu können, fondern wenn Sie überhaupt Jemanden schicken wollen, muß es eine kleinere, aus Ihrer Mitte gewählte Kommission sein. (Der Redner verliest hierauf Antrag 2 und 3). Der zweite Autrag ist selbstverständlich. Der dritte ist für den Fall aufgestellt, daß, sei es vor der Steigerung, mas freilich kaum mehr benkbar ist, ober nach ber Steigerung, mas eber benkbar mare, Berhandlungen mit ben Gläubigern angeknüpft werden könnten, damit es alsbann nicht mehr nöthig sei, ben Großen Rath zur Aufstellung bezüglicher Instruktionen noch einmal zusammenzurufen. Ich schließe, indem ich Ihnen diese neuen Anträge der Großrathstommission bestens empfehle. (Beifall.)

herr Präsident. Als ich biefen Morgen die Ansicht aussprach, es sollen heute die Bortrage der Berichterftatter, morgen die allgemeine Diskuffion und am Mittwoch die Abstimmung stattfinden, mar ich der Ansicht, es werben bie im gebruckten Berichte enthaltenen Antrage biskutirt werben. Nun aber bringt die Kommission neue Antrage, in Folge beren es wahrscheinlich möglich ift, die Verhandlung heute zu Ende zu führen. Ich will daher die Diskuffion einstweilen fortdauern lassen. Sollte ich mich in meiner Boraussetzung getäuscht haben, so werbe ich dann die Sitzung etwas nach 2 Uhr schließen.

Scheurer. Ich ergreife nicht das Wort, um auf bie Angelegenheit einläßlich einzutreten, sondern nur, um eine persönliche Erklärung abzugeben. Wan ist vielleicht manchersorts verwundert, daß die Kommission einen einstimmigen Ans trag ftellt. Man konnte glauben, ich fei aus bem Saulus plötslich ein Paulus geworden. Das ist aber nicht ber Fall. So schnell schmilzt der Schnee im Unteremmenthal nicht. Wenn ich zu den Anträgen der Kommission gestimmt habe, so ist es aus folgenden Gründen geschehen: Als ich in die Rommiffion gewählt wurde, schwebte mir als leitender Be= banke vor, daß die Angelegenheit der Bern-Luzern-Bahn nicht

anders befinitiv erledigt werden könne, als burch Volksent= Dieß ist zunächst in Folge unserer politischen Ginrichtungen nothwendig und sodann, weil ich schon seit Jahren die Unsicht außern hörte, es mare bas Schickfal ber Oftweftbahn ein anderes gewesen, wenn damals das Referendum existirt hätte. Weil ich also die Sache dem Bolke nicht vorenthalten wollte, so habe ich ben Antrag, bis auf 6 Millionen zu gehen, unterzeichnet und somit auch den Bericht. Mit diesem lettern bin ich aber nicht in allen Punkten einverstanden, und ich habe bereits erklärt, daß ich mir vorbehalte, im Großen Rath hierüber eine Erklärung abzugeben. Ich glaube nicht, daß die Majoration der Bahneinnahmen so start sein werde, wie man sie dargestellt hat. Ich anerkenne, daß dem Präsidenten der Großrathskommission das Bestreben obwaltet, in dieser Sache ganz nüchtern zu rechnen, indeffen kann ich nicht glauben, daß im Jahre 1890 die Bahn benjenigen Reinertrag abwerfen werde, den er in Aussicht genommen hat. Warum ich dieß nicht glaube, will ich bei einem spätern Anlasse auß= einandersetzen. Ich glaube im Weitern nicht, daß nicht mehr Kapital verwendet werden musse, als es im Berichte heißt, indem ich behaupte, es sei eine Anzahl bedeutender Faktoren nicht in Berechnung gezogen worden. Auch darauf will ich aber heute nicht eintreten.

Nun hat sich die Sachlage geändert, indem es durch die Geftaltung ber Dinge mahrscheinlich geworden ift, daß das höchste Angebot 6 Millionen übersteigen werde. Damit nun bie Sache bem Bolksentscheibe nicht entzogen werbe, habe ich mich auch den neuen Anträgen angeschlossen. Für den Fall aber, daß ber Kanton Bern bas höchste Angebot hatte und biefes eine gemiffe Summe übersteigen murbe, behalte ich mir por, im Großen Rathe Opposition zu machen.

Was das vom Herrn Berichterstatter der Kommission am Schlusse seines Botums abgelesene Schreiben aus ber Oftschweiz betrifft, so finde ich, es stehe bem betreffenden Herrn gar nicht zu, fich in biefer Sache im Großen Rath von Bern einzumischen. Das geht ihn gar nichts an. Zubem ist er nicht in unparteisscher Stellung, sondern er ist Obligationär und hat als solcher das Interesse, daß der Kanton Bern möglichst tief in den Sack greife. Ein solcher Patriotismus ist nichts Anderes als ein Sackpatriotismus.

herr Präsident. Von Seite des herrn Fürsprecher Brunner wird mir eine etwas veränderte Redaktion des Kom= missionalantrages vorgelegt, welche lautet:

1) Der Große Rath ernennt eine Kommission von 5 Mitgliebern und ertheilt berfelben Bollmacht, fich Namens des Kantons Bern bei der am 15. Ja= nuar nächsthin stattfindenden Bersteigerung der Bern= Luzern-Bahn zu betheiligen, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Bolk.

Der Regierungsrath wird beauftragt, die daherige Raution von Fr. 150,000 zu bestellen.

Der Regierungsrath in Berbindung mit der bestehenden großräthlichen Eisenbahnkommission wird ermächtigt, mit ben Obligationsgläubigern der Bern-Luzern-Bahngesellschaft zum Zwecke ber Erwerbung ber Bern-Luzern-Bahn durch den Kanton in Unterhandlungen zu treten und, unter Vorbehalt der Ratifikation durch ben Großen Rath und bas Bolk, mit benselben ein Abkommen zu schließen.

Herr Berichterstatter ber Rommission. Die Redaktion des neuen Kommissionalantrages war eine etwas über= eilte, da die Diskussion in der Kommission von 9 bis $10^1/_4$ Uhr bauerte, und in dieser bereits ber Antrag gestellt worden war, man möchte die Sitzung des Großen Rathes auf den Nach= mittag verschieben. Ich stehe nicht an, mich ber Redaktion, wie sie soeben verlesen worden ift, anzuschließen.

Da Niemand mehr das Wort verlangt, so geht der Herr Präsident über zur

Abstimmung.

Für die Anträge der Kommission, wie sie soeben vom Herrn Prässdenten mitgetheilt worden sind . 205 Stimmen. Dagegen 2 "

Schluß ber Sitzung um 21/4 Uhr.

Der Rebaktor: Fr. Zuber.

Bweite Sikung.

Dienstag ben 9. Januar 1877. Bormittags um 9 Uhr.

Unter bem Borfite bes herrn Prafibenten Sahli.

Nach dem Namensaufrufe sind 240 Mitglieder answesend; abwesend sind 10, wovon mit Entschuldigung: die Herren Gerber in Stessisdurg, Greppin, Roth, Schammann, Studer, Werren; ohne Entschuldigung: die Herren Jaggi, Plüß, Reichenbach, Stähli.

Das Prototoll ber letten Sitzung wird verlesen und genehmigt.

Zum Zwecke ber Beschleunigung ber vorzunehmenden Wahlverhandlungen wird das Büreau verstärkt durch zwei provisorische Stimmenzähler in der Person der Herren Sigri und Rußbaum.

Tagesordnung:

Wahl eines Mitgliedes des Regierungsrathes.

Bahl eines Mitgliedes des Ständerathes.

Von 228 Stimmenden Herr Bodenheimer .			$\dot{1}36$	Wahlgange: Stimmen.
" Wichel, Fürsprecher " Morgenthaler .			83 2	" "
" Oft	zersplitte Herr E	rn fi onft.	d). Bob	" enheimer,

Bahl ber gestern beschlossenen Kommission für die Betheiligung an ber Bern-Luzern-Bahnsteigerung.

**9	ang an oc		~ ~ 1	octi	1	uhultri	gerung.		
Von !	220 Stim	nenben	erl	halte	n	im erf	ten Wahl	gange :	
Hen				•		172	Stimmen		
	, Rarrer		·		٠	142			
,	, Michel	• •	•	•	٠	188	"		
	, Schmid,		as		•	164	"		
	, Seßler		•	•	•	141	"		
* 1	, Schenre		٠	•	• 11	82	"	3	
,	, v. Wati			٠	٠	68	<i>n</i> :		
,			er	٠	٠	42	#		
,	, Steiner		•	•	•	25	"		
Dia Akaia	, v. Sinı				· ·	19	"		
Die übrigen Stimmen zersplittern sich.									
Gemahlt find somit die Herren Großräthe Ott, Karrer, Wichel, Andreas Schmib und Segler.									
mii wei,	anoteas	S cy in i	D	uno	(SeBre	r.		

Naturalisationsgesuch.

hiefür werden als provisorische Stimmenzähler bezeichnet die Herren Wildbolz und Wyttenbach.

Auf den Antrag des Regierungsrathes wird nun naturalifirt:

Alb. Persin, von Rougemont, Kt. Waadt, geb. 1841, Direktor ber Bolksbank in Bern, verheiratet, bem das Ortssburgerrecht ber Stadt Bern zugesichert ist.

Abstimmung.

Für Leer	(F1	Entsprechung					•	• ,					115 Stimmen		
	•	•				٠	٠	•	•	٠	•	•	1 Stimmzebbel,		

Herr Präsident. Herr Brunner munscht ber Bersammlung noch einen Vorschlag in Betreff ber Bern-Anzern-bahnangelegenheit zu machen. Ich ertheile ihm beshalb bas Wort.

Brunner. Ich habe gestern mit voller Ueberzeugung zu bem Antrage gestimmt, welchen die Kommission und ber

Regierungsrath dem Großen Rathe unterbreitet haben, zu dem Antrage nämlich, daß man einer Kommission unbedingte Voll= macht gebe, die Intereffen des Kantons bei der Steigerung über die Bern-Luzern-Bahn zu vertreten, immerhin unter Bor-behalt der Ratifikation durch ben Großen Rath und das Bolk. Inbessen hatte ich schon gestern bas Gefühl, es sollte dem Beschlusse noch eine ergänzende Bestimmung beigefügt werben. Sie haben gestern ben Regierungsrath in Berbindung mit ber großräthlichen Gisenbahnkommission ermächtigt, mit ben Obligationsgläubigern der Bern = Luzernbahngefellschaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch ben Kanton in Unterhandlungen zu treten und, unter Vorbehalt der Ra= tifikation durch den Großen Rath und das Bolk, mit den= selben ein Abkommen zu schließen. Ein solches Abkommen follte aber vor ber Steigerung geschlossen werben, da es nachher wahrscheinlich sehr schwierig sein wurde, ein Uebereinkommen zu treffen. Zu biesem Zwecke sollte aber der Steigerungstag, der auf den 15. Januar angesetzt ist, verschoben werden, da dis dahin zwar wohl Unterhandlungen angeknüpft, allein nicht zu Ende geführt werden können. Ich beantrage baher, es sei bem gestrigen Beschluffe noch beizufügen :

Der Regierungsrath wird beauftragt, Namens des Großen Rathes eine angemeffene Berschiebung ber Steigerung beim Bundesgerichte auszuwirken, um mit ben Gläubigern den Abschluß eines Abkommens

zu versuchen.

Der Regierungsrath hat allerdings bereits mit Rücksicht auf die Antrage, wie sie ursprünglich formulirt waren, eine Verschiebung ber Steigerung beim Bundesgerichte verlangt, und es wird bieses morgen barüber entscheiben. Die Baster Handelsbant, welche an ber Spitze der Obligationsglänbiger steht, willigt in diese Verschiebung nicht ein. Der Massaver= malter kann naturlich eine Berichiebung nicht befürworten, wenn nicht ganz bestimmte Gründe vorliegen. Run hat sich aber burch den gestrigen Beschluß die Situation wesentlich verändert: So lange Bern nur mit einer limitirten Summe an ber Steigerung erscheinen wollte, mar es begreiflich, daß man auf ber andern Seite, wo man entschlossen war, mehr zu geben, sagte, es sei eine Verständigung nicht möglich. Nachbem Sie aber unbeschränkte Vollmacht gegeben haben, wird wahrscheinlich eine Anzahl Gläubiger ihre der Baster Handelsbank gegebene Vollmacht zurückziehen, um mit dem Kanton Bern zu unterhandeln. Ich will nicht untersuchen, ob sie bieß noch können, ober ob sie an die Centralbahn gebunden sind. Wenn Letteres aber auch der Fall mare, was ich nicht annehme, so ist es immerhin von großer Wichtigkeit, baß man auf ber andern Seite ben eruften Willen bes Großen Rathes sieht. Da wird es doch vielleicht gelingen, die Sache in ein anderes Fahrwasser zu bringen, so daß schließlich der mit der Centralbahn abgeschlossene Bertrag, der nur gemacht worden ist für den Fall, daß die Betressenen auf der Steigerung die Bahn erwerben, nicht zur Ausstührung kommt. Wenn nun der Große Nath zu dem gestrigen Beschlusse noch ben erwähnten Zusat annimmt, so wird dieß bas von ber Regierung beim Bundesgerichte anhängig ge= machte Begehren bedeutend unterftützen. Ich empfehle baber bie Annahme biefes Zusates.

Der Herr Prafibent stellt die Anfrage, ob gegen bie sofortige Behandlung biefes Antrages Opposition erhoben werbe.

Niemand erhebt sich dagegen.

In der allgemeinen Umfrage, die nun eröffnet wird, ergreift Niemand bas Wort.

Der Antrag des Herrn Brunner ist, weil unbestritten, genehmigt.

Es lautet baber ber Beschluß bes Großen Rathes in der Bern=Luzern=Bahnangelegenheit, wie folgt:

1. Der Große Rath ernennt eine Kommission von 5 Mitgliedern und ertheilt berselben Bollmacht, sich Namens des Kantons bei der am 15. Januar nächsthin stattsfindenden Versteigerung der Bern-Luzern-Bahn zu betheiligen, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und bas Bolk.

2. Der Regierungsrath wird beauftragt, die daherige Kaution

von Fr. 150,000 zu bestellen. 3. Der Regierungsrath in Berbindung mit der bestehenden großräthlichen Gisenbahnkommission wird ermächtigt, mit ben Obligationsgläubigern ber Bern-Luzern-Bahngesell= schaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern=Luzern=Bahn burch ben Kanton in Unterhandlungen zu treten und, unter Vorbehalt der Ratifikation burch ben Großen Rath

und das Bolk, mit benselben ein Abkommen zu schließen. Der Regierungsrath wird beauftragt, Namens des Großen Rathes eine angemeffene Verschiebung der Steige= rung beim Bundesgerichte auszuwirken, um mit ben Gläubigern den Abschluß eines Abkommens zu versuchen.

Da der neugewählte Hr. Regierungsrath Bobenheimer nicht anwesend ist, so ermächtigt ber Große Rath ben Resgierungsrath, die Beeidigung desselben vorzunehmen.

Hegierungsrathes Bodenheimer wird die Frage einer neuen Vertheilung ber Direttionen erörtert werden muffen. Indessen nehme ich an, es werbe Herr Bodenheimer provisorisch seine bisberige Direktion besorgen, so daß die Frage auf die nächste Sitzung verschoben werden kann.

Der Große Rath erklärt sich damit einverstanden.

Herr Präsident. Es sind noch einige Nachkredit= begehren eingelangt, über welche aber die Staatswirthichafts= fommission noch nicht rapportiren kann. Es werden baber, wenn der Große Rath nicht noch morgen eine Sitzung halten will, diese Begehren auf die nachste Session verschoben werben muffen, was indeffen kein großer Uebelstand ift.

Diese Verschiebung wird beschlossen.

Das Protokoll der heutigen Sitzung wird verlesen und genehmigt.

Hierauf schließt ber Herr Präsident die Sitzung und die Geffion

um 111/4 Uhr.

Der Redaktor: Fr. Zuber.

26,596

14,361

10,989 2,571 2,731

1,134

1,147

1,582

1,685 14,274 3,418

1,965

1,439

7,591 1,735 23,397

6,878

4,874

9,834 9,560 9,750

4,821

7,132

184,894

14,686

744

Annehmende. Verwerfende.

20,806

36,443

5,437

2,745

186

379

426

861 2,576 5,720

2,719

2,497

4,300

5,817

2,905

5,283

20,648

10,511 2,208 7,038

1,377

3,202

Total 156,157

228

298 11,547

Ergebniß ber Volksabstimmung

bom 9. Juli 1876

über das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1875 betreffend bie

Militärpflichtersatsteuer.

Amtsbezirke. Aarberg	Stimmemde. 1,709	Annehmende. 987	Verwerfende. 714
Warmanaan		1,323	
Aarwangen	2,511 5,891	1,323	1,145 3,541
miar	4 944	2,269	
00.2	1,211	1,007	199
Büren	927	630	288
Burgborf	2,621	1,176	1,392
Courtelary	1,705	1,013	640
Delsberg	1,682	402	1,267
Erlach	474	277	190
Fraubrunnen	1,105	611	480
Freibergen	1,543	238	1,281
Frutigen	900	264	614
Interlaten	2,555	1,017	1,506
Konolfingen	2,267	656	1,590
Laufen	812	298	480
Laupen	1,086	356	724
Münster	1,246	468	755
Neuenstadt	644	412	151
Nibau	1,129	880	242
Oberhasle	336	138	198
Pruntrut	2,626	608	2,006
Saanen	382	102	277
Schwarzenburg	819	142	670
Seftigen	1,441	328	1,103
Signau	1,648	678	921
Obersimmenthal	592	436	153
Niedersimmenthal .	940	497	432
Thun	2,533	1,457	1,032
Trachselwald	2,219	526	1,654
Wangen	1,794	1,015	759
Militär	794	595	192
Kanton Bern	48,142	20,806	26,596
armiton Strin	40,140	20,000	MUJUUU

Das Gesetz über die Militärpslichtersatzteuer murde demnach mit einer Mehrheit von 28,737 Stimmen verworfen.

Uebertrag (Kanton Bern)

In den übrigen Kantonen geftaltete sich das Stimmenverhältniß, wie

folgt:

Zürich Luzern

Uri .

Schwyz

Obwalden

Nidwalden

Glarus .

Zug Freiburg . . . Solothurn .

Basel-Stadt .

Schaffhausen

Basel-Landschaft .

Appenzell A.=Rh. Appenzell J.=Rh. St. Gallen . .

Graubünden . .

Aargau . .

Thurgau .

Teffin

Waadt Wallis

Neuenburg

Genf . .

Mehr Verwerfende als Annehmende: 5,790.

•