

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: 15.01.2026

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

Tagblatt

des

Großen Räthes des Kantons Bern.

Außerordentliche Winter Sitzung 1877.

Kreisschreiben

an

die Mitglieder des Großen Räthes.

Bern, den 27. Dezember 1876.

Herr Grossrath!

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

Zur Behandlung kommen:

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

Für den ersten Gegenstand, welcher am ersten Tage zur Behandlung kommen wird, werden die Mitglieder des Großen Räthes beim Eide einberufen.

Mit Hochachtung!

Der Grossratspräsident:
Sahli.

Erste Sitzung.

Montag den 8. Januar 1877.

Vormittags um 10 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Sahli.

Nach dem Namensaufrufe sind 237 Mitglieder anwesend; abwesend sind 13, wovon mit Entschuldigung: die Herren Gerber in Steffisburg, Greppin, Herren in Niederscherli, Roth, Schatzmann, Studer, Werren; ohne Entschuldigung: die Herren Berger, Gurtner, Kohli in Bern, Reichenbach, Riser, Wirth.

Der Herr Präsident eröffnet die Sitzung und geht sodann sofort über zur

Tagesordnung:

Bericht des Regierungsrathes und der Grossratskommission betreffend die Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn.

Der Bericht ist gedruckt ausgetheilt worden; er lautet folgendermaßen:

Herr Präsident!

Herren Grossräthe!

Wie Ihnen bekannt ist, hat das Bundesgericht die Versteigerung der Eisenbahlinie Bern-Luzern aus der Konkursmasse der Bern-Luzern-Bahngesellschaft auf den 15. Januar 1877 angesetzt. Angesichts dieser Thatsache, sowie Angesichts der starken finanziellen Beteiligung des Kantons Bern an dieser Eisenbahlinie, mußten sich dessen Behörden seit längerer Zeit die Frage vorlegen, ob der Kanton irgendwelche Schritte zum Zwecke des Erwerbes der fraglichen Linie thun solle, und, wenn ja, in welcher Weise dies zu geschehen habe.

Da die Kantone Bern und Luzern, als die meistbeteiligten Aktionäre der Bern-Luzern-Bahngesellschaft, ein wesentlich gleiches Interesse an der Erwerbung der Linie Bern-Luzern haben, auch die seiner Zeit mit den Gläubigern der Gesellschaft zum Zwecke der Verhinderung des Konkurses 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 Luzern, behufs gemeinschaftlicher Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn sich erzielen lässe.

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 Kantone, erklärte der Regierungsrath des Kantons Luzern mit Zuschrift vom 27. Oktober sich bereit, — selbstverständlich unter Vorbehalt der Ratifikation durch die zuständigen Organe — in Unterhandlungen über eine gemeinschaftliche Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn zu treten und zwar auf Grund eines Beteiligungsverhältnisses in Rechten und Pflichten von $\frac{2}{3}$ für Bern und $\frac{1}{3}$ für Luzern. Nach Einlangen dieses Beschlusses und nach Mithörung desselben an die grossrathliche Eisenbahntkommission, welche davon in ihrer Sitzung vom 20. November Kenntniß nahm, wurden von der Eisenbahndirektion im Einverständniß mit dem Präsidenten der Grossratskommission Punktionen zu einem Vertrag zwischen den Kantonen Bern und Luzern betreffend gemeinschaftliche Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn ausgearbeitet und diese einer Besprechung durch Delegirte beider Kantone, welche am 6. Dezember dieses Jahres in Bern stattfand, unterbreitet. Bei dieser Besprechung einigte man sich vorerst dahin, daß eine Verständigung mit den Gläubigern der Bern-Luzern-Bahngesellschaft, durch welche der Konkurs der Gesellschaft rüftgängig gemacht und die Zwangsversteigerung der Linie vermieden würde, ein Ding der Unmöglichkeit sei. Zu einer Verständigung mit dieser Wirkung nämlich wäre es, abgesehen von anderen Schwierigkeiten, nothwendig gewesen, daß, sofern nicht die Kantone die nicht betretenden Gläubiger voll ausbezahlen wollten, jeder einzelne Gesellschaftsgläubiger derselben bestimme und diese Bestimmung sämtlicher Gläubiger war offenbar nicht zu erzielen, um so weniger, als mittlerweile eine Anzahl von Obligationengläubigern unter der Führung der Basler Handelsbank vorbereitende Schritte zur Bildung einer Aktiengesellschaft 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 dies, abgesehen von dem

Falle des Ankaufs der Linie vom Ersteigerer nur dadurch geschehen, daß sie sich an der Steigerung beteiligten. Dagegen war man an der erwähnten Konferenz vom 6. Dezember ebenso darüber einverstanden, daß es wünschbar wäre, unter Umständen schon vor oder nach der Steigerung mit einer Mehrzahl der Obligationärs 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 betretenden Gläubiger ihre Rechte gegen die Konkursmasse der Bern-Luzern-Bahngesellschaft an die Kantone gegen gewisse Gegenleistungen der letztern abtreten und mithin auf Anweisung auf den von den Kantonen gebotenen Steigerungspreis verzichten würden, und daß es angemessen sei, auch in Beziehung auf diese Eventualität, beziehungsweise über die mit Rücksicht auf dieselbe den Obligationären zu machenden Propositionen sich schlüssig zu machen. Ein Abkommen hierüber schien aus mehreren Gründen wünschbar; denn einmal war es klar, daß diejenigen Obligationäre, welche denselben beitreten, ihrerseits an der Steigerung sich nicht beteiligen würden, und andererseits wäre mit einem solchen Abkommen zugleich ein Zahlungsmodus wenigstens für einen Theil des auf das Obligationenkapital fallenden Erwerbspreises gefunden gewesen.

Die gleichen Anerbietungen der Kantone sollten sodann auch für den Fall, daß eine Vereinigung von Obligationärs gläubigern die Linie an der Steigerung erstehen würde, dieser für den Fall, daß sie bereit wäre, den Kantonen die Linie abzutreten, gemacht werden.

Man einigte sich also dahin, zunächst in einem Hauptvertrage die Bedingungen aufzustellen, unter welchen die Kantone die Linie an der Steigerung erwerben sollten und die für den Fall des Erwerbens unter ihnen obwalstenden Rechtsverhältnisse zu regeln und sodann ein besonderes Abkommen in Betreff der den Obligationären zu machenden Vorschläge aufzustellen. Nachdem so die Punkte, über welche eine Verständigung zwischen den Kantonen angebahnt werden sollte, umschrieben worden waren, wurde auf Grundlage der vorliegenden Punktionen der Hauptvertrag in seinen wesentlichen Punkten noch in der Conferenz vom 6. Dez. durchberathen und gemäß den Beschlüssen dieser Conferenz ein Vertragsentwurf unter dem Titel „Uebereinkunft 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 dessen wesentlichste Bestimmungen kurz hervorzuheben, daß das Beteiligungsverhältniß für Bern auf $\frac{2}{3}$, für Luzern auf $\frac{1}{3}$ festgesetzt wurde, daß die zu bietende Summe sich innerhalb des bundesgerichtlichen Anschlagspreises bewegen sollte (Art. 2 und 3 des Entwurfs), daß aus Bilanzierungsgründen auch die nachgehenden Currentgläubiger der Bern-Luzernbahngesellschaft eine freiwillige teilweise Entschädigung, welche indeß die Summe von Fr. 300,000 im Maximum nicht übersteigen dürfe, erhalten sollten und daß die Verwaltung der gemeinschaftlichen Bahn einem 5gliederigen Verwaltungsrathe, von welchet 3 vom Großen Rathe von Bern und 2 von demjenigen von Luzern gewählt würden, übertragen wurde. Neben alle diese Bestimmungen konnte eine Einigung zwischen den Abordnungen der beiden Kantone und beziehungsweise zwischen den beiden Kantonssregierungen erzielt werden. Dagegen waltete in Betreff eines Punktes in der Conferenz vom 6. Dezember eine Differenz ob, welche weder damals, noch in einer späteren 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 unannehmbar erklärt, da man im Interesse des Bern-Luzern-Bahnunternehmens die freie Konkurrenz in Bezug auf die Übernahme des Betriebs nicht ausschließen und nicht von vornherein der Jurabahngesellschaft ein Vorrecht einräumen dürfe. 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 günstigen Sinne zu präzisieren. Allein auch dieser Vorschlag fand den Beifall der lucernischen 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 Vertragsentwurf den beiden Kantonsregierungen zur Beschlussfassung und Instruktionsertheilung vorgelegt wurde, beharrten beide Regierungen auf dem von ihren Abgeordneten vertretenen Standpunkte. Der herwärtige Regierungsrath beschloß, unbedingt daran festzuhalten, daß im Vertrage selbst in irgend welcher Form der Betrieb der Linie der bernischen Jurabahngesellschaft zugesichert werden müsse, von der Anschauung ausgehend, daß wenn der Kanton Bern zum Erwerbe der Linie mitwirken solle, dieselbe unter allen Umständen einen Bestandtheil des bernischen Eisenbahnnetzes bilden und jede Möglichkeit, daß der Betrieb derselben etwa der Centralbahngesellschaft übergeben werde, ausgeschlossen werden müsse. Nicht minder aber beharrte der Regierungsrath des Kantons Luzern unbedingt darauf, jede derartige Bestimmung abzulehnen. Die beiden Regierungen instruierten ihre Abgeordneten zu der am 19. Dezember ebenfalls in Bern zusammenstehenden Conferenz in diesem Sinne. An dieser Conferenz sollte der oben erwähnte Hauptvertrag definitiv bereinigt und ebenso das mittlerweile ausgearbeitete Projekt von Offerten an die Obligationäre, welches von den Kantonsregierungen ebenfalls durchberaten worden war, angenommen werden. In Betreff des Inhaltes des letztern, welches den Titel „Uebereinkunft zwischen den Kantonen Bern und Luzern betreffend Vorschläge an die Obligationengläubiger der Bern-Luzern-Bahngeellschaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch die Kantone“ trägt, verweisen wir auf Beilage 2 des gegenwärtigen Berichts, wo dasselbe tertuell abgedruckt ist.

Bei Besprechung dieses Projektes nun ergab sich nur ein untergeordneter Differenzpunkt zwischen den Delegirten: von lucernischer Seite wurde nämlich gewünscht, daß die Bestimmung des Art. 4 desselben, welche den Kantonen die Wahl läßt, die den Obligationären angebotenen Staatsschuldscheine entweder auf beide Kantone als solidarische Schuldner oder aber zu $\frac{2}{3}$ auf den Kanton Bern und zu $\frac{1}{3}$ auf den Kanton Luzern zu stellen, gestrichen und lediglich die letztere Alternative in Aussicht genommen werde. Die Abgeordneten einigten sich indeß 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 Voraussetzungen und Bedingungen des Erwerbs der Linie durch die Kantone festgesetzt sind, natürlich auch der Bestand des Nebenvertrages abhängig ist. Es trat hier vielmehr, außer der von Anfang streitigen Frage wegen der Betriebszufiicherung an die Jurabahnen, noch ein weiterer Differenzpunkt zu Tage. Man war nämlich zwar prinzipiell darüber einverstanden, daß der vom Regierungsrathe des Kantons Bern zur Vollerfüllung 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 $4\frac{1}{2}\%$ aus dem Reinertrag der Bahn vorab

verzinnt werden solle. Dagegen verlangte nun die Regierung des Kantons Luzern, daß die bernischerseits vorgeschlagene Bestimmung, welche im letzten Satz des Art. 6 der Ueber-einkunft enthalten ist, es seien, sofern der Reinertrag der Bahn zu dieser Vergütung während einiger Zeit nicht ausreichen sollte, die nicht ausbezahlten Zinsen dem Kanton Bern gutzuschreiben und aus einem späteren Reinertrage der Bahn vorab auszubezahlen, gestrichen werde.

Bei Berathung der Differenzpunkte schien es nun zwar, als ob die lucernische Abordnung nicht ungemein wäre, den letzten Antrag fallen zu lassen, sofern Bern in der Betriebsfrage die lucernischen Vorschläge annahme und demgemäß die von Luzern vorgeschlagene Redaktion des Art. 8 des Entwurfs acceptire. Allein diese letztere Konzession glaubte die bernische Abordnung nicht machen zu dürfen; sie glaubte im Gegentheil, es wäre noch eher mit dem Interesse des Kantons Bern verträglich, in die Streichung des letzten Satzes des Art. 6 einzwilligen, als auf die Zufiicherung des Betriebes an die Jurabahngesellschaft zu verzichten.

Bei dieser Sachlage konnte es zu einer endgültigen Einigung zwischen den beiden Kantonen nicht kommen: vielmehr müssen wir unjernerseits die Unterhandlungen mit Luzern als gescheitert betrachten. Es hat zwar der Regierungsrath von Luzern die ausgearbeiteten Vertragsprojekte, auch nachdem von bernischer Seite die Bestimmung in Betreff der Betriebszufiicherung 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 nächsthin 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 Vertragsbedingungen bestimmen werde, da die Abordnung des Kantons Luzern und der dortige Regierungsrath dieselben als vom lucernischen 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 treffen. Sollte dann nichtsdestoweniger Luzern den bernischen Vorschlag acceptiren, so würden wir zu einem Vorgehen auf den konvenirten Grundlagen, bezw. zu dem förmlichen Abschluß daheriger Verträge gerne die Hand bieten.

Für's erste aber hat, wie gesagt, der Kanton Bern lediglich ein selbständiges Vorgehen in's Auge zu fassen; dabei wird er aber nichts destoweniger die in den Verhandlungen mit dem Kanton Luzern gewonnenen Resultate, insbesondere die in Beilage II enthaltenen Offerten an die Obligationengläubiger als Materialien, auf deren Grundlage er mit den Gläubigern in oben bezeichnetem Sinn verhandeln kann, 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 anlässlich der Darstellung der Verhandlungen mit dem Kanton Luzern Gesagten hervor, daß, wenn der Kanton die Linie erwerben will, er diez zunächst nur durch Ersteigerung der Linie thun kann und daß Verhandlungen mit den Obligationengläubigern den Erwerb an der Steigerung nicht ersetzen, sondern ihn nur begleiten können, und auch begleiten sollen, da sie einerseits den Weg zu einem solchen Erwerbe ebnen und anderseits die Modalitäten der Auszahlung des Erwerbspreises, soweit er den Obligationengläubigern anheimfällt, regeln. Von einer Verhandlung mit den übrigen Gläubigern der Bern-Luzern-Bahngeellschaft sodann kann in keiner Weise die Rede sein, da die bevorrechtigten d. h. die den

Obligationsgläubigern vor gehenden Kreditoren unter allen Umständen vollständig befriedigt werden müssen, die nach gehenden Currentgläubiger dagegen, nach Lage der Verhältnisse, irgend welche Aussicht auf Befriedigung aus dem Steigerungs-erlös nicht haben, sondern es vielmehr lediglich von dem guten Willen des Ersteigerers abhängt, ob und in wie weit er denselben etwelche Rechnung tragen will. In den mit dem Kanton Luzern projektierten Verträgen war aus Billigkeitsgründen und auf den besondern Wunsch des Kantons Luzern eine Abfindung an diese Gläubiger vorgesehen; ob auch der Kanton Bern, wenn er allein die Linie erwirkt, in dieser Richtung etwas thun solle und könnte, das wird späterer Erwägung vorzubehalten sein und keinenfalls sind schon gegenwärtig Anerbietungen an diese Gläubiger aufzustellen, aus welcher diese einen Anspruch herzuleiten versucht sein könnten.

Wenn demnach der Kanton Bern die Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn, sofern diese als erstrebenswerth erscheint, zunächst lediglich auf dem Wege der Ersteigerung erreichen kann, so muß es sich im Fernen fragen, ob überhaupt eine solche Erwerbung anzustreben sei, bezw. ob ein erhebliches kantonales Interesse an derselben hafte. Wir stehen nun nicht an, diese Frage bejahend zu beantworten, und in der That, ist unschwer zu erkennen, daß in mehr als einer Beziehung das Interesse des Kantons für die Erwerbung des Besitzes der Bern-Luzern-Bahnlinie spricht. Vorerst in volkswirtschaftlicher Beziehung; es ist zwar für die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse des Kantons, bezw. der bei der Bern-Luzern-Bahn betheiligten Gegenden unzweifelhaft das wichtigste 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 ganz anderer Weise die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse berücksichtigen kann, wenn er in der Verwaltung einer Eisenbahngesellschaft selbst ein entscheidendes Wort mitzusprechen berechtigt ist, als wenn er sich lediglich auf Remonstrationen bei den eidgenössischen Behörden beschränkt sieht und der Betrieb der Bahn ausschließlich von einer Spekulationsgesellschaft geleitet wird. Sodann springt es in die Augen, daß es für den Kanton, welcher, abgesehen von seiner Betheiligung bei der Bern-Luzern-Bahn gegenwärtig noch mit etwas mehr als 19 Millionen Franken bei Eisenbahnunternehmungen (den Jurabahnen einschließlich des Stückes Lyss-Fräschelz) betheilt ist, nicht gleichgültig sein kann, in welchen Händen die wichtige Verbindungslinie mit Luzern und der Zentralschweiz sich befindet, 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 würde.

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 Erwerb der Bahn zu einem Preise möglich ist, welcher zu dem Werthe der Linie, den diese nach objektiver und nüchterner Schätzung in den Händen des Kantons repräsentirt, entsprechend ist. Neue bedeutende finanzielle Opfer dagegen, für welche der Kanton in keiner absehbaren Zukunft ein Aequivalent erlangen könnte, würden durch das kantonale Interesse keineswegs gerechtfertigt und wir müssen demgemäß zu dem Schlusse gelangen, daß der Kanton allerdings 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 das Gebot des Kantons an der Steigerung, als auch die Oefferten an die Obligationsgläubiger werden sich also innert dieser Grenze bewegen müssen.

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 bündesgerichtlichen Experten berücksichtigende

Untersuchung über den Ankaufswert der Bern-Luzern-Bahn.

I. Anlagekosten, baulicher Stand der Linie, Vollendungsbauten, Ergänzung des Betriebsmaterials und daherige Kosten.

Die Kosten der Bahnanlage betragen:	
Einschluß der Linie Gümligen-Langnau im Bauwerthe von	Fr. 6,600,000
Anlagekosten der Linie Langnau-Luzern (Fluhmühle) sammt Liquidationskosten und gemachte Vollendungsarbeiten	" 16,500,000
	Fr. 23 100,000

oder per Kilometer Baulänge
29.799 Gümligen-Langnau
54.420 Sonnenburg-Wohlen

also 83.929 oder rund 84 Kilometer . . Fr. 275,000
 In diesen Preisen ist nicht inbegriffen das fehlende Roll-
 material für die Strecke Bern-Langnau (37.48 Kilometer)
 und die Kosten der noch ausstehenden Ergänzungsarbeiten des
 Baues, sowie der Gleiseerneuerung auf der Strecke Gümlien-
 Langnau.

Die Strecken Bahnhof Bern bis Gümligen, 7.681 Kilometer und Fluhmühle-Bahnhof Luzern, 2.561 Kilometer sind Eigentum der Centralbahn und in vorstehender Rechnung nicht inbegriffen, ebenso wenig wie die Anteile an den Baukosten der Bahnhöfe Bern und Luzern.

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 ist seit langem solid erstellt und bedarf keiner Vollendungsbauten, derjenige der Strecke Langnau-Luzern jedoch bedarf noch einiger Ergänzungsarbeiten, ist aber im übrigen in ganz befriedigendem Zustande.

Es ist namentlich hervorzuheben, daß die Sicherung gegen Flüsse und Wildbäche in sehr vollständiger Weise erstellt ist, so daß erhebliche Beschädigungen durch Hochwasser nicht mehr zu befürchten sind.

Der Oberbau der alten Strecke hat eine Geleiseerneuerung 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 sind ebenfalls in gutem Zustande und bedürfen nur kleiner 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 während der Periode der Massaverwaltung für circa 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 der bernischen Staatsbahn wurde durch Übereinkunft vom 25. November 1874 der Jurabahn verkauft und seit der Inbetriebsetzung der Bern-Luzern-Bahn von letzterer 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 Neuan schaffun-

gen nothwendig um den Betrieb der Bahn während den Sommermonaten zu bewältigen. Wir kommen nach einlässlichen, daherigen Berechnungen zu einem höhern Anhaze für Neuanschaffungen als der Bericht der bündesgerichtlichen Experten, wollen jedoch die von denselben veranschlagte runde Summe von Fr. 400,000 auch in unsere Rechnung einführen, um nicht zu pessimistisch zu erscheinen.

II. Einnahmen und Betriebskosten der Bahn, muthmaßliches Finanzresultat vom 1. März 1876 bis 28. Februar 1877.

Die Bruttoeinnahmen der 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 oder 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 Betriebsöffnung hinweg während eines Jahres bis zum 11. August 1876 ergeben eine Summe von Fr. 1,108,427, oder Fr. 11,667 per Kilometer. 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 März bis Okt. definitiv	Fr. 867,335
Einnahmen pro November approximativ	80,000
" " Dezember	65,000
" " Januar und Februar 1877	129,000
approximativ	zusammen Fr. 1,141,335

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 früheren Berichte gemacht hatte, geblieben sind; immerhin ist jedoch eine Zunahme zu konstatieren, die zwischen den vorberechneten zwei Perioden 3% oder 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 Anteil an der Verzinsung des Anlage-Kapitals der Centralbahnenstrecken und Bahnhöfe, jedoch ohne Anteil an den Betriebs- und Unterhaltungskosten der letzteren Fr. 479,079 also mehr als die Bruttoeinnahme derselben Periode.

Diese Betriebskosten können jedoch nicht als Grundlage einer Rechnung für die Zukunft angenommen werden, weil dieselben bedeutende Beiträge für Bahnunterhalt der damals noch unfertigen Bahn enthalten, welche in Zukunft nicht wiederkehren. Um ein richtiges Verhältniß der Betriebskosten 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.

Mit Vertrag vom 13. April 1876 haben die Jurabahnen vom 1. Mai 1876 an den Betrieb der Bahn à forfait übernommen 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 Verschiedenen; auf Grundlage eines Fahrplanes mit 5 Zügen im Sommer und 4 Zügen im Winter in jeder Richtung. Nicht inbegriffen im à forfait ist der Bahndienst (Aufsicht und

Unterhalt), sodann die Vergütungen an die Centralbahn für Anteil an der Verzinsung, sowie Anteil an den Betriebs- und Unterhaltungskosten für die mitbenutzten Bahnhöfe und Bahnstrecken. Ferner ist eine vertragsmäßige Vergütung von Fr. 1,30 per Lokomotivkilometer für die mehr als fahrplanmäßigen Züge zu leisten. Endlich kommen separat zur Rechnung die Kosten für Oberbauerneuerung auf der Strecke Gümligen-Langnau und die besondern Vollendungsbauten.

Nach diesen Grundlagen und den wirklich gemachten Ausgaben berechnet der Massaverwalter die Betriebsausgaben für das Jahr vom 1. März 1876 bis 28. Februar 1877 auf Fr. 1,049,000, was per Kilometer Fr. 11,042 ausmacht. Diese Kosten lassen sich wie folgt detailliren:

Vergütung an die Betriebsübernehmerin	Fr. 6,600
Ausgaben für Bahnaufsicht und Unterhalt ohne außerordentliche Erneuerungen	1,640
Verzinsung für gemeinschaftliche Bahnhöfe und Bahnstrecken	2,500
Kosten für Supplementzüge im Sommer	300

zusammen Fr. 11,040

Wird zu diesen Kosten die normale Einlage in dem Oberbauerneuerungsfond mit Fr. 800 per Kilometer berechnet, so stellt sich die jährliche Gesamtausgabe auf Fr. 11,840 × 95 Kilometer = Fr. 1,124,800.

Die Gesamt-Einnahmen betragen für dieselbe Jahresperiode Fr. 1,141,335 die Ausgaben berechnen sich auf " 1,124,800

dennach bleiben als Überschüß Fr. 16,535 oder es hätte die Bahn während der Periode vom 1. März 1876 bis 28. Februar 1877, soviel wie gar keinen Überschüß zur Verzinsung des Kapitals abgeworfen.

Die Aufstellung des Massaverwalters ergibt folgendes Resultat:

Approximative Einnahmen für dieselbe Periode	Fr. 1,141,000
Approximative Ausgaben (einschließlich die Vergütungen an die Schweizerische Centralbahn und Nord-Ost-Bahn)	" 1,049,000

Überschuß Fr. 92,000

Die Differenz röhrt einzlig daher, daß die Massaverwaltung für dieses Jahr keine Einlage in den Oberbauerneuerungsfond angenommen hat.

Diese Auffassung dürfte darin einige Berechtigung finden, daß die Oberbauerneuerung der alten Bahnstrecke besonders in Rechnung gebracht werden soll, hingegen hat für die Zukunft der Abzug dieser Einlage zu geschehen.

Halten wir hingegen die Berechnungen der Experten, so finden wir als Reinertrag für das Betriebsjahr 1876 ausgefetzt Fr. 182,500. Das Irrthümliche dieser Summe ist leicht nachzuweisen. Die Einnahmen sind annähernd richtig berechnet, die Ausgaben dagegen um circa Fr. 150,000 zu niedrig; was in der Hauptzache daher röhrt, daß für Verzinsung der Bahnhöfe Bern und Luzern ein Beitrag von Fr. 100,800 weggelassen ist.

Wird zu dem Reinertrage von Fr. 182,500 der Experten (gemäß der Rechnungsweise der Massaverwaltung) wieder zugeschlagen die von denselben berechnete Einlage für den Oberbauerneuerungsfond von Fr. 500 per Kilometer mit	" 47,500
---	----------

so ergibt sich ein Ertrag von Fr. 230,000

Hievon abgezogen die zu wenig berechneten Auslagen mit	" 150,000
bleiben netto	Fr. 80,000

oder annähernd das bereits gefundene Resultat.

III. Prüfung der Rentabilitätsberechnung der Experten.

Wir wollen den Verkaufswert der Bahn nach den gleichen Grundlagen festsetzen, wie diez 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 Verzinsung der Bahnhöfe Bern und Luzern nicht zu berechnen sei. Abgesehen davon, daß diese Summe ungenau ist 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 Traktionskosten 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 Verzinsungsquoten sind vertraglich bestimmt und es ließen sich wohl Ersparnisse nur durch Verringerung der Züge erzielen. Wir können daher diese Fr. 100,800 nicht in Abzug bringen lassen, wollen hingegen die weiteren Fr. 50,000, um welche die Ausgaben zu niedrig veranschlagt sind, als zu ersparen möglich ansehen, sei es durch Verminderung der Züge, sei es durch andere Dekommissionen. Ebenso wollen wir die Speisung des Oberbauerneuerungsfonds mit Fr. 500 per Kilometer als hinreichend betrachten, obschon dieselbe nach den Erfahrungen bei allen andern Bahngeellschaften zu niedrig ist. Es würde sich also der Reinertrag der Bahn statt auf Fr. 182,500 auf rund Fr. 82,000 für 1876 belaufen.

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 oder im Mittel, resp. in 5 Jahren ein solcher von Fr. 143,500.

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

Hievon sind abzuziehen, übereinstimmend mit den Experten:

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

Zusammen	" 900,000
Bleiben	Fr. 1,970,000

Hiezu kommt für vorhandenen Boden nach Schätzung der Experten, längs der 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
oder rund	Fr. 2,500,000.

Die Erhöhung der Taxen, 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 Bundesrates an die Bundesversammlung vom Jahre 1873, welche die Bewilligung von Zusatzlasttaxen für starke Steigungen beantragt, gefunden werden, da ein Beschlüsse der Bundesversammlung hierüber niemals erfolgt ist. Ferner würde es sich fragen, ob nicht die Frequenz bei Anwendung höherer Taxen leiden und das gehoffte Mehrerträgnis durch geringern Personenverkehr abgeschwächt würde. Jedenfalls darf der Güterverkehr mit Hinblick auf

den Konkurrenz-Vertrag mit der Centralbahn nicht höher belastet werden und der Personenverkehr könnte für die durchgehende Linie nur einen Aufschlag von 15 % ertragen, um den Fahrpreisen über Olten gleichzustehen.

Führen wir die Rechnung mit erhöhten Taxen durch, so ergibt sich:

Reinertrag wie oben	Fr. 82,000
Zuschlag auf Personenverkehr	
Fr. 680,000 × 15 % =	" 102,000

Zusammen Fr. 184,000

Unter Annahme der gleichen Majoration von 15 % ergibt sich in 10 Jahren ein Reinertrag von Fr. 460,000 oder im Mittel, resp. in 5 Jahren, ein solcher von Fr. 322,000 oder kapitalisiert Fr. 6,440,000.

Die gleichen Abzüge und Zuschläge wie oben durchgeführt, bleibt ein Kapitalwert von Fr. 5,865,000 oder rund Fr. 6,000 000.

Es bleibt aber zu bemerken, daß in beiden Fällen diese Kapitalwerthe nach dem angewandten Rechnungsmodus der Experten zu günstig herauskommen, weil der mittlere Kapitalwert 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 Ausschätzungen der Obligationälgläubiger, fußend auf dem Gutachten der Experten ihren Boden verlieren, wenn mit den wirklichen Zahlen, wie sie Seitens der Massaverwaltung abschließlich aufgestellt worden sind, gerechnet wird. Es stellt sich ferner heraus, daß der Vorwurf, als wollte der Kanton Bern die Bahn unter ihrem Werthe an sich ziehen, jeden Grundes entbehrt, denn wenn nur mit Zuhilfenahme einer noch gar nicht bewilligten Taxerhöhung der Werth der Bahn auf 6 Millionen gestellt werden kann, so darf wohl dem Kanton 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 höheren Preise erwerben wollen, als der Kanton Bern dafür bezahlen kann, so sind wir weit entfernt, ihnen daraus einen Vorwurf zu machen. Unter allen Umständen handelt es sich 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 würde der Ertrag, beziehungsweise der Werth der Bahn sich entsprechend unter obigen Zahlen bewegen.

IV. Rentabilitätsberechnung nach unsern Ansätzen und Ankaufswert der Bahn.

Bevor wir unsere Rentabilitätsberechnung zum Zwecke des Nachweises, wie groß der Ankaufswert der Bahn für den Kanton sein möchte, aufstellen, wollen wir den approximativ Stand der Masse anführen, nach folgender Zusammenstellung der Massaverwaltung:

"Anerkannte Passiven ohne Expropriation, ohne Obligationenkapital und daherigen Zins Fr. 2,300,000."

Hierunter sind inbegriffen:

Kanton Bern mit	Fr. 982,531. 74
Kanton Luzern mit	" 36,000. —
Jura-Bern-Bahn mit	" 111,487. 30
Elhäuser Maschinenfabrik mit	" 459,247. 05
Gebrüder Favre	" 58,365. 44

Bei den Expropriaten wird sich Soll und Haben ziemlich ausgleichen.

Die den Hypothekargläubigern vorgehenden Zahlungen dürften zu veranschlagen sein wie folgt:

1. Liquidationskosten, Gehalte, Diäten, Reisespeisen, Expertisen, Prozeßkosten, Drucksachen, Büroaufkosten, Bundesgericht &c. bis Ende 1876	Fr. 40,000
2. Vollendungsbauten	" 180,000
3. Oberbauerneuerung auf der Strecke Gümmligen-Langnau pro 1876	" 40,000
4. Vermarkung und Vermessung der Bahn und der Abschnitte	" 10,000
5. Privilegierte Gehalte und Arbeitslöhne	" 25,000
6. Garantiezehntel (einschließlich Fr. 55,000 für die elsässische Maschinenfabrik)	" 335,000

Zusammen Fr. 631,000

Hiezu würden durch folgende

Einnahmen gedeckt:

a. Wiederaufbaubetrieb über schuß bis Ende 1876	Fr. 115,000
b. Verfügbares Bau- und Verwaltungs-Inventar (einschließlich des Favre'schen, das an die B. L. B. definitiv übergegangen ist)	" 50,000
c. Diverse Guthaben	" 15,000

Zusammen " 180,000

Nest Fr. 451,000

oder vorsichtshalber, da möglicherweise einige nicht unerhebliche Posten noch unter die privilegierten verliezt werden rund Fr. 500,000. Hiezu kämen die weiteren Liquidationskosten vom 1. Januar 1877 an und die Betriebsausfälle vom gleichen Zeitpunkte an."

Wir haben an dieser Aufstellung nur auszuführen, daß das verfügbare Inventar und diverse Guthaben, welche nicht liquid sind, kaum als Deckung für die vorgehenden Forderungen berechnet werden können und nehmen mit Berücksichtigung ferner der weiteren Liquidationskosten und Betriebsausfälle eine Summe von Fr. 550,000 für Zahlung privilegierter Forderungen als Minimum an.

Das Guthaben der Currentgläubiger ohne Vorrecht und nach Abzug der Forderungen der Kantone und der privilegierten Garantiezehntel erreicht eine Summe von Fr. 921,000, welche sich mit Hinzurechnung von Differenzen auf streitigen oder rekurrierten Forderungen jedoch noch verändern dürfte.

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

Die Experten nehmen eine Steigerung der Neineinnahmen von durchschnittlich 15 % per Jahr an, während wir, der Thatjache Ausdruck gebend, daß die Steigerung der Einnahmen bei allen Bahnen in ähnlichen Verhältnissen bedeu-

tender ist, als diejenige der Betriebskosten, die letzteren nicht nach dem gleichen Prozentsatz wachsen lassen wie die ersten.

Wir glauben eine Majoration der Einnahmen von 6 % des Bruttovertrages des Jahres 1876 von Fr. 1,141,000, also per Jahr Fr. 68,500 berechnen zu dürfen und weisen zur Begründung dieses Ansatzes darauf hin, daß es derselbe Prozentsatz ist, welchem die Einnahmen der Linie Bern-Langnau folgten.

Eine längere Periode ergibt folgende jährliche Steigerung der Bruttoeinnahmen bei verschiedenen schweizerischen Bahnen.

Bern-Langnau	6 %
Ganze bernische Staatsbahn	14 %
Schweizerische Centralbahn	6,5 %
Nordostbahn Stammnetz	5,6 %
Zürich-Zug-Luzern	10,4 %
Bülach-Regensberg	8,0 %
Suisse-Occidentale	14,0 %
Vereinigte Schweizerbahnen	5,0 %

Wir bleiben sonach beträchtlich unter dem Mittel der angeführten Bahnen und namentlich tief unter der Zunahme der Bahn Zürich-Zug-Luzern, die eine gewisse Analogie mit unserer Linie hat.

Was die Betriebskosten betrifft, so glauben wir mit einer Steigerung von 2,2 % per Jahr ebenfalls den wirklichen Verhältnissen nahe zu kommen. Dieselben sind von Anfang an in Folge der ungünstigen Steigerungsverhältnisse und der abnormalen Verzinsungsquote an fremde Bahnen mit Fr. 2500 per Kilometer schon ziemlich hoch, werden sich jedoch bei der vorausgesetzten mäßigen Vermeidung der Bruttoeinnahmen bis zu einem gewissen Zeitpunkt nur mäßig steigern. Die wirklichen Kosten im Jahre 1876, resp. der Zeit vom 1. März 1876 bis 1. März 1877 von Fr. 1,049,000 oder per Kilometer Fr. 11,042 bilden den Ausgangspunkt mit einer Steigerung von Fr. 23,000 per Jahr.

Es stellt sich dann auch das prozentuale Verhältnis der Einnahmen zu den Kosten nach und nach günstiger 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 Verhältnis, das der Wirklichkeit entsprechend sein dürfte. Hierin nicht inbegriffen und besonders in Rechnung gebracht ist die Einlage in den Oberbauerneuerungsfond 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 Kilometer, weil der Kilometrische Ansatz von Fr. 800 in den Statuten 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 Einnahmen, Ausgaben und Reinerträge:

	Bruttoeinnahmen		Betriebskosten			Oberbau- Erneuerungsfond		Reinertrag	
	im Ganzen.	per Kilom.	im Ganzen.	per Kilom.	in %/ der Brutto- einnahmen.	im Ganzen.	per Kilom.	im 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.

An der Hand dieser Ausführungen sind wir nun in den Stand gesetzt, den Ankaufswert der Bahn festzustellen.

Wir berechnen die jährlichen Reinerträge je einer Periode mit entsprechendem Zins, kapitalisieren die Summe derselben mit 5 % und beziehen diesen Kapitalwert auf den 1. Januar 1877 zurück.

Ermitteln wir auf diese Weise den Wert der 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 projektierten Vertrag eine Dauer von 9 Jahren in Aussicht genommen war, so erhalten wir auf 1. Januar 1877 einen Kapitalwert von Fr. 4,575,000.

Hievon sind diejenigen Summen abzuziehen, welche noch auf die Bahn zu verwenden sind, nämlich:

für Geleiseerneuerung auf der Strecke Gümmligen-Langnau	Fr. 300,000
für Ergänzungsarbeiten des Baues	200,000
für Anschaffung von Betriebsmaterial	" 400,000
zusammen	Fr. 900,000

Dagegen kommt in Abrechnung der Wert der Landabschnitte längs der Bahn und in der Umgebung der Stationen, welche nach unserer Schätzung im Maximum zu berechnen ist mit " 250,000

Bleiben abzurechnen Fr. 650,000

Der Vollständigkeit wegen fügen wir bei, daß wir eine Zinsberechnung zu Gunsten der Fr. 300,000 für Geleiseerneuerung, welche sich auf mehrere Jahre verteilen, mit dem Zinsausfall auf der Anschlagssumme für die Landabschnitte kompensiren, welch' letztere nur successive realisierbar sein werden.

Der gegenwärtige Wert der Bahn würde sich sonst reduzieren auf Fr. 4,575,000

weniger "	650,000
also auf	Fr. 3,925,000

oder rund Fr. 4,000,000.

Berechnen wir den Wert der Bahn für den Zeitraum vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1890, so ergibt sich auf 1. Januar 1877 ein Kapitalwert von Fr. 6,428,000

Davon wieder abgezogen die obigen " 650,000

bleiben als Ankaufswert der Bahn auf 1. Januar 1877 Fr. 5,778,000

oder rund Fr. 5,800,000.

Hieraus geht hervor, daß der Wert der Bahn auf eine längere Periode bezogen, stetig wächst, so zwar, daß nach Verfließ einer gewissen Zeit auch die übrigen in die Bahn verwendeten Kapitalien sich verzinsen würden. Dagegen ist nicht außer Acht zu lassen, daß der Übergang der Bahnen an den Bund wahrscheinlich innerst den berechneten Perioden stattfinden wird, wodurch dann jeder weiteren 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 müsse.

Hiemit ist zugleich der Nachweis geleistet, daß der Kanton weit davon entfernt ist auf Rechnung der Gläubiger ein gutes Geschäft machen zu wollen, sondern daß er den maximalen Wert des Kaufobjektes in Betracht zieht. Allfällige ungünstige 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 Aktiengesellschaft einnehmen kann.

Die Taxenerhöhung bringen wir, als einen viel zu unbestimmten Faktor nicht in Rechnung und betrachten sie höchstens als Äquivalent für den Fall, daß sich unsere Berechnung der jährlichen Reinerträge als zu optimistisch herausstellen sollte.

Wollen wir den Wert der Bahn noch auf andere Weise feststellen, so bietet dazu der Kurswert der Obligationen einen gewissen Anhaltspunkt. Die Kurje schwanken in den letzten 4 Monaten zwischen 42,5 % und 54 %. Das Mittel ergibt 48,25 % und mit Berechnung des verfallenen Zinses für 20 Monate, nämlich vom 1. Mai 1875 bis 31. Dezember 1876 à 5 % mit Fr. 8,33, zusammen Fr. 56,58, so daß der Wert 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 des Nähern präzisiert und nimmt eine Kapitalreduktion der Titel und gleichzeitige Herabsetzung des Zinsfußes von 5 auf 4 1/2 % 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 Faktoren:

In erster Linie wurde bestimmt, daß die Offerte nicht niedriger sein könne, als der oben berechnete Kurswert der Titel, sondern eher etwas höher stehen müsse. Dieses ist der

Fall, indem der $4\frac{1}{2}$ prozentige Titel von nominell Fr. 585 nicht einen höhern Kurs als 97 % analog gleichartigen Staatschuldsscheinen des Kantons beanspruchen kann, was 567,45 ausmacht gegenüber 565,80. Sodann wurde angenommen, daß der Kanton für den Fall eines gütlichen Übereinkommens mit dem Ankaufspreise der Bahn etwas höher gehen dürfe, als die Summe des Anschlagspreises von Fr. 6,000,000, welche Seitens des Bundesgerichtes festgesetzt und auch unsererseits acceptirt worden ist. Endlich war in Betracht zu ziehen, daß der Kanton mit Rücksicht auf andere Geldbedürfnisse sich besser stellt, wenn er den Ankaufspreis zu $\frac{11}{12}$ Theilen mit neuen Titeln tilgen kann, statt ein Anleihen zur Bezahlung von Fr. 6,000,000 in Baar auf den Markt zu bringen.

Die finanziellen Folgen dieses Vorschages für den Kanton resultiren aus folgender Berechnung:

Die Verzinsung der Kapitalien zu Lasten der Bahn beträgt:	
An Obligationen-Kapital Fr. 5,850,000 à $4\frac{1}{2}\%$	Fr. 263,250
An privilegierte Forderungen Fr. 550,000 à 5 %	" 27,500
An Auslagen für Oberbauerneuerung der Linie Gümligen-Langnau, Bahnvollendung und Rollmaterial Fr. 900,000 à $4\frac{1}{2}\%$	" 40,500
An Vorschuß der Regierung zur Bauvollendung Fr. 935,000 à $4\frac{1}{2}\%$	" 42,075
Summe der Verzinsung	Fr. 373,325
oder rund Fr. 373,300.	

Die Verzinsung der privilegierten Forderungen, als sofort zu bezahlen, ist mit 5 %, diejenige des Kapitals für Bahnvollendung nur mit $4\frac{1}{2}\%$ berechnet, weil sich die letztere Auslage auf mehrere Jahre vertheilt.

Der Reinertrag der Bahn ergibt Defizite bis Ende 1883, welche inclusive der Verzinsung der Fr. 935,000 bis auf Fr. 1,227,100 ansteigen.

Die Zinsseszinsberechnung auf diesen Defiziten nach Abzug der Mehrerträge bis Ende 1885, Termin der Rückbezahlung des Obligationen-Kapitals erreicht ferner eine Summe von " 366,900

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

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

An Obligationen	Fr. 5,850,000
An Zahlung für privilegierte Forderungen : "	550,000
Vorschuß der Regierung zur Bauvollendung "	935,000
An Kapital für Bahnvollendung wie früher "	900,000
An Defiziten und Zinsen "	1,594,000

Zusammen Fr. 9,829,000

Im Jahr 1886 wird die Bahn abwerfen Fr. 471,000 und sonach dieses Kapital mit 4,8 % verzinst sein.

Es geht aus der rechnungsmäßigen Durchführung dieses Vorschages hervor, daß der Staat während dem ersten Decennium 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 derselbe für die Gläubiger wesentlich günstiger, als wenn sie sich auf den Selbstbetrieb einlassen wollten.

Der Werth der Landabschnitte ist hiebei nicht in Berechnung gezogen und es kann derselbe als Kompensation für neue Anleihenkosten reservirt werden.

VI. Schluß.

Nachdem wir in Vorstehendem den Werth der Bahn auf unsere Annahmen gestützt festgestellt und die finanziellen Konsequenzen für den Kanton im Fall eines Ankaufes be-

rechnet haben, bleibt uns noch übrig anzuführen, daß der Kanton Bern in dieser Unternehmung folgende Summen bereits stehen hat:

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, 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 Betriebsüberschüsse lieferte, sondern in den ersten 10 Jahren sogar noch Betriebszuschüsse nothwendig machte, so daß dieses Kapital längst als zinslos angelegt angesehen werden könnte.

Wird hingegen der Kanton Eigentümer, so hat er die ziemlich sichere Aussicht, nach Verflukz von 10 Jahren eine kleine Verzinsung für diese Summe zu erhalten und es würden Ende 1890 die sämtlichen obigen Vorschüsse nach unseren Berechnungen mit $2\frac{1}{2}\%$ verzinst.

In Umfassung unseres Berichtes stellen wir daher an Sie, Herr Präsident, Herren Grossräthe, folgenden Antrag:

- 1) Der Regierungsrath in Verbindung mit der grossräthlichen Eisenbahnscommission wird ermächtigt, sich Namens des Kantons an der den 15. Januar 1877 stattfindenden Steigerung der Eisenbahnlinie Bern-Luzern zu betheiligen, die dahierige Caution von Fr. 150,000 zu bestellen und die erwähnte Bahnlinie, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Grossen Rath und das Volk, für den Kanton zu erwerben, jedoch mit der Maßgabe, daß der Ankaufspreis den Schatzungswert von Franken 6 Millionen nicht übersteigen darf.
- 2) Der Regierungsrath in Verbindung mit der grossräthlichen Eisenbahnscommission wird ermächtigt, mit den Obligationengläubigern der Bern-Luzern-Bahngesellschaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch den Kanton auf Grundlage des in vorstehendem Berichte entwickelten Vorschages in Unterhandlungen zu treten und, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Grossen Rath und das Volk mit denselben auf der erwähnten Grundlage ein Abkommen zu schließen.

Bern, den 28. Dezember 1876.

Die Grossräthscommission:

G. Ott, Präsident.	Ka i s e r, in Grellingen.
v. Sinner.	Scheurer.
Michel.	Zyro.
Rüfenacht-Moser.	Hoffstetter.
Born.	v. Wattenwyl.
v. Werdt.	

Im Namen des Regierungsrathes,

Der Präsident:

N o h r.

Der Rathsschreiber:

Dr. Trächsel.

Antrag der Minorität der Grossräthscommission
für den Fall, daß obiger Antrag Biff. 2 nicht angenommen werden sollte:

Die unterzeichneten Mitglieder der Grossräthscommission stellen folgenden eventuellen Antrag, betreffend Vorschläge an die Obligationengläubiger:

Es sei mit denselben auch auf Grundlage des in Beilage Nr. 2 Art. 4 bis 8 näher präzisierten Vorschages eine Uebereinkunft angestrebt, mit der Modifikation, daß die Obligationäre zum Bezuge des ganzen Mehrertrages der Bahn berechtigt seien, bis auf eine Maximalrendite der Obligatio-

nen von $4\frac{1}{2}\%$ nach Abzug der in Art. 5, Ziffer 1 bis 5, bezeichneten Vorgänge.

Bern, den 28. Dezember 1876.

Ott.
Born.
Kaifer.
v. Werdt.
Zyro.

Beilage Nr. 1.

Nebereinkunft zwischen den Kantonen Bern und Luzern

betreffend

gemeinschaftliche Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn.

Art. 1.

Die Kantone Bern und Luzern vereinigen sich zur Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn mit den dazu gehörenden Konzessionen.

Art. 2.

Das Beteiligungsverhältnis der Kantone in Rechten und Pflichten wird festgesetzt für Bern zu zwei Dritteln und für Luzern zu einem Drittel.

Die Kantone werden in diesem Verhältnisse die zum Ankauf und Betrieb der 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 Bundesgerichte festgesetzten Anschlagspreises sich bewegen soll.

Art. 4.

Zu diesem Zwecke werden die Regierungen der Kantone den in Art. 17 der Steigerungsbedingungen geforderten Ausweis spätestens 20 Tage vor der Steigerung dem Bundesrathe leisten und mindestens 5 Tage vor der Steigerung die durch Art. 19 der Bedingungen verlangte Baarktauton von Fr. 150,000 dem Bundesrathe zustellen lassen.

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 denselben genehmigen würde, hat der verwerfende Kanton dem annehmenden eine Entschädigung von Fr. 50,000 zu leisten.

Art. 5.

Wenn die Kantone die Bahn an der Steigerung erwerben, so werden sie aus Gründen der Billigkeit den nachgehenden Kurrentgläubigern der Bern-Luzern-Bahn eine freiwillige Entschädigung für ihre Forderungen bezahlen, welche indeß in ihrem Gesamtbetrag die Maximalsumme von Fr. 300,000 nicht übersteigen darf. Die Vertheilung dieser 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 genannten Summe unter die einzelnen Gläubiger nach freiem Ermessen und unter Berücksichtigung aller Umstände endgültig entscheiden.

Die Kantone behalten sich vor, die in Gemäßheit dieses Artikels zu machenden Zahlungen durch Hingabe von Staats-

obligationen, welche à $4\frac{1}{2}\%$ verzinslich gestellt werden, zu leisten.

Art. 6.

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

Art. 7.

Zur Verwaltung des Unternehmens und Überwachung des Betriebs wird ein Verwaltungsrath von 5 Mitgliedern eingesetzt, von denen 3 vom Grossen Rathe des Kantons Bern und 2 vom Grossen Rathe des Kantons Luzern gewählt werden. Kein Mitglied des Verwaltungsrathes darf der Verwaltung einer andern Eisenbahngeellschaft angehören. Ein von den Grossen Räthen beider Kantone zu erlassendes Reglement bestimmt die Funktionen und die Kompetenzen dieser Behörde.

Art. 8.

Der Betrieb wird vorzugsweise der bernischen Jurabahngeellschaft übertragen, sofern diese nach Wahl der Eigenthümer derselben entweder a. zu den reinen Selbstkosten gemäß den Bestimmungen des seiner Zeit zwischen ihr und der Bern-Luzern-Bahngeellschaft abgeschlossenen Vertrages oder b. à priori nach den Bestimmungen des mit der Konkursmasse der Bern-Luzern-Bahn abgeschlossenen Betriebsvertrages übernimmt.

Der Betriebsvertrag unterliegt der Genehmigung der Grossen Räthe beider Kantone. Bei Abschließung derselben ist darauf zu halten, daß den Eigenthümern der Bahn in Bezug auf Feststellung der Tarife und der Fahrtenpläne und in Bezug auf die Möglichkeit periodischer Revision der einzelnen Vertragsbestimmungen alle mögliche Freiheit gewahrt werde.**)

Art. 9.

Aus dem Reinertrage der Bahn sind zunächst folgende Ausgaben zu bestreiten:

- a. die Speisung eines zu bildenden Reservesfonds;
- b. die titelsgemäße Verzinsung der Anleihen, welche die Kantone zum Zwecke der Erwerbung und des Betriebs der Bahn kontrahiren;
- c. die titelgemäße Verzinsung der auf Entschädigung der Kurrentgläubiger verwendeten Summe;
- d. die Verzinsung des vom Kanton Bern geleisteten Vorschusses von Fr. 935,000 à $4\frac{1}{2}\%$ nach Maßgabe der oben Art. 6 aufgestellten Bestimmungen.

Bleibt noch ein Überschüß, so ist derselbe zwischen den Kantonen Bern und Luzern zu vertheilen.

Art. 10.

Weicht der Reinertrag der Bahn zu Bestreitung der Betriebsauslagen und der in Art. 9 litt. a, b und c bezeichneten Ausgaben nicht hin, so ist das Defizit durch Nachschüsse

*) Luzern verlangt, daß der letzte Satz: „Dagegen wird der Kanton Bern“ etc. weggelassen werde.

**) Luzern verlangt, daß der Art. 8 folgende Fassung erhalten: „Betriebsverträge unterliegen der Genehmigung der Grossen Räthe beider Kantone. Bei Abschließung derselben ist darauf zu halten, daß den Eigenthümern der Bahn in Bezug auf Feststellung der Tarife und der Fahrtenpläne und in Bezug auf die Möglichkeit periodischer Revision der einzelnen Vertragsbestimmungen alle mögliche Freiheit gewahrt werde.“

der Kantone zu decken, welche diesen indeß in einem zu erreichenden Vorschuß-Konto zu $4\frac{1}{2}\%$ zinstragend gutgeschrieben werden.

Art. 11.

Die Dauer der zwischen den Kantonen Bern und Luzern gebildeten Gemeinschaft wird vorläufig auf 9 Jahre, d. h. vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1885 bestimmt. Sechs Monate vor Ablauf dieser Periode haben sich die Parteien gegenseitig darüber zu erklären, ob und unter welchen Bedingungen die Gemeinschaft fortzuführen oder aufgehoben werden solle.

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 Meistbietenden hingegeben werde; der Steigerungsverlust wird nach dem festgesetzten Beitragsverhältnis von $\frac{2}{3}$ für Bern und $\frac{1}{3}$ für Luzern vertheilt.

Art. 12.

Streitigkeiten über die Auslegung und Ausführung des Vertrages sind dem Bundesgerichte zur Entscheidung vorzulegen.

Beilage Nr. 2.

Nebeneinkunft zwischen den Kantonen Bern und Luzern

betreffend

Vorschläge an die Obligationengläubiger der Bern-Luzern-Bahngeellschaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch die beiden Kantone.

Art. 1.

Die Kantone Bern und Luzern unter Vorbehalt der Ratifikation durch die zuständigen Organe erklären für den Fall, daß sie in der Liquidation der Bern-Luzern-Bahngeellschaft die Eisenbahnlinie Bern-Luzern erwerben sollten, ihre Bereitswilligkeit mit den Gläubigern des Obligationen-Anleiheks der Bern-Luzern-Bahngeellschaft von Fr. 10,000,000 ein Abkommen auf folgenden Grundlagen zu treffen:

Art. 2.

Die Gläubiger des Fr. 10,000,000 Anleiheks der Bern-Luzern-Bahngeellschaft treten den Kantonen Bern und Luzern ihre Ansprüche an die Liquidationsmasse der Bern-Luzern-Bahngeellschaft förmlich ab, so daß die Kantone in die Rechtsstellung der Obligationengläubiger sowohl gegenüber der Konkursmasse als gegenüber allen übrigen Beteiligten, insbesondere gegenüber nachgehenden Gläubigern eintreten.

Art. 3.

Dagegen übernehmen die Kantone alle mit dem Erwerbe der Linie verbundenen Pflichten, sowohl gegenüber dem Bunde, als gegenüber anderweitig Beteiligten, insbesondere vorgehenden Gläubigern, und verpflichten sich, je nach Wahl der Obligationäre zu den in Art. 4 bis 8 oder zu den in Art. 9 hierach präzisirten Gegenleistungen an die Obligationäre.

In erster Linie.

Art. 4.

Den Gläubigern des Fr. 10,000,000 Anleiheks werden für den Nominalbetrag ihrer Forderungen Staats-Obligationen auf die Kantone Bern und Luzern ausgestellt. Diese

Obligationen werden je nach Wahl der Kantone entweder auf beide Kantone als solidarische Schuldner oder aber es werden zwei Drittheile derselben auf den Kanton Bern und ein Dritttheil derselben auf den Kanton Luzern als Schuldner gestellt. Über die Aufteilung der Staatsobligationen an die einzelnen Gläubiger entscheidet in letzterm Falle das Los.

Art. 5.

Diese Obligationen erhalten vom 1. Januar 1877 hinweg einen von dem ausschließlichen Kanton garantirten Zins von $2\frac{1}{2}\%$ und sind überdies zum Bezug von 50% des Mehrertrages der Bahn berechtigt nach Abzug:

1. der Betriebskosten;
2. einer jährlichen Einlage in den Reservefond von Fr. 800 per Kilometer;
3. der Zinses à $4\frac{1}{2}\%$ des von den Kantonen für Bauvollendung, Bezahlung von privilegierten Forderungen und Erwerbung resp. Verzinsung des Rollmaterials schon verausgabten oder noch zu verausgabenden Kapitals, inbegriffen den vom Kanton Bern geleisteten Vorschuß von Fr. 935,000;
4. allfälliger Defizite, welche sich nach Erwerbung der Linie durch die Kantonen auf dem Betriebe der Bahn oder auf der Verzinsung des in Ziffer 3 erwähnten Kapitals, sowie auf Speisung des Reservefonds ergeben sollten. Solche Defizite sind den Kantonen, welchen deren vorläufige Deckung obliegt, jeweilen zinstragend zuzuschreiben;
5. etwaiger Aussfälle auf der dem Obligationenkapitale à $2\frac{1}{2}\%$ garantirten fixen Verzinsung, welche von den Kantonen gedeckt worden sind. Derartige Aussfälle, für welche jedoch ein Zins nicht berechnet wird, sind aus dem späteren Reinertrag der Bahn vorab zurückuerstattet, bevor den Obligationären ein Mehrertragsanteil ausgerichtet wird.

Art. 6.

Das Obligationenkapital von Fr. 10,000,000 wird gegenseitig auf ein Jahr auflösbar, so bald 3 Jahre nach einander der fixe Zins von $2\frac{1}{2}\%$ mit dem Witterungsanteil auf $4\frac{1}{2}\%$ ansteigt und zwar kann jeder einzelne Obligationsinhaber die ihm gehörigen Titel selbstständig auffinden.

Art. 7.

Den Inhabern von Obligationen mit Mehrertragsanteil wird das Recht eingeräumt, die jährliche Rechnungslegung zu verifizieren und zu dem Ende Einsicht von den Büchern und Belegen zu nehmen. Sie üben dieses Recht durch Vertreter aus, deren Zahl und Amtsdauer zu bestimmen ihnen obliegt und welche von einer Versammlung der Titelinhaber, zu welcher diese von einer ihrerseits zu bezeichnenden Stelle in angemessener Weise 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 bezeichneten Stelle jeweilen sofort nach ihrer Genehmigung zur Einsichtnahme mitzuteilen. Einsprachen gegen deren Richtigkeit müssen durch die von den Obligationsinhabern zur Prüfung der Rechnung gewählten Vertreter binnen 30 Tagen, von der Mittheilung der Rechnung an gezählt, beim Bundesgerichte geltend gemacht werden, welches berartige Streitigkeiten, sowie überhaupt alle zwischen den Titelinhabern und den Kantonen entstehenden Ansprüche schiedsrichterlich beurtheilt.

In zweiter Linie.

Art. 9.

Die Gläubiger des Obligations-Anleihehens erhalten zur Tilgung ihrer Forderung $4\frac{1}{2}\%$ tige Staatsobligationen der Kantone Bern und Luzern von je Fr. 550 für je Fr. 1000 ihrer Kapitalsforderungen mit Rückzahlungsstermin 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 hier vor (Art. 4—8 und 9) präzisierten 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 rechts-gültig angenommen wird; bei Berechnung der Mehrheit gilt jede Obligation für eine Stimme.

Art. 11.

Sollte ein Abkommen im Sinne der vorstehenden Offerten von den Gläubigern nicht in nützlicher Frist nach Mitgabe des vorhergehenden Artikels angenommen werden, so werden die Gläubiger nach Verhältniß der ihnen auf den Steigerungs-erlös 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 weiteren 30 Tagen vom Tage des Auslaufes der in Art. 9 normirten Frist an gerechnet, gesetzt, binnen welcher sie ihren Beitritt erklären können. Diejenigen Gläubiger, welche auch binnen dieser Frist ihren Beitritt nicht erklären, werden nach Verhältniß ihrer Anweisungen auf den Steigerungs-erlös befriedigt.

Art. 12.

Für den Fall, daß in der Liquidation der Bern-Luzern-Bahngeellschaft nicht die Kantone Bern und Luzern, sondern eine Vereinigung von Obligationsgläubigern, bzw. eine von solchen gebildete Aktiengesellschaft die Bahnlínie Bern-Luzern erstehen sollte, so erklären sich die Kantone ebenfalls bereit, von dieser Gesellschaft unter den oben präzisierten Bedingungen die Bahn zu erwerben, wobei der Gesellschaft das Wahlrecht zwischen der in Art. 4—8 und der in Art. 9 enthaltenen Offerten zustehen soll.

Art. 13.

Solchen Obligationsgläubigern, welche der ersteigernden Gesellschaft nicht beigetreten sind, wird der Beitritt zu einem mit letzterer geschlossenen Abkommen während einer angemessenen Frist, welche von den Kantonen später bestimmt und öffentlich bekannt gemacht wird, offen gehalten. Obligationsgläubiger, welche binnen dieser Frist ihren Beitritt nicht erklären, werden nach Verhältniß ihrer Anweisungen auf den Steigerungs-erlös befriedigt.

Art. 14.

In Betreff des Rechtsverhältnisses der Kantone unter sich (ihrer finanziellen Rechte und Pflichten, der Verwaltung und des Betriebes der Bahn u. s. w.), sowie in Betreff der freiwilligen Entschädigung an nachgehende Currentgläubiger machen die Bestimmungen der Uebereinkunft vom Regel, jedoch mit der Modifikation, daß wenn der in den Artikeln 4—8 hier vor enthaltene Vorschlag angenommen werden sollte, eine Aufhebung der Gemeinschaft zwischen den Kantonen

nicht eher verlangt werden darf, als bis die den Obligationsgläubigern ausgestellten Staats-Obligationen aufkündbar geworden sind.

Beilage Nr. 3.

Vorschlag

an die

Obligationsgläubiger der Bern-Luzern-Bahngeellschaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch den Kanton Bern.

Art. 1.

Der Kanton Bern unter Vorbehalt der Ratifikation durch die zuständigen Organe erklärt für den Fall, daß er in der Liquidation der Bern-Luzern-Bahngeellschaft die Eisenbahnlínie Bern-Luzern erwerben sollte, seine Bereitwilligkeit mit den Gläubigern des Obligations-Anleihehens der Bern-Luzern-Bahngeellschaft von Fr. 10,000,000 ein Abkommen auf folgenden Grundlagen zu treffen:

Art. 2.

Die Gläubiger des Fr. 10,000,000 Anleihehens der Bern-Luzern-Bahngeellschaft treten dem Kanton Bern ihre Ansprüche an die Liquidationsmasse der Bern-Luzern-Bahngeellschaft förmlich ab, so daß der Kanton in die Rechtsstellung der Obligationsgläubiger sowohl gegenüber der Konkursmasse als gegenüber allen übrigen Beteiligten, 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 Beteiligten, insbesondere vorgehenden Gläubigern, und verpflichtet sich zu den in Art. 4 hienach präzisierten Gegenleistungen an die Obligationäre.

Art. 4.

Die Gläubiger des Obligations-Anleihehens erhalten zur Tilgung ihrer Forderung $4\frac{1}{2}\%$ tige Staatsobligationen des Kantons Bern von je Fr. 550 für je Fr. 1000 ihrer Kapitalsforderungen mit Rückzahlungsstermin auf Ende Dezember 1885. Die Verzinsung dieser 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 Eisenbahnlínie wirklich erwirbt.

Art. 6.

Den Obligationsinhabern wird zum Zwecke der Annahme des Vorschlags Termin bestimmt bis 13. Januar 1877.

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

Der Herr Präsident zeigt an, daß folgende Vorstellung eingelangt sei:

**Vorstellung
an den hohen Grossen Rath des Kantons Bern.**

Herr Präsident!

Herren Grossräthe!

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

Der Große Rath des Kantons Bern möge,

i n E r w ä g u n g :

- 1) daß die Erwerbung der Eisenbahlinie 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 die Ehre und der Kredit des Landes auf dem Spiele steht, und daß endlich
- 4) die Anträge Ihrer Kommission und der Regierung auf Ertheilung einer limitirten Vollmacht bis auf Fr. 6,000,000 diesen Interessen absolut nicht dienen können;

b e s c h l i e ß e n :

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

Mit Hochachtung!

Bäziwil, den 7. Januar 1877.

Der Stimmenzähler:
Eml. Brand, Notar.

Der Präsident der Versammlung:
J. Keller, Regierungsstatthalter.

Der Sekretär:
Leuenberger, Notar.

Herr Präsident. An der Tagesordnung steht der Bericht des Regierungsrathes und der Grossräths-kommission betreffend die Bern-Luzern-Bahn. Dieser Bericht ist Ihnen in beiden Sprachen gedruckt ausgeheilt worden, so daß er nicht wird verlesen werden müssen. Ich gedenke, in der Behandlung der Angelegenheit in der Weise vorzugehen, daß heute die Rapporte des Regierungsrathes und der Kommission angehört, morgen die Diskussion über den Gegenstand fortgesetzt und sodann die Abstimmung auf den Mittwoch angeordnet wird, an welchem Tage auch die Wahl eines Mitgliedes des Regierungsrathes und des Ständerathes vorgenommen werden würde. Ich nehme an, es werde möglich sein, die beiden Geschäfte in diesen drei Tagen zu erledigen. Dabei spreche ich nur noch den Wunsch aus, es möchte, wie dies übrigens von Ihrer Behörde zu erwarten ist, die Diskussion über diesen wichtigen Gegenstand mit Ernst, Ruhe und Objektivität geführt werden, so daß der zu fassende Beschluß zur Ehre des Kantons gereichen werde.

Hartmann, Direktor der Eisenbahnen, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Der Bericht, der Ihnen in dieser Angelegenheit ausgeheilt worden ist, weicht in der Form etwas von dem bisherigen Verfahren ab. Bisher erhielten Sie in der Regel Berichte der betreffenden Direktionen, ver-

sehen mit der Ueberweisung des Regierungsrathes, denen dann Bericht oder Anträge der Grossräths-kommission folgten. Der vorliegende Bericht ist von der Regierung und der Grossräths-kommission gemeinschaftlich ausgearbeitet worden, 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 Grossräths-kommission ausgearbeitet worden. Das ist auch der Grund, warum Ihnen ein gemeinschaftlicher Bericht und gemeinschaftliche Anträge vorgelegt werden. Auf die Anträge selbst werde ich später zurückkommen, da dieselben in Folge der seitherigen Ereignisse verändert werden müssen. Die Grossräths-kommission hat denn auch in einer diesen Morgen abgehaltenen Sitzung andere Anträge formulirt, die Ihnen im Laufe der Diskussion werden ausgetheilt und denen auch die Regierung, die zwar noch nicht Gelegenheit hatte, sich darüber auszusprechen, beitreten wird. Dieß vorläufig zur Orientierung.

Auf die Sache selbst übergehend, erlaube ich mir, einen kurzen geschichtlichen Rückblick auf die Bern-Luzern-Bahnangelegenheit zu werfen. Die Bahn, welche heute Ihrer Bevölkerung unterliegt, scheint ein Schmerzenskind für den Kanton Bern zu sein; denn bereits im Jahre 1861 fand sich ein Theil derselben, die Linie Gümligen-Langnau, ungefähr in der nämlichen Lage, wie die Bahn, über die wir nun heute verhandeln. Damals hat die Ostwestbahngesellschaft den Bau der Linien Biel-Neuenstadt, Biel-Bern und Gümligen-Langnau übernommen. Diese Gesellschaft ist in eine schwierige Finanzlage gekommen, so daß der Große Rath sich mit ihren Verhältnissen beschäftigen mußte. Das Ergebniß war bekanntlich, daß der Kanton Bern die sämtlichen Linien der Ostwestbahn übernahm und sie in eine Staatsbahn umwandelte. Damals war von diesen Linien bloß Biel-Neuenstadt fertig gebaut; Gümligen-Langnau war begonnen, an Biel-Bern dagegen war noch nichts erstellt. Damals kostete es im Großen Rath auch harte Kämpfe, bevor er sich entschloß, der Ostwestbahngesellschaft beizutreten und ihr die Linie abzunehmen. Diese Kämpfe gaben später dem Volke noch zu langen Erörterungen Veranlassung, und man hat seither im Großen Rath oft darauf hingewiesen, daß der Kanton Bern durch die Übernahme dieser Linie in finanzielle Verlegenheit gerathen sei. Ich glaube aber, daß man es gegenwärtig nicht bereue, daß der Kanton Bern damals für die Linie eingetreten ist, wenn auch heute ein Theil derselben sich wieder in einer müßigen Lage befindet. Damals hatte der Kanton Bern den Mut, die Linie zu übernehmen, obwohl sie nicht fertig gebaut war. Für die Ostwestbahn hat er 7 Millionen bezahlt und für ihren Ausbau 11 weitere Millionen verwendet. Hätte er das nicht gethan, so würden wir auch die Fortsetzungen in den Jura und nach Luzern nicht erhalten haben.

Auf den 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 Mut 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 ausgebauten 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 der Behandlung dieser Frage suchte man die Interessen des Kantons zu wahren, indem man die Strecken Biel-Bern und Biel-Neuenstadt zum Zwecke der Erreichung eines jurassischen Netzes hingab, und die allerdings unabträglichere Linie Gümligen-Langnau einer neu sich gründenden Gesellschaft zur Ermöglichung der Fortsetzung nach Luzern abtrat.

Die neue Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft wurde dadurch gebildet, daß man eine Vereinigung 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 einstößt, daß der Kanton Bern Fr. 2,000,000 (wovon die Gemeinden Fr. 250,000 übernahmen) 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 zudem ein Obligationenkапital von 10 Millionen in Aussicht genommen. Man glaubte, diese Mittel werden zur Vollendung der Linie genügen. Später aber stellte es sich heraus, daß diese Voraussetzung eine irrite 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 den Eisenbahnen die Erfahrung gemacht, daß das Baukapital gewöhnlich zu niedrig berechnet wird, so daß für den Ausbau der Linien noch weitere Summen nachgesordert werden müssen. Dieser Fall trat auch bei der Linie Langnau-Luzern ein, und es mußte daher der Kanton einen Vorschuß zur Vollendung derselben leisten. Es sind die bekannten Fr. 935,000, welche der Regierungsrath vorgeschossen hat, ohne daß er sich dabei vielleicht ganz streng an die gesetzlichen Bestimmungen hielt. Ich will über diesen Punkt hier nicht weiter eintreten; ich denke, er werde dann mit der Hauptfrage erledigt werden können. Als der Vorschuß geleistet wurde, war man im guten Glauben, wenn die Bahn in Betrieb gesetzt werde, so werde sich nicht nur das Obligationenkапital, sondern auch ein Theil des Aktienkapitals verzinsen. Leider blieb der Betriebsertrag hinter den aufgestellten Berechnungen zurück, und es hatte dieß zur Folge, daß die Obligationsgläubiger, als der Coupon für ihr Kapital nicht bezahlt werden konnte, die Liquidation der Gesellschaft 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 unterdessen mit den Gläubigern des Obligationenleihens zu unterhandeln. Sowohl der Große Rath von Bern, als derjenige von Luzern haben diese Vorschüsse bewilligt, und es wurden Verhandlungen mit den Gläubigern gepflogen. Es wurden denselben damals bessere Anerbitten gemacht, als in der letzten Zeit. Allein dieselben wurden nicht angenommen, so daß schließlich die Liquidation der Gesellschaft unvermeidlich war. Nach dem ersten Anerbieten, welches den Gläubigern vor einem Jahre gemacht wurde, wollten die Kantone Bern und Luzern den Zins des Obligationenkапitals mit 3 % bis zum Rückzahlungsstermin vom 31. Dezember 1885 garantiren. Die Obligationäre lehnten damals dieses 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 Anerbitten, und zwar in dem Sinne, daß auch das Kapital garantirt wurde, jedoch mit Herabsetzung desselben auf 8 Millionen und des Zinsfußes auf 4 % und mit Fixirung des Rückzahlungsstermins auf Ende 1890. Aber auch dieses Aner-

bieten wurde von den Obligationären ausgeschlagen, und man mußte sich immer mehr überzeugen, daß der Zweck, den die Basler Handelsbank als Vertreterin der Obligationäre im Auge hatte, dahin ging, die Liquidation der Bahn herbeizuführen, damit dann später die Linie der Centralbahn in die Hände gespielt werden könne. Die Liquidation der Gesellschaft zog sich in die Länge, indem Prozeß, in welchem man die Kantone Bern und Luzern für alle Schulden der Gesellschaft haftbar erklärten wollte, wurde vom Bundesgerichte zu Gunsten der Kantone entschieden.

Hierauf konnte mit der Liquidation rascher vorgegangen werden. Es wurde eine Schätzung der Bahn durch bundesgerichtliche Experten vorgenommen. Über das daherige Schätzungsbesind, daß Ihnen mitgetheilt worden ist, will ich mich nicht näher aussprechen, indem der Herr Berichterstatter der Grossrathskommission darauf etwas einläßlicher eingehen wird. Gestützt auf das Schätzungsbesind bestimmt das Bundesgericht den Werth der Bahn auf 6 Millionen, stellte Steigerungsbedingungen auf und setzte den Steigerungstag auf den 15. Januar 1877 an. Ich will hier einige Bestimmungen dieser Steigerungsbedingungen mittheilen. Art. 17 derselben lautet folgendermaßen: „Angebote auf die Eisenbahn werden nur von solchen Personen oder Gesellschaften angenommen, welche sich bis spätestens 20 Tage vor der Steigerung beim Bundesrathe ausgewiesen haben, daß sie für die zu übernehmenden polumären und sonstigen Verpflichtungen zureichende Garantie bieten.“ Gestützt auf diese Bestimmung hat sich der Regierungsrath von Bern beim Bundesrathe angemeldet, worauf dieser durch Schreiben vom 28. Dezember 1876 den 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 darauf bieten werden. Wir beeilen uns, Ihnen zu erwidern, daß wir nicht anstreben, den durch Art. 17 der Steigerungsbedingungen geforderten Ausweis als erbracht anzusehen und Ihnen zu gestatten, allein oder in Gemeinschaft mit der andern Regierung als Steigerer aufzutreten, immerhin unter der Bedingung, daß gemäß Art. 19 der Steigerungsbedingungen die Kautions von Fr. 150,000 baar an die Bundesklasse geleistet werde. Im Weitern haben wir wohl nicht nötig, Sie noch auf Art. 18 der gleichen Bedingungen vom 3. November abhini 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 Mandat mindestens drei Tage vor der Steigerung beim Massaverwalter zu legitimiren.“ Es werden also Diejenigen, welche der Große Rath bezeichnen wird, um an der Steigerung Theil zu nehmen, 3 Tage vorher ihre Legitimation dem Massaverwalter vorzuweisen haben. Endlich schreibt der Art. 19 vor: „Es ist gestattet, für Privatpersonen, Gesellschaften oder Korporationen (juristische Personen, Kantone oder Gemeinden) unter Vorbehalt der Ratifikation zu bieten. Wer von diesem Rechte Gebrauch machen will, hat dies mindestens 5 Tage vor der Steigerung dem Bundesrathe anzuzeigen und eine Baarkautio von Fr. 150,000 zu leisten. Die Kautio ist — ohne daß durch eine besondere gerichtliche oder außergerichtliche Mahnung der Bieter in Vorzug gezeigt zu werden braucht — der Liquidationsmasse verfallen, wenn nicht innert sechzig Tagen nach eröffnetem Zuschlage die Ratifikation in gehöriger Form dem Massaverwalter beigebracht wird.“ Sie entnehmen daraus, daß die Kautio spätestens bis nächsten Mittwoch dem Bundesrathe abgeliefert werden muß. Es wäre daher nach meinem Dafürhalten wünschenswerth, daß der Große Rath nicht erst

Mittwoch, sondern schon morgen zur Abstimmung schreiten würde.

Nach Bekanntwerden der 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 erststellen half, und weil er vor einem Jahre zur Sicherung des Betriebes gleichviel leistete wie der Kanton Bern. Am 27. Oktober abhin erklärte sich der Regierungsrath von Luzern geneigt, in dahierige Unterhandlungen mit dem Kanton Bern einzutreten, jedoch nicht in der Weise, wie wir es gewünscht hätten. 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 lehnte dies aber ab. In erster Linie wollte es im Verhältnis des Aktienkapitals, $\frac{1}{5}$ zu $\frac{4}{5}$, mitmachen, in zweiter Linie im Verhältnis von $\frac{1}{3}$ zu $\frac{2}{3}$. Auf dieser Grundlage unterhandelte denn auch die Regierung mit Zustimmung der Großerathskommission mit Luzern, und es fanden, wie Sie aus dem gedruckten Bericht entnommen haben werden, diezfalls verschiedene Konferenzen statt. Das Resultat derselben, die Verträge, die unter Vorbehalt der Genehmigung der beidseitigen 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 angezeigt: „Wir beeihren uns, Euch mitzutheilen, daß der herwärtige Große Rath in seiner gestrigen Sitzung beschlossen hat, in die zwei ihm im Entwurfe vorgelegten Nebeneinkünfte, die Ersteigerung der Bern-Luzern-Bahn betreffend, nicht einzutreten. Damit betrachten wir die Angelegenheit als erledigt und benutzen diesen Anlaß z.“

Nachdem der Große Rath von Luzern die ganze Angelegenheit verworfen hat, muß der Kanton Bern einzige vorgehen. Bereits bevor der luzernische Großerathskommission gefaßt war, haben die Eisenbahndirektion und der Präsident der Großerathskommission die Ausarbeitung des Berichtes begonnen, da man erwarten konnte, der luzernische Große Rath werde die Nebeneinkünfte nicht annehmen.

Auf das Finanzielle will ich nicht näher eintreten, da der Präsident der Großerathskommission den finanziellen Theil des Berichts verfaßt hat und darüber nähere Auskunft geben wird. Der Regierungsrath und die Großerathskommission haben sich auf die Anträge vereinigt, welche gedruckt vorliegen und folgendermaßen lauten: „1) Der Regierungsrath in Verbindung mit der gröätzlichen Eisenbahnkommission wird ermächtigt, sich Namens des Kantons an der den 15. Januar 1877 stattfindenden Steigerung der Eisenbahnlinie Bern-Luzern zu betheiligen, die dahierige Kautioon von Fr. 150,000 zu bestellen und die erwähnte Bahnlinie, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Volk, für den Kanton zu erwerben, jedoch mit der Maßgabe, daß der Ankaufspreis den SchätzungsWerth von Fr. 6 Millionen nicht übersteigen darf. 2) Der Regierungsrath in Verbindung mit der gröätzlichen Eisenbahnkommission wird ermächtigt, mit den Obligationälgäubigern der Bern-Luzern-Bahngesellschaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch den Kanton auf Grundlage des in vorstehendem Berichte entwickelten Vorschlagess in Unterhandlungen zu treten und, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Volk, mit denselben auf der erwähnten Grundlage ein Abkommen zu schließen.“

Nachdem diese Anträge zwischen dem Regierungsrath und der Großerathskommission vereinbart waren, ersuchte der Regierungsrath die Bernische Kantonalbank, in Verbindung mit der Eidgenössischen Bank, auf Grundlage dieses Berichtes und

des demselben als Beilage Nr. 3 beigedruckten Vorschlagess 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 bis dahin die Vertretung der Obligationälgäubiger gehabt hatte. Diese antwortete, sie bedaure, auf dieses Anerbieten 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 deshalb, wenn man etwas erzielen wolle, sich an diese Aktiengesellschaft wenden. Sie fügt aber bei: „Wir ersuchen Sie deshalb, sich gefälligst an diese Stelle wenden zu wollen, erlauben uns jedoch, Sie jetzt schon darauf aufmerksam zu machen, daß auch in dieser Richtung die Frist, welche zur Durchführung der bezüglichen Unterhandlungen peremptorisch angesehen ist, sich als eine zu kurze erweisen dürfte, indem der Verwaltungsrath die Vollmacht zu einer solchen von Ihnen gewünschten Abmachung noch bei der Generalversammlung der Aktionäre einzuholen hätte, was bis zum 13. Januar unter keinen Umständen möglich ist.“

Auf dieses hin wandte der Regierungsrath sich mit einem Gesuche an den Massaverwalter zu Händen des Bundesgerichtes, um eine Hinausschiebung des Steigerungstermins um etwa 14 Tage zu verlangen, damit während dieser Frist den Obligationären Gelegenheit gegeben sei, sich zu versammeln und zu erklären, ob sie den Anerbietungen des Kantons Bern beitreten wollen. Der Massaverwalter theilte dieses Gesuch Herrn Iselin, dem Präsidenten des Verwaltungsrathes der neuen Aktiengesellschaft, mit. Hierauf erhielt ich vom Massaverwalter einen Brief, in dem es heißt: „Von Herrn Iselin-La Roche in Basel erhalten ich soeben eine Bestätigung seiner gestrigen Depesche mit dem erläuternden Zusatz, daß die Neue Bern-Luzern-Bahngesellschaft in Folge der bekannten der Centralbahn gegenüber eingegangenen Verpflichtungen sich nicht mehr so frei bewegen könne, als die früher der Fall gewesen wäre, und deshalb gebunden sei, auf dem ursprünglich anberaumten Steigerungstage zu verharren, was Kombinationen auf annehmbarer Basis früher oder später nicht ausschließe.“ In Folge dessen wird nun der Massaverwalter 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 könnte. 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 stattfinden, ist unser alter Gegner mit sehr guten Waffen uns entgegentreten. Dieser Gegner ist die Centralbahn, mit welcher der Kanton Bern schon seit Jahrzehnten zu kämpfen hatte. Diese Kämpfe 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 Vorrechte, z. B. Ausschlüsse, das Recht der Steuerfreiheit z., gewährt. Gleichwohl hat diese Gesellschaft die Verpflichtungen, die sie durch die Konzession gegenüber dem Kanton Bern eingegangen war, nicht zu erfüllen getrachtet. Dies führte in den 50er und 60er Jahren zu harten Kämpfen, 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 bauen versprochen, allein sie hielt ihr Versprechen nicht, so daß man im Großen Rathse im Begriffe stand, ihr die Konzession zu entziehen und sie

einer andern Gesellschaft zu übertragen, die sich auch dafür gemeldet hatte. Die Grossrathskommission war damals der Ansicht, es solle die Konzession der Centralbahn entzogen werden, allein der Große Rath entschied anders. Ähnliche Kämpfe hatten wir in Betreff der Linie Biel-Neuenstadt. Auch da wollte die Centralbahn dazwischen kommen und diese Linie übernehmen. Zum Glücke gelang ihr dies nicht, sonst wären wir heute in einer schwierigen Lage. Wir hatten mit der Centralbahn fernere Kämpfe bei Anlaß der Frage der Verpachtung der Staatsbahn, in Betreff der Linie Solothurn-Schönbühl und in vielen anderu Fragen.

Heute stehen wir wieder auf dem gleichen Punkte, indem dies der Gegner ist, mit dem wir am Steigerungstage zu thun haben werden. Aus dem Vertrage, der zwischen der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft und der Centralbahn abgeschlossen worden ist, welcher Vertrag erst in der letzten Stunde bekannt und nicht einmal in der Sitzung des Verwaltungsrathes der Centralbahn vorgelegt oder abgelesen worden ist, und welchen ich als Mitglied dieses Verwaltungsrathes nicht bekommen konnte, werden Sie entnehmen, daß er die Obligationäre vollständig in die Hände der Centralbahn liefert, so daß sie nur noch durch einen moralischen Druck auf den Verwaltungsrath dahin wirken können, daß ein Abkommen mit dem Kanton Bern erfolgen kann. 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 bekommen.

Bei dieser Sachlage kann es sich nicht mehr darum handeln, die beiden Anträge des Regierungsrathes und der Kommission, wie sie im gedruckten Berichte stehen, festzuhalten. Es hat daher heute die Grossrathskommission andere Anträge beschlossen, denen der Regierungsrath auch beipflichten wird. Diese Anträge gehen dahin:

1. Der Große Rath beauftragt eine durch ihn zu ernennende Kommission von 5 Mitgliedern und ertheilt derselben Vollmacht, die Interessen des Kantons bei der am 15. Januar nächstjün stattfindenden Versteigerung der Bern-Luzern-Bahn bestmöglichst zu wahren, alles unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Grossen Rath und das Volk.
2. Der Regierungsrath wird beauftragt, die daherige Kautioon von Fr. 150,000 zu stellen.
3. Der Regierungsrath in Verbindung mit der bestehenden grossräthlichen Eisenbahnskommission wird ermächtigt, mit den Obligationärgläubigern der Bern-Luzern-Bahn-gesellschaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch den Kanton in Unterhandlungen zu treten und, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Grossen Rath und das Volk, mit denselben ein Abkommen zu schließen.

Dies sind die Anträge, die ich Ihnen zur Genehmigung empfehle. Bei diesem Anlaß kann ich nicht umhin, Ihnen zum Schlusse die Worte eines gewiegten Staatsmannes, des Herrn Dr. v. Gonzenbach, in's Gedächtniß zu rufen, welche derselbe aussprach, als es sich um die Beheiligung des Kantons an den Jurabahnen handelte. Er sagte damals: „Die schönsten Tage der Geschichte Bern's waren nicht die, an denen es rechnete, sondern groß war es, als es die Heerschaaren Karls von Burgund und die Krieger des Herzogs von Savoyen nicht zählte; groß war es, als es die aus Frankreich vertriebenen Glaubensgenossen bei sich aufnahm und großmuthig unterstützte, unbekümmert um den Gross des mächtigen Königs; groß war es, als es seinen Verburgrechteten in Genf und Neuenburg zu Hülfe zog, ohne der Kosten zu achten und der Gefahren, die ihm daraus erwachsen

könnten — galt es doch sein Wort zu halten! Ob solcher Handlungsweise nannte man Bern groß; — die Bevölkerung aber in den jurassischen Thälern, welche Bern's mächtigen Schutz wiederholt erfahren hatten, gaben ihrem Dank und ihrer Anerkennung dadurch Ausdruck, daß sie mit den Wörtern «Je suis de Berne» zu bezeugen pflegten, ihnen könne kein Unrecht widerfahren und ihre Wünsche seien der Erfüllung nahe! Das Bern der Gegenwart wird, ich hoffe es, in Opferwilligkeit dem alten Bern nicht nachstehen wollen.“ Ich möchte dem beifügen, daß das heutige Bern um 1 oder 2 Millionen Franken seinen Nacken nicht unter das Joch der Centralbahn beugen soll.

Ott, als Berichterstatter der Grossrathskommission. Nach den allgemeinen Auseinandersetzungen des Berichterstatters des Regierungsrathes kann sich der Referent der Kommission darauf beschränken, Ihnen über das eigentlich Finanzielle und Technische der vorliegenden Frage nähere Auskunft zu geben. Er wird bei den reichhaltigen Zahlengruppen, die Ihnen bereits im gedruckten Berichte vorliegen, nicht ganz kurz sein können und muß Sie deshalb um Ihre Nachsicht ersuchen. Er kann sich nicht nur darum handeln, den neuen Standpunkt, den die Kommission heute eingenommen hat, vor Ihnen zu vertreten; es wird vielmehr Aufgabe des Referenten sein, Ihnen zunächst zu sagen, wie die Kommission zu den im gedruckten Bericht vorliegenden Anträgen gekommen ist, diese zu motivieren und deren Berechtigung in's Licht zu stellen, da sie zu ihrer Zeit ebenso berechtigt waren, wie die neuen Anträge, die jetzt vorliegen.

Die ganze Angelegenheit hat durch die Verhandlungen mit Luzern einen bedeutenden Zeitverlust erlitten. Es war, wie Ihnen bereits mitgetheilt worden ist, und wie Sie aus dem Bericht entnommen haben, Aufgabe der Regierung und Ihrer Kommission, wo möglich mit Luzern ein Abkommen zu treffen. Die Verhandlungen haben zu keinem schlüssigen Resultate geführt, und das projektierte Abkommen, über das man ohnedies nicht in Bezug auf alle Punkte einig war, hat die Genehmigung des Grossen Rathes von Luzern nicht gefunden. Ich führe dies hauptsächlich deshalb an, um dem Vorwurf zu begegnen, als ob man zu viel Zeit habe verstreichen lassen. Es ist in der That eine kostbare Zeit verstrichen, während deren vielleicht besser mit den Obligationärgläubigern hätte verhandelt werden können, als jetzt, wo sie sich zu einer neuen Aktiengesellschaft konstituiert haben und ihres freien Willens entbehren. Man könnte aber nicht früher vorgehen gerade wegen der mit Luzern schwedenden Unterhandlungen, und wenn ich auch nicht weiter untersuchen will, ob es wünschbar oder fatal ist, 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 hinaus zu drängen.

Es sei mir zunächst eine Bemerkung über den Bericht selbst und seine Ausstattung erlaubt. Der Bericht war anfänglich in etwas anderer Weise redigirt; namentlich war ein Vorschlag an die Obligationärgläubiger, der nun als eventuell 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. Indem ich mich also über das Allgemeine der Frage zunächst nicht weiter verbreiten will, gehe ich sofort über zur Befprechung der technischen Verhältnisse der Bahn und der Feststellung des Kaufwerths derselben.

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

hierin durchaus auf einem nüchternen Boden finanzieller 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 deshalb um so mehr auf Wahrheit Anspruch machen können. Es mag an Ihnen sein, zu ermessen, wie viel Sie allenfalls der Bahn Mehrwerth zuerkennen deshalb, weil schon bedeutende Kapitalien darin vergraben sind, oder weil unsere Eisenbahnpolitik durch den Verlust der Bahn nach gewissen Richtungen hin Schaden leiden könnte. Diese Erwägungen sind nicht in den Bericht eingeflossen, der es bloß mit nüchternen Zahlen zu thun hat, die der Wirklichkeit möglichst entsprechen sollen.

Wenn wir diese Untersuchungen über den Aufaufswerth der Bahn verfolgen — und ich erlaube mir, daß einigermaßen im Detail zu thun, damit sie die Schlüsse der Kommission gerechtfertigt finden können —, so ist zunächst interessant, wenn auch in keiner Weise entscheidend, zu wissen, wie viel die Bahn kostet hat. Der bezügliche Kostenwerth besteht aus zwei Faktoren, einerseits aus dem Einschuz der Bahnstrecke Gümlichen-Langnau im Bauwerth von Fr. 6,600,000, anderseits aus dem Kostenbetrag der neuen Linie Langnau-Luzern, beziehungsweise Langnau-Fluhmühle von rund Fr. 16,500,000. (Dieser Betrag ist indes nicht ganz abhängig, 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 Errstellungskosten schon ziemlich bedeutend sind.

Wenn Sie nun zu diesen Kosten noch die verhältnismäßigen Anteile an den Errstellungskosten derjenigen Strecken hinzurechnen würden, die nicht dem Bahnunternehmen selbst angehören, sondern gepachtet sind, würden Sie noch zu einer bedeutend höheren Summe gelangen. Es gehören nämlich dem Unternehmen selbst bloß an 29.799 Kilometer für die Strecke Gümlichen-Langnau und 54.130 Kilometer für die Strecke Langnau-Fluhmühle, während die Strecken Bahnhof-Bern-Gümlichen mit 7.681 Kilometer und Fluhmühle-Bahnhof-Luzern mit 2.561 Kilometer der Centralbahn gehören. Es bestehen über die Benutzung dieser Strecken und Bahnhöfe Verträge, auf die ich später noch werde zu sprechen kommen. Diese beichlagen einerseits den Bahnhof Bern und sind abgeschlossen 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 ist. Dies zur Orientirung namentlich für Solche, die früher mit diesen Verträgen nähere Bekanntheit gehabt haben. Würde man nun die Anteile an den betreffenden Bauwerthen mit in Rechnung bringen nämlich:

für den Bahnhof Bern $\frac{1}{7}$ mit	Fr. 412,000
für die Strecke Bern-Wylerfeld $\frac{1}{5}$ mit	448,000
für die Strecke Wylerfeld-Gümlichen die Hälfte mit	360,000
für die Strecke Fluhmühle-Baslerstrasse, Einmündung der Nordostbahn, die Hälfte mit	253,000
und für die Strecke Baslerstrasse-Bahnhof am See Luzern $\frac{1}{3}$ mit	872,000
zusammen	Fr. 2,345,000
so würden diese, zu den erwähnten	" 23,100,000

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

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

Die Länge der ganzen Linie beträgt 94.171 oder nach der in Beziehung auf die Tarverhältnisse kilometrisch gemachten Aufrundung 95 Kilometer. Der bauliche Zustand der Linie ist ein durchaus guter, und es wird dies Ihnen gegenüber seitens der Kommission namentlich deshalb betont, weil dieser Punkt früher viel und oft in Zweifel gezogen worden ist. Die Strecke Gümlichen-Langnau ist seit Langem erstellt, ihr Unterbau ist durchaus solid und bedarf keiner Vollendungsarbeiten. Der Unterbau der neuen Strecke Langnau-Luzern ist ebenfalls kunstgerecht und in solider Weise erstellt, bedarf aber noch einiger Vollendungsbauten. Diese sind in dem Gutachten des Herrn Oberingenieur Bridel auf rund Fr. 380,000 geschäzt. Hieron sind während der Periode der Massaverwaltung Arbeiten für circa 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 werden. Diese Vollendungsbauten sind vollständig anerkannt, und es ist weder von der Massaverwaltung, noch von ihrem technischen Adlatus, Herrn Oberingenieur Dietler, bestritten worden, daß sie nicht hinreichend seien. Es mag noch beifügt 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 ist. So viel in Bezug auf den Unterbau, der also, mit Ausnahme weniger Arbeiten auf der neuen Strecke, ganz tabelllos und kunstmäßig bis zur Errichtung einer fertigen Bahn ausgeführt ist. Der Oberbau der Strecke Gümlichen-Langnau hat eine Geleiseerneuerung notwendig, die sowohl von dem früheren, als auch von dem bundesgerichtlichen Experten auf Fr. 300,000 deviziert ist. Diese Summe kommt während sechs Jahren mit Fr. 50,000 zur Verwendung, und es wird angenommen, daß mit derselben der Oberbau der alten Strecke genügend erneuert werden kann. Der der neuen Strecke mit neuen Schienen und Schwellen ist in einem Zustand, der zu keinem Tadel Anlaß gibt. Was die Hochbauten betrifft, so erfordern sie auf der neuen Linie ebenfalls nur kleine Ergänzungen, auf der alten dagegen gar keine, da dieselben in der letzten Zeit durch Anstrich u. s. w. vollständig hergestellt worden sind. Es geht aus dem Allem hervor, daß die sämtlichen Bauarten oder Unterabtheilungen der Linie zu keinen wesentlichen Bemerkungen Anlaß geben, und daß man also die Befürchtungen, die in dieser Beziehung früher gewalstet haben, als unbegründet bezeichnen kann.

Was das Betriebsmaterial betrifft, so ist bereits angeführt worden, daß die Strecke Bern-Langnau kein solches besitzt, indem das alte Material der bernischen Staatsbahn durch Übereinkunft vom 25. November 1874 der Jurabahn verkauft worden ist. Wenn diese den Betrieb der Linie behält, so wird dieses Material auch ferner auf derselben verwendet werden können. Sollte dies nicht der Fall sein, und ein Anderer die Linie ersteigern, so wäre das Betriebsmaterial für die ganze Strecke von 37 $\frac{1}{2}$ oder rund 40 Kilometer neu zu beschaffen, wofür, Fr. 20,000 per Kilometer gerechnet, Fr. 800,000 veranschlagt werden müssten. Das auf der neuen Strecke angeschaffte Betriebsmaterial ist auch nicht ganz hinzüglich, indem einige Wagen, die seiner Zeit von der Bahn gefellschaft bestellt worden waren, bei Ausbruch des Konkurses nicht mehr erworben 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 Ergänzungen des Betriebsmaterials immerhin nothwendig, um den Verkehr in den Sommermonaten in Bezug auf Lieferung der nöthigen Wagen für Personen und Güter zu bewältigen. Wir haben übereinstimmend mit dem bundesgerichtlichen Experten diesen Betrag für Neuanschaffungen auf Fr. 400,000 angesetzt. Dies sind die nöthigen Belege über den baulichen Stand der Linie und die noch auszuführenden Vollendungsarbeiten, über das Betriebsmaterial und dessen Ergänzung und über die dahierigen Kosten.

Ich gehe über zum zweiten Abschnitt des Berichts, betitelt: Einnahmen und Betriebskosten der Bahn, mutmaßliches Finanzresultat vom 1. März 1876 bis 28. Februar 1877. Es ist hier sofort anzuführen, daß dieser Termin deshalb herausgegriffen wird, weil erst vom 1. März 1876 hinweg eine ganz genaue Rechnung über die Betriebskosten hat geführt werden können, da seit diesem Termin ein neuer Vertrag seitens der Massaverwaltung über den Betrieb der Bahn abgeschlossen worden ist. Zunächst mag nur bemerkt werden, weil es bei späteren Betrachtungen wieder in Frage kommt, daß die Linie Bern-Langnau isolirt im Jahr 1864 per Kilometer Nr. 4782 abtrug, während sie im Jahr 1873 bereits Fr. 7520 abwarf. Es hat also auf dieser alten Linie allein während zehn Jahren eine jährliche Zunahme von Fr. 274 per Kilometer oder 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 Grossrathskommission am 3. Januar vorigen Jahres annahm, die diese Einnahmen auf Fr. 468,000 anschlug. Die Bruttoeinnahmen von der Betriebsöffnung weg während eines Jahres, d. h. vom 11. August 1875 bis zum 11. August 1876 ergaben Fr. 1,108,427 oder Fr. 11,667 per Kilometer. Auf den Personenverkehr entfallen hiervon 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 Oktober 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 des vorhergehenden Jahres, mit einem kleinen Zuschlag " 129,000

zusammen während dieser Jahresperiode . . . Fr. 1,141,335 oder per Kilometer Fr. 12,014. Sie haben also bereits eine Steigerung der Bruttoeinnahmen auf der ganzen Linie. Man kann zwar für diese Einnahmen nicht zwei aufeinander folgende Jahre vergleichen, sondern bloß 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 diese beiden Perioden decken sich während der Dauer eines halben Jahres, nämlich während der zweiten Hälfte der ersten und der ersten Hälfte der zweiten Periode, und ergibt sich daraus, daß für die Hälfte der Zeit eine Vermehrung der Bruttoeinnahmen von bereits 3 % auf der ganzen Linie stattgefunden hat, oder auf ein Jahr bezogen von 6 %, analog der Zahl, der bereits die Linie Bern-Langnau gefolgt ist.

Die Betriebskosten betrugen vom 11. August bis zum 31. Dezember 1875 nach dem Bericht der Experten, inklusive Anteil an der Verzinsung des Anlagekapitals, der Bahnhöfe und Bahnstrecken der Centralbahn, jedoch ohne Anteil an den Unterhaltungs- und Betriebskosten derselben, eine Summe von

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

Dieses Resultat möchte außerordentlich deprimirend erscheinen, wenn nicht beizufügen wäre, daß es in keiner Weise ein normales genannt werden kann, indem während der ersten Betriebsperiode noch eine ganze Menge Vollendungsarbeiten gemacht worden sind, die durch die Jurabahn, welche den Betrieb auf Grundlage der Selbstkosten besorgte, ausgeführt wurden und ohne besondere Abrechnung in die Rechnung eingeflossen sind. Wir müssen daher, wenn wir die Betriebskosten richtig ausschätzen wollen, die bereits erwähnte, mit dem 1. März 1876 beginnende Periode auswählen. Von diesem Termine an hat der Massaverwalter mit Vertrag vom 13. April 1876 den Jurabahnen den Betrieb der Linie Bern-Luzern à forsait übergeben, und von da an können wir also mit bestimmten Zahlen rechnen. Die Jurabahnen haben nach diesem Vertrag um den Preis von Fr. 6600 per Kilometer gewisse Leistungen übernommen. Diese Leistungen bestehen in der Besteitung der Kosten der allgemeinen Verwaltung der Bahn, des Stationsdienstes, des Expeditionsdienstes, des Zugkraftdienstes und des Verschiedenen, auf Grundlage eines Fahrtenplanes von 5 Zügen im Sommer und 4 im Winter nach jeder Richtung. Es ist ferner eine Vergütung von Fr. 1.30 per Lokomotivkilometer für die nicht fahrplanmäßigen Züge stipulirt, und im Vertrag à forsait sind nicht unbegriffen die Kosten des Bahnaufsichts- und des Bahnhaltungsdienstes, und ebenso wenig die Vergütungen an die Centralbahn für Anteil an der Verzinsung und den Betriebs- und Unterhaltungskosten für die mitbenützten Bahnhöfe und Bahnstrecken, und ferner nicht die separat zu berechnenden Kosten für die Oberbauerneuerung auf der Strecke Gümligen-Langnau und die besonderen Vollendungsbauten der Bahn.

Mit dem Anteil an der Verzinsung der mitbenützten Bahnhöfe und Bahnstrecken verhält es sich, wie folgt. Es existieren zwei Verträge hierüber: der eine bezieht sich auf die Benutzung des Bahnhofs Bern und der Strecke Bern-Gümligen, der andere auf die des Bahnhofs Luzern und der zugehörigen Strecke. Danach sind zwei Kategorien von Leistungen zu bezahlen. Die eine Leistung bezieht sich auf die Verzinsung des Anlagekapitals dieser Bahnhöfe und Bahnstrecken, die andere auf den Anteil an den Kosten der Unterhaltung und des Betriebsdienstes auf denselben. Die erste Vergütung bemisst sich nach dem jeweilen aufgewendeten Baukapital mit gewissen, vertraglich festgesetzten Bruchtheilen, über die ich Sie hier nicht weiter unterhalten will. Die zweite auf den Betriebsdienst und Unterhalt bezügliche bemisst sich, wenigstens für den Bahnhof Bern, nach der Anzahl der ein- und auslaufenden Züge. In Luzern ist das Verhältniß nicht ganz das nämliche; ich lasse aber dieses Detail bei Seite. Dagegen ist es wichtig, sich nach diesen Grundlagen über die bedeutenden Kosten für die Verzinsung der Bahnhöfe und Bahnstrecken an beiden Enden der Bahn Rechenschaft zu geben, und es wird auch in Beziehung auf die Betriebskosten seiner Zeit eine Parallele zu ziehen sein zwischen den gegenwärtig bestehenden Kosten und denjenigen, welche die Centralbahn in ihrem neuen Vertrag den neuen Aktionären der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft offerirt, daher es mir gestattet gewesen sein mag, mich hierüber etwas breiter auszulassen.

Im Detail können nun die Kosten des Betriebs per Kilometer, wie folgt, ausgerechnet werden. Die bereits erwähnte Vergütung an die Betriebsübernehmerin . . . Fr. 6,600 Ausgaben für Bahnaufsicht und Unterhalt, ohne außerordentliche Erneuerungen " 1,640 eine Summe, die im Verhältniß zum Aufwand anderer Bahnen als sehr gering erscheint. Über-

Übertrag Fr. 8,240

Übertrag
zinsung der gemeinschaftlichen Bahnhöfe und
Bahnstrecken
Ferner sind noch dazu zu rechnen die Kosten der
Supplementzüge im Sommer per Kilometer mit
ungefähr

(Diese sind bei unserer Rechnung unbegriffen; in
der später zu erwähnenden Rechnung der Central-
bahn sind sie es nicht. Sie berechnen sich zu
Fr. 1.30 per Lokomotivkilometer für einen
Zug hin und her auf Fr. 250, was für hun-
dert Tage im Sommer Fr. 25,000 ausmacht.) Die
Gesamtkosten des Betriebes, ohne die
Einlagen in den Oberbauerneuerungsfonds,
berechnen sich also für die noch nicht voll-
ständige Jahresperiode vom 1. März 1876

bis zum 28. Februar 1877 auf

Fr. 8,240
" 2,500
" 300

eine Zahl, die ich festzuhalten bitte. (Es mag noch erwähnt werden, daß diese Kosten verhältnismäßig nicht hoch sind, und daß der Massaverwalter in seiner Geranz dieser Angelegenheit außerordentlich ökonomisch vorgegangen ist, so daß ihm da-
orts alle Anerkennung gezollt werden muß.) Wird nun zu
diesen Kosten noch die Einlage in den Oberbauerneuerungs-
fonds mit Fr. 800 per Kilometer hinzugerechnet, so stellt sich
die jährliche Gesamtausgabe 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 Gesamtentnahmen derselben Jahresperiode seitens der Massaverwaltung veranschlagt sind auf Fr. 1,141,335
zieht man hiervon die gefundene Ausgaben-

Fr. 11,040,

ab, so bleiben als Überschüß nur Fr. 16,535,

und es wäre damit nachgewiesen, daß die Bahn während der
Periode vom 1. März 1876 bis zum 28. Februar 1877 so
viel wie gar keinen Überschuß zur Verzinsung des Kapitals
abgeworfen hat.

Die Aufstellung des Massaverwalters ergibt ein anderes
Resultat. Er berechnet die Ausgaben für diese Periode, ein-
schließlich der Vergütungen an die Centralbahn für die Mit-
benutzung 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 Einnahmeüber-
schuß von Fr. 92,000 heraus. Wir werden sehen, inwieweit
dieses Resultat mit unserer Rechnung übereinstimmt; immerhin
ergeben sich auch nach der Rechnung des Massaverwalters
nur Fr. 92,000 Überschüß, und nicht die berühmten Fr. 150,000,
welche die Organe der Basler Handelsbank an allen Ver-
sammlungen, die sie mit den Obligationären abhielt, um sie
ihren Zwecken dienstbar zu machen, ausgespostaut haben. Ich
wollte nicht unterlassen, dies hier zu konstatiren. Was die
Differenz zwischen der Rechnung des Massaverwalters und
derjenigen der Kommission betrifft, so röhrt sie daher, daß
die Massaverwaltung für dieses Jahr keine Einlage in den
Oberbauerneuerungsfonds angenommen hat. Man kann hier-
über verschiedener Ansicht sein; gewöhnlich wird bei neuen
Bahnen, zwar missbräuchlicher Weise, in den ersten Jahren
sehr wenig in diesen Fonds eingezahlt, und zudem wird sich der
Massaverwalter gesagt haben, es sei ohnedies 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 Rechnungsergebnisse kommen.

Halten wir hingegen die Berechnung der bündesgerichtlichen
Experten fest, deren Gutachten Ihnen seiner Zeit ebenfalls
Tagblatt des Großen Rathes 1877.

ausgeheilt worden ist, so finden wir als Reinertrag für das
Betriebsjahr 1876 ausgesetzt Fr. 182,500. Es ist leicht nach-
zuweisen, daß diese Berechnung irrtümlich ist. Die Experten
berechnen nämlich die Ausgaben um ungefähr Fr. 150,000
zu niedrig, was in der Hauptsache daher röhrt, daß sie eine
Summe von Fr. 100,800 für die Verzinsung der Bahnhöfe
Bern und Luzern auslassen. Auf Seite 14 ihres Berichtes
heißt es nämlich: „Wir haben mir Rücksicht auf die Betriebs-
ersparnisse auch die für Verzinsung der Bahnhöfe Bern und
Luzern und die Centralbahnstrecken bis jetzt bezahlte Summe
von Fr. 100,800 nicht in Rechnung 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 Einlage für den
Oberbauerneuerungsfonds von Fr. 500 per
Kilometer oder von

" 47,500

Fr. 230,000

Fr. 150,000

hinzuschlägt, so kommt man auf einen Ertrag von
und zieht man hiervon die von den Experten irr-
tümlich zu wenig gerechneten Auslagen mit
wieder ab, so bleibt nach der Rechnung der Ex-
perten als Einnahme dieser Jahresperiode eine
runde Summe von Fr. 80,000
ein Resultat, welches annähernd mit dem des Massaverwalters,
oder auch mit dem von uns mit Berücksichtigung des Ober-
bauerneuerungsfonds gefundenen übereinstimmt. Es hat Ihrem
Referenten unerlässlich geschienen, diese Zahlen festzustellen,
da eben auch in der Folge mit denselben gerechnet wird.

Wir gehen nun über zum dritten Theil des vorliegenden
Berichts: Prüfung der Rentabilitätsberechnung der Experten.
Ich kann leider nicht versprechen, daß mein Vortrag von hier
an viel interessanter werden wird, da ich immerfort Ihre
Aufmerksamkeit auf Zahlen lenken muß. Wenn wir auf die
Prüfung der Rentabilitätsberechnung der bündesgerichtlichen
Experten eintreten, so geschieht dies nicht, um überhaupt die
Rechnungsweise der Experten als eine richtige herzustellen,
sondern bloß, um zu zeigen, wie diese Rechnung sich gestaltet,
wenn man nach den gleichen Grundsätzen verfährt, wie die
Experten, dabei aber mit berichtigten Zahlen rechnet. Die
Richtigkeit der Rechnungsweise der Experten mag dahin ge-
stellt bleiben; es soll hier nur erörtert werden, daß diejenigen
Gläubiger der Bahn, welche sich auf die Rechnung der Ex-
perten gestützt und in Folge davon optimistische Anschauungen
über den Werth der Bahn gewonnen haben, sich getäuscht
haben. Es ist möglich, daß die Bahn trotzdem einen höheren
Werth hat, als die Unterführung Ihrer Kommission nach-
weist, ja es ist sogar wahrscheinlich; allein es ist keineswegs
opportun, hier in alle Details einzutreten, sondern man mag
sich daran ersättigen, die Rechnungsweise der bündesgericht-
lichen Experten richtig gestellt zu sehen.

Die Experten nehmen, wie bereits bemerkt, an, daß eine
Summe von Fr. 100,800 für Verzinsung der Bahnhöfe Bern
und Luzern erspart werden könne. Wir sehen nicht ein, wie
diese Ersparnis gemacht werden soll. Abgesehen davon, daß
diese Summe nicht ganz genau angegeben ist und etwas höher
steigt, beruht dieselbe auf bestehenden Verträgen, zu deren
Abänderung die Centralbahn sich nicht so leicht wird bewegen
lassen. Lebrigens figurirt diese Summe auch in dem neuen
Vertrag der Centralbahn mit der Bern-Luzern-Bahngesellschaft,
zwar hier nicht in ausgesprochener Weise, sondern im Gegen-
theil so versteckt, daß man glauben könnte, sie sei nicht darin,
was aber gleichwohl der Fall ist. Man soll sich überhaupt
nicht darüber täuschen, daß beim Betrieb keine wesentlichen
Ersparnisse gemacht werden können. Die gegentheiligen Be-
hauptungen der Experten beruhen auf ungenauer Kenntniß
der Sachlage. Die Traktionskosten sind sehr billig, wenn man

in Betracht zieht, daß die Bahn auf eine Länge von 37 Kilometern hauptsächlich Gradienten von 2 % in sich schließt, also sehr ungünstige Steigungsverhältnisse hat. Der Bahndienst und der Bahnunterhalt erreicht nur eine Summe, die im Verhältnis zu den Kosten anderer Bahnen sehr gering ist, die Verzinsungsquoten sind vertraglich bestimmt, und es könnten wohl Ersparnisse an den Betriebskosten nur durch Verringerung der Zahl der Züge erzielt werden. Dieses Auskunftsmitteil scheint uns auch von den Experten in Aussicht genommen zu sein. Einer ihrer Gewährsmänner, Herr Kloé, Maschineninspektor der Vereinigten Schweizerbahnen, nimmt in seinem Gutachten ganz bestimmt an, man solle die Züge um einen bis zwei vermindern, und auch die Experten selbst scheinen am Schlusse ihres Gutachtens auf solche Ersparnisse hinzuweisen, indem sie die Voraussetzung hervorheben, daß im Betriebe die nöthige Sparsamkeit walten solle. Sie reden aber nur im Allgemeinen von solchen Ersparnissen, ohne dieselben näher zu begründen, und dann bleibt es dahin gestellt, ob durch die Verminderung der Züge dem Verkehr gedient wäre, und dieser sich trotzdem heben würde. Jedenfalls wäre damit dem Interesse der Bevölkerung 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 wenigstens einigermaßen Rechnung zu tragen, die weitere Summe von Fr. 50,000, um welche die Ausgaben zu niedrig angezeigt sind, als möglicherweise zu ersparende ansehen, und, um an ihrer Rechnung, außer Demjenigen, was direkt unrichtig ist, möglichst wenig zu verändern, und auch annehmen, daß die Speisung des Überbauerneuerungsfonds mit Fr. 500 per Kilometer hinreichend sei. Es stellt sich dann mit diesen berichtigten Zahlen der Reinertrag der Bahn statt auf Fr. 182,500, wie die Experten annehmen, auf rund Fr. 82,000 für das Jahr 1876 heraus. Wenn man nun mit den Experten eine Steigerung der Reineinnahmen von 15 %, per Jahr annimmt (gemäß dem freilich etwas naturwüchsigen Verfahren, wie es die Experten auf Seite 14 ihres Berichts auseinandersetzen, und welches darin besteht, daß sie die Steigerungen der Reineinnahmen einer Anzahl von Bahnen ausmitteln, diese addiren und das Resultat mit der Zahl der berechneten Bahnen dividiren), so ergibt sich in zehn Jahren statt der von den Experten berechneten Summe von Fr. 456,520, ein Reinertrag von Fr. 205,000, oder im Mittel, resp. in fünf Jahren ein solcher von Fr. 143,500, statt der von den Experten berechneten Fr. 319,375. Kapitalisiren wir diesen mittleren Reinertrag ebenfalls nach der Methode der Experten zu 5 %, so erhalten wir einen Verkaufswert der Bahn von Fr. 2,870,000 statt der von den Experten berechneten Summe von Fr. 6,387,500. Von diesem Werthe sind in ganz gleicher Weise, wie es bei den Experten geschieht, abzuziehen folgende Summen: Für Geleiseerneuerung auf der Strecke Gümligen-Langnau Fr. 300,000 Noch ausstehende Ergänzungsbauten der Bahn " 200,000 Anschaffung des fehlenden Rollmaterials " 400,000 zusammen 900,000

Ziehen wir diese gleiche Summe, welche auch die Experten abziehen, ab, so bleibt als Verkaufswert der Bahn eine Summe von . . . Hiezu ist aber hinzuzufügen der Werth des vorhandenen Bodens nach der Schätzung der Experten (Seite 16 ihres Berichts) mit .

Übertrag Fr. 2,295,000

Übertrag Fr. 2,295,000

Diese Schätzung ist zwar zu hoch; denn es werden 67 Fucharten verkauflichen Bodens längs der Bahn zu Fr. 1500 per Fucharte, und $12\frac{1}{2}$ Fucharten Umgebungen der Stationen als Bauplätze zu Fr. 0.50 der □' berechnet, Annahmen, die jedenfalls etwas optimistisch sind, und denen gegenüber wir in unserer Rechnung geringere Zahlen angenommen haben. Allein bleiben wir immer bei den Zahlen der Experten stehen und zählen somit obige Fr. 325,000 zu der vorhin festgestellten Summe hinzu, so erhalten wir schließlich einen Bahnhwerth von Fr. 2,295,000 oder rund Fr. 2,300,000. (Die Abrundung auf Fr. 2,500,000 im gedruckten Bericht ist ein Druckfehler.)

Wenn wir noch ein anderes Moment in Betracht ziehen, welches die bündesgerichtlichen Experten bei der Schätzung der Bahn ebenfalls in Aussicht genommen haben, nämlich die Erhöhung der Taxen, so müssen wir uns hierüber ebenfalls genaue Rechenschaft geben, indem die Taxerhöhung einen gewissen Einfluß auf die Schätzung der Bahn haben kann. Es ist angeführt worden, daß die Erhöhung der Taxen nicht motivirt werden könnte mit dem Grunde, auf dem sich die bündesgerichtlichen Experten stützen, welche annehmen, daß die Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung von 1873, welche Bezug hat auf die erhöhten Taxen bei größeren Steigungen, bereits ausgeführt werden könnte. Diese Botschaft ist nie Gegenstand eines Beschlusses der Bundesversammlung gewesen, und daher könnte die höhern Taxen nicht daraus abgeleitet werden. Es würde sich auch fragen, ob die Erhöhung der Taxen, wenn dieselbe nicht auch auf den andern Bahnen angewendet wird, den Verkehr nicht beeinträchtigen würde, so daß die Mehreinnahme durch eine Verkehrsverminderung geschwächt würde. Jedenfalls könnte die Taxerhöhung nicht auf den Güterverkehr, weil hierüber ein Konkurrenzvertrag mit der Centralbahn besteht, sondern nur auf den Personenverkehr bezogen werden und dürfte da keine höhere Quote als 15 % erreichen, indem sonst die durchgehenden Fahrpreise diejenigen der Linie über Olten übersteigen würden, und nach eidgen. Vorschriften die Taxen zwischenliegender Stationen im gleichen Maßstabe festgesetzt werden müssen, wie die des durchgehenden Verkehrs. 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 daß es sehr leicht möglich, ja sogar wahrscheinlich ist, daß bei dem gegenwärtigen Zustande der schweizer. Eisenbahnen eine allgemeine Taxerhöhung auf denselben in nicht zu ferner Zeit sich Durchbruch verschafft. Es kann daher dieser Faktor immerhin in etwelche Berücksichtigung gezogen werden.

Ich muß mir erlauben, der Vollständigkeit halber Sie an der Rechnung über die Taxerhöhung vorüberzuleiten, welche die Experten aufgestellt haben. Wir haben einen Reinertrag von Fr. 82,000 ohne Taxerhöhung berechnet. Nehmen wir auf dem Personenverkehr mit Fr. 680,000 einen Zuschlag an von 15 %, so ergibt dies die Summe von " 102,000

Die Experten haben den Reinertrag auf . . Fr. 182,500 berechnet, einen Zuschlag von " 108,460 angenommen und gelangen so auf die Summe von Fr. 290,960 Nimmt man die gleiche Majoration von 15 % an, so ergibt

sich in 10 Jahren ein Reinertrag von Fr. 460,000 oder im Mittel, resp in 5 Jahren, ein solcher von Fr. 322,000 oder kapitalisiert Fr. 6,440,000; die Experten erhalten statt der beiden letzten Ziffern die Summen von Fr. 509,180 und Fr. 10,183,600. Wir müssen 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 dem 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 sie der Massaverwalter in abschließender Weise festgestellt hat, dann die Resultate lange nicht diejenigen sind, welche der Bericht der Experten in Aussicht nimmt. Es ergibt sich daraus, daß die Obligationäre, wenn sie glaubten, durch den Selbstbetrieb der Bahn ein besseres Geschäft zu machen, ihre Rechnung wahrscheinlich nach dem Expertengutachten aufgestellt haben, daß sie sich aber in ihrer Rechnung bedeutend getäuscht haben würden, wenn sie in die Lage gekommen wären, Kapitalien zu verwenden für die Auslösung derjenigen Obligationen, welche der Gesellschaft nicht beigetreten sind. Glücklicherweise für sie haben sie nun an der Centralbahn eine Brücke gefunden, welche sie dieser Verlegenheit enthebt, indem die Centralbahn nach dem gemeinschaftlichen Vertrage es übernommen hat, die nicht beigetretenen Obligationen auszubezahlen und dafür Aktien zu nehmen.

Nachdem Sie nun die Berechnung durchgangen haben, wie sie seitens der Experten aufgestellt und von uns berichtigt worden ist, sei es mir gestattet, Ihnen in Kürze den gegenwärtigen Stand der Masse mit wenigen Ziffern anzuführen. Die Zusammenstellung röhrt von der Massaverwaltung her und wird daher hierseits als eine richtige gegeben, ohne daß wir in der Lage gewesen wären, sie genau zu verifizieren. Es sind anerkannte Passiven ohne Expropriation, ohne Obligationenkapital und daherigem Zins Fr. 2,300,000. Hierunter ist der Kanton Bern inbegriffen mit Fr. 982,531. 74. Zu Ihrer Orientirung führe ich an, daß diez der bekannte Vorjusch der Regierung von Fr. 935,000 ist + die zu Anfang des letzten Jahres gemeinschaftlich mit Luzern zum Zwecke der zeitweiligen Erhaltung des Betriebes der Bahn bewilligten Fr. 36,000 nebst einer Berechnung von Zinsen. Der Kanton Luzern figurirt unter den Kurrentgläubigern mit dem gleichen Vorschusse von Fr. 36,000, die Jura-Bern-Bahn mit Fr. 111,487. 30 für ihre Vorschüsse während der Periode, da sie den Betrieb zu den Selbstkosten besorgt hat. Wir finden ferner die Elsässische Maschinenfabrik mit Fr. 459,247. 05 und die Gebrüder Favre mit Fr. 58,365. 44. Die Gebrüder Favre haben nämlich nebst der aus ihrem gewonnenen Prozesse herrührenden Forderung 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 findet sich in dem gedruckten Berichte. Dagegen ist es am Orte, hier auf die Einnahmen einzutreten, mit welchen der Massaverwalter diese Summe decken will, da seine Ansicht von denjenigen der Kommission abweicht. Zunächst nimmt er bis Ende 1876 einen Betriebsüberschuß von Fr. 115,000 an. Für Diejenigen, welche dem Referate aufmerksam gefolgt sind, will ich bemerken, daß diese Fr. 115,000 zwar nicht mit den erwähnten Fr. 92,000 des Massaverwalters 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 Verwaltungsinventar an. Die Kommission 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 weitere Ansatz von Fr. 15,000 für verschiedene Guthaben, worunter z. B. auch die Forderung an die Thun-Konolfingen-Bahngeellschaft figurirt. Nach Abzug der genannten Posten gelangt der Massaverwalter zu einer runden Summe von Fr. 500,000 für bevorrechtigte Forderungen. Da die Einnahmen, wie gesagt, nicht als liquid betrachtet werden können und da noch weitere Liquidationskosten und Betriebsausfälle zu zahlen sein werden, so nehmen wir eine Summe von Fr. 550,000 für Zahlungen privilegierter Forderungen als Minimum an. Das Guthaben der Kurrentgläubiger ohne Vorrecht und nach Abzug der Forderungen der Kantone und der privilegierten Garantieehntel erreicht eine Summe von Fr. 921,000 vorbehältlich verschiedene Veränderungen, welche in Folge von Differenzen auf streitigen oder rekurrirten Forderungen noch eintreten dürfen. Diese Summe mag Sie aus dem Grunde interessiren, weil in dem mit dem Kanton Luzern projektierten 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 der Rentabilitätsberechnungen, wie sie von Seite der Kommission aufgestellt und von der Regierung gutgeheißen worden sind. Es ist diez eine Aufstellung, welche einer gewissen Wichtigkeit nicht ermangelt und Sie interessiren muß, wenn Sie überhaupt über den Werth der Bahn sich eine Meinung bilden wollen. Die Kommission wünscht, Ihnen eine solche Meinung durch ihre Auseinandersetzung zu geben, die sie sonst füglich hätte unterlassen können, da wir das Geschäft vollständig auswendig wissen. Ich habe hier zu bemerken, daß diese Aufstellungen über die Rentabilität möglichst sorgfältig gemacht worden sind, daß man sich keinen optimistischen Täuschungen hinzugeben gesucht hat, wie es früher der Fall war, und wie es namentlich in der Vorjusch des Großen Rathes an das Volk 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 können. Wir haben übrigens bei andern schweizerischen Bahnen Anhaltspunkte in Betreff der Betriebsverhältnisse und riskiren daher nicht, uns da großen Täuschungen hinzugeben. Man hat gesehen, daß in den letzten Jahren die Betriebskosten sämmtlicher schweiz. Bahnen gestiegen sind wegen der größern Anforderungen an dieselben, wegen der theureren Materialpreise, Löhne &c. Man hat denn auch diese Steigerung in Betracht gezogen. So haben sich vom Jahr 1872 auf 1874 die Betriebskosten vermeht:

bei der Nordostbahn	von 59 auf 65 %
Centralbahn	" 51 " 68
" " Suisse Occidentale	" 53 " 59 "
" den Verein. Schweizerbahnen	" 56 " 72 "

wobei zwar Oberbauerneuerungen eingeschlossen sind. Es mag ferner angeführt werden, daß die Betriebsrechnungen keine so großen Täuschungen erlauben, wie die Rechnungen über den Eisenbahnbau. Wie bereits angeführt, nehmen die Experten eine Steigerung der Neineinnahmen von 15 % per Jahr in Aussicht, während wir, den faktischen Verhältnissen mehr Rechnung tragend, eine Steigerung der Einnahmen in größerem Maßstabe annehmen, als eine solche der Aussichten. Um zunächst von den Einnahmen zu reden, nehmen wir eine Majoration derselben von 6 % des Bruttoertrages von 1876 an.

Es ist dies eine Position, worüber man verschiedener Ansicht sein kann. Die Betriebsausgaben kann man vertraglich feststellen, während dies bei den Einnahmen weniger der Fall ist. Ich erlaube mir daher die Gründe auseinanderzusetzen, welche die Kommission zu der Annahme von 6 % geführt haben. Ich bemerke hier noch zur Verdeutlichung, daß die 6 % stets auf das erste, also nicht auf das jeweilen vorhergehende Jahr bezogen sind.

Bei der Annahme dieser Majoration von 6 % des Bruttoertrages des Jahres 1876 mit Fr. 1,141,000 gelangen wir für das erste Jahr auf die Summe von Fr. 68,500. Zur Begründung dieses Ansatzes ist zunächst anzuführen, daß die Linie Bern-Langnau isolirt diesem Prozentsatze auch gefolgt ist, und daß dies auch der Fall ist mit der ganzen Linie Bern-Luzern in der Zeit, wo eine Vergleichung möglich ist. Auf Seite 11 des ausgetheilten Berichtes ist die 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 dahерigen Zahlen herausfinden ließen. Wir finden nun da folgende Zahlen angeführt:

Bern-Langnau	6 %
Ganze bernische Staatsbahn	14 "
Schweizerische Centralbahn	6,5 "
Schweizerische Nordostbahn, Stammstrecke	5,6 "
Zürich-Zug-Luzern	10,4 "
Bülach-Meggenberg	8,0 "
Suisse-Occidentale	14,0 "
Vereinigte Schweizerbahnen	5,0 "

Sie sehen, daß wir unter dem Mittel dieser Bahnen bleiben und namentlich tieß unter Zürich-Zug-Luzern, welcher Linie eine gewisse Analogie mit unserer Bahn nicht abgesprochen werden kann. Zürich-Zug-Luzern hat im ersten Jahre nur $1 - 1\frac{1}{2}\%$ abgeworfen, während sich nun das ganze Anlagekapital mit 5 % verzinst. Sie hat dieß nur dem Umstände zu verdanken, daß ihre Kapitalbeschaffung auf anderer Grundlage aufgestellt wurde, als diejenige der Bern-Luzern-Bahn, sonst wäre sie in die gleiche Kalamität gefommen und der Hammer der Liquidation wäre längst über sie geschwungen worden. Es mag Ihnen dieß genügen für die Bemessung der Steigerung der Betriebsentnahmen, welche überdies bei uns viel niedriger angenommen ist, als in allen andern Berichten, welche über den gleichen Punkt von Behörden oder von einzelnen Personen ausgegeben worden sind. Man hat sich also, ohne gerade pessimistischen Anschauungen zu huldigen, möglichst der Wahrscheinlichkeit zu nähern gesucht.

Ich gehe über zu den Betriebskosten. Wir haben diese mit einer Steigerung von 2,2 % per Jahr berechnet. Mit dem Detail dieser Berechnung will ich Sie verschonen. Es ist zu bemerken, daß die Betriebskosten mit Fr. 11,000 im ersten Augenblicke hoch erscheinen mögen, daß aber die Steigungsverhältnisse der Linie ungünstig sind und hohe Verzinsungsquoten der beiden Bahnhöfe in Betracht kommen. Aus diesem Grunde aber wird eine Majoration der Betriebskosten bei Vermehrung der Einnahmen nur in bescheidenem Maßstabe eintreten. Wenn sich also auch die Einnahmen steigern, so werden die Kosten per Kilometer nicht wesentlich höher kommen, bis es nötig sein wird, ganz neue Züge einzuschalten. Die wirklichen Kosten im Jahr 1876, resp. der Zeit vom 1. März 1876 bis 1. März 1877 von Fr. 1,049,000 oder per Kilometer Fr. 11,042 bilden den Ausgangspunkt mit einer Steigerung von Fr. 23,000 per Jahr. Bei dieser Berechnung ergibt sich dann nach und nach ein günstigeres prozentuales Verhältnis 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 Verhältnis dürfte der Wirklichkeit entsprechend sein. Bei diesen Betriebsentnahmen und Ausgaben ist nicht inbegriffen der Oberbauerneuerungsfonds, den wir mit Fr. 800 per Kilometer der ganzen Bahnlänge oder Fr. 76,000 per Jahr in Berechnung ziehen. Dieser Fonds ist in den Statuten der Gesellschaft vom vierten Jahre an auf Fr. 800 limitiert. Er dient speziell zur Erneuerung des Oberbaues und zu außerordentlichen Bauarbeiten unvorhergesehener Art. Wir beziehen die Einlage von Fr. 800 auf die ganze Bahnlänge von 95 Kilometer, obwohl wir nur 84 Kilometer eigene Bahn haben. Es geschieht dieß, weil der Ansatz erfahrungsgemäß etwas niedrig ist.

Es mag hier nicht uninteressant sein, auf eine Berechnung hinzuweisen, welche in der gleichen Sache gemacht worden ist von einer Seite, die dem Unternehmen durchaus nicht günstig ist. Ich habe diese Berechnung gestern in der Botschaft des Regierungsrathes des Kantons Luzern an den dortigen Grossen Rath vom Jahre 1875 gefunden. Diese von Herrn Dr. Seeger 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 Botschaft Folgendes: "Unser Finanzdepartement hat bezüglich der ungefähr anzunehmenden Steigerung der Einnahmen, Ausgaben und Nettoerträgnisse der Linie und der in Folge derselben voraussichtlich nothwendigen jährlichen Summen für Ergänzung der Obligationenverzinsung eine Berechnung für die zehn Jahre 1876 bis 1885 aufgestellt, welche auf der erfahrungsgemäß gewiß günstigen Grundlage beruht, daß die Betriebsentnahmen jährlich um 6 %, die Betriebsausgaben dagegen nur um 2 % zunehmen."

Auf den angeführten Grundlagen berechnet die Kommission für das Jahr 1877 einen Reinertrag von Fr. 61,500, per Kilometer also Fr. 647. Es ist dieß ein außerordentlich mäfiger Ansatz, welcher aber der Wahrheit ziemlich entsprechen wird. Auf Seite 12 des ausgetheilten Berichtes finden Sie ein Tableau über die Einnahmen, Ausgaben und Reinerträge der nächsten 14 Jahre. Dabei hat die Kommission den Einfluß anderer Bahnen, die noch nicht gebaut sind, nicht in Berechnung gezogen. Sie wollte sich auf einem möglichst positiven Boden bewegen, und so wenig sie in eisenbahnpolitischer Beziehung Faktoren einsließen ließ, so wenig wollte sie den günstigen oder ungünstigen Einfluß noch nicht erstellter Bahnen berücksichtigen. 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 verwirklichen. Indessen nahm man darauf keine Rücksicht, 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. Dieß ist auch nicht geschehen in Betreff der Linie Langenthal-Wauwil, 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 den Todten rechnen wollen, wurde unberücksichtigt gelassen. Es sind dieß die Linien Thun-Könolfingen und Burgdorf-Langnau. Ebenso wenig hat man die bedeutenden Kosten wegen Vergrößerung der Bahnhöfe Bern und Luzern mit berechnen zu lassen geglaubt. Es ergibt sich aus dem Vertrag der Centralbahn mit dem Pariser comptoir d'escompte, daß für die Vergrößerung des Bahnhofs Bern während einer langen Reihe von Jahren nur eine Summe von Fr. 500,000 seitens der

Centralbahn hat in Aussicht genommen werden können, so daß die Wünsche für Errichtung 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 sein wird, da alle andern einmündenden Bahnen, wie die Westbahn und die Jurabahn mit berücksichtigt werden müssen. Der Bahnhof Luzern wird ebenso wenig während längeren Jahren bedeutende Umänderungen erfahren, indem kaum anzunehmen ist, daß die Gotthardbahn in den ersten Jahren ihres Bestehens eine direkte Einmündung in Luzern haben wird, und daher die Bahnhofsvorhältnisse noch lange dieselben bleiben werden. Es ist übrigens beiläufig anzuführen, daß der Vertrag mit der Centralbahn über die Benutzung des Bahnhofs Luzern ungünstig ist. Er ist lange nicht mit derselben Vorsicht abgeschlossen, wie derjenige, welchen der verstorbene Herr Schaller in Bezug auf den Bahnhof Bern abgeschlossen hat. Es war vielleicht nicht thunlich, den Vertrag günstiger zu bekommen; ich kenne die Gründe nicht; allein es ist leicht möglich, daß sich bei einem neuen Vertrag einige Reduktionen finden ließen, die dann jedenfalls eine kleine Verzinsungsquote für die Vergroßerung des Bahnhofs Bern mehr als decken würden. Also auch diese unbestimmten Befürchtungen, als ob die Bahn für die Vergrößerung der Bahnhöfe bedeutend in Mitleidenschaft gezogen werden möchte, sind nicht begründet.

Nachdem wir somit die Grundlage der Rentabilitätsberechnung durchgesprochen haben, können wir von da aus zur Festsetzung des Kapitalwerths der Bahn übergehen. Wir berechnen nämlich die jährlichen Reinerlöse irgend einer Periode mit entsprechendem Zins, kapitalisiren die Summe derselben mit 5 % und beziehen diesen Kapitalwert auf den 1. Januar 1877 zurück. Als solche Periode nehmen wir zunächst an den neunjährigen Zeitraum vom 1. Januar 1877 bis zum 31. Dezember 1885, und zwar deshalb, weil auf Ende 1885 das Obligationenkapital rückzahlbar gewesen wäre, und auch in den projektierten Vorschlägen an die Gläubiger diese Dauer in Aussicht genommen war. Der auf diese Weise ermittelte Bahnwert besteht also aus den sämtlichen Reineinnahmen von 1877 bis 1885, sammt Zinseszinsen kapitalisiert und auf den 1. Januar 1877 zurückbezogen. (Ich unterlasse wegen der vorgerückten Zeit auf die detaillirten Berechnungen hierüber einzutreten; es liegen aber dieselben bei den Akten der Kommission und stehen jedem Mitgliede des Großen Räthes zur Disposition.)

Auf dieser Grundlage finden wir auf 1. Januar 1877 einen Kapitalwert der Bahn von Fr. 4,575,000. Hieron haben wir die bereits früher erwähnten Summen abzuziehen für Gleiseerneuerung auf der Strecke Gümmligen-Langnau Fr. 300,000 für Bahnvollendungsarbeiten " 200,000 und für Anschaffung von Betriebsmaterial " 400,000

mit zusammen Fr. 900,000

Davon kommt aber in Abrechnung der Wert des Landes längs der Bahn und in der Umgebung der Stationen, der nach unserer Schätzung auf höchstens " 250,000

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

successive zu Geld gemacht werden können.) Der Werth der Bahn würde sich demnach reduzieren auf Fr. 4,575,000
weniger " 650,000
oder auf Fr. 3,925,000
oder rund Fr. 4,000,000, nicht inbegriffen den Bauerneuerungsfonds.

Berechnen wir den Werth der Bahn für einen längeren Zeitraum, so wird in Folge dieser Rechnungsweise ein anderer Kapitalwerth der Bahn herauskommen. Wir haben nun für eine solche längere Periode den Termin auf Ende 1890 in Berechnung gezogen. Die betreffenden Zahlen stehen ebenfalls Denjenigen, welche sich dafür interessiren, bei den Akten der Kommission zur Verfügung; hier will ich Ihnen in Abetracht Ihrer Ungeduld damit nicht weiter lästig fallen. Es ergibt sich aus dieser zweiten Rechnung ein Kapitalwerth der Bahn von Fr. 6,428,000 Hieron wieder die mehr erwähnten " 650,000 abgezogen, bleiben als Ankaufswert der

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 würde somit eine genau mathematische Berechnung des Bahnwertes auf unseren Grundlagen noch ein etwas anderes Resultat ergeben, indem sie zeigen würde, daß sich noch ein Mehreres an Kapitalien verzinst. Es ist hier aber nicht der Ort, auf eine solche Berechnung einzutreten, sondern es mag bloß erwähnt sein, daß die hier vorliegenden Berechnungen noch nicht auf eigentlich mathematische Richtigkeit Anspruch machen. Diese streng mathematischen Berechnungen liegen ebenfalls zu Ihrer Einsicht vor; man hat es aber nicht opportun geglaubt, sie zu publizieren und so den ganzen Bahnwert gewissermaßen bis auf den letzten Franken nach einer vielleicht etwas optimistischen Ansicht herauszurechnen. Es ist jedenfalls auch nicht zu übersehen, daß, wenn man eine gar zu lange Periode in Aussicht nähme, inzwischen der Übergang der Eisenbahnen an den Bund stattfinden könnte, wodurch jeder weiteren Majorationsberechnung der Fäden abgeschnitten wäre, daß also einer allfälligen Berechnung eines Mehrwertes der Bahn über die erwähnte Summe hinaus immerhin dieser nachteilige 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 festgesetzten Anschlagssumme von Fr. 6,000,000 hinausbieten. Es sei mir gestattet, einstweilen auch auf diesem Boden der Kommission zu bleiben und Ihnen gegenüber die ersten Schlüsse derselben, wie sie im gedruckten Berichte vorliegen, zu motivieren. Denn die Kommission ist nicht leichtfertig von ihrem ersten Standpunkte abgesprungen, um Ihnen heute andere Anträge zu bringen, und Sie werden nach geschehener Motivierung der ersten Position der Kommission auch die Motivierung ihrer neuen Anträge hören.

Es ist 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 Kompenstation späterer Jahre abwarten muß; eine Rechnung, die wohl ein Staat aufstellen kann, der langanhänger ist, als eine Eisenbahngeellschaft, während eine solche, namentlich wenn sie auf schwachen Grundlagen beruht, in kürzerer Zeit erschüttert und untergraben ist und nicht auf Mehrerträgnisse warten kann. Die Tariferhöhung haben wir, wie bereits bemerkt, nicht in Rechnung gebracht. Dieser Faktor des Mehrwertes ist ein viel zu unbestimmter, als daß wir ihn ein-

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

Um die Auseinandersetzungen der Rechnung der Kommission zu resumiren, will ich nochmals betonen, daß sie die Grundlagen derselben für ziemlich sichere ansieht. Es sind dies einerseits die gegenwärtigen Betriebsergebnisse, die wir für eine gewisse Periode bereits absolut sicher haben, anderseits die Betriebsausgaben, die wir für die Gegenwart ebenfalls 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 ausgesprochen hat, die Berechnungen der Kommission für die Betriebsausgaben seien zwar etwas eng bemessen, aber hinlänglich, namentlich mit Rücksicht auf die Einlagen in den Oberbauerneuerungsfonds, die sofort und fortan vorgenommen werden. Also auch in Beziehung auf die Betriebsausgaben haben wir das Urtheil einer Bahngesellschaft für uns, die die Bahn bis dahin betrieben hat und, wenn wir sie erwerben, auch ferner zu betreiben gedenkt. Der einzige Punkt, über den man verschiedener Meinung sein kann, ist die Steigerung der Bruttoeinnahmen. Die Kommission hat geglaubt, in dieser Beziehung den richtigen Faktor herausgefunden zu haben, und sie hat ihre Annahme 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 darum bloß anführen, daß eine gewisse Majoration ja freilich eintreten muß und wird. Es ist eine solche bis jetzt bei allen Bahnen unter ähnlichen Verhältnissen eingetreten, und die Berechnungen der Anwohnerzahl und des Güterverkehrs der Linie weisen mit Nothwendigkeit darauf hin, daß auch die Linie Bern-Luzern einem bestimmten Gesetz der Verkehrszunahme folgen wird, wie jede andere Linie der Welt in analogen Verhältnissen, daß also nicht sie allein und ausnahmsweise nicht mehr abtragen wird. Also auch die Majorationen der Einnahmen glauben wir als annähernd richtig hinstellen zu können und damit unsere Berechnung des Werthes der Bahn vom bloß finanziellen Standpunkt aus vollständig begründet zu haben.

Es sind jedoch die bisherigen Berechnungen solche, die hauptsächlich nur die technischen und Verkehrsverhältnisse im Auge haben. Man kann 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 Feststellung mehr kaufmännischer Art, wobei man als Grundlage den Kurswerth der Obligationen angenommen und die Schwankungen desselben innert der letzten vier Monate verfolgt hat. Das Minimum des Kurses war 42,5 %, das Maximum 54 %, das Mittel also 48,25 %. Diese Obligationen sind aber immer plus Zins gehalten worden, und wir haben also auf 31. Dezember 1876 noch beizufügen den Zins für 20 Monate, nämlich vom 1. Mai 1875 hinweg drei Semestercoupons, die nicht bezahlt worden sind, und den Zins für die zwei Monate November und Dezember des letzten Jahres. Fügen wir diesen Zins für 20 Monate zu 5 %, wie er kürzlich bei den Verkäufern bezahlt worden ist, mit Fr. 8. 33 zum mittleren Kurse hinzu, so erhalten wir einen Kurswerth dieser Obligationen von Fr. 56. 58, folglich als kürzlich festgestellten Werth des Obligationenkapitals Fr. 5,658,000. Um diesen Betrag, oder um Partikeln desselben hat der einzelne Obligationär seine Titel los werden können, wobei jedoch Schwankungen vorauszusehen sind und natürlich ein Minderwerth herauskomme, wenn das ganze auf den Markt

geworfen werden sollte. Es ist nun klar, daß wir, um den SteigerungsWerth der Bahn herauszubringen, zu obiger Summe die vorgängigen Forderungen addiren müssen; denn jeder verkauende oder kaufende Obligationär hat wohl gewußt, daß diese bezahlt werden müssen. Zählen wir also diesen Betrag, den wir auf Fr. 550,000 beziffert haben, zu den " 5,658,000 hinzu, so erhalten wir als kürzlich festgestellten Werth der Bahn die Summe von Fr. 6,208,000

Nachdem so die Kommission zu der Annahme gelangt war, man solle bei der Steigerung der Bahn nicht über den Anschlagswerth von 6 Millionen Franken gehen, handelte es sich für sie darum, Vorschläge an die Obligationäre auszuarbeiten, wobei die projektirten Grundlagen der mit dem Kanton Luzern zu treffenden Vereinbarung als Schema dienten. Der eine dieser Vorschläge ist seitens der Kommission gestrichen und als Minderheitsantrag reproduziert worden; ich werde später auf denselben zurückkommen. Hier habe ich nur denjenigen Vorschlag zu motiviren, den Ihnen die Kommission einstimmig als Vorschlag an die Obligationäre gebracht hat. Immerhin darf beigefügt werden, daß dieser Vorschlag zur Stunde als dahingefallen zu betrachten ist. Es erscheint aber dennoch der Wichtigkeit der Sache angemessen, daß die Motive der Kommission hinsichtlich der Auffstellungen und Berechnungen, zu deren Adoption sie den Großen Rat 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 unnötig zu erörtern und übrigens theilweise bereits geschehen). Man hat also für den Fall gütlicher Unterhandlungen eine Reduktion des Nominalwertes der Titel von Fr. 1000 auf Fr. 585 und eine gleichzeitige Herabsetzung des Zinsfußes von 5 % auf 4½ % in Aussicht genommen, aber mit Beibehaltung des Rückzahlungstermins auf Ende 1885. Hierbei wurde in erster Linie seitens der Kommission angenommen, daß die zu machenden Offerten nicht niedriger sein dürfen, als der Kurswerth der Titel auf dem Markt, sondern eher etwas höher. Nun würde der 4½ prozentige Staatstitel, den wir zu Fr. 585 pari geben wollen, analog gleichartigen Staatschuldscheinen des Kantons wohl kaum einen höheren Kurswerth auf der Börse erreichen, als 97 %. Wenn also der Obligationär seinen Titel von Fr. 585 verkaufen wollte, so würde ihm das Fr. 567. 45 ausmachen gegenüber Fr. 565. 80. Sie sehen also, daß die Kommission mit ihrer Offerte von Fr. 585 ungefähr den Kaufwerth der Titel gegen baar auf der Börse ausgleichen wollte.

Man hat ferner angenommen, daß der Kanton im Falle eines gütlichen Uebereinkommens vor der Steigerung, das 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 Hinblick auf andere Geldbedürfnisse, die ihm noch bevorstehen, besser stellt, wenn er ungefähr $\frac{11}{12}$ der Kaufsumme in neuen Titeln bezahlen kann, statt dafür ein Anleihe von Fr. 6,000,000 auf den Markt zu bringen.

Eine genauere Berechnung der Werthbestimmung des

erwähnten Vorschlags an die Gläubiger, die der Kürze halber in den gedruckten Bericht nicht Aufnahme gefunden hat, ergibt dasselbe Resultat. Das Obligationenkapital von Fr. 5,850,000 wäre zu $4\frac{1}{2}\%$, bis Ende 1885 verzinslich und auf diesen Termin rückzahlbar. 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 Zinsszins von dem betreffenden Anfangstermin bis Ende 1885 zu berechnen. Führt man diese Berechnung aus und addirt die gefundenen Endwerthe so erhält man als Totalwerth der bis dahin für die Obligationäre aufgelaufenen Zinsen eine Summe von Fr. 2,902,700 Addirt man hiezu noch das auf Ende 1885 rückzahlbare Kapital mit " 5,850,000

so erhält man eine Summe von Fr. 8,752,700 als Gesamtwerth dessen, was die Obligationäre auf 31. Dezember 1885 bezogen hätten. Bezieht man nun dieses Kapital mit logarithmischer Rechnung auf den 1. Januar 1877 zurück, so erhält man als Betrag des Baarwertes, welchen gegenwärtig dieser Vorschlag für die Obligationäre hätte, eine Summe von Fr. 5,642,000. Berechnen wir dagegen die offerirten Fr. 585 oder den Gesamtbetrag von Fr. 5,850,000 zum Kurse von 97 %, so haben wir einen Baarwerth derselben von Fr. 5,674,500, also keinahe denselben Werth, wie er sich aus der vorhin angeführten Rechnung ergibt. Sie sehen also, daß diese Veranschlagung nach dem Kurse der Obligationen, immerhin unter der Voraussetzung, daß man bei einem Angebot von 6 Millionen baar bei der Steigerung stehen bleibe, ziemlich richtig ist.

Die finanziellen Folgen des Vorschlags für den Kanton finden Sie auf Seite 16 des Berichts auseinandergezest, und es ist zu bemerken, daß man nicht unterlassen hat, die sämmtlichen Rechnungen vollständig und bis zur Fixirung aller Beträge in bestimmten Summen durchzuführen, damit man schon jetzt sehe, wie weit man gelangt, und nicht vielleicht erst später zu der Überzeugung gelangen müßt, daß die Bahn noch verschiedenes Geld über den Steigerungsbetrag hinaus gekostet hat. Gesezt also den Fall, wir würden die Bahn zu den Bedingungen dieses Vorschlages bekommen, so würde die Verzinsung der Kapitalien zu Lasten der Bahn folgende Beträge erreichen:

An Obligationenkapital Fr. 5,850,000 zu $4\frac{1}{2}\%$ Fr. 263,250
An privilegierten Forderungen Fr. 550,000 zu

5 % " 27,500

An Auslagen für Oberbauerneuerung der Linie Gümligen-Langnau, Bauvollendung und Rollmaterial Fr. 900,000 zu $4\frac{1}{2}\%$ " 40,500

An Vorschuß der Regierung zur Bauvollendung Fr. 935,000 zu $4\frac{1}{2}\%$ " 42,075

(Dieser in dem Geschäft steckende Vorschuß, wir mögen ihn vornehmen, wie wir wollen, war hier wenigstens mit in Zinsberechnung aufzunehmen, damit man sehe, wie hoch uns die Bahn bis Ende 1885 zu stehen kommt. Die Fr. 36,000, die der Große Rath für Aufrechthaltung des Betriebs der Bahn bewilligt hat, fallen natürlich hinweg.) Somit beläuft sich die Summe der

Verzinsung auf Fr. 373,325 oder rund Fr. 373,000. Noch einige Worte über die verschiedenen Verzinsungsquoten, die Sie da finden. Was baar zu bezahlen ist, wird mit 5 % gerechnet, die verausgabten Vorschüsse hingegen mit $4\frac{1}{2}\%$, dem gewöhnlichen Zins unserer Staatspapiere, ebenso die Summe für Oberbauerneuerung, Bauvollendung und Rollmaterial, weil sich deren

Verausgabung auf längere Zeit vertheilt und deshalb billiger berechnet werden kann. Der Reinertrag der Bahn ergibt Defizite bis Ende 1885, welche inklusive Verzinsung der vorgeschossenen Million auf Fr. 1,227,100 ansteigen. Die Zinsszinsberechnung auf diesen Defiziten ergibt nach der rechnungsmäßigen Aufstellung, die Sie bei den Alten 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 des gedruckt ausgeheilten Berichtes ein Druckfehler zu berichtigten ist, indem es dort zu unterst an der Seite statt: „bis Ende 1855“ heißen muß: bis Ende 1885.“) Somit haben Sie an direkten Defiziten, inklusive Verzinsung der Vorschummillion und Zinsszinsberechnung auf diesen Defiziten bis Ende 1885 zu berechnen Fr. 1,594,000. Das Kapital, das auf diesen Zeitpunkt in der Bahn läge, betrüge demnach:

An Obligationen	Fr. 5 850,000
Zahlungen an die privilegierten Gläubiger	" 550,000
Vorschuß der Regierung zur Bauvollendung	" 935,000
Kapital für Bauvollendung	" 900,000
Summe der Defizite und Zinsen	" 1,594,000

Zusammen würde also Ende 1885 die Bahn Kosten Fr. 9,829,000

Die Bahn würde aber nach der Tabelle, die Sie auf Seite 12 des Berichts finden, im Jahr 1886 abwerfen Fr. 471,000, und sonach das Kapital ein Jahr nach Zurückzahlung der Obligationen mit 4,8 % verzinnt sein. Es ist das für den Staat Bern, der so lange warten kann, ein erfreuliches Ergebnis. In den folgenden Jahren würde der Nettoertrag sich belaufen auf:

1887	Fr. 516,500
1888	" 562,000
1889	" 607,000
1890	653,000 oder Fr. 161,500 mehr als die 5 %ige Verzinsung der Summe, welche bis 1886 in der Bahn liegen wird. Zu dieser Zeit wird also die Bahn einen anständigen Ertrag abwerfen. Indessen ist es möglich, daß sie bis dahin in den Besitz des Bundes übergegangen sein wird. Aus dem Gesagten ergibt sich, daß der Staat während des ersten Decenniums für die Verzinsung der aufzuwendenden Kapitalien Opfer zu bringen hat, bis der ganze Kostenwerth inklusive die vorgeschossene Million sich zu verzinsen beginnt. Bei dieser Berechnung ist der Werth der Landabschnitte nicht in Ansatz gebracht worden. Man hat nämlich angenommen, es werde 1886 ein neues Anleihen aufgenommen werden müssen, und da hiefür keine Anleihenkosten 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 finden 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 angelangt sein werden, sondern ich muß wiederholt um Ihre Aufmerksamkeit bitten. Nachdem Sie den Werth der Bahn festgestellt hatte, wollte die Kommission nicht unterlassen, daran zu erinnern, welche Summe der Kanton Bern in der Unternehmung bereits stecken hat. Es sind dies:

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 diejenige, welche die Obligationäre darin stecken haben. Doch darf dabei nicht unerwähnt gelassen werden, daß der Einschuß der Linie Gümligen-Langnau bis jetzt nie einen Zins abgeworfen, son-

dern bis zum letzten Augenblicke Betriebszuschüsse erfordert 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 Ausbau der Linie weitere Summen votierte; er beabsichtigte damit, die Fr. 6,600,000 zinstragend zu machen. Nominal stehen die Beträge im Staatsvermögen. Sie sind natürlich verloren, wenn der Kanton die Bahn nicht erwirbt, während, wenn er Eigentümer wird, er die Aussicht hat, daß nach zehn Jahren eine kleine Verzinsung erhältlich ist, welche die Kommission auf Ende 1890 auf $2\frac{1}{2}\%$ berechnet. Ich bemerke hier zu Händen derjenigen Mitglieder, welche die Rechnung vielleicht durchgehen, daß hier die Fr. 935,000 herausgenommen sind, während sie oben figuriren.

Es hat nun in Betracht der sämtlichen Verhältnisse und in Würdigung bloß des finanziellen Werthes der Bahn für den Kanton im gegenwärtigen Momente, ohne Herbeiziehung eisenbahnpolitischer Faktoren und der Zukunft, Ihre Kommission den Antrag 1 gestellt, welchen Sie am Schlusse des gedruckten Berichtes finden. Dieser Antrag ist einstimmig gefasst worden. Zwar sind im Schooße der Kommission schon damals weitergehende Anträge gefallen, dieselben sind aber von der Mehrheit der Kommission bekämpft worden. Die Kommission war hauptsächlich deshalb in ihrem Antrage einstimmig, weil Niemand die Verantwortlichkeit übernehmen wollte, die Frage, ob der Kanton die Bahn ankaufen solle oder nicht, dem Volksentscheide zu entziehen. Ich will beifügen, daß namentlich Ein Mitglied seine Stimmgebung ausdrücklich in der 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 der 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 limitirten Summe an die Steigerung gehen wollte. Zunächst schien es ihr und der Regierung, es liege nicht an diesen Behörden, eine unbefchränkte Vollmacht zu verlangen; der Große Rath würde eine solche vielleicht nicht ertheilen, wenn er es jedoch wolle, könnte er es immerhin thun. Ferner hat die Kommission gesagt, in einem Stadium, wo man noch Verhandlungen in Aussicht nimmt, müsse einmal mit einer bestimmten Summe seitens der vorberathenden Behörden aufgetreten werden; sie können nicht bloß mit einem allgemeinen Beschlusse kommen, der die Gläubiger darüber in Ungewißheit lasse, was der Kanton allenfalls bieten wolle. Man glaubte, eine limitirte Summe annehmen zu sollen, damit die Obligationengläubiger, welche sich noch frei aussprechen können, dies zu thun im Stande seien, und damit auch diejenigen Gläubiger, welche bereits in die Fesseln der Basler Handelsbank, 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 Bahntheurer erwerben müssen, als man sie 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 des gedruckten Berichtes stellt, ist von den Vorschlägen an die Gläubiger die Rede, welche die Kommission und die Regierung diesen machen wollten. Für beide Fälle, für die Steigerung wie für die Vorschläge, war die Ratifikation durch den Großen Rath und das Volk vorbehalten, in dem Sinne, daß der Große Rath sich zuerst auszusprechen und das Ergebniß mit oder ohne Empfehlung dem Volke vorzulegen gehabt hätte.

Die Minorität der Großerathskommission hat einen Minderheitsantrag formulirt. Dieser Antrag ist nun in Folge der neuen Anträge ebenfalls dahingefallen, ich will aber darauf möglichst kurz eingreifen, 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 die Gläubiger angenommen hätten. Es ist daher nicht unzweckmäßig, wenn man sich schon heute mit diesem Antrage vertraut macht.

Vorher aber noch einige Worte über die Frage der Kurrentgläubiger. Sie haben in dem projektierten 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 Kurrentgläubiger, und ich glaube, sie sei einstimmig in dem Gefühl gewesen, daß die Kurrentgläubiger mehr zu bedauern seien, als die Obligationäre. Sie müßte 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 Maßstabe kann erst zur Sprache kommen, wenn der Kanton Eigentümer der Bahn ist und es sich dann darum handelt, den Ankauf durch das Volk ratifizieren zu lassen. Wenn in Bern dieser Gedanke die Oberhand erhält, so wird wahrscheinlich auch der Kanton Luzern den Kurrentgläubigern, die größtentheils Einwohner dieses Kantons sind, ein Scherlein zukommen lassen.

Was nun den Antrag betrifft, den die Minorität der Großerathskommission eventuell stellt, so finden Sie denselben in der Beilage Nr. 2 zu dem gedruckten Berichte näher erörtert, und zwar in den §§ 4 bis 8; diese Beilage enthält die projektierte Uebereinkunft zwischen den Kantonen Bern und Luzern betreffende Vorschläge an die Obligationengläubiger der Bern-Luzern-Bahngesellschaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch die beiden Kantone. Ich erlaube mir, Ihnen diese Vorschläge in vereinigter Redaktion zur Kenntniß zu bringen. Es wird da vorausgesesehen, daß die Gläubiger für den Nominalbetrag ihrer Forderungen Staatsobligationen auf den Kanton Bern erhalten. Es ist also hier (entgegen dem andern Vorschlage, den ich den ersten nennen will) eine Kapitalreduktion nicht in Aussicht genommen, sondern eine einfache vollkommene Rückzahlung des Kapitals, sofern der Zinsvertrag der Bahn es erlaubt hätte. Es ist nämlich nicht ein bestimmter Rückzahlungsstermin in Aussicht genommen, sondern die Rückzahlung soll erst dann erfolgen, wenn drei Jahre nach einander die Obligationen nach Abzug gewisser Leistungen einen Zins von $4\frac{1}{2}\%$ netto abgeworfen haben. Es ist aber bei den Obligationen eine Zinsreduktion von 5 auf $2\frac{1}{2}\%$ des Nominalbetrages vorgesehen, wobei jedoch die Obligationäre zum Mehrertrage der Bahn berechtigt gewesen wären bis auf eine Maximalrendite von $4\frac{1}{2}\%$ nach Abzug einer Reihe Kosten, die im § 5 der projektierten Uebereinkunft präzisiert sind. Es sind die:

1. die Betriebskosten;
2. eine jährliche Einlage in den Reservefonds von Fr. 800 per Kilometer;
3. die Zinsen à $4\frac{1}{2}\%$ des von dem Kanton für Bauvollendung, Bezahlung von privilegierten Forderungen und Erwerbung resp. Verzinsung des Rollmaterials schon verausgabten oder noch zu verausgabenden Kapitals, inbegriffen den vom Kanton geleisteten Vorschuß von Fr. 935,000;
4. allfällige Defizite, welche sich nach Erwerbung der Linie durch den Kanton auf dem Betriebe der Bahn oder auf der Verzinsung des in Ziffer 3 erwähnten Kapitals, so-

wie auf Speisung des Reservefonds ergeben sollten. Solche Defizite sind dem Kanton, welchem deren vorläufige Deckung obliegt, jeweilen zinstragend zuzuschreiben;

5. etwaige Ausfälle auf der dem Obligationenkapitale à $2\frac{1}{2}\%$ garantierten fixen Verzinsung, welche von dem Kanton gedeckt worden sind. Derartige Ausfälle, für welche jedoch ein Zins nicht berechnet wird, sind aus dem späteren Reinertrag der Bahn vorab zurückzuerstatten, bevor den Obligationären ein Mehrertragsanteil ausgerichtet wird.

Es ist dieser Vorschlag finanziell ein außerordentlich wohlerwogener und ein richtig bemessener in Bezug auf die Vertheilung der Chancen. Da den Obligationären eine Majoration des Zinses in Aussicht steht, so muß ihnen eine gewisse Einsicht in die Rechnungsstellung eingeräumt werden, worüber die §§ 7 und 8 der erwähnten Uebereinkunft das Nähere enthalten. Man hat sich nicht verhehlt, daß diese Vertheilung der Obligationäre an dem Mehrertrage ihre Unannehmlichkeit mit sich führt. Indessen ist sie keine eigentliche Unzulänglichkeit; denn es wird den Obligationären keine Vertretung in der Verwaltung, sondern bloß das Recht gegeben, die Rechnungslegung zu verifizieren, wobei Ausestände schiedsrichterlich beurtheilt würden. Es ist nicht anzunehmen, daß der Kanton Bern da Streitigkeiten gehabt hätte, indem er seine Rechnung stets richtig und honett gestellt haben würde. Es hat der Minderheit geschienen, dieser Vorschlag sei überhaupt der billigere und gewissermaßen der honettere, indem das Kapital intakt gelassen und nur der Zins reduziert worden wäre, wobei die Gläubiger aber an einem Reinertrag partizipirt hätten.

Dieser Vorschlag ist von der Majorität hauptsächlich aus dem Grunde bekämpft worden, weil sie sagte, er sei zu weitgehend. Es ist begreiflich, daß er finanziell weiter gehend ist, als der erste. Wenn die betreffenden Rechnungen, wie die Vorschläge einander finanziell gegenüberstehen, Sie interessiren, so werden Sie sie in dem Aktenbossier finden, das ich zu Ihrer Verfügung auf den Kanzleitisch legen werde.

Es sei mir erlaubt, die finanziellen Folgen des Minoritätsvorschages für den Kanton Bern kurz zu berühren. Die Verzinsung der Kapitalien zu Lasten der Bahn würde betragen: an Obligationenkapital Fr. 10,000,000 à $2\frac{1}{2}\%$ an privilegierten Forderungen Fr. 550,000 à 5% an Auslagen für Oberbauerneuerung der Linie Gümligen-Langnau, Bauvollendung und Rollmaterial, Fr. 900,000 à $4\frac{1}{2}\%$ an Vorschuß der Regierung zur Bauvollendung Fr. 935,000 à $4\frac{1}{2}\%$

Fr. 250,000
" 27,500
" 40,500
" 42,100

Summe der Verzinsung Fr. 360,100

Der Reinertrag der Bahn würde erst 1883 zur Deckung dieser Zinsen genügen. Bis dahin würden Defizite entstehen, deren Gesamtbetrag sich auf Fr. 1,134,700 belaufen würde. Die diesen Defiziten gutzuschreibenden Zinsen, wie es in der Uebereinkunft stipulirt ist, betrügen

" 430,100
Fr. 1,564,800

Zusammen

Der Mehrertrag über die Verzinsung würde im Jahre 1884 beginnen und 1891 sammt Zinsen eine Summe von erreichen, so daß Ende 1891 ein Nettoertrag von Fr. 17,300 entstehen würde, an dem die Obligationäre erstmals partizipiren würden. Erhalten die Obligationäre nur 50% des Mehrertrages, so wäre die Verzinsung im Jahre 1893 auf $4\frac{1}{2}\%$ angelangt, und das Kapital würde auf Ende 1895

rückzahlbar. Beziehen sie aber die ganze Jouissance, so würden sie ein Jahr früher den Maximalprozentsatz erhalten und das Kapital würde nach unsern Berechnungen Ende 1894 rückzahlbar.

Nach dieser Motivirung der bisherigen Anträge der Kommission habe ich nun die Gründe auseinanderzusetzen, aus denen sie zu ihren neuen Anträgen gekommen ist. Zunächst hat sich herausgestellt, daß die von Ihrer Kommission beschlossene Offerte von Fr. 585 zu $4\frac{1}{2}\%$ verzinslich und Ende 1885 rückzahlbar keinen Anklang findet, weder bei den freien Obligationären, noch bei der Basler Handelsbank oder ihrer Rechtsnachfolgerin. Es ist mir nicht bekannt, welches Resultat die Schritte der Kantonalbank und der Eidgenössischen Bank, welche die Zustimmung der Obligationäre entgegennahmen sollten, gehabt haben; dagegen ist sicher, daß die Basler Handelsbank eine ausweichende Antwort gegeben hat, und daß keine Aussicht vorhanden ist, 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 ist aber für die Kommission noch ein anderes Motiv hinzugekommen, ein Vertrag nämlich, der erst in den letzten Tagen zu ihrer Kenntniß gelangt ist, und den bereits der Herr Eisenbahndirektor angeführt hat. Dieser Vertrag, der jetzt in Ihren Händen sein wird, ist abgeschlossen worden zwischen dem Verwaltungsrathe der Neuen Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft einerseits und dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn anderseits und betrifft den gemeinschaftlichen Ankauf der Bahlinie Bern-Langnau-Luzern und die Übertragung des Betriebes an die Centralbahn.

Erlauben Sie mir, diesen Vertrag kurz zu analysiren. Es übernimmt nach denselben die Centralbahn gewisse Lasten für die Erwerbung der Bahn. Ich will, bevor ich diese präzisire, noch aufführen, daß es zweifelhaft erscheinen könnte, ob die Centralbahn solche neuen Lasten auf sich nehmen kann gegenüber ihrem bereits angeführten Anleihensvertrag mit dem Pariser comptoir d'escompte, in welchem diejenigen Summen, über welche die Centralbahn von diesem Anleihen verfügen kann, genau präzisirt sind. Es ist Sache der eidgenössischen Behörden, zu kontrolliren, ob die Centralbahn das Verfügungssrecht über solche Summen noch hat, oder nicht. Ich will Sie über diesen Punkt nicht länger aufhalten.

Die Centralbahn verpflichtet sich laut Art. 2 des fraglichen Vertrags, aus eigenen Mitteln die Steigerungslautsion zu leisten und auch die nächstfolgenden Zahlungen, die erforderlich sind, zu machen. Ihr Beleihigungsverhältniß an dem neuen Unternehmen ist in Art. 4 des Näheren auseinandergezett. Ich will mir aber erlauben, Ihnen diesen Punkt noch etwas klarer zu machen, als es aus dem Artikel ersichtlich ist. Die Centralbahn-Gesellschaft beabsichtigt, Aktionär der Neuen Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft zu werden für denjenigen Betrag an Obligationen, der der neuen Gesellschaft nicht beigetreten ist, d. h. sie bezahlt diese Obligationen in baarem Gelde aus nach Mitgabe des Steigerungsbetrags. Vorausgesetzt also, die Bahn würde z. B. um $6\frac{1}{2}$ Millionen von der neuen Gesellschaft ersteigert, und diese hätte Fr. 500,000 an die privilegierten Gläubiger abzugeben, so würden 60% für die Obligationengläubiger bleiben, und nehmen wir nun wieder an, es seien der neuen Gesellschaft 8 Millionen beigetreten, — eine Zahl, die ungefähr richtig sein mag — und 2 Millionen frei geblieben, so hätte die Centralbahn diese 2 Millionen zu 60% baar auszuzahlen und nähme für diesen Nominalbetrag ihrer Forderungen Aktien, so daß sie also in diesem Falle für 2 Millionen Aktionär an der Bahn wäre. Deshalb wird der Beleihigungsbetrag an nominellem Aktienkapital auf

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 das Maximum der Beteiligung auf 2 Millionen limitirt bleiben. Die Centralbahn hat nun Fr. 1,200,000 in Baar auszugeben, um Aktionär nominell für 2 Millionen Franken zu werden. Es ist das die gleiche Summe, die der Verwaltungsrath letzte 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 kreieren lässt, aber immerhin gestattet, daß die Gesellschaft von sich aus noch weitere Fr. 800,000 in gleichem Rang emittiren kann. Die Beteiligung der Centralbahn an dem 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 das Betriebsmaterial der Jurabahn wegfallen wird, so legt sich damit die Centralbahn die Auschaffung 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 nötige Betriebsmaterial; man sieht also, daß es ihr mit der Erwerbung der Bahn außerordentlich Ernst sein muß, wenn sie sich auch noch dieses Opfer ohne besonderes Entgelt auf erlegt.

Nach Art. 5 übernimmt die Centralbahn auch den Betrieb der Bahn. Es mag angeführt werden, daß hier eine kleine Täuschung mit unterläuft. Es heißt nämlich unter a, daß die Centralbahn der Bern-Luzern-Bahngesellschaft für die Dauer ihres Betriebs ohne besondere Vergütung über die sub B stipulierte Betriebsentschädigung hinaus die Mitbenutzung der Bahnhöfe Bern und Luzern und der Strecken Bern-Gümligen und Fluhmühle-Luzern zugestehé. Nach dieser Redaktion könnte man glauben, die guten Obligationäre brauchen für diese Mitbenutzung der Bahnhöfe und Bahnstrecken keine Vergütung zu bezahlen. Das ist aber nicht der Fall; denn die Centralbahn verlangt sub B Fr. 11,000 per Kilometer Betriebsentschädigung, während Sie gesehen haben, daß der Betrieb die Massaverwaltung ebenso viel kostet, wobei Fr. 2500 per Kilometer für die Verzinsung dieser Bahnhöfe und Bahnstrecken inbegriffen sind. Die Centralbahn 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, während die Centralbahn für Extrazüge noch eine besondere Entschädigung 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 wesentlich besser fahren, als wenn sie sich dem Kanton Bern anvertrauen würden, der den Betrieb zu annähernd gleichen Bedingungen könnte besorgen lassen.

Der Vertrag gibt noch zu mehreren Bemerkungen Anlaß, die ich aber, in Betracht der vorgerückten Zeit, möglichst zusammendrängen will. Die angenommene Einlage in den Oberbauerneuerungsfonds von Fr. 45,000 jährlich ist viel zu gering. Die Centralbahn wird aber voraussehen, sie müsse überhaupt die ganze Geschichte später übernehmen und man könne inzwischen den Aktionären wo möglich noch einige wenige Verzinsungen verabfolgen lassen. Die Centralbahn hat in dem Vertrage auch gesagt, nachdem sie den Betrag der Betriebsentschädigung auf Fr. 11,000 festgesetzt hatte, daß die Besteitung aller Ausgaben, welche ihrer Natur nach auf die Baurechnung und nicht auf die Betriebsrechnung ge-

hören, ebenfalls zu Lasten der neuen Gesellschaft fallen sollen. Dabei sind noch verschiedene kleinere Sachen einbedungen, die zu Häscheleien Anlaß geben könnten, so daß mit einem Wort der Vertrag 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 modifizieren, und sie wird dann wahrscheinlich, wenn der Vertrag den Obligationären inzwischen noch nicht verleidet ist, neue Bestimmungen zu machen wissen, die sie endlich vollständig ermüden.

In Art. 7 findet sich eine Bestimmung, die wiederum zeigt, wie sehr es der Centralbahn Ernst mit der Sache ist. Sie behält sich nämlich für den Fall, daß die Gesellschaft die Bahn veräußern will, das Vorzugsrecht vor. Es muß zwar bemerkt werden, daß dieses Vorzugsrecht für den Fall, daß der Kanton Bern steigt, oder daß Bern mit den Obligationären ein Abkommen auf eine konvenirende Summe treffen könnte, jedenfalls hinfällig wird, indem die Centralbahn, wenn sie auch, ich will nicht sagen mit Umgehung ihres Vertrags mit dem Pariser comptoir d'escompte, aber ohne denselben, durch ihren Vertrag mit der neuen Gesellschaft Lasten bis auf 3 Millionen übernehmen könnte, doch jedenfalls dem Pariservertrag nicht soweit zuwiderhandeln darf, sich mit dem doppelten Betrage von Millionen zu belasten. Immerhin hat sich die Centralbahn auch für diesen Fall nicht ganz ohne Entschädigung fortsetzen lassen wollen. Sie behält sich nämlich für den Fall, daß der Kanton Bern, der einzige ernsthafte Liebhaber, die Bahn erwerben würde, ein Trinkgeld von Fr. 100,000 vor, welches wir also dann der Centralbahn 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. Dies ist angeichts der heutigen Situation der Centralbahn ein Paragraph, der besser weggeblieben wäre, da die Verwirklichung desselben einem Danaegehenk gleichsehen würde. Daß es aber immerhin mit der ganzen Sache Ernst ist, geht wieder aus Art. 9 hervor, zufolge welchem die Centralbahn die Fr. 150,000 Kautions aus der eigenen Tasche zahlt, ohne daß sie die neue Gesellschaft hiefür ansprechen kann, falls die Generalversammlung der Centralbahn diesen Vertrag nicht ratifizieren würde.

Sie sehen, daß dieser Vertrag für die Obligationäre in Beziehung auf den Betrieb nicht sonderlich günstig ist, immerhin günstig aber in Beziehung auf die Kapitalbeteiligung, indem sich die Centralbahn bei dem neuen Geschäft mit Kapital, namentlich mit Aktienkapital in einer Weise beteiligt, welche es dem neuen Geschäft erlaubt, während einiger Jahre ein, wenn auch vielleicht etwas sieches Leben zu führen. Also ist immerhin der Vertrag günstiger für die Obligationäre, als für die Centralbahn. Anderseits müssen aber die Obligationäre auch darauf Rücksicht nehmen, daß alsdann die Centralbahn gar keinen Grund hat, den Verkehr 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 sie ihr als reifer Apfel in den Schoß fällt. Es könnten also die neuen Aktionäre, die diese Bahn durch die Centralbahn betreiben lassen wollen, recht eigentlich den Bock zum Gärtner gemacht haben.

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

nie dazu gekommen ist, nämlich mit dem Geld anderer Leute, statt mit dem eigenen. Diese Manier, sich die Kastanien durch andere Pforten aus dem Feuer holen zu lassen, ist eine sehr bequeme, 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 der 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 Rekonstruktion dieses Unternehmens die Rede sein wird, wahrscheinlich hier ein Nein entgegenstehen wird. Die Centralbahn kann dann nachschauen, wo sie die nöthige Unterstützung für den Gotthard hennimmt, den sie doch nöthiger hat, als der Kanton Bern, und es dürfte sich hier das alte Sprichwort von Neuem erwähnen: Wer Andern eine Grube gräbt, fällt selbst hinein.

Es sei mir gestattet, Ihnen noch, bevor ich schließe, einen Brief vorzulegen, den ich gestern in meiner Eigenschaft als Präsident der Grossrathskommission bekommen habe, und der Sie wahrscheinlich interessiren wird. Er geht von einem mir unbekannten Herrn aus, dessen Namen ich nicht nennen will, und ist im Sinn und Auftrag einer Anzahl zürcherischer Obligationäre geschrieben. Ich werde ihn nachher zur Einsicht auf den Kanzleitisch legen. Der Brief lautet, mit Weglassung der Höflichkeitsformel im Eingang, wie folgt:

„Als Obligationär der in Konkurs gerathenen Bern-Luzern-Bahn bin leider auch ich im Falle, mich über die von der Berner Regierung gemachten Propositionen entschließen zu müssen. Ich habe nun die beiden Vorschläge der Grossrathskommission nicht bloß eingehend geprüft, sondern auch gestern in einem kleinen Kreise von Zürcher Obligationären zur Sprache gebracht. In dieser Vereinigung wurde die Einberufung einer größeren Versammlung im Laufe nächster Woche verabredet, auch beschlossen, einigen Mitgliedern der Kommissionsminderheit offen die Ansichten einer großen Anzahl von Titelinhabern bekannt zu geben.

„Es ist wohl selbstverständlich, daß die Vorschläge der Mehrheit der Grossrathskommission von vornherein als unannehmbar erklärt und kaum der Besprechung würdig erachtet wurden. Desto mehr waren es die Anträge der Kommissionsminderheit, mit welchen ohne Ausnahme sämtliche Anwesende sympathisierten, und die allein geeignet sind, einer Verständigung zwischen dem Kanton Bern und den Obligationären zur Grundlage zu dienen.

„Wir sind fest überzeugt, daß der größte Theil der Obligationäre ein Abkommen, wie es von der Minorität dem Grossen Rath proponirt wird, nicht von der Hand weisen würde. Ich kann daher nicht umhin, Sie, geehrtester Herr, im Namen der gestrigen kleineren Aktionärvorversammlung und gewiß auch in Übereinstimmung mit einer starken Fraktion der östschweizerischen Gläubiger, ebenso höflich als dringend zu ersuchen, in der unmittelbar bevorstehenden Sitzung des Grossen Rathes doch Ihr Neuerstes thun zu wollen, um dem Antrage der Minorität und speziell Ihrer eigenen, sehr geschätzten Anschaug zum Durchbruch zu verhelfen.

„Durch eine Abfindung der Obligationäre im Sinne der Kommissionsminderheit könnte nach meiner Überzeugung die eminente Gefahr vom Kanton Bern abgewendet werden, einen schönen Theil der ehemaligen bernischen Staatsbahn und damit eine bedeute Quote des Staatsvermögens in das Eigenthum der schweizerischen Centralbahn gratis übergehen zu sehen. Denn für diese Gesellschaft zu arbeiten, ist doch der Kanton Bern gewiß am allerwenigsten im Falle!!!

„Machen wir uns kein Hehl daraus, daß, falls die Obligationäre, oder besser gesagt, die Basler Handelsbank die Linie ersteigert, die ersten dann binnen wenigen Jahren den 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, geehrtester Herr, setzen Sie und Ihre Herren Kollegen der Minderheit Ihren ganzen großen Einfluß bei den nahe bevorstehenden Verhandlungen mit dem Plenum ein, damit Ihre Vorschläge siegreich über die Halbheiten und Ungerechtigkeiten der Majorität im Schoße des Grossen Rathes sich behaupten.“ (Sie sehen, daß dieser, hier etwas unhöflich sich ausdrückende Brief nicht von mir bestellt ist, da ja auch ich zu den Vorschlägen der Majorität gestimmt habe.) „Sie werden sich dadurch nicht nur den Dank der schwer geschädigten Obligationäre, sondern auch besondere Verdienste um Ihren Heimatkanton erwerben.

„Die auf Donnerstag den 11. nach Zürich einberufene Obligationärvorversammlung wird zweifelsohne stark besucht werden. Wenn wir dannzumal im Halle wären, den Minderheitsantrag durch den Grossen Rath sanktionirt zu sehen, so zweifle ich nicht daran, daß noch in der letzten Stunde ein Zustimmungsbeschluß bei der Mehrzahl der Anwesenden erzielt werden könnte, beziehungsweise noch Rettung aus den Händen des Comite und der schweizerischen Centralbahn möglich 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 Bahn noch heute isolirt, und die arg zerfahrene Geschichte wieder in die natürlichen und rechtmäßigen Geleise zurückgebracht werden. Denn die abgegebenen Vollmachten hindern uns durchaus nicht, uns von unserem Comite jederzeit abzuwenden, falls wir unsere Interessen anderseits besser gewahrt sehen.

„Bereits regt sich daher in der Ostschweiz eine starke Opposition gegen den Übergang der Bahn an die schweizerische Centralbahn. Sache des Berner Grossen Rathes, eventuell des Berner Volkes ist es nun, sich diese Opposition durch einen noblen und rüchthaltlosen Beschluß zu sichern.

„Das kann aber nur durch Annahme der Vorschläge der Minorität ermöglicht werden, in keiner Falle aber durch starres Festhalten an den ungerechten Zumuthungen der Mehrheit der Kommission.

„Wenn Sie es mit Ihrer Stellung vereinigen können, so bitte ich dringend um Verbreitung dieser Zeilen bei Ihren Herren Kollegen. Es sind darin nicht nur meine unmaßgeblichen Gedanken, sondern die Intentionen einer großen Anzahl östschweizerischer Obligationäre zum Ausdruck gebracht. Genehmigen Sie u. s. w.“

Hiermit wäre also dem Wunsche des Verfassers dieses Briefes um Verbreitung seines Inhaltes Rechnung getragen. Es war jedenfalls interessant, dadurch die Ansichten eines östschweizerischen Gremiums von Gläubigern kennen zu lernen, ohne daß ich die Ausdrücke dieses Briefes weiter berühren will.

Ich kann nun zum Schluß gehen, indem ich Ihnen die Anträge vorlege, wie sie die Kommission heute im Verein mit der Regierung beschlossen hat. Die Gründe ihres Abweichens von den früheren Beschlüssen liegen in der vollständig veränderten Situation, in der Kenntniß des Vertrages mit der Centralbahn. Die Kommission hat eingesehen, daß das Festhalten an ihren früheren Beschlüssen nichts Anderes heißen würde, als ein nutzloses Zurücktreten, und daß, wenn man überhaupt den Kampf aufnehmen will, sei es auch nur in dem Sinne, dem Volk den letzten Entscheid zu lassen, man eine andere Stellung einnehmen müßt. 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 der Ansicht, und darin ist also die Kommission einstimmig, daß man dem Volke nicht die Gelegenheit entziehen soll, 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 mutlos und kurzichtig schelten, wenn wir jetzt nicht wenigstens soweit eintreten würden, daß wo möglich dem Volk das letzte Wort kann offen behalten werden, nachdem der Große Rath die zu thuenen Schritte mit oder ohne Empfehlung hat an das Volk gelangen lassen.

Es soll aber mit den vorliegenden Anträgen, Ertheilung vorbehaltloser Vollmacht zum Bieten an der Steigerung, durchaus nicht gesagt sein, die Kommission wolle nun den Großen Rath dazu hurren, beliebig weit zu gehen. Die Kommission verhehlt sich nicht, daß es gar keine Kunst ist, weit genug zu gehen, um die Bahn zu bekommen, daß wir aber, wenn wir zu weit gehen, vom Volke sicher den Abschlag bekommen werden. Die Kommission möchte in keiner Weise den Großen Rath zu weit fortreißen; sie möchte vielmehr, daß nüchtern und gewissenhaft die sämtlichen Interessen des Kantons, nicht nur die eigentlich finanziellen, sondern auch die seiner eisenbahnpolitischen Stellung geprüft und danach gehandelt werde. Daher die Anträge der Kommission, wie sie Ihnen vorliegen. (Der Redner verliest den ersten derselben.) Ihre Kommission, verbunden mit der Regierung, deren Kompetenzen übrigens nicht einmal ausgeschieden sind, ist ein zu komplizierter und viel zu wenig homogener Apparat, um gemeinhinlich, bloß nach Anleitung eines früheren Grossratsbeschlusses, an die Steigerung gehen zu können, sondern 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 Antrag ist selbstverständlich. Der dritte ist für den Fall aufgestellt, daß, sei es vor der Steigerung, was freilich kaum mehr denkbar ist, oder nach der Steigerung, was eher denkbar wäre, Verhandlungen mit den Gläubigern angeknüpft werden könnten, damit es alsdann nicht mehr nöthig sei, den Großen Rath zur Aufstellung bezüglicher Instruktionen noch einmal zusammenzurufen. Ich schließe, indem ich Ihnen diese neuen Anträge der Grossratskommission bestens empfehle. (Beifall.)

Herr Präsident. Als ich diesen Morgen die Ansicht aussprach, es sollen heute die Vorträge der Berichterstatter, morgen die allgemeine Diskussion und am Mittwoch die Abstimmung stattfinden, war ich der Ansicht, es werden die im gedruckten Berichte enthaltenen Anträge diskutirt werden. Nun aber bringt die Kommission neue Anträge, in Folge deren es wahrscheinlich möglich ist, die Verhandlung heute zu Ende zu führen. Ich will daher die Diskussion einstweilen fortdauern lassen. Sollte ich mich in meiner Voraussetzung getäuscht haben, so werde ich dann die Sitzung etwas nach 2 Uhr schließen.

Scheurer. Ich ergreife nicht das Wort, um auf die Angelegenheit einläßlich einzutreten, sondern nur, um eine persönliche Erklärung abzugeben. Man ist vielleicht mancherorts verwundert, daß die Kommission einen einstimmigen Antrag stellt. Man könnte glauben, ich sei aus dem Saulus plötzlich ein Paulus geworden. Das ist aber nicht der 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 Kommission gewählt wurde, schwiebte mir als leitender Gedanke vor, daß die Angelegenheit der Bern-Luzern-Bahn nicht

anders definitiv erledigt werden könne, als durch Volksentscheid. Dies ist zunächst in Folge unserer politischen Einrichtungen nothwendig und sobann, weil ich schon seit Jahren die Ansicht äußern hörte, es wäre das Schicksal der Ostwestbahn ein anderes gewesen, wenn damals das Referendum existirt hätte. Weil ich also die Sache dem Volke nicht vorenthalten wollte, so habe ich den Antrag, bis auf 6 Millionen zu gehen, unterzeichnet und somit auch den Bericht. Mit diesem letztern 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 stark sein werde, wie man sie dargestellt hat. Ich anerkenne, daß dem Präsidenten der Grossratskommission das Bestreben obwaltet, in dieser Sache ganz nüchtern zu rechnen, indessen kann ich nicht glauben, daß im Jahre 1890 die Bahn denjenigen Reinertrag abwerfen werde, den er in Aussicht genommen hat. Warum ich dies nicht glaube, will ich bei einem späteren Anlaß auseinandersetzen. Ich glaube im Weiteren nicht, daß nicht mehr Kapital verwendet werden müsse, 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 Gestaltung der Dinge wahrscheinlich geworden ist, daß das höchste Angebot 6 Millionen übersteigen werde. Damit nun die Sache dem Volksentscheid nicht entzogen werde, habe ich mich auch den neuen Anträgen angeschlossen. Für den Fall aber, daß der Kanton Bern das höchste Angebot hätte und dieses eine gewisse Summe übersteigen würde, behalte ich mir vor, im Großen Rath die Opposition zu machen.

Was das vom Herrn Berichterstatter der Kommission am Schlusse seines Votums abgelesene Schreiben aus der Ostschweiz betrifft, so finde ich, es siehe dem betreffenden Herrn gar nicht zu, sich in dieser Sache im Großen Rath von Bern einzumischen. Das geht ihn gar nichts an. Zudem ist er nicht in unparteiischer 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 Kommissionalantrages vorgelegt, welche lautet:

- 1) Der Große Rath ernennt eine Kommission von 5 Mitgliedern und erteilt derselben Vollmacht, sich Namens des Kantons Bern bei der am 15. Januar nächsthin stattfindenden Versteigerung der Bern-Luzern-Bahn zu beteiligen, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Volk.
- 2) Der Regierungsrath wird beauftragt, die dahorige Kautio von Fr. 150,000 zu bestellen.
- 3) Der Regierungsrath in Verbindung mit der bestehenden grossräthlichen Eisenbahntkommission wird ermächtigt, mit den Obligationsgläubigern der Bern-Luzern-Bahngesellschaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch den Kanton in Unterhandlungen zu treten und, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Volk, mit denselben ein Abkommen zu schließen.

Herr Berichterstatter der Kommission. Die Redaktion des neuen Kommissionalantrages war eine etwas über-eilte, da die Diskussion in der Kommission von 9 bis $10\frac{1}{4}$ Uhr dauerte, und in dieser bereits der Antrag gestellt worden war, man möchte die Sitzung des Grossen Raths auf den Nach-

mittag verschieben. Ich stehe nicht an, mich der Redaktion, wie sie soeben verlesen worden ist, 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 Präsidenten mitgetheilt worden sind. 205 Stimmen.
Dagegen 2 "

Schluß der Sitzung um 2 $\frac{1}{4}$ Uhr.

Der Redaktor:
Fr. Zuber.

Zweite Sitzung.

Dienstag den 9. Januar 1877.
Vormittags um 9 Uhr.

Unter dem Vorsitz des Herrn Präsidenten Sahlí.

Nach dem Namenaufrufe sind 240 Mitglieder anwesend; abwesend sind 10, wovon mit Entschuldigung: die Herren Gerber in Steffisburg, Greppin, Roth, Schatzmann, Stuber, Werren; ohne Entschuldigung: die Herren Jaggi, Plüß, Reichenbach, Stähli.

Das Protokoll der letzten Sitzung wird verlesen und genehmigt.

Zum Zwecke der Beschleunigung der vorzunehmenden Wahlverhandlungen wird das Bureau verstärkt durch zwei provisorische Stimmenzähler in der Person der Herren Sigri und Rüttbaum.

Tagesordnung:

Wahl eines Mitgliedes des Regierungsrathes.

Bon 215 Stimmenden erhalten im ersten Wahlgange:	
Herr Bodenheimer	124 Stimmen.
" Zürcher, Bezirksingenieur	85 "
" Michel	1 Stimme.
" Morgenthaler	1 "
Die übrigen Stimmen zerstreuen sich.	
Gewählt ist somit Herr Constat. Bodenheimer, Regierungsrath in Bern.	

Wahl eines Mitgliedes des Ständerathes.

Bon 228 Stimmenden erhalten im ersten Wahlgange:	
Herr Bodenheimer	136 Stimmen.
" Michel, Fürsprecher	83 "
" Morgenthaler	2 "
" Ott	2 "
Die übrigen Stimmen zerstreuen sich.	
Es ist somit gewählt Herr Constat. Bodenheimer, Regierungsrath in Bern.	

Wahl der gestern beschlossenen Kommission für die Betheiligung an der Bern-Luzern-Bahnsteigerung.

Bon 220 Stimmenden erhalten im ersten Wahlgange:	
Herr Ott	172 Stimmen
" Karrer	142 "
" Michel	188 "
" Schmid, Andreas	164 "
" Sezler	141 "
" Scheurer	82 "
" v. Wattenwyl	68 "
" Rüfenacht-Moser	42 "
" Steiner	25 "
" v. Sinner	19 "

Die übrigen Stimmen zerstreuen sich.
Gewählt sind somit die Herren Großräthe Ott, Karrer, Michel, Andreas Schmid und Sezler.

Naturalisationsgesuch.

Hiefür werden als provisorische Stimmenzähler bezeichnet die Herren Wildbolz und Wyttensbach.

Auf den Antrag des Regierungsrathes wird nun naturalisiert:

Alb. Yersin, von Rougemont, Et. Waadt, geb. 1841, Direktor der Volksbank in Bern, verheiratet, dem das Ortsburgerrecht der Stadt Bern zugesichert ist.

Abstimmung.

Für Ent sprechung	115 Stimmen
Leer	1 Stimmzettel.

Herr Präsident. Herr Brunner wünscht der Versammlung noch einen Vorschlag in Betreff der Bern-Luzern-Bahnangelegenheit zu machen. Ich ertheile ihm deshalb das Wort.

Brunner. Ich habe gestern mit voller Überzeugung zu dem Antrage gestimmt, welchen die Kommission und der

Regierungsrath dem Großen Rathé unterbreitet haben, zu dem Anfrage nämlich, daß man einer Kommission unbedingte Vollmacht gebe, die Interessen des Kantons bei der Steigerung über die Bern-Luzern-Bahn zu vertreten, immerhin unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Volk. Indessen hatte ich schon gestern das Gefühl, es sollte dem Beschlusse noch eine ergänzende Bestimmung beigefügt werden. Sie haben gestern den Regierungsrath in Verbindung mit der großerthlichen Eisenbahnlkommission ermächtigt, mit den Obligationsgläubigern der Bern-Luzern-Bahn durch den Kanton in Unterhandlungen zu treten und, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Volk, mit denselben ein Abkommen zu schließen. Ein solches Abkommen sollte aber vor der Steigerung geschlossen werden, da es nachher wahrscheinlich sehr schwierig sein würde, ein Uebereinkommen zu treffen. Zu diesem Zwecke sollte aber der Steigerungstag, der auf den 15. Januar angesetzt ist, verschoben werden, da bis dahin zwar wohl Unterhandlungen angeknüpft, allein nicht zu Ende geführt werden können. Ich beantrage daher, es sei dem gestrigen Beschlusse noch beizufügen:

Der Regierungsrath wird beauftragt, Namens des Großen Rathes eine angemessene Verschiebung der Steigerung beim Bundesgerichte auszuwirken, um mit den Gläubigern den Abschluß eines Abkommens zu versuchen.

Der Regierungsrath hat allerdings bereits mit Rücksicht auf die Anträge, wie sie ursprünglich formulirt waren, eine Verschiebung der Steigerung beim Bundesgerichte verlangt, und es wird dieses morgen darüber entscheiden. Die Basler Handelsbank, welche an der Spitze der Obligationsgläubiger steht, willigt in diese Verschiebung nicht ein. Der Massaverwalter kann natürlich eine Verschiebung nicht befürworten, wenn nicht ganz bestimmte Gründe vorliegen. Nun hat sich aber durch den gestrigen Beschlusß die Situation wesentlich verändert: So lange Bern nur mit einer limitirten Summe an der Steigerung erscheinen wollte, war es begreiflich, daß man auf der andern Seite, wo man entschlossen war, mehr zu geben, sagte, es sei eine Verständigung nicht möglich. Nachdem Sie aber unbeschränkte Vollmacht gegeben haben, wird wahrscheinlich eine Anzahl Gläubiger ihre der Basler Handelsbank gegebene Vollmacht zurückziehen, um mit dem Kanton Bern zu unterhandeln. Ich will nicht untersuchen, ob sie dies noch können, oder ob sie an die Centralbahn gebunden sind. Wenn Letzteres aber auch der Fall wäre, was ich nichtannehme, so ist es immerhin von großer Wichtigkeit, daß man auf der andern Seite den ernsten Willen des 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 Vertrag, der nur gemacht worden ist für den Fall, daß die Betreffenden auf der Steigerung die Bahn erwerben, nicht zur Ausführung kommt. Wenn nun der Große Rath zu dem gestrigen Beschlusse noch den erwähnten Zusatz annimmt, so wird dies daß von der Regierung beim Bundesgerichte anhängig gemachte Begehren bedeutend unterstützen. Ich empfehle daher die Annahme dieses Zusatzes.

Der Herr Präsident stellt die Anfrage, ob gegen die sofortige Behandlung dieses Antrages Opposition erhoben werde.

Niemand erhebt sich dagegen.

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

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

Es lautet daher der Beschuß des Großen Rathes in der Bern-Luzern-Bahnangelegenheit, wie folgt:

1. Der Große Rath ernennt eine Kommission von 5 Mitgliedern und ertheilt derselben Vollmacht, sich Namens des Kantons bei der am 15. Januar nächsthin stattfindenden Versteigerung der Bern-Luzern-Bahn zu betheiligen, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Volk.
2. Der Regierungsrath wird beauftragt, die daherrige Caution von Fr. 150,000 zu bestellen.
3. Der Regierungsrath in Verbindung mit der bestehenden großerthlichen Eisenbahnlkommission wird ermächtigt, mit den Obligationsgläubigern der Bern-Luzern-Bahngeellschaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch den Kanton in Unterhandlungen zu treten und, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Volk, mit denselben ein Abkommen zu schließen.

Der Regierungsrath wird beauftragt, Namens des Großen Rathes eine angemessene Verschiebung der Steigerung beim Bundesgerichte auszuwirken, um mit den Gläubigern den Abschluß eines Abkommens zu versuchen.

Da der neugewählte Hr. Regierungsrath Bodenheimer nicht anwesend ist, so ermächtigt der Große Rath den Regierungsrath, die Vereidigung desselben vorzunehmen.

Herr Präsident. In Folge der Neuwahl des Herrn Regierungsrathes Bodenheimer wird die Frage einer neuen Bertheilung der Direktionen erörtert werden müssen. Indessen nehme ich an, es werde Herr Bodenheimer provisorisch seine bisherige 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 Nachkreditbegreben eingelangt, über welche aber die Staatswirthschaftskommission noch nicht rapportiren kann. Es werden daher, wenn der Große Rath nicht noch morgen eine Sitzung halten will, diese Begehren auf die nächste Session verschoben werden müssen, was indessen kein großer Uebelstand ist.

Diese Verschiebung wird beschlossen.

Das Protokoll der heutigen Sitzung wird verlesen und genehmigt.

Hierauf schließt der Herr Präsident die Sitzung und die Session.

um 11 $\frac{1}{4}$ Uhr.

Der Redaktor:
Fr. Zuber.

Ergebnis der Volksabstimmung
vom 9. Juli 1876
über das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1875
betreffend die
Militärpflichtersatzsteuer.

Amtsbezirke.	Stimmende.	Annehmende.	Verwerfende.
Narberg	1,709	987	714
Narwangen	2,511	1,323	1,145
Bern	5,891	2,269	3,541
Biel	1,211	1,007	199
Büren	927	630	288
Burgdorf	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
Interlaken	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
Nidau	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

Mehr Verwerfende als Annehmende:
 5,790.

	Uebertrag (Kanton Bern)	Annehmende.	Verwerfende.
In den übrigen Kantonen gestaltete sich das Stimmenverhältniß, wie folgt:		20,806	26,596
Zürich		36,443	14,361
Luzern		5,437	10,989
Uri		186	2,571
Schwyz		2,745	2,731
Obwalden		379	1,134
Nidwalden		426	1,147
Glarus		2,719	1,582
Zug		861	1,685
Freiburg		2,576	14,274
Solothurn		5,720	3,418
Basel-Stadt		2,497	1,965
Basel-Landschaft		4,300	1,439
Schaffhausen		5,817	744
Appenzell A.-Rh.		2,905	7,591
Appenzell S.-Rh.		298	1,735
St. Gallen		11,547	23,397
Graubünden		5,283	6,878
Aargau		20,648	14,686
Thurgau		10,511	4,874
Tessin		2,208	9,834
Waadt		7,038	9,560
Wallis		1,377	9,750
Neuenburg		3,202	4,821
Genf		228	7,132
Total	156,157	184,894	

Das Gesetz über die Militärpflichtersatzsteuer wurde demnach mit einer Mehrheit von 28,737 Stimmen **verworfen**.

