

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 Rathes des Kantons Bern.

Außerordentliche Winter Sitzung 1877.

Kreisschreiben

an

die Mitglieder des Großen Rathes.

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 Rathhause 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 Rathes beim Eide einberufen.

Mit Hochschätzung!

Der Großrathspräsident:
Sahli.

Erste Sitzung.

Montag den 8. Januar 1877.

Vormittags um 10 Uhr.

Unter dem Voritze des Herrn Präsidenten Sahli.

Nach dem Namensaufrufe sind 237 Mitglieder anwesend; abwesend sind 13, wovon mit Entschuldigug: die Herren Gerber in Steffisburg, Greppin, Herren in Niderscherli, Roth, Schatzmann, Studer, Berren; ohne Entschuldigug: die Herren Berger, Gurtner, Rohli in Bern, Reichenbach, Riser, Wirth.

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

Tagesordnung:

Bericht des Regierungsrathes und der Großrathskommission 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 Eisenbahnlinie Bern-Luzern aus der Konkursmasse der Bern-Luzern-Bahngesellschaft auf den 15. Januar 1877 angesetzt. Angesichts dieser Thatsache, sowie Angesichts der starken finanziellen Betheiligung des Kantons Bern an dieser Eisenbahnlinie, 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 meistbetheiligten 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 lasse.

Nach einer bei Anlaß der Berathung des Pflichtenhefts für die Versteigerung der Bern-Luzern-Bahn am 9. Oktober 1876 stattgefundenen dahingehenden 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 Betheilungsverhältnisses in Rechten und Pflichten von $\frac{2}{3}$ für Bern und $\frac{1}{3}$ für Luzern. Nach Einlangen dieses Beschlusses und nach Mittheilung desselben an die großrätliche Eisenbahnkommission, welche davon in ihrer Sitzung vom 20. November Kenntniß nahm, wurden von der Eisenbahndirektion im Einverständnis mit dem Präsidenten der Großrathscommission Punktationen 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 rückgängig 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 beitretenden 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 Obligationsgläubigern 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 theilnahmen. 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 Obligationsgläubiger für den Fall, daß die Kantone die Linie an der Steigerung erwerben sollten, ein Abkommen in dem Sinne zu Stande zu bringen, daß die beitretenden Gläubiger ihre Rechte gegen die Konkursmasse der Bern-Luzern-Bahngesellschaft an die Kantone gegen gewisse Gegenleistungen der letztern abtreten und mithin auf Anweisung auf den von den Kantonen gebotenen Steigerungserlös verzichten würden, und daß es angemessen sei, auch in Beziehung auf 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 demselben beitreten, ihrerseits an der Steigerung sich nicht theilnehmen 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 Obligationsgläubigern die Linie an der Steigerung ersteigern 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 obwaltenden 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 Punktationen der Hauptvertrag in seinen wesentlichen Punkten noch in der Konferenz vom 6. Dez. durchberathen und gemäß den Beschlüssen dieser Konferenz 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 beigegeben ist, so können wir uns hier begnügen, als dessen wesentlichste Bestimmungen kurz hervorzuheben, daß das Betheilungsverhältniß 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 Entwurfes), daß aus Billigkeitsgründen auch die nachgehenden Currentgläubiger der Bern-Luzernbahngesellschaft eine freiwillige theilweise Entschädigung, welche indeß die Summe von Fr. 300,000 im Maximum nicht übersteigen dürfe, erhalten sollten und daß die Verwaltung der gemeinschaftlichen Bahn einem 6gliederigen Verwaltungsrathe, von welchen 3 vom Großen Rathe von Bern und 2 von demjenigen von Luzern gewählt würden, übertragen wurde. Ueber alle diese Bestimmungen konnte eine Einigung zwischen den Abordnungen der beiden Kantone und beziehungsweise zwischen den beiden Kantonsregierungen erzielt werden. Dagegen waltete in Betreff eines Punktes in der Konferenz vom 6. Dezember eine Differenz ob, welche weder damals, noch in einer spätern Konferenz 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 Surabahn-Gesellschaft 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 Uebernahme des Betriebs nicht ausschließen und nicht von vornherein der Jurabahnngesellschaft 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 Jurabahnngesellschaft 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 luzernischen Abordnung nicht, so daß an der Konferenz vom 6. Dezember dieser Punkt nicht vereinigt werden konnte. Als hierauf der nach den Beschlüssen dieser Konferenz 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 Jurabahnngesellschaft 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 instruirten ihre Abgeordneten zu der am 19. Dezember ebenfalls in Bern zusammentretenden Konferenz in diesem Sinne. An dieser Konferenz sollte der oben erwähnte Hauptvertrag definitiv vereinigt und ebenso das mittlerweile ausgearbeitete Projekt von Offerten an die Obligationäre, welches von den Kantonsregierungen ebenfalls durchberathen worden war, angenommen werden. In Betreff des Inhaltes des letztern, welches den Titel „Uebereinkunft zwischen den Kantonen Bern und Luzern betreffend Vorschläge an die Obligationärgläubiger der Bern-Luzern-Bahngesellschaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch die Kantone“ trägt, verweisen wir auf Beilage 2 des gegenwärtigen Berichtes, wo dasselbe textuell abgedruckt ist.

Bei Besprechung dieses Projektes nun ergab sich nur ein untergeordneter Differenzpunkt zwischen den Delegirten: von luzernischer Seite wurde nämlich gewünscht, daß die Bestimmung des Art. 4 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 Betriebszusicherung an die Jurabahnen, noch ein weiterer Differenzpunkt zu Tage. Man war nämlich zwar prinzipiell darüber einverstanden, daß der vom Regierungsrathe des Kantons Bern zur Vollendung des Baues der Linie gemachte Vorstoß 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 Reinertrage der Bahn vorab

verzinst werden solle. Dagegen verlangte nun die Regierung des Kantons Luzern, daß die bernischerseits vorgeschlagene Bestimmung, welche im letzten Satz des Art. 6 der Uebereinkunft enthalten ist, es seien, sofern der Reinertrag der Bahn zu dieser Verzinsung 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 luzernische Abordnung nicht ungeneigt wäre, den letzten Antrag fallen zu lassen, sofern Bern in der Betriebsfrage die luzernischen Vorschläge annehme und demgemäß die von Luzern vorgeschlagene Redaktion des Art. 8 des Entwurfs acceptire. Allein diese letztere Konzeption 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 einzuwilligen, als auf die Zusicherung des Betriebes an die Jurabahnngesellschaft zu verzichten.

Bei dieser Sachlage konnte es zu einer endgültigen Einigung zwischen den beiden Kantonen nicht kommen: vielmehr müssen wir unsererseits 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 Betriebszusicherung 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 beistimmen werde, da die Abordnung des Kantons Luzern und der dortige Regierungsrath dieselben als vom luzernischen Standpunkte aus unannehmbar bezeichnet haben. Der Kanton Bern hat daher in erster Linie den Fall, daß er isolirt vorgehen 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 Abschlusse dahertiger 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 Obligationärgläubiger 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 dieß zunächst nur durch Ersteigerung der Linie thun kann und daß Verhandlungen mit den Obligationärgläubigern 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 Obligationärgläubigern anheimfällt, regeln. Von einer Verhandlung mit den übrigen Gläubigern der Bern-Luzern-Bahngesellschaft sodann kann in keiner Weise die Rede sein, da die Bevorrechtigten d. h. die den

Obligationsgläubigern vorgehenden Kreditoren unter allen Umständen vollständig befriedigt werden müssen, die nachgehenden Currentgläubiger dagegen, nach Lage der Verhältnisse, irgend welche Aussicht auf Befriedigung aus dem Steigerungserlös 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 projectirten 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 erwirbt, in dieser Richtung etwas thun solle und könne, das wird späterer Erwägung vorzubehalten sein und keinesfalls 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 Fernern fragen, ob überhaupt eine solche Erwerbung anzustreben sei, bezw. ob ein erhebliches kantonales Interesse an derselben habe. 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 theiligten 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 Demonstrationen 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 Theiligung bei der Bern-Luzern-Bahn gegenwärtig noch mit etwas mehr als 19 Millionen Franken bei Eisenbahnunternehmungen (den Jurabahnen einschließlich des Stückes Nij-Gräschel) theiligt ist, nicht gleichgültig sein kann, in wessen Händen die wichtige Verbindungslinie mit Luzern und der Central Schweiz 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 Offerten 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 bundesgerichtlichen Experten berücksichtigende

Untersuchung über den Ankaufswerth der Bern-Luzern-Bahn.

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

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

oder per Kilometer Baulänge

29.799 Gümli-Langnau

54.130 Langnau-Fluhmühle

also 83.929 oder rund 84 Kilometer Fr. 275,000

In diesen Preisen ist nicht inbegriffen das fehlende Rollmaterial für die Strecke Bern-Langnau (37.48 Kilometer) und die Kosten der noch ausstehenden Ergänzungsarbeiten des Baues, sowie der Geleiseerneuerung auf der Strecke Gümli-Langnau.

Die Strecken Bahnhof Bern bis Gümli, 7.681 Kilometer und Fluhmühle-Bahnhof Luzern, 2.561 Kilometer sind Eigenthum der Centralbahn und in vorstehender Rechnung nicht inbegriffen, ebenso wenig wie die Antheile 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 Obergeringieurs 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 Uebereinkunft 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 Neuanschaffun-

gen nothwendig um den Betrieb der Bahn während den Sommermonaten zu bewältigen. Wir kommen nach einlässlichen, daherigen Berechnungen zu einem höhern Ansätze für Neuanschaffungen als der Bericht der bundesgerichtlichen 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, mutmaßliches 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 Oktober definitiv	Fr. 867,335
Einnahmen pro November approximativ	" 80,000
" " Dezember	" 65,000
" " Januar und Februar 1877	"
approximativ	129,000
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 frühern Berichte gemacht hatte, geblieben sind; immerhin ist jedoch eine Zunahme zu konstatiren, 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 Antheil an der Verzinsung des Anlage-Kapitals der Centralbahnstrecken und Bahnhöfe, jedoch ohne Antheil 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 Surabahnen 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 Verschidenen; 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 Antheil an der Verzinsung, sowie Antheil an den Betriebs- und Unterhaltungskosten für die mitbenützten Bahnhöfe und Bahnstrecken. Ferner ist eine vertragmäßige Vergütung von Fr. 1,30 per Lokomotivkilometer für die mehr als fahrplanmäßigen Züge zu leisten. Endlich kommen separat zur Berechnung die Kosten für Oberbauerneuerung auf der Strecke Gümli-Langnau und die besondern Vollenzugsbauten.

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. 11,042

Wird zu diesen Kosten die normale Einlage in dem Oberbauerneuerungsfond mit Fr. 800 per Kilometer berechnet, so stellt sich die jährliche Gesamttausgabe auf Fr. 11,840 \times 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

demnach bleiben als Ueberschuß Fr. 16,535 oder es hätte die Bahn während der Periode vom 1. März 1876 bis 28. Februar 1877, soviel wie gar keinen Ueberschuß 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
Ueberschuß	Fr. 92,000

Die Differenz rührt einzig 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 ausgesetzt 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 Hauptsache daher rührt, 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 die 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 Dekonomien. Ebenso wollen wir die Speisung des Oberbauernneuerungsfonds mit Fr. 500 per Kilometer als hinreichend betrachten, obgleich dieselbe nach den Erfahrungen bei allen andern Bahngesellschaften zu niedrig ist. Es würde sich also der Reinertrag der Bahn statt auf Fr. 182,500 auf rund Fr. 82,000 für 1876 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 abzugiehen, übereinstimmend mit den Experten:

für Geleisernerneuerung auf der Strecke Gümli-
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 Laren, welche die Experten vorschlagen scheint uns nicht so durchaus angezeigt. Jedenfalls kann eine gesetzliche Berechtigung hiezu nicht in der von den Experten angerufenen Voischaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung vom Jahre 1873, welche die Bewilligung von Zuschlagstaren für starke Steigungen beantragt, gefunden werden, da ein Beschluß der Bundesversammlung hierüber niemals erfolgt ist. Ferner würde es sich fragen, ob nicht die Frequenz bei Anwendung höherer Laren leiden und das gehoffte Mehrertragniß 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 gleichzustellen.

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

Reinertrag wie oben Fr. 82,000

Zuschlag auf Personenverkehr

Fr. 82,000 \times 15 % = " 12,300

Zusammen Fr. 94,300

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 kapitalisirt 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 Anschauungen der Obligationärgläubiger, fußend auf dem Gutachten der Experten ihren Boden verlieren, wenn mit den wirklichen Zahlen, wie sie seitens der Massaverwaltung abschließend 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 Tarerhöhung der Werth der Bahn auf 6 Millionen gestellt werden kann, so darf wohl dem Kantone nicht zugemuthet werden, eine höhere Summe für dieselbe zu bezahlen.

Wenn die Obligationäre glauben, ein besseres Geschäft mit dem Selbstbetrieb zu machen und die Bahn zu einem höhern Preise erwerben wollen, als der Kanton Bern dafür bezahlen kann, so sind wir weit 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 approximativen Stand der Masse anführen, nach folgender Zusammenstellung der Massaverwaltung:

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

Hierunter sind begriffen:

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

Bei den Expropriationen wird sich Soll und Haben ziemlich ausgleichen.

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

1. Liquidationskosten, Gehalte, Diäten, Reise- speisen, Expertisen, Prozeßkosten, Druck- sachen, Büroakosten, Bundesgericht zc. bis Ende 1876	Fr. 40,000
2. Vollenbungsbauten	" 180,000
3. Oberbauerneuerung auf der Strecke Güm- ligen-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

Hievon würden durch folgende
Einnahmen gedeckt:

a. Muthmaßlicher Betriebsüber- schuß bis Ende 1876	Fr. 115,000
b. Verfügbares Bau- und Ver- waltungs- = Inventar (ein- schließlich des Favre'schen, das an die B. L. B. definit- tiv übergegangen ist)	" 50,000
c. Diverse Guthaben	" 15,000
Zusammen	" 180,000
Rest	Fr. 451,000

oder vorsichtshalber, da möglicherweise einige nicht unerheb-
liche Posten noch unter die privilegierten versetzt werden rund
Fr. 500,000. Hierzu kämen die weiteren Liquidationskosten
vom 1. Januar 1877 an und die Betriebsausfälle vom glei-
chen Zeitpunkte an."

Wir haben an dieser Aufstellung nur auszusagen, daß
das verfügbare Inventar und diverse Guthaben, welche nicht
liquid sind, kaum als Deckung für die vorgehenden Forde-
rungen berechnet werden können und nehmen mit Berücksich-
tigung 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 privile-
gierten 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 Rentabilitätsberechnung
weichen wesentlich von denjenigen der Experten ab, indem wir
einerseits mit den wirklichen Beträgen der Einnahmen und
Ausgaben beginnen, andererseits die Steigerung derselben in
einer Weise berechnen, die den faktischen Verhältnissen viel
näher liegt.

Die Experten nehmen eine Steigerung der Reineinnahmen
von durchschnittlich 15 % per Jahr an, während dem wir,
der Thatsache Ausdruck gebend, daß die Steigerung der Ein-
nahmen bei allen Bahnen in ähnlichen Verhältnissen bedeu-

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

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

Eine längere Periode ergibt folgende jährliche Steige-
rung 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 %
Büsch-Regensburg	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 wirk-
lichen 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 Vermehrung der Brutto-
einnahmen bis zu einem gewissen Zeitpunkte nur mäßig stei-
gern. 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 Verhältniß 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 Verhältniß, 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 Kilo-
meter, weil der kilometrische Ansatz von Fr. 800 in den Sta-
tuten der Bahn enthalten, aber erfahrungsgemäß zu niedrig
ist. Man könnte mit ebenso viel Berechtigung auf die 84
Kilometer eigener Bahn Fr. 1000 also im Ganzen Fr. 84,000
ansetzen.

Auf diesen Grundlagen berechnet sich für die nächsten
14 Jahre folgendes Tableau über die Einnahmen, Ausgaben
und Reinerträge:

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

Hierbei haben wir den Einfluß einer Vollenbung 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 Kapitalwerth auf den 1. Januar 1877 zurück.

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

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

für Gleiseerneuerung auf der Strecke Gümli-Genève	Fr. 300,000
für Ergänzungsarbeiten des Baues . . .	" 200,000
für Anschaffung von Betriebsmaterial . . .	" 400,000
zusammen	Fr. 900,000

Dagegen kommt in Anrechnung der Werth 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 Gleiseerneuerung, welche sich auf mehrere Jahre vertheilen, mit dem Zinsausfall auf der Anschlagssumme für die Landabschnitte kompensiren, welche letztere nur successive realisirbar sein werden.

Der gegenwärtige Werth der Bahn würde sich sonach reduzieren auf Fr. 4,575,000

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

oder rund Fr. 4,000,000.

Berechnen wir den Werth der Bahn für den Zeitraum vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1890, so ergibt sich auf 1. Januar 1877 ein Kapitalwerth 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 Werth der Bahn auf eine längere Periode bezogen, stetig wächst, so zwar, daß nach Verlauf einer gewissen Zeit auch die übrigen in die Bahn verwendeten Kapitalien sich verzinsen würden. Dagegen ist nicht außer Acht zu lassen, daß der Uebergang der Bahnen an den Bund wahrscheinlich innert den berechneten Perioden stattfinden wird, wodurch dann jeder weitere Majorationsberechnung der Faden abgeschnitten ist.

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

Hiermit 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 Werth des Kaufsobjektes 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 Aequivalent für den Fall, daß sich unsere Berechnung der jährlichen Reinerträge als zu optimistisch herausstellen sollte.

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

hiezuvorrechtete Forderungen " 550,000
zusammen Fr. 6,208,000

V. Vorschlag an die Obligationäre.

Der Vorschlag an die Obligationäre ist in Beilage Nr. 3 des Näheren präzisirt 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 Kurswerth 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 Staatsschuldsscheinen des Kantons beanspruchen kann, was 567,45 ausmacht gegenüber 565,80. Sodann wurde angenommen, daß der Kanton für den Fall eines gültigen Ueberkommens 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 Vorschlages 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 Roll-
 material 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

anstiegen.

Die Zinseszinsberechnung 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 Vorschlages 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 hierbei nicht in Berechnung gezogen und es kann derselbe als Kompensation für neue Anleihekosten 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 konnte.

Wird hingegen der Kanton Eigentümer, so hat er die ziemlich sichere Aussicht, nach Verfluß 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 großrätlichen Eisenbahnkommission wird ermächtigt, sich Namens des Kantons an der den 15. Januar 1877 stattfindenden Steigerung der Eisenbahnlinie Bern-Luzern zu betheiligen, die daherige Kaution von Fr. 150,000 zu 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 Schätzungswarth von Franken 6 Millionen nicht übersteigen darf.
- 2) Der Regierungsrath in Verbindung mit der großrätlichen Eisenbahnkommission wird ermächtigt, mit den Obligationärgläubigern der Bern-Luzern-Bahngesellschaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch den Kanton auf Grundlage des in vorstehendem Berichte entwickelten Vorschlages 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 Großrathskommission:

G. Ott, Präsident.	Kaiser, in Grellingen.
v. Sinner.	Scheurer.
Michel.	Zyro.
Rüfenacht-Moser.	Hofstetter.
Born.	v. Wattenmyl.
v. Werdt.	

Im Namen des Regierungsrathes,

Der Präsident:

Rohr.

Der Rathschreiber:

Dr. Träschel.

Antrag der Minorität der Großrathskommission

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

Die unterzeichneten Mitglieder der Großrathskommission stellen folgenden eventuellen Antrag, betreffend Vorschläge an die Obligationärgläubiger:

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

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

Bern, den 28. Dezember 1876.

Dtt.
Born.
Kaiser.
v. Werdt.
Zyro.

Beilage Nr. 1.

Uebereinkunft 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 Betheilungsverhältniß 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 Baarkautiön 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 Gesamtbetrage 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 Mitglieder geschehen.

Diese Kommission wird über die Vertheilung der genannten Summe unter die einzelnen Gläubiger nach freiem Ermeßsen 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 % verzinslich gestellt werden, zu leisten.

Art. 6.

Für den vom Kanton Bern zum Zwecke des Ausbaues und der Subetriebiehung 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 Ueberwachung des Betriebes 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 Eisenbahngesellschaft angehören. Ein von den Großen Räten beider Kantone zu erlassendes Reglement bestimmt die Funktionen und die Kompetenzen dieser Behörde.

Art. 8.

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

Der Betriebsvertrag unterliegt der Genehmigung der Großen Räte beider Kantone. Bei Abschließung desselben ist darauf zu halten, daß den Eigenthümern der Bahn in Bezug auf Festsetzung 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 Reservefonds;
- b. die titelgemäße Verzinsung der Anleihen, welche die Kantone zum Zwecke der Erwerbung und des Betriebes 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 Ueberschuß, so ist derselbe zwischen den Kantonen Bern und Luzern zu vertheilen.

Art. 10.

Reicht 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“ u. weggelassen werde.

**) Luzern verlangt, daß der Art. 8 folgende Fassung erhalte: „Betriebsverträge unterliegen der Genehmigung der Großen Räte beider Kantone. Bei Abschließung derselben ist darauf zu halten, daß den Eigenthümern der Bahn in Bezug auf Festsetzung der Tarife und der Fahrpläne 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 errichtenden Vorfuß-Conto zu $4\frac{1}{2}\%$ zins tragend 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 Auslauf dieser Periode haben sich die Parteien gegenseitig darüber zu erklären, ob und unter welchen Bedingungen die Gemeinschaft fortbauern 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 Steigerungserlös wird nach dem festgesetzten Beitragsverhältniß 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.

Uebereinkunft zwischen den Kantonen Bern und Luzern

betreffend

Vorschläge an die Obligationen gläubiger der Bern-Luzern-Bahngesellschaft 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-Bahngesellschaft die Eisenbahnlinie Bern-Luzern erwerben sollten, ihre Bereitschaft mit den Gläubigern des Obligationen-Anleihe der Bern-Luzern-Bahngesellschaft von Fr. 10,000,000 ein Abkommen auf folgenden Grundlagen zu treffen:

Art. 2.

Die Gläubiger des Fr. 10,000,000 Anleihe der Bern-Luzern-Bahngesellschaft treten den Kantonen Bern und Luzern ihre Ansprüche an die Liquidationsmasse der Bern-Luzern-Bahngesellschaft förmlich ab, so daß die Kantone in die Rechtsstellung der Obligationen gläubiger 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 hienach präzisirten Gegenleistungen an die Obligationäre.

In erster Linie.

Art. 4.

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

Tagblatt des Großen Rathes 1877.

Obligationen werden je nach Wahl der Kantone entweder auf beide Kantone als solidarische Schuldner oder aber es werden zwei Dritttheile derselben auf den Kanton Bern und ein Dritttheil derselben auf den Kanton Luzern als Schuldner gestellt. Ueber die Zuthellung der Staatsobligationen an die einzelnen Gläubiger entscheidet in letztem Falle das Loos.

Art. 5.

Diese Obligationen erhalten vom 1. Januar 1877 hinweg einen von dem ausstellerschen Kanton garantirten Zins von $2\frac{1}{2}\%$ und sind überdieß zum Bezuge 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 Zinse 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 verausgebenden Kapitals, inbegriffen den vom Kanton Bern geleisteten Vorfuß von Fr. 935,000;
4. allfälliger Defizite, welche sich nach Erwerbung der Linie durch die Kantone 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 zins tragend zuzuschreiben;
5. etwaiger Ausfälle auf der dem Obligationenkapitale à $2\frac{1}{2}\%$ garantirten fixen Verzinsung, welche von den Kantonen gedeckt worden sind. Derartige Ausfälle, für welche jedoch ein Zins nicht berechnet wird, sind aus dem spätern Reinertrage der Bahn vorab zurückzuführen, bevor den Obligationären ein Mehrertragsantheil ausgerichtet wird.

Art. 6.

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

Art. 7.

Den Inhabern von Obligationen mit Mehrertragsantheil wird das Recht eingeräumt, die jährliche Rechnungslegung zu verifiziren 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 jeweils sofort nach ihrer Genehmigung zur Einsichtnahme mitzutheilen. Einsprachen gegen deren Richtigkeit müssen durch die von den Obligationeninhabern zur Prüfung der Rechnung gewählten Vertreter binnen 30 Tagen, von der Mittheilung der Rechnung an gezählt, beim Bundesgerichte geltend gemacht werden, welches derartige Streitigkeiten, sowie überhaupt alle zwischen den Titelinhabern und den Kantonen entstehenden Anstände schiedsrichterlich beurtheilt.

In zweiter Linie.

Art. 9.

Die Gläubiger des Obligations-Anleihe 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 Kapitalforderungen mit Rückzahlungstermin auf Ende Dezember 1885. In Betreff der Ausstellung dieser Obligationen wird den Kantonen das nämliche Wahlrecht, welches oben Art. 4 erwähnt ist, eingeräumt. Die Verzinsung dieser Obligationen beginnt mit dem 1. Januar 1877.

Art. 10.

Die hievor (Art. 4—8 und 9) präzisirten Offerten sind für die Kantone nur dann verbindlich, wenn die eine oder andere derselben spätestens innert 30 Tagen nach dem Zuschlage der Bahn seitens der Mehrzahl der Obligationeninhaber sei es durch diese selbst, sei es durch ihre Vertreter rechtsgültig 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 Verhältnis der ihnen auf den Steigerungserlös erteilten 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 weitem 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 Verhältnis ihrer Anweisungen auf den Steigerungserlös befriedigt.

Art. 12.

Für den Fall, daß in der Liquidation der Bern-Luzern-Bahngesellschaft nicht die Kantone Bern und Luzern, sondern eine Vereinigung von Obligationärgläubigern, bzw. eine von solchen gebildete Aktiengesellschaft die Bahnlinie Bern-Luzern erstehen sollte, so erklären sich die Kantone ebenfalls bereit, von dieser Gesellschaft unter den oben präzisirten 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 Obligationärgläubigern, welche der ersteigerten 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. Obligationärgläubiger, welche binnen dieser Frist ihren Beitritt nicht erklären, werden nach Verhältnis ihrer Anweisungen auf den Steigerungserlös 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 hievor enthaltene Vorschlag angenommen werden sollte, eine Aufhebung der Gemeinschaft zwischen den Kantonen

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

Beilage Nr. 3.

Vorschlag

an die

Obligationärgläubiger der Bern-Luzern-Bahngesellschaft 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-Bahngesellschaft die Eisenbahnlinie Bern-Luzern erwerben sollte, seine Bereitwilligkeit mit den Gläubigern des Obligations-Anleihe der Bern-Luzern-Bahngesellschaft von Fr. 10,000,000 ein Abkommen auf folgenden Grundlagen zu treffen:

Art. 2.

Die Gläubiger des Fr. 10,000,000 Anleihe der Bern-Luzern-Bahngesellschaft treten dem Kanton Bern ihre Ansprüche an die Liquidationsmasse der Bern-Luzern-Bahngesellschaft förmlich ab, so daß der Kanton in die Rechtsstellung der Obligationärgläubiger 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 präzisirten Gegenleistungen an die Obligationäre.

Art. 4.

Die Gläubiger des Obligations-Anleihe erhalten zur Tilgung ihrer Forderung $4\frac{1}{2}\%$ tige Staatsobligationen des Kantons Bern von je Fr. 585 für je Fr. 1000 ihrer Kapitalforderungen mit Rückzahlungstermin 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 Eisenbahnlinie wirklich erwirbt.

Art. 6.

Den Obligationärgläubigern wird zum Zwecke der Annahme des Vorschlages 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 Jäziwyl stattgefundene, 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,
in Erwägung:

- 1) daß die Erwerbung der Eisenbahnlinie Bern-Luzern im wohlverstandenen Interesse des Kantons liegt;
- 2) daß es mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Sache und unsere konstitutionellen Einrichtungen wünschbar ist, daß das Volk sich über dieselbe endgültig aussprechen könne;
- 3) daß 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;

beschließen:

Es sei der Regierung mit Beziehung der Großrathskommission 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 andererseits in Berücksichtigung zu ziehen habe.

Mit Hochachtung!

Jäziwyl, den 7. Januar 1877.

Der Stimmzähler:
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 Großrathskommission betreffend die Bern-Luzern-Bahn. Dieser Bericht ist Ihnen in beiden Sprachen gedruckt ausgetheilt 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 dieß 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 Berichtserstatter des Regierungsrathes. Der Bericht, der Ihnen in dieser Angelegenheit ausgetheilt 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 Großrathskommission folgten. Der vorliegende Bericht ist von der Regierung und der Großrathskommission 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 Großrathskommission 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 Großrathskommission 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 Orientirung.

Auf die Sache selbst übergehend, erlaube ich mir, einen kurzen geschichtlichen Rückblick auf die Bern-Luzern-Bahnangelegenheit zu werfen. Die Bahn, welche heute Ihrer Berathung unterliegt, scheint ein Schmerzenskind für den Kanton Bern zu sein; 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 Ergebnis 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 Rathe auch harte Kämpfe, bevor er sich entschloß, der Ostwestbahngesellschaft beizuspringen und ihr die Linie abzunehmen. Diese Kämpfe gaben später dem Volke noch zu langen Erörterungen Veranlassung, und man hat seither im Großen Rathe oft darauf hingewiesen, daß der Kanton Bern durch die Uebernahme 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 mißlichen Lage befindet. Damals hatte der Kanton Bern den Muth, die Linie zu übernehmen, obgleich 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 Muth hat, wie im Jahre 1861, es wird sich fragen, ob er die Linie in die Hände einer andern Gesellschaft übergehen lassen will, oder ob er heute, wo es sich um eine ausgebaute Linie handelt, von der man genau weiß, was sie kostet, nicht noch viel mehr in der Lage ist, die Interessen des Kantons Bern zu wahren, als damals.

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

in Fluß gekommene Gotthardbahn. Bei 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 Gümli-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 Gümli-Langnau um eine Summe von Fr. 6,600,000 (ohne Betriebsmaterial) in die neue Gesellschaft einschloß, 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 Obligationenkapital von 10 Millionen in Aussicht genommen. Man glaubte, diese Mittel werden zur Vollenbung der Linie genügen. Später aber stellte es sich heraus, daß diese Voraussetzung eine irrige war, da die Baukosten den Devis überschritten. Dieser Umstand war auch bei der Staatsbahn eingetreten, indem für den Bau derselben ein nachträgliches Anleihen von Fr. 1,500,000 und später noch ein solches von Fr. 600,000 aufgenommen werden mußte. Man hat überhaupt bei den Eisenbahnen die Erfahrung gemacht, daß das Baukapital gewöhnlich zu niedrig berechnet wird, so daß für den Ausbau der Linien noch weitere Summen nachgefordert werden müssen. Dieser Fall trat auch bei der Linie Langnau-Luzern ein, und es mußte daher der Kanton einen Vorstoß zur Vollenbung derselben leisten. Es sind dieß die bekannten Fr. 935,000, welche der Regierungsrath vorgeschossen hat, ohne daß er sich dabei vielleicht ganz strenge 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 Vorstoß geleistet wurde, war man im guten Glauben, wenn die Bahn in Betrieb gesetzt werde, so werde sich nicht nur das Obligationenkapital, sondern auch ein Theil des Aktienkapitals verzinsen. Leider blieb der Betriebsertrag hinter den aufgestellten Berechnungen zurück, und es hatte dieß zur Folge, daß die Obligationen gläubiger, 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 Vor schlässe bewilligt, und es wurden Verhandlungen mit den Gläubigern gepflogen. Es wurden denselben damals bessere Anerbietungen 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 Obligationenkapitals mit 3 % bis zum Rückzahlungstermin 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 Anerbieten, 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 Rückzahlungstermins 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 Prozesse walteten, die vorher entschieden werden mußten. Der Prozeß, in welchem man die Kantone Bern und Luzern für alle Schulden der Gesellschaft haftbar erklären 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. Ueber das bisherige Schätzungsbefinden, das Ihnen mitgetheilt worden ist, will ich mich nicht näher aussprechen, indem der Herr Berichterstatter der Großrathskommission darauf etwas einflüsslicher eingehen wird. Gestützt auf das Schätzungsbefinden bestimmte 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 pekuniären 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 Rücksicht vom 23. dies melden Sie sich als Steigerer der Bern-Luzern-Bahn an, sei es, daß Sie sich allein oder gemeinschaftlich mit der Regierung von Luzern darauf bieten werden. Wir beehren uns, Ihnen zu erwidern, daß wir nicht anstehen, 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 Kaution von Fr. 150,000 baar an die Bundeskasse geleistet werde. Im Weiteren haben wir wohl nicht nöthig, Sie noch auf Art. 18 der gleichen Bedingungen vom 3. November abhin 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 Baarkaution von Fr. 150,000 zu leisten. Die Kaution ist — ohne daß durch eine besondere gerichtliche oder außergerichtliche Mahnung der Bieter in Vorzug gesetzt zu werden braucht — der Liquidationsmasse verfallen, wenn nicht innert sechszig Tagen nach eröffnetem Zuschlage die Ratifikation in gehöriger Form dem Massaverwalter beigebracht wird.“ Sie entnehmen daraus, daß die Kaution 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 erstellen 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 Verhältniß des Aktienkapitals, $\frac{1}{5}$ zu $\frac{4}{5}$, mitmachen, in zweiter Linie im Verhältniß von $\frac{1}{3}$ zu $\frac{2}{3}$. Auf dieser Grundlage unterhandelte denn auch die Regierung mit Zustimmung der Großrathskommission mit Luzern, und es fanden, wie Sie aus dem gedruckten Bericht entnommen haben werden, diefalls verschiedene Konferenzen statt. Das Resultat derselben, die Verträge, die unter Vorbehalt der Genehmigung der beiderseitigen Kantone abgeschlossen wurden, sind ebenfalls in dem Berichte enthalten. Ich will hierauf nicht weiter eintreten, da ich Ihnen mittheilen kann, daß der Regierungsrath von Luzern der Regierung von Bern unterm 31. Dezember Folgendes anzeigte: „Wir beehren uns, Euch mitzutheilen, daß der hiesige Große Rath in seiner gestrigen Sitzung beschlossen hat, in die zwei ihm im Entwürfe vorgelegten Uebereinkünfte, die Erstigerung der Bern-Luzern-Bahn betreffend, nicht einzutreten. Damit betrachten wir die Angelegenheit als erledigt und benutzen diesen Anlaß etc.“

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

Auf das Finanzielle will ich nicht näher eintreten, da der Präsident der Großrathskommission den finanziellen Theil des Berichtes verfaßt hat und darüber nähere Auskunft geben wird. Der Regierungsrath und die Großrathskommission haben sich auf die Anträge vereinigt, welche gedruckt vorliegen und folgendermaßen lauten: „1) Der Regierungsrath in Verbindung mit der großrathlichen Eisenbahnkommission wird ermächtigt, sich Namens des Kantons an der den 15. Januar 1877 stattfindenden Steigerung der Eisenbahnlinie Bern-Luzern zu theilnehmen, die dahierige Kautions 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 Schätzungswert von Fr. 6 Millionen nicht übersteigen darf. 2) Der Regierungsrath in Verbindung mit der großrathlichen Eisenbahnkommission wird ermächtigt, mit den Obligationärgläubigern der Bern-Luzern-Bahngesellschaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch den Kanton auf Grundlage des in vorstehendem Berichte entwickelten Vorschlages 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 Großrathskommission 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 beigebrachten Vorschlages 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 Obligationärgläubiger 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 angesetzt 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 erhalte ich soeben eine Bestätigung seiner gestrigen Depeche mit dem erläuternden Zusätze, 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 könne. Diese wird daher unwiderruflich am 15. Januar abgehalten werden, und der Kanton Bern muß sich daher auf diesen Tag gefaßt machen.

Es wird sehr schwierig sein, mit den Gläubigern irgend welches Abkommen zu treffen. Noch in der letzten Stunde, als der Kanton Bern glaubte, es können Unterhandlungen mit den Gläubigern stattfinden, ist unser alter Gegner mit sehr guten Waffen uns entgegengetreten. 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, erteilt und ihr noch sonstige Vorrechte, z. B. Ausschlußrechte, das Recht der Steuerfreiheit etc., gewährt. Gleichwohl hat diese Gesellschaft die Verpflichtungen, die sie durch die Konzession gegenüber dem Kanton Bern eingegangen war, nicht zu erfüllen getrachtet. Dieß 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 Rathe 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 Konzeption 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 Glück gelang ihr dieß 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 andern Fragen.

Heute stehen wir wieder auf dem gleichen Punkte, indem dieß 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 nächsthin 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 bisherige Kauton von Fr. 150,000 zu stellen.
3. Der Regierungsrath in Verbindung mit der bestehenden großrathlichen Eisenbahnkommission wird ermächtigt, mit den Obligationärgläubigern 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.

Dieß sind die Anträge, die ich Ihnen zur Genehmigung empfehle. Bei diesem Anlasse 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 Betheiligung 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 großmüthig unterstützte, unbekümmert um den Groll des mächtigen Königs; groß war es, als es seinen Verbürgrechteten in Genf und Neuenburg zu Hülfe zog, ohne der Kosten zu achten und der Gefahren, die ihm daraus erwachsen

konnten — 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 Worten «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 willen 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 deßhalb um Ihre Nachsicht eruchen. 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 motiviren 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 mitgeteilt worden ist, und wie Sie aus dem Bericht entnehmen 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 projektirte Abkommen, über das man ohnedieß nicht in Bezug auf alle Punkte einig war, hat die Genehmigung des Großen Rathes von Luzern nicht gefunden. Ich führe dieß hauptsächlich deßhalb 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 konnte aber nicht früher vorgehen gerade wegen der mit Luzern schwebenden 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 Besprechung der technischen Verhältnisse der Bahn und der Feststellung des Kaufwerthes 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 ermitteln, wie viel Sie allenfalls der Bahn Mehrwerth zuerkennen deshalber, 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 Aufkaufswerth der Bahn verfolgen — und ich erlaube mir, das 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 gekostet hat. Der bezügliche Kostenwerth besteht aus zwei Faktoren, einerseits aus dem Einschub der Bahnstrecke Gümmligen-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 indessen nicht ganz abschließig, da noch verschiedene Rechnungen Seitens der Massjeverwaltung 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 Herstellungskosten schon ziemlich bedeutend sind.

Wenn Sie nun zu diesen Kosten noch die verhältnißmäßigen Antheile an den Erstellungskosten 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 Gümmligen-Langnau und 54.130 Kilometer für die Strecke Langnau-Fluhmühle, während die Strecken Bahnhof-Bern-Gümmligen 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 beschlagen 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. Dieß zur Orientirung namentlich für Solche, die früher mit diesen Verträgen nähere Bekanntschaft gehabt haben. Würde man nun die Antheile 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-Gümmligen 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 inbegriffen, da dasselbe der Jurabahn gehört. Dies nur als Sie vielleicht interessirende Orientirung über die Baukosten der ganzen Linie, welche gegenwärtig um einen verhältnißmäßig geringen Betrag unter den Hammer kommen soll.

Die Länge der ganzen Linie beträgt 94.171 oder nach der in Beziehung auf die Larverhältnisse 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 Gümmligen-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 Vollendungsarbeiten. Diese sind in dem Gutachten des Herrn Obergeringenieur Bridel auf rund Fr. 380,000 geschätzt. Hievon sind während der Periode der Massjeverwaltung 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 Vollendungsarbeiten sind vollständig anerkannt, und es ist weder von der Massjeverwaltung, noch von ihrem technischen Ablatus, Herrn Obergeringenieur Dietler, bestritten worden, daß sie nicht hinreichend seien. Es mag noch beigefügt werden, daß namentlich die Korrekturen 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 tadellos und kunstmäßig bis zur Erstellung einer fertigen Bahn ausgeführt ist. Der Oberbau der Strecke Gümmligen-Langnau hat eine Geleisenerneuerung nothwendig, die sowohl von dem früheren, als auch von dem bundesgerichtlichen Experten auf Fr. 300,000 veranschlagt 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 gewaltet 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 Uebereinkunft 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. Daß auf der neuen Strecke angeschaffte Betriebsmaterial ist auch nicht ganz hinlänglich, indem einige Wagen, die seiner Zeit von der Bahngesellschaft 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 daherigen Kosten.

Ich gehe über zum zweiten Abschnitt des Berichts, betitelt: Einnahmen und Betriebskosten der Bahn, muthmaßliches 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 Massverwaltung 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 Fr. 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 Betriebseröffnung 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 hievon Fr. 686,442 — eine Zahl, die später wieder in Frage kommt —, auf den Güterverkehr Fr. 421,985. Für die Jahresperiode vom 1. März 1876 bis zum 28. Februar 1877 berechnen sich die Einnahmen nach einer Aufstellung der Massverwaltung, 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 Antheil an der Verzinsung des Anlagekapitals, der Bahnhöfe und Bahnstrecken der Centralbahn, jedoch ohne Antheil an den Unterhaltungs- und Betriebskosten derselben, eine Summe von

Fr. 479,079 also mehr, als die Bruttoeinnahmen vom 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 eingeklossen sind. Wir müssen daher, wenn wir die Betriebskosten richtig ausmitteln wollen, die bereits erwähnte, mit dem 1. März 1876 beginnende Periode auswählen. Von diesem Termine an hat der Massverwalter mit Vertrag vom 13. April 1876 den Jurabahn den Betrieb der Linie Bern-Luzern à forfait übergeben, und von da an können wir also mit bestimmten Zahlen rechnen. Die Jurabahn haben nach diesem Vertrag um den Preis von Fr. 6600 per Kilometer gewisse Leistungen übernommen. Diese Leistungen bestehen in der Bestreitung der Kosten der allgemeinen Verwaltung der Bahn, des Stationsdienstes, des Expeditionsdienstes, des Zugkraftdienstes und des Verschlebens, 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 forfait sind nicht inbegriffen die Kosten des Bahnaufsichts- und des Bahnunterhaltungsdienstes, und ebenso wenig die Vergütungen an die Centralbahn für Antheil 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 Gümli-Langnau und die besonderen Vollendungsbauten der Bahn.

Mit dem Antheil an der Verzinsung der mitbenützten Bahnhöfe und Bahnstrecken verhält es sich, wie folgt. Es existiren zwei Verträge hierüber: der eine bezieht sich auf die Benützung des Bahnhofs Bern und der Strecke Bern-Gümli-Luzern, 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 Antheil an den Kosten der Unterhaltung und des Betriebsdienstes auf denselben. Die erstere Vergütung bemißt sich nach dem jeweiligen angewendeten 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 Arenzahl 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. Ver-

Uebertrag Fr. 8,240

Uebertrag Fr. 8,240
 zinsung der gemeinschaftlichen Bahnhöfe und
 Bahnstrecken " 2,500
 Ferner sind noch dazu zu rechnen die Kosten der
 Supplementzüge im Sommer per Kilometer mit
 ungefähr " 300
 (Diese sind bei unserer Rechnung inbegriffen; 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 Oberbauernuerungsfonds,
 berechnen sich also für die noch nicht voll-
 ständige Jahresperiode vom 1. März 1876

bis zum 28. Februar 1877 auf Fr. 11,040,
 eine Zahl, die ich festzuhalten bitte. (Es mag noch erwähnt
 werden, daß diese Kosten verhältnismäßig nicht hoch sind, und
 daß der Massavermwalter 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 Oberbauernuerungsfonds
 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 Gesamtein-
 nahmen derselben Jahresperiode seitens der Massavermwaltung
 veranschlagt sind auf Fr. 1,141,335

Zieht man hiervon die gefundene Ausgaben-
 summe, inklusive Einlagen in den Oberbau-
 ernuerungsfonds mit " 1,124,800

ab, so bleiben als Ueberschuß 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 Ueberschuß zur Verzinsung des Kapitals
 abgeworfen hat.

Die Aufstellung des Massavermwalters 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; immer-
 hin ergeben sich auch nach der Rechnung des Massavermwalters
 nur Fr. 92,000 Ueberschuß, 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, ausposaunt haben. Ich
 wollte nicht unterlassen, dieß hier zu konstatiren. Was die
 Differenz zwischen der Rechnung des Massavermwalters und
 derjenigen der Kommission betrifft, so rührt sie daher, daß
 die Massavermwaltung für dieses Jahr keine Einlage in den
 Oberbauernuerungsfonds 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 eingelegt, und zudem wird sich der
 Massavermwalter gesagt haben, es sei ohnedieß auf der alten
 Strecke eine Erneuerung des Oberbaus im Werk, daher er
 auf der neuen Strecke für diesmal keine Einlage machen
 wolle. Wäre aber das geschehen, so würden Massavermwaltung
 und Kommission zum gleichen Rechnungsergebnisse kommen.

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

ausgetheilt worden ist, so finden wir als Reinertrag für das
 Betriebsjahr 1876 ausgesetzt Fr. 182,500. Es ist leicht nach-
 zuweisen, daß diese Berechnung irthümlich ist. Die Experten
 berechnen nämlich die Ausgaben um ungefähr Fr. 150,000
 zu niedrig, was in der Hauptsache daher rührt, 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 mit 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 Massavermwalters
 zu dem von den Experten herausgefundenen Reinertrage von
 Fr. 182,500

noch die von diesen berechnete Einlage für den
 Oberbauernuerungsfonds von Fr. 500 per
 Kilometer oder von " 47,500
 hinzuschlägt, so kommt man auf einen Ertrag von Fr. 230,000
 und zieht man hievon die von den Experten irr-
 thümlich zu wenig gerechneten Auslagen mit Fr. 150,000

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 Massavermwalters,
 ober auch mit dem von uns mit Berücksichtigung des Ober-
 bauernuerungsfonds 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
 Berichtes: 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 bundesgerichtlichen
 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 nun 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 Untersuchung 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 bundesgericht-
 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 Ersparniß 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. Uebrigens 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 könne, 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 Verhältniß 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 Auskunftsmittel scheint uns auch von den Experten in Aussicht genommen zu sein. Einer ihrer Gewährsmänner, Herr Klose, 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 angelegt 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 Oberbauerneuerungsfonds 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 auseinanderlegen, 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 Geleisernerneuerung auf der Strecke Gümli-Genau	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 . . .	Fr. 1,970,000
Hierzu ist aber hinzuzufügen der Werth des vorhandenen Bodens nach der Schätzung der Experten (Seite 16 ihres Berichts) mit . . .	" 325,000
Uebertrag	Fr. 2,295,000

Uebertrag Fr. 2,295,000

Diese Schätzung ist zwar zu hoch; denn es werden 67 Zucharten verkäuflichen Bodens längs der Bahn zu Fr. 1500 per Zucharte, und 12 1/2 Zucharten 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 Bahnwerth 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 bundesgerichtlichen Experten bei der Schätzung der Bahn ebenfalls in Aussicht genommen haben, nämlich die Erhöhung der Taren, so müssen wir uns hierüber ebenfalls genaue Rechenschaft geben, indem die Tarerhöhung einen gewissen Einfluß auf die Schätzung der Bahn haben kann. Es ist angeführt worden, daß die Erhöhung der Taren nicht motivirt werden könne mit dem Grunde, auf den sich die bundesgerichtlichen Experten stützen, welche annehmen, daß die Votschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung von 1873, welche Bezug hat auf die erhöhten Taren bei größeren Steigungen, bereits ausgeführt werden könne. Diese Votschaft ist nie Gegenstand eines Beschlusses der Bundesversammlung gewesen, und daher können die höhern Taren nicht daraus abgeleitet werden. Es würde sich auch fragen, ob die Erhöhung der Taren, wenn dieselbe nicht auch auf den andern Bahnen angewendet wird, den Verkehr nicht beeinträchtigen würde, so daß die Mehreinnahme durch eine Verkehrsverminderung geschwächt würde. Jedenfalls könnte die Tarerhöhung 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 Taren zwischenliegender Stationen im gleichen Maßstabe festgesetzt werden müssen, wie die des durchgehenden Verkehrs. Es mag aber immerhin angeführt werden, daß, wenn auch die Tarerhöhung als etwas nicht bestimmt in Aussicht zu Nehmens unserselbst angesehen werden muß, eine solche doch in der Konzession der Bahn vorgeesehen und daß es sehr leicht möglich, ja sogar wahrscheinlich ist, daß bei dem gegenwärtigen Zustande der schweizer. Eisenbahnen eine allgemeine Tarerhöhung 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 Tarerhöhung vorüberzuleiten, welche die Experten aufgestellt haben. Wir haben einen Reinertrag von Fr. 82,000 ohne Tarerhöhung berechnet. Nehmen wir auf dem Personenverkehr mit Fr. 680,000 einen Zuschlag an von 15 %, so ergibt dies die Summe von

" 102,000	Zusammen	Fr. 184,000
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 kapitalisirt 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 auszubzahlen und dafür Aktien zu nehmen.

Nachdem Sie nun die Berechnung durchgegangen haben, wie sie seitens der Experten aufgestellt und von uns berichtet worden ist, sei es mir gestattet, Ihnen in Kürze den gegenwärtigen Stand der Masse mit wenigen Ziffern anzuführen. Die Zusammenstellung rührt von der Massaverwaltung her und wird daher hierseits als eine richtige gegeben, ohne daß wir in der Lage gewesen wären, sie genau zu verifiziren. Es sind anerkannte Passiven ohne Expropriation, ohne Obligationenkapital und daherigem Zins Fr. 2,300,000. Hierunter ist der Kanton Bern inbegriffen mit Fr. 982,531. 74. Zu Ihrer Orientirung führe ich an, daß dieß der bekannte Vorschuß der Regierung von Fr. 935,000 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 Zurechnung 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 bisherigen 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 derjenigen 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 Ansaß von Fr. 15,000 für verschiedene Guthaben, worunter z. B. auch die Forderung an die Thun-Konolfingen-Bahngesellschaft 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 privilegirter Forderungen als Minimum an. Das Guthaben der Kurrentgläubiger ohne Vorrecht und nach Abzug der Forderungen der Kantone und der privilegirten Garantiezehntel erreicht eine Summe von Fr. 921,000 vorbehaltlich verschiedene Veränderungen, welche in Folge von Differenzen auf streitigen oder rekurirten Forderungen noch eintreten dürften. Diese Summe mag Sie aus dem Grunde interessiren, weil in dem mit dem Kanton Luzern projektirten Abkommen eine Summe von Fr. 300,000 oder 30 % für Bezahlung der Kurrentgläubiger in Aussicht genommen worden ist.

Ich gehe nun über auf die Grundlagen der Rentabilitätsberechnungen, wie sie von Seite der Kommission aufgestellt und von der Regierung gutgeheißen worden sind. Es ist dieß 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 Auseinandersetzungen 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 Botchaft 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, laß in den letzten Jahren die Betriebskosten sämmtlicher Schweiz. Bahnen gestiegen sind wegen der größern Anforderungen an dieselben, wegen der theureren Materialpreise, Löhne etc. Man hat denn auch diese Steigerung in Betrachtung gezogen. So haben sich vom Jahr 1872 auf 1874 die Betriebskosten vermehrt:

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

bei 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 Reineinnahmen 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 Ausgaben. 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 zc. 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 jeweiligen 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 bisherigen Zahlen herausfinden ließen. Wir finden nun die folgenden Zahlen angeführt:

Bern-Langnau	6 %
Ganze bernische Staatsbahn	14 "
Schweizerische Centralbahn	6,5 "
Schweizerische Nordostbahn, Stammnetz	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 tief 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—1½ % abgeworfen, während sich nun das ganze Anlagekapital mit 5 % verzinst. Sie hat dieß nur dem Umstande zu verdanken, daß ihre Kapitalbeschaffung auf anderer Grundlage aufgestellt wurde, als diejenige der Bern-Luzern-Bahn, sonst wäre sie in die gleiche Calamität gekommen und der Hammer der Liquidation wäre längst über sie geschwungen worden. Es mag Ihnen dieß genügen für die Bemessung der Steigerung der Betriebseinnahmen, welche überdieß 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 nöthig 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 procentuales Verhältniß der Einnahmen zu den Kosten, indem es von 89 % im Jahre 1877 auf 70 % im Jahre 1886

fällt, wenn die Bruttoeinnahmen Fr. 19,000 per Kilometer erreicht haben werden. Dieses Verhältniß dürfte der Wirklichkeit entsprechend sein. Bei diesen Betriebseinnahmen 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 limitirt. 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 Botenschaft des Regierungsrathes des Kantons Luzern an den dortigen Großen Rath vom Jahre 1875 gefunden. Diese von Herrn Dr. Segeffer unterzeichnete Botenschaft 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 Botenschaft 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 Betriebseinnahmen 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 mäßiger 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 einfließen 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-Baumyl, 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-Konolfingen und Burgdorf-Langnau. Ebenso wenig hat man die bedeutenden Kosten wegen Vergrößerung der Bahnhöfe Bern und Luzern mit berechnen zu sollen geglaubt. Es ergibt sich aus dem Vertrag der Centralbahn mit dem Pariser comptoir d'escompte, daß für die Vergrößerung des Bahnhofes 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 Erstellung eines großen Bahnhofs in Bern für lange Zeit ins Reich der Träume gehören. Diese Summe von Fr. 500,000 wird die Bahn Bern-Luzern mit einer gewissen Zinsquote mit belasten, die aber außerordentlich gering sein wird, da alle andern einmündenden Bahnen, wie die Westbahn und die Juraabahn 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 Bahnhofsverhältnisse noch lange dieselben bleiben werden. Es ist übrigens beiläufig anzuführen, daß der Vertrag mit der Centralbahn über die Benutzung des Bahnhofes 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 thöricht, 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 Vergrößerung des Bahnhofes 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 Rentabilitätsrechnung durchgesprochen haben, können wir von da aus zur Festsetzung des Kapitalwerthes der Bahn übergehen. Wir berechnen nämlich die jährlichen Reinerträge irgend einer Periode mit entsprechendem Zins, kapitalisiren die Summe derselben mit 5 % und beziehen diesen Kapitalwerth auf den 1. Januar 1877 zurück. Als solche Periode nehmen wir zunächst an den neunjährigen Zeitraum vom 1. Januar 1877 bis zum 31. Dezember 1885, und zwar deshalb, weil auf Ende 1885 das Obligationenkapital rückzahlbar gewesen wäre, und auch in den projectirten Vorschlägen an die Gläubiger diese Dauer in Aussicht genommen war. Der auf diese Weise ermittelte Bahnwerth besteht also aus den sämtlichen Reineinnahmen von 1877 bis 1885, sammt Zinseszinsen kapitalisirt 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 Rathes zur Disposition.)

Auf dieser Grundlage finden wir auf 1. Januar 1877 einen Kapitalwerth der Bahn von Fr. 4,575,000. Hieron haben wir die bereits früher erwähnten Summen abzuziehen für Geleisernerneuerung auf der Strecke Gümli-Genève

für Bahnvollendungsarbeiten	Fr. 200,000
und für Anschaffung von Betriebsmaterial	" 400,000
mit zusammen	Fr. 900,000

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

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 beigefügt, daß wir eine Zinsberechnung von der Summe von Fr. 300,000 für Geleisernerneuerung, welche successive während sechs Jahren ausgegeben wird, außer Acht lassen, weil derselben ein ähnlicher Zinsausfall auf der Summe von Fr. 250,000 für Landwerthe gegenüber steht, da diese auch bloß

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 Bauernneuerungsfonds.

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 interessieren, bei den Akten der Kommission zur Verfügung; hier will ich Ihnen in Anbetracht Ihrer Ungebuld 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 Ankaufswerth 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 Bahnwerthes 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 publiziren und so den ganzen Bahnwerth 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 Uebergang der Eisenbahnen an den Bund stattfinden könnte, wodurch jeder weiteren Majorationsberechnung der Faden abgeschnitten wäre, daß also einer allfälligen Berechnung eines Mehrwerthes der Bahn über die erwähnte Summe hinaus immerhin dieser nachtheilige Faktor entgegenzuhalten ist.

Aus diesen Berechnungen hat sich nun für die Kommission nach ihrem ersten Standpunkt die Ansicht ergeben, der Kanton Bern solle nicht über die von den Experten 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 motiviren. Denn die Kommission ist nicht leichtsinnig von ihrem ersten Standpunkte abgesprungen, um Ihnen heute andere Anträge zu bringen, und Sie werden nach geschehener Motivirung der ersten Position der Kommission auch die Motivirung 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 Kompensation späterer Jahre abwarten muß; eine Rechnung, die wohl ein Staat aufstellen kann, der langathmiger ist, als eine Eisenbahngesellschaft, während eine solche, namentlich wenn sie auf schwachen Grundlagen beruht, in kürzerer Zeit erschüttert und untergraben ist und nicht auf Mehrerträgnisse warten kann. Die Taxenerhöhung haben wir, wie bereits bemerkt, nicht in Rechnung gebracht. Dieser Faktor des Mehrwerthes 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 Beruhigung 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 Betriebsertragnisse, 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 Jura-Bahn, 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 Betriebseinnahmen überhaupt nicht eintreten werde. Ich möchte daorts 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 kurzumäßig 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 kurzumäßig 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 vorauszusetzen sind und natürlich ein Minderwerth herauskäme, 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 verkaufende oder kaufende Obligationär hat wohl gewußt, daß diese bezahlt werden müssen. Zählen wir also diesen Betrag, den wir auf

Fr. 550,000
bezieht haben, zu den
„ 5,658,000

hinzufügen, so erhalten wir als kurzumäßig festgestellten Werth der Bahn die Summe von	Fr. 6,208,000
--	---------------

Nachdem so die Kommission zu der Annahme gelangt war, man solle bei der Versteigerung 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 gezeichnet 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 beigelegt 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 Aufstellungen und Berechnungen, zu deren Adoption sie den Großen Rath zu bewegen gesucht hat, bekannt gegeben werden.

Man hat für den Fall, daß man, sei es vor der Steigerung oder nach derselben, mit den Obligationären gütlich verhandeln könne, eine Reduktion der Titel in Aussicht genommen. (Ich will nicht darauf eintreten, wie in dem einen oder andern Fall die Verhandlungen sich ausgenommen hätten; es ist das in diesem Augenblick unnütz zu erörtern und übrigens theilweise bereits geschehen). Man hat also für den Fall gütlicher Unterhandlungen eine Reduktion des Nominalwerthes der Titel von Fr. 1000 auf Fr. 585 und eine gleichzeitige Herabsetzung des Zinsfußes von 5 % auf 4 1/2 % 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 dürften, als der Kurswerth der Titel auf dem Markt, sondern eher etwas höher. Nun würde der 4 1/2 prozentige Staatstitel, den wir zu Fr. 585 pari geben wollen, analog gleichartigen Staatsschuldscheinen des Kantons wohl kaum einen höheren Kurswerth auf der Börse erreichen, als 97 %. Wenn also der Obligationär seinen Titel von Fr. 585 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 Verkaufspreise 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 11/12 der Kaufsumme in neuen Titeln bezahlen kann, statt dafür ein Anleihen 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 Zinseszins 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 Zinse eine Summe von

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 Gesamtwertb 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 Baarwerthes, 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 desselben von Fr. 5,674,500, also feinahe 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 Berichtes auseinandergelegt, und es ist zu bemerken, daß man nicht unterlassen hat, die sämtlichen 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 Ueberzeugung gelangen muß, 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, Bahnvollendung 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 stehende 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 Aufrechterhaltung 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, Bahnvollendung 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 Zinseszinsberechnung auf diesen Defiziten ergibt nach der rechnungsmäßigen Aufstellung, die Sie bei den Akten 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 gedruckten ausgetheilten Berichtes ein Druckfehler zu berichtigen 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 Vorschußmillion und Zinseszinsberechnung 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 Bahnvollendung 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 Berichtes finden, im Jahr 1886 abwerfen Fr. 471,000,

und sonach das Kapital ein Jahr nach Zurückzahlung der Obligationen mit $4,8\%$ verzinst sein. Es ist das für den Staat Bern, der so lange warten kann, ein erfreuliches Ergebniß. 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 aufzunehmenden 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 Anschlag gebracht worden. Man hat nämlich angenommen, es werde 1886 ein neues Anleihen aufgenommen werden müssen, und da hiefür keine Anleihekosten 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 beiträgt 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 dieß:

Einschuß der Linie Gümligen-Langnau Fr. 6,600,000

Subvention des Kantons an Aktien „ 1,750,000

Vorschuß der Regierung zur Bauvollendung 935,000

Zusammen Fr. 9,285,000

Diese Summe ist ungefähr so groß, wie diejenige, welche die Obligationäre darin stecken haben. Doch darf dabei nicht unermähnt 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 votirte; er beabsichtigte damit, die Fr. 6,600,000 zinstragend zu machen. Nominell stehen die Beträge im Staatsvermögen. Sie sind natürlich verloren, wenn der Kanton die Bahn nicht erwirbt, während, wenn er Eigenthümer 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 Handen 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 Volkentscheide 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 unbeschränkte Vollmacht zu verlangen; der Große Rath würde eine solche vielleicht nicht erteilen, wenn er es jedoch wolle, könne 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 vorberatenden 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 Obligationgläubiger, 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 Bahn theurer 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 Ergebnis mit oder ohne Empfehlung dem Volke vorzulegen gehabt hätte.

Die Minorität der Großrathskommission hat einen Minderheitsantrag formulirt. Dieser Antrag ist nun in Folge der neuen Anträge ebenfalls dahingefallen, ich will aber darauf möglichst kurz eintreten, da es zum Verständniß der Sachlage dienen kann, und da, wenn später Verhandlungen angebahnt werden, dieser Antrag möglicherweise doch vor Sie kommen wird als ein Antrag, den 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 projektirten Abkommen mit Luzern gesehen, daß eine Summe von Fr. 300,000 = ungefähr 30 % der Forderungen der Kurrentgläubiger in Aussicht genommen worden ist. Die Kommission war einstimmig in ihrem Bedauern bezüglich der Lage der Kurrentgläubiger, und ich glaube, sie sei einstimmig in dem Gefühle gewesen, daß die Kurrentgläubiger mehr zu bedauern seien, als die Obligationäre. Sie mußte sich aber sagen, daß es im gegenwärtigen Stadium durchaus nicht der Fall sein könne, den Kurrentgläubigern irgend Etwas zuzusichern oder auch nur Hoffnungen zu erwecken. Die Frage einer allfälligen Bezahlung eines Theils der Forderungen der Kurrentgläubiger in einem bescheidenen Maßstabe kann erst zur Sprache kommen, wenn der Kanton Eigenthümer der Bahn ist und es sich dann darum handelt, den Ankauf durch das Volk ratifiziren 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 Erschleien zukommen lassen.

Was nun den Antrag betrifft, den die Minderheit der Großrathskommission 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 projektirte Uebereinkunft zwischen den Kantonen Bern und Luzern betreffend Vorschläge an die Obligationgläubiger der Bern-Luzern-Bahngesellschaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch die beiden Kantone. Ich erlaube mir, Ihnen diese Vorschläge in bereinigter Redaktion zur Kenntniß zu bringen. Es wird da vorausgesehen, 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 einstige vollkommene Rückzahlung des Kapitals, sofern der Zinsertrag der Bahn es erlaubt hätte. Es ist nämlich nicht ein bestimmter Rückzahlungstermin in Aussicht genommen, sondern die Rückzahlung soll erst dann erfolgen, wenn drei Jahre nach einander die Obligationen nach Abzug gewisser 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 projektirten Uebereinkunft präzisirt sind. Es sind dieß:

1. die Betriebskosten;
2. eine jährliche Einlage in den Reservefonds von Fr. 800 per Kilometer;
3. die Zinse 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 verausgebenden 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 Obligationenskapitale à $2\frac{1}{2}\%$ garantirten fixen Verzinsung, welche von dem Kanton gedeckt worden sind. Derartige Ausfälle, für welche jedoch ein Zins nicht berechnet wird, sind aus dem spätern Reinertrage der Bahn vorab zurückzuerstatten, bevor den Obligationären ein Mehrertragsantheil ausgerichtet wird.

Es ist dieser Vorschlag finanziell ein außerordentlich wohlwogener 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 Betheiligung 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 verifiziren, wobei Anstände schießrichtlich 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 geschehen, 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 Reinertrage 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 interessieren, so werden Sie sie in dem Aktensossier finden, das ich zu Ihrer Verfügung auf den Kanzleischreiben legen werde.

Es sei mir erlaubt, die finanziellen Folgen des Minoritätsvorschlages für den Kanton Bern kurz zu berühren. Die Verzinsung der Kapitalien zu Lasten der Bahn würde betragen: an Obligationenkapital Fr. 10,000,000

à $2\frac{1}{2}\%$	Fr. 250,000
an privilegierten Forderungen	Fr. 550,000
à 5%	" 27,500
an Auslagen für Oberbauerneuerung der Linie Gmündingen-Langnau, Bahnvollendung und Rollmaterial, Fr. 900,000 à $4\frac{1}{2}\%$	" 40,500
an Voranschlag der Regierung zur Bauvollendung	Fr. 935,000 à $4\frac{1}{2}\%$
	" 42,100

Summe der Verzinsung Fr. 360,100

Der Reinertrag der Bahn würde erst 1883 zur Deckung dieser Zinse genügen. Bis dahin würden Defizite entstehen, deren Gesamtbetrag sich auf

Fr. 1,134,700
belaufen würde. Die diesen Defiziten gutzuschreibenden Zinse, wie es in der Uebereinkunft stipulirt ist, betrügen
" 430,100

Zusammen Fr. 1,564,800

Der Mehrertrag über die Verzinsung würde im Jahre 1884 beginnen und 1891 sammt Zinsen eine Summe von

" 1,582,100
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

kündbar. 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 bezifferte 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 entgegennehmen 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 Aufrechterhaltung 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-Bahngesellschaft einerseits und dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn anderseits und betrifft den gemeinschaftlichen Ankauf der Bahnlinie Bern-Langnau-Luzern und die Uebertragung 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 anführen, daß es zweifelhaft erscheinen könnte, ob die Centralbahn solche neue Lasten auf sich nehmen kann gegenüber ihrem bereits angeführten Anleihevertrage 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 Verfügungsrecht 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 Steigerungskaution zu leisten und auch die nächstfolgenden Zahlungen, die erforderlich sind, zu machen. Ihr Betheilungsverhältniß an dem neuen Unternehmen ist in Art. 4 des Näheren auseinandergelegt. Ich will mir aber erlauben, Ihnen diesen Punkt noch etwas klarer zu machen, als es aus dem Artikel ersichtlich ist. Die Centralbahngesellschaft beabsichtigt, Aktionär der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft 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 Obligationärgläubiger 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 auszubezahlen 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 Betheiligungsbetrag 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 Betheiligung 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 Ulten beschloffen 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 freiren läßt, aber immerhin gestattet, daß die Gesellschaft von sich aus noch weitere Fr. 800,000 in gleichem Rang emittiren kann. Die Betheiligung 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 Anschaffung eines Betriebsmaterials für rund 40 Kilometer zu Fr. 20,000, oder eine Last von zirka Fr. 800,000 auf. Nun besitzt sie aber nicht einmal für die Gäubahn das nöthige Betriebsmaterial; man sieht also, daß es ihr mit der Erwerbung der Bahn außerordentlich Ernst sein muß, wenn sie sich auch noch dieses Opfer ohne besonderes Entgelt auflegt.

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 stipulirte Betriebsentschädigung hinaus die Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Luzern und der Strecken Bern-Gümligen und Fluhmühle-Luzern zugestehen. Nach dieser Redaction könnte man glauben, die guten Obligationäre brauchen für diese Mitbenützung 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 Massverwaltung 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 Supplementärzüge 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 voraussetzen, 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 Bestreitung 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 Händeleien 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 modifiziren, 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 steigert, 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 konnte, 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 fortschicken 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. Dieß ist angesichts der heutigen Situation der Centralbahn ein Paragraph, der besser weggeblieben wäre, da die Verwirklichung desselben einem Danaergeschenk 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 Kaution aus der eigenen Tasche zahlt, ohne daß sie die neue Gesellschaft hierfür ansprechen kann, falls die Generalversammlung der Centralbahn diesen Vertrag nicht ratifiziren 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 Kapitalbetheiligung, indem sich die Centralbahn bei dem neuen Geschäft mit Kapital, namentlich mit Aktienkapital in einer Weise betheilt, welche es dem neuen Geschäft erlaubt, während einiger Jahre ein, wenn auch vielleicht etwas fleisches Leben zu führen. Also ist immerhin der Vertrag günstiger für die Obligationäre, als für die Centralbahn. Andererseits 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 Schooß 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 enthoben, jemals die Linie Langenthal-Waumyl 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 Pfoten 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 Klein entgegentönen wird. Die Centralbahn kann dann nachschauen, wo sie die nöthige Unterstützung für den Gotthard hernimmt, den sie doch nöthiger hat, als der Kanton Bern, und es dürfte sich hier das alte Sprichwort von Neuem erweisen: Wer Andern eine Grube gräbt, fällt selbst hinein.

Es sei mir gestattet, Ihnen noch, bevor ich schließe, einen Brief vorzulesen, 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 Kanzleischreiben 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 Zirkel 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 Kommissionminderheit 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 Kommissionminderheit, mit welchen ohne Ausnahme sämtliche Anwesende sympathisirten, 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 Aktionärversammlung und gewiß auch in Uebereinstimmung mit einer starken Fraktion der ostschweizerischen Gläubiger, ebenso höflich als dringend zu ersuchen, in der unmittelbar bevorstehenden Sitzung des Großen Rathes doch Ihr Aeußerstes thun zu wollen, um dem Antrage der Minorität und speziell Ihrer eigenen, sehr geschätzten Anschauung zum Durchbruch zu verhelfen.

„Durch eine Abfindung der Obligationäre im Sinne der Kommissionminderheit könnte nach meiner Ueberzeugung die eminente Gefahr vom Kanton Bern abgewendet werden, einen schönen Theil der ehemaligen bernischen Staatsbahn und damit eine bedeuende 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 ersteren 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 Schooße 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 Obligationärversammlung wird zweifelsohne stark besucht werden. Wenn wir dannzumal im Falle wären, den Minderheitsantrag durch den Großen Rath sanktionirt zu sehen, so zweifle ich nicht daran, daß noch in der letzten Stunde ein Zustimmungsbefehl bei der Mehrzahl der Anwesenden erzielt werden könnte, beziehungsweise noch Rettung aus den Händen des Comité 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 Bank 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 unserm Comité jederzeit abzuwenden, falls wir unsere Interessen anderseits besser gewahrt sehen.

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

„Das kann aber nur durch Annahme der Vorschläge der Minorität ermöglicht werden, in keinem 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 ostschweizerischer 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 ostschweizerischen Gremiums von Gläubigern kennen zu lernen, ohne daß ich die Ausdrücke dieses Briefes weiter berühren will.

Ich kann nun zum Schlusse gehen, indem ich Ihnen die Anträge vorlege, wie sie die Kommission heute im Verein mit der Regierung beschlossen hat. Die Gründe ihres Abweichens von den frühern 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 Zurückweichen, 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 muß. Ich will nicht verhehlen, daß

nicht alle Mitglieder der Kommission der Ansicht sind, man habe nun mit diesen Anträgen das Beste gethan. Aber alle sind 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 muthlos und kurzsichtig schelten, wenn wir jetzt nicht wenigstens soweit eintreten würden, daß wo möglich dem Volk das letzte Wort offen behalten werden, nachdem der Große Rath die zu thunenden 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 hinreißen, 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 sämmtlichen 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 komplizirter und viel zu wenig homogener Apparat, um gemeinschaftlich, bloß nach Anleitung eines frühern Großrathsbeschlusses, 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 bezüglich Instruktionen noch einmal zusammenzurufen. Ich schließe, indem ich Ihnen diese neuen Anträge der Großrathskommission 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 diskutiert 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 fort dauern 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, schwebte mir als leitender Gedanke vor, daß die Angelegenheit der Bern-Luzern-Bahn nicht

andern definitiv erledigt werden könne, als durch Volksentscheid. Dieß ist zunächst in Folge unserer politischen Einrichtungen nothwendig und so dann, 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 Großrathskommission 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 dieß nicht glaube, will ich bei einem spätern Anlasse 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 Volksentscheide 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 Rathe Opposition zu machen.

Was das vom Herrn Berichterstatter der Kommission am Schlusse seines Votums abgelesene Schreiben aus der Ostschweiz betrifft, so finde ich, es stehe 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 Kommissionsantrages vorgelegt, welche lautet:

- 1) Der Große Rath ernannt eine Kommission von 5 Mitgliedern und ertheilt derselben Vollmacht, sich Namens des Kantons Bern 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 Kaution von Fr. 150,000 zu bestellen.
- 3) Der Regierungsrath in Verbindung mit der bestehenden großrathlichen Eisenbahnkommission 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 Kommissionsantrages war eine etwas übereilte, da die Diskussion in der Kommission von 9 bis 10¹/₄ Uhr dauerte, und in dieser bereits der Antrag gestellt worden war, man möchte die Sitzung des Großen Rathes auf den Nach-

mittag verschoben. 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 1/4 Uhr.

Der Redaktor:
Fr. Zuber.

Zweite Sitzung.

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

Unter dem Voritze des Herrn Präsidenten Sahli.

Nach dem Namensaufrufe sind 240 Mitglieder anwesend; abwesend sind 10, wovon mit Entschuldigung: die Herren Gerber in Steffisburg, Greppin, Roth, Schatzmann, Studer, 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 Stimmzähler in der Person der Herren Sigri und Ruzbaum.

Tagesordnung:

Wahl eines Mitgliedes des Regierungsrathes.

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

Wahl eines Mitgliedes des Ständerathes.

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

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

Von 220 Stimmenden erhalten im ersten Wahlgange:
Herr Ott 172 Stimmen
" Karrer 142 "
" Michel 188 "
" Schmid, Andreas . . . 164 "
" Seßler 141 "
" Scheurer 82 "
" v. Wattenwyl 68 "
" Rüfenacht-Moser . . . 42 "
" Steiner 25 "
" v. Stinner 19 "
Die übrigen Stimmen zerplittern sich.
Gewählt sind somit die Herren Großräthe Ott, Karrer, Michel, Andreas Schmid und Seßler.

Naturalisationsgesuch.

Hiefür werden als provisorische Stimmzähler bezeichnet die Herren Wildbolz und Wytenbach.

Auf den Antrag des Regierungsrathes wird nun naturalisirt:

Ab. Persin, von Rougemont, Rt. Waadt, geb. 1841, Direktor der Volksbank in Bern, verheiratet, dem das Ortsbürgerrecht der Stadt Bern zugesichert ist.

Abstimmung.

Für Entsprechung 115 Stimmen
Leer 1 Stimmzettel.

Herr Präsident. Herr Brunner wünscht der Versammlung noch einen Vorschlag in Betreff der **Bern-Luzernbahnangelegenheit** zu machen. Ich ertheile ihm deßhalb das Wort.

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

Regierungsrath dem Großen Rathe unterbreitet haben, zu dem Antrage nämlich, daß man einer Kommission uneingeschränkte 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 großrätlichen Eisenbahnkommission ermächtigt, mit den Obligationsgläubigern der Bern-Luzernbahngesellschaft 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. 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 Wasserverwalter kann natürlich eine Verschiebung nicht befürworten, wenn nicht ganz bestimmte Gründe vorliegen. Nun hat sich aber durch den gestrigen Beschluß 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 dieß noch können, oder ob sie an die Centralbahn gebunden sind. Wenn Letzteres aber auch der Fall wäre, was ich nicht annehme, so ist es immerhin von großer Wichtigkeit, daß man auf der andern Seite den ernststen Willen des Großen Rathes sieht. Da wird es doch vielleicht gelingen, die Sache in ein anderes Jahrwaasser 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 dieß das 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 Beschluß des Großen Rathes in der Bern-Luzern-Bahnangelegenheit, wie folgt:

1. Der Große Rath ernannt 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 Kaution von Fr. 150,000 zu bestellen.
3. Der Regierungsrath in Verbindung mit der bestehenden großrätlichen Eisenbahnkommission 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.

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 Beeidigung desselben vorzunehmen.

Herr Präsident. In Folge der Neuwahl des Herrn Regierungsrathes Bodenheimer wird die Frage einer neuen Vertheilung 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 Nachkreditbegehren 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.
Arberg	1,709	987	714
Arwangen	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
Courtellary	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) 20,806 26,596

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

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 J.-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
Vaudt	7,038	9,560
Valais	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**.

