

Zeitschrift: Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Bern
Band: 73 (1990)

Artikel: Geschichte des Kantons Bern seit 1798. Band 2, Die Entstehung des demokratischen Volksstaates 1831-1880
Autor: Junker, Beat
Kapitel: 7: Der Weg zur Staatskrise von 1877/78
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1070975>

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: 13.01.2026

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

VII. KAPITEL

DER WEG ZUR STAATSKRISE VON 1877/78

1. DIE JURABAHNEN

Das Eisenbahnnetz im Kanton Bern entwickelte sich nicht nach einem Gesamtplan, sondern nach den – bisweilen eher zufälligen – Interessen der beteiligten Gesellschaften. Dem Staat blieb wenig Einfluss, und so erschlossen die Strecken vorerst nur die stärker bevölkerten und wirtschaftlich interessanten Gegenden im geographischen Mittelland. Dagegen wurden bis in die Sechzigerjahre das Oberland und namentlich der Jura bloss gestreift.

Rund um das ehemalige Bistum legten sich im In- und Ausland Schienenwege und zogen einen grossen Teil des bisherigen Verkehrs an sich. Aber neben wirtschaftlichen sprachen auch politische Gründe für gute Verbindungen zwischen Altbern und dem Jura. Denn dieser Landesteil unterschied sich vom übrigen Kanton nicht nur durch seine Sprache und – im Norden – durch seine Konfession, sondern hier galten zum Teil immer noch andere Gesetze, ein anderes Steuersystem, eine andere Ordnung des Armenwesens, und seit 1815 waren noch keine kräftigen inneren Bindungen zwischen den beiden Partnern gewachsen. Sollten nun die Möglichkeiten des Verkehrs den Zugang eher zu anderen Regionen erleichtern als zu Bern, so konnte daraus eine eigentliche Entfremdung entstehen, umso mehr als in den Sechzigerjahren auch Reformpläne für die Burgergemeinden und Projekte für die Beseitigung der jurassischen Besonderheiten im Rechts- und im Steuerwesen das Verhältnis zwischen Bern und dem Jura belasteten und dem Separatismus Auftrieb gaben.

Verschiedenes spielte mit, wenn die Bahnen bisher nicht ins Innere des Juras vorgedrungen waren. Sein zerklüftetes, in viele kleine Räume aufgegliedertes Gelände bot natürliche Hindernisse, und als Wirtschaftsraum fehlte ihm die nötige Bedeutung für Anschlüsse an landesweite oder gar internationale Verbindungen. In

der Region selber sträubten sich – ähnlich wie im alten Kantons-
teil – traditionell Eingestellte und Nutzniesser des herkömmlichen
Verkehrs wie Wirte und Fuhrleute gegen Neuerungen. Die Central-
bahn-Gesellschaft bremste, damit nicht eine Parallelstrecke ihre Li-
nie durch den Hauenstein konkurrenzieren, und schliesslich ermun-
terten Fehlschläge wie jener der Ost-West-Bahn den Eifer für neue
Unternehmen nicht.

Der Anstoss zum Handeln kam aus dem Jura selber. Setzten sich
zuerst kleinere, lokale Gruppen für Teilstrecken ein, so bildeten we-
nig später vor allem Persönlichkeiten aus Delsberg ein «Zentralko-
mittee für die jurassische Eisenbahn». Unter dem Vorsitz von Xavier
Stockmar fasste es ein ganzes Netz ins Auge. Seine Strecken sollten
(mit einer Seitenlinie ins St.Immortal) von Biel nach Delsberg füh-
ren und sich dort nach Basel und Pruntrut verzweigen. Obwohl die
Konzessionen erteilt wurden, kam es nicht zum Bau, denn es man-
gelte an Geld, Vorstudien und Plänen von Fachleuten. Dafür bot
sich dem Vorhaben eine neue Chance, als Xavier Stockmar 1862
nochmals in den Regierungsrat gewählt wurde und dort die Eisen-
bahndirektion zugewiesen erhielt. Allerdings starb er bereits im
Juni 1864, bevor er in seinem neuen Ressort Grösseres hätte ver-
wirklichen können ¹⁹¹.

Zwar lag dem Grossrat schon im Februar 1864 ein Antrag vor,
welcher den Kanton verpflichten wollte, sich am Bau von Eisenbah-
nen im ehemaligen Bistum zu beteiligen. Die Legislative strapaz-
ierte aber die Geduld der Jurassier, indem sie einen endgültigen
Entscheid volle drei Jahre lang immer wieder hinausschob. Endlich
genehmigte sie im Februar 1867 nach einer fünftägigen Rede-
schlacht einen Text, wonach die jurassischen Eisenbahnen im Pri-
vatbau erstellt würden, der Staat jedoch für die Linien Biel–Sonce-
boz–Tavannes, Sonceboz–Convers und Pruntrut–Delle Aktien im
Betrag von 6 950 000 Franken übernehme. Einer Gesellschaft, die
später die Strecken Tavannes–Basel und Delsberg–Pruntrut hinzufü-
gen werde, stellte er weitere Hilfe in Aussicht.

In der Schlussabstimmung unter Namensaufruf genehmigte der
Rat das Dekret mit 137:87 Stimmen. Sämtliche Grossräte aus dem
Jura und aus Biel votierten dafür, während die Altberner praktisch

zu gleichen Teilen Ja und Nein sagten. Die Ablehnenden trugen Bedenken wegen des schlechten Standes der Staatsfinanzen und scheuten nach dem Ost-West-Bahn-Debakel vor Verpflichtungen zurück, deren endgültiges Ausmass sich nicht eindeutig abgrenzen liess. Anhänger der «demokratischen Bewegung» verwarfen überdies, weil ihr Antrag mit 129:95 Stimmen unterlegen war, die Kantonsbürgerschaft solle den definitiven Entscheid über das ganze Geschäft in einer Volksabstimmung fällen.

Eine ganz neue Lage schuf der Deutsch-Französische Krieg von 1870/71, nach dessen Ende Frankreich das Elsass dem Deutschen Reich abtreten musste. Damit verlor die Linie Paris–Belfort den Anschluss an Basel und die Schweiz über französisches Territorium. Ersatz konnte eine neue Strecke durch den Berner Jura bieten, dessen Bahnen damit von lokalen Einrichtungen zu Teilen internationaler Verbindungen aufstiegen. Die französische Ostbahn-Gesellschaft beteiligte sich mit 4½ Millionen, der Kanton Basel Stadt mit einer halben Million Franken am Kapital der bernischen Jurabahn-Gesellschaft. Deren Finanzierung war damit gesichert, und am 26. Februar 1873 genehmigte der Grosse Rat mit demonstrativer Einstimmigkeit durch 232 Ja ihren Finanzausweis. Eine grosse Last übernahmen auch die Einwohner- und Burgergemeinden des Juras, die für insgesamt über 7 Millionen Aktien zeichneten und zur Beschaffung dieser Summen zum Teil ihre Wälder übermässig ausbeuteten ¹⁹².

Zwischen 1872 und 1877 konnten allmählich alle vorgesehenen Linien des Netzes zwischen Biel, Convers, Delle und Basel eröffnet werden, und gemäss einem Grossratsbeschluss von 1873 ging auch die Strecke Bern–Biel–Neuenstadt von der Staatsbahn an die Jurabahn-Gesellschaft über. Diese entwickelte sich – anders als andere Unternehmen aus der Frühzeit der bernischen Eisenbahnen – auch finanziell erfreulich und konnte von 1880 an sogar eine Dividende auszahlen. Das war zum Teil das Verdienst zweier fast gleichaltriger Männer: der Jurassier Pierre Jolissaint und der Altberner Eduard Marti waren beide um 1830 geboren, studierten Jurisprudenz und gehörten der Studentenverbindung «Helvetia» an. Beide waren während der Sechzigerjahre Nationalrat und galten als «Eisenbahn-

barone». Jolissaint stand seit 1866 als Regierungsrat den bernischen Eisenbahnen vor und gehörte nach seinem Rücktritt 1873 der Direktion der Jura-Bern-Bahn an, welche von Marti als Präsident geführt wurde. Das erfolgreiche Wirken dieses Zweigespanns rückte nun die Klagen in den Hintergrund, Altbern habe die Erschliessung des Juras durch den modernen Verkehr gebremst und verzögert.

Während die Bahnen des alten Kantonsteils oft von gewinnorientierten, ausländisch beeinflussten Gesellschaften abhingen, waren sie im Jura weit stärker in der Region verankert und von ihren Gemeinden getragen, über innere Gegensätze hinweg. So konnte Eduard Marti 1877 vor dem Grossen Rat bezeugen: «Wo stehen sich die Parteien schroffer gegenüber als im Jura? Dennoch haben dort seit vollen sechs Jahren alle Parteien, die ganze Bevölkerung ihre Kräfte vereinigt, um das Gelingen des grossen Unternehmens zu ermöglichen. Im Verwaltungsrathe der Jurabahn sehen wir Protestanten und Neu- und Altkatholiken, Konservative und Radikale friedlich nebeneinander sitzen, und ich erinnere mich kaum, dass bei irgend einem Beschlusse auch nur eine Meinungsdivergenz herrschte.»

Allerdings heilte auch der Bau neuer Verkehrswege die Wunden nicht, welche der Kulturkampf geschlagen hatte. Bereits 1868 – also noch vor dem Höhepunkt der Auseinandersetzungen zwischen Kirche und Staat – formulierte es Xavier Kohler aus Pruntrut in einer Grossratsdebatte drastisch: «Man hat gesagt: Warten wir noch einige Monate; wenn die Jurassier die Jurabahnen haben, werden sie befriedigt sein, und mit den Ordensschwestern wird man schnell fertig werden. Diess ist, soweit es den katholischen Jura betrifft, ein grosser Irrthum. Die Religion steht dort über den materiellen Interessen; das Kreuz geht bei uns der Lokomotive vor.»¹⁹³

2. DIE BAHNVERBINDUNG VON LANGNAU NACH LUZERN

Aus der Liquidationsmasse der Ost-West-Bahn war 1861 die bernische Staatsbahn entstanden, welche von Anfang an ständig mit Wi-

derwärtigkeiten zu kämpfen hatte. So suchte ihr die Centralbahn den Bau der Strecke von Bern nach Luzern zu hintertreiben, indem sie selber eine Konkurrenzlinie von Langenthal nach Wauwil zu erstellen begann. Diese blieb unvollendet, und Einzelobjekte wie zugemauerte Tunnel zeugen im Gelände noch heute von jenen Rivalitäten.

Am 29. August 1861 entschied der Grosse Rat, die noch bestehenden Lücken bei den Staatsbahnlinien zwischen Biel und Bern sowie zwischen Bern und Langnau schliessen zu lassen, und zwar durch den Kanton selber. Das gab Anlass zum Missverständnis, die Legislative habe sich für alle Zukunft auf den Staatsbau festgelegt, und der Rat sah sich zu einer Klarstellung genötigt. Im Augenblick blieb ihm aber kaum eine andere Wahl, als die Aufgabe selbst zu übernehmen. Eduard Blösch meinte, es gelte «B zu sagen – A haben wir bereits gesagt, und ich fürchte, wir kommen wahrscheinlich bis zum W».

Streitigkeiten in der Öffentlichkeit gab es vorerst um die Linienführung zwischen Biel und Bern. Sollte die Bahn dem kürzesten Weg folgen und die noch unkorrigierte Aare bei Busswil überqueren, oder erschloss ein «Krump» über Aarberg zusätzliches Publikum und bot erst noch mehr Sicherheit? Über diese Frage gerieten die Berner in Massenversammlungen und Ratsdebatten, in der Presse und in Petitionen hart aneinander, wie es bereits kurz geschildert worden ist. Schliesslich siegte die Busswiler Variante, und am 1. Juni 1864 begann der Betrieb auf der Strecke Biel–Bern. Gewichtiger war auf die Länge, dass die Volksbewegung über diesen Eisenbahnstreit dem Kanton Bern das Gesetzes- und Finanzreferendum bescherte ¹⁹⁴.

Der andere Ast der Staatsbahn, von Bern nach Langnau, brachte naturgemäss Defizite, solange ihm eine Fortsetzung nach Luzern fehlte. Die Chancen für einen Ausbau in dieser Richtung wuchsen, als die Idee einer Gotthardbahn Gestalt annahm, und eine Verbindung mit dieser geplanten Linie neue Aussichten eröffnete. Schon 1863 beantragte der Regierungsrat, Bern möge der «Übereinkunft zu Anstrengung einer Gotthard-Eisenbahn» beitreten, dem sogenannten Gotthardkomitee, welchem bereits mehr als ein Dutzend

anderer Kantone angehörten. Dem Grossen Rat eilte es jedoch damit nicht. Er befasste sich erst 1866 mit der Frage und schob den Entscheid über eine Kostenbeteiligung an der Gotthardbahn hinaus, bis die Ausführung dieses Werkes und des Zubringers von Langnau nach Luzern gesichert seien. Damit gelang es, die Verantwortung der neuen Legislative zuzuschieben, welche im Frühjahr 1866 bei den umkämpften Grossratswahlen mitten im Streit um die Einführung des Referendums erkoren wurde.

Die Zurückhaltung rührte aber auch von schlechten Erfahrungen her, welche Bern früher mit der vorschnellen Unterstützung von Eisenbahnvorhaben gemacht hatte. Zudem entstand den Gotthardplänen Konkurrenz durch das Projekt für einen Grimseltunnel. Es gewann jedoch nie grösseren Anhang, und bei der Alpenbahndebatte im Grossen Rat vom Januar 1866 setzten sich fast nur Jurasier dafür ein.

Als die Gotthardbahn-Gesellschaft dann finanziell auf festeren Füüssen stand, bewilligte ihr der bernische Grosse Rat am 10. März 1870 beinahe einhellig eine Subvention von einer Million Franken. Der Beschluss unterstand dem kurz zuvor eingeführten Referendum, und das Bernervolk nahm ihn am 3. April 1870 mit 31 497 Ja gegen 10 364 Nein an. Von allen Bezirken lehnten einzig Laufen und Pruntrut ab, doch lag im Jura auch bei den zustimmenden Ämtern der Anteil der Nein deutlich höher als im alten Kanton.

Nachdem der Grosse Rat die Gotthardsubvention bewilligt hatte, genehmigte er in der gleichen Session auch eine Konzession für die Strecke Langnau–Luzern, das heisst für das kleine Stück davon, das über bernisches Gebiet führte. Eine ähnliche Konzession hatte seinerzeit bereits die Ost-West-Bahn besessen, aber nicht ausgenützt ¹⁹⁵.

Nun schloss ein Initiativkomitee für eine Eisenbahnlinie Langnau–Luzern mit den Kantonen Bern und Luzern einen Vertrag, der sich zur Hauptsache mit der Finanzierung des Unternehmens befasste. Der bernische Grosse Rat behandelte diesen Text im November 1871. Widerstand meldete sich namentlich aus dem Amt Trachselwald, wo kurz zuvor Pläne skizziert worden waren, um die Verbindung zwischen dem existierenden Stück der Staatsbahn und Luzern

nicht durch das Entlebuch zu führen, sondern über Sumiswald–Affoltern–Huttwil–Willisau und Wolhusen. Hartnäckiger Wortführer war ein junger, eben erst gewählter Grossrat, der später für den Kanton noch Bedeutendes leisten sollte: Alfred Scheurer. Er stammte aus dem Seeland und hatte sich nach einer Jugend in dürftigen Verhältnissen mit harter Arbeit Kenntnisse und Mittel für ein Rechtsstudium an der Berner Hochschule erworben. Dann wirkte er zuerst als Gerichtspräsident in Trachselwald und darauf als Fürsprecher in Sumiswald. Ein Praktikum hatte er seinerzeit im Büro des Anwaltes Pierre Jolissaint absolviert, des jetzigen Regierungsrates und Vorstehers der Eisenbahndirektion. Gegen ihn trat Scheurer nun an und unterlag am 3. November 1871 in der Hauptabstimmung bei Namensaufruf mit 91:102 nur knapp. Für den Regierungsvorschlag, also die Bahn durch das Entlebuch, sprachen sich die meisten Stadtberner und Jurassier aus. Formal betraf die Abstimmung einen Verschiebungsantrag, mit dem Scheurer Zeit zu weiteren Verbesserungen für das Unteremmentaler Projekt gewinnen wollte. Ob nicht auch die Regierungsvorlage gründlicherer Prüfung und der Vervollkommnung bedürfe, fragte damals im Grossen Rat kaum jemand, was sich später rächte.

Zusagen für finanzielle Hilfe an geplante Bahnen über den Brünig und von Lyss über Murten ins Broyetal sollten in anderen Landesteilen den Boden für die Entlebucherbahn ebnen, und so siegte sie denn auch in der Volksabstimmung vom 7. Januar 1872 mit 28 523 Ja gegen 11 162 Nein. Von den Bezirken verwarfen Saanen und die Freiberge eher knapp, Trachselwald jedoch gewaltig, mit 341 Ja gegen 2373 Nein. Damit schnitt das Entlebuch-Projekt etwas besser ab als der Subventionsantrag für die Broyetalbahn (25 242 Ja gegen 11 653 Nein), über welchen die Berner Bürger am gleichen Tage entschieden ¹⁹⁶.

Gemäss der vom Grossen Rat und vom Volk genehmigten Vereinbarung ging nun die bereits gebaute und bisher von der bernischen Staatsbahn betriebene Linie Gümligen–Langnau an die neue «Eisenbahngesellschaft Bern–Luzern» über, wofür dem Kanton Bern ein Kaufpreis von 6 Millionen 600 000 Franken zustand. Das Geld für diese Handänderung und für den Bau der Strecke Lang-

nau-Luzern wollte die Gesellschaft durch die Ausgabe von Obligationen und Aktien für über 16 Millionen Franken beschaffen. Davon sollte der Kanton Bern zwei Millionen übernehmen, wobei 250 000 Franken durch «die Gemeinden und Privaten der beteiligten Landesgegenden» gezeichnet würden. Damit war nicht bloss das Emmental gemeint, sondern auch die Stadt Bern.

Diese Partner zeigten wenig Begeisterung für die ihnen zugedachte Rolle. Manche Emmentaler Gemeinde hatte seinerzeit beim Debakel der Ost-West-Bahn schlechte Erfahrungen gemacht und hohe Einbussen erlitten auf Aktien, die schliesslich jeden Wert verloren. Und in der Stadt Bern ging da und dort das Wort um: «Nous sommes satisfaits.» Die Eisenbahnwünsche des Hauptortes seien auch ohne den Bau weiterer Linien erfüllt. Das gab dem alten Gegensatz zwischen Stadt und Land wieder etwas Auftrieb, wenn auch nur in einem Nebepunkt. Wichtiger war, dass nun ein ansehnlicher Teil des bernischen Staatsvermögens in einem Unternehmen steckte, das ganz verschieden beurteilt wurde. Regierungsrat Pierre Jolissaint, Vorsteher der Eisenbahndirektion, sah die Entlebucher Strecke als Teil «der europäischen Centrallinie Bordeaux-Châlons-Dôle-Neuchâtel-Bern-Luzern-Innsbruck-Wien» und betrachtete ihre Verwirklichung als Ehrensache, bei der das Prestige Berns auf dem Spiel stehe. Zurückhaltender war der konservative Regierungsrat Ludwig Kurz, dem der Grosse Rat 1870 einen Wechsel von der Direktion des Inneren auf jene der Finanzen aufgezwungen hatte. Darauf wollte er sich zuerst aus der Exekutive zurückziehen, harnte aber schliesslich doch aus und ahnte wohl bereits, dass gerade diese Eisenbahnvorlage seinen Geschäftsbereich schwer belasten werde ¹⁹⁷.

3. DIE «VORSCHUSSMILLION»

Ziemlich genau ein Jahr nach dem Grundsatzentscheid des Grossen Rates vom November 1871 legte die «Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern» den Ausweis über genügende Finanzen vor. Sie verfügte Ende 1872 über 14 Millionen in Aktien und Obligationen, wäh-

rend die pessimistischsten Berechnungen die Baukosten auf 13,7 Millionen veranschlagten. Aber bald forderten Landerwerb, Unwetterschäden, Umbauten im Bahnhof Luzern und Unstimmigkeiten mit den Unternehmern weit höhere Auslagen als erwartet. Deshalb bat die Gesellschaft erstmals am 23. Juli 1875 die bernische Regierung, sie möge das nötige Geld für den Abschluss der Bauten vorschliessen, nämlich etwas mehr als zwei Millionen Franken. Eine solche Bewilligung lag weit über der Kompetenzgrenze des Regierungsrates, und die Kantonsbuchhalterei wehrte sich denn auch zuerst dagegen, wurde aber von ihrer Oberbehörde, der Finanzdirektion, im Stiche gelassen. Bereits zwei Tage nach dem Empfang des Gesuches erfüllte die Exekutive den Wunsch der Bahngesellschaft in der Meinung, «dass der Kanton Bern als der meistbetheiligte Aktionär des Bern-Luzernbahnunternehmens im eminentesten Masse dabei betheiligt sei, dass die Linie ohne Störung und Verzögerung ausgebaut, dem Betriebe übergeben und auch im Betrieb erhalten werde, da sonst in erster Linie *seine* finanziellen Interessen geschädigt würden».

Sie meinte, «nur dasjenige zu thun, was schliesslich doch dem Kanton als dem meistbetheiligten Aktionär auffallen werde, da von einem Aufgeben des ganzen Projektes vor dessen endgültiger Ausführung doch kaum die Rede werden kann». Zudem sei «nicht aus den Augen zu verlieren, dass der Kanton die fraglichen Summen, wenn auch formell für eine selbstständige Gesellschaft, so doch materiell in eigener Sache verausgabte, da ihm, in seiner Eigenschaft als meistbetheiligtem Aktionär, die Aufgabe der Geldbeschaffung in letzter Instanz doch wiederum obgelegen hätte. Der Regierungsrath sah sich so, da die Betriebseröffnung und Fortsetzung ohne einen Vorschuss von Seiten des Kantons nicht möglich war, einer eigentlichen *Nothlage* gegenüber, in welcher er durch rasches Handeln die Interessen des Kantons nach Möglichkeit wahren zu sollen glaubte.»

Vielleicht rechnete die Regierung aufrichtig damit, es werde der Bahn später gelingen, die Gelder wieder zurückzuzahlen. Ebenso sehr suchte sie jedoch, die Finanzmisere der Bahngesellschaft und damit des stark beteiligten Staates Bern mindestens über den Ter-

min der Nationalratswahlen vom Herbst 1875 hinaus vor der Öffentlichkeit zu verbergen. Jedenfalls überwies die Exekutive dem Unternehmen im Juli, August, September und Oktober 1875 je rund 250 000 Franken, eine Summe, welche als «Vorschussmillion» in den politischen Tageskampf von damals und in die bernische Geschichte eingegangen ist ¹⁹⁸.

Zwar wussten einzelne Grossräte, die im Verwaltungsrat der Bern-Luzern-Bahn sassen, um diese Vorgänge, doch bewahrten sie darüber Stillschweigen. So nahm das Unternehmen im August 1875 seinen Betrieb auf, und die Öffentlichkeit wurde erst im November desselben Jahres aufgeschreckt, als es die Zinsen für seine Obligationen-Anleihen nicht mehr zu zahlen vermochte und eine Basler Bank deshalb Massnahmen zum Schutze der Gläubiger verlangte.

Nun setzte der bernische Grosse Rat eine Kommission ein, welche den ganzen Problemkreis untersuchen sollte. Über ihren Bericht diskutierte das Plenum im Januar 1876 und genehmigte ihn fast einhellig. Der Text begnügte sich mit der milde formulierten Rüge, der Rat spreche «sein Bedauern darüber aus, dass die Regierung durch Ertheilung der Vorschüsse an die Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft ihre verfassungsmässigen Kompetenzen überschritten hat». Der Regierungsrat betonte, die Verantwortung für die umstrittenen Beschlüsse liege beim gesamten Gremium und nicht etwa bloss bei Eisenbahndirektor Hartmann und Finanzdirektor Kurz. Im Ganzen zeigte die Exekutive wenig Einsicht, und Regierungspräsident Teuscher behauptete, «dass wir in der Sache selbst und vom Standpunkt des richtig verstandenen Interesses des Kantons nicht so sehr im Fehler sind, ja vielleicht eher Lob als Tadel verdienen» ¹⁹⁹.

War damit das bisher Geschehene für den Augenblick abgetan, so herrschte über die Zukunft wenig Klarheit. Auch die «Vorschussmillion» konnte den Konkurs der Bern-Luzern-Bahn nicht verhindern, und die Versteigerung wurde auf den 15. Januar 1877 festgelegt. Der Kanton Luzern beteiligte sich dabei nicht, so dass sich einzig der Kanton Bern und eine Gesellschaft gegenübertraten, hinter welcher Basler Kreise um die Centralbahn standen. Die fünf Vertreter Berns waren durch den Grossen Rat auf keine Limite verpflich-

tet worden. Experten des Bundesgerichts hatten den Wert der Bahn auf sechs Millionen Franken geschätzt.

Bern musste aber schliesslich für den Zuschlag 8 Millionen 475 000 Franken erlegen, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Grossen Rat und durch das Volk. Diese Ratifikation suchte die Regierung dem Grossen Rat schmackhaft zu machen durch einen ausführlichen Bericht mit einem grossen Aufwand an algebraischen Formeln, welcher beweisen sollte, dass die Bahn auch den höheren Preis wert sei. In einer ausserordentlichen Session genehmigte die Legislative am 9. Februar 1877 den Kauf unter Namensaufruf mit 162 Ja gegen 57 Nein, wobei die Fronten quer durch Parteien und Gegenden liefen. Am 11. März 1877 stimmte auch das Bernervolk mit 41 219 Ja gegen 31 277 Nein zu. Verwerfende Bezirke fanden sich namentlich im nördlichen Jura (Freiberge, Dölsberg, Pruntrut) und im Oberland (Frutigen, Interlaken, Saanen), aber mit Büren, Seftigen und Trachselwald auch in den meisten übrigen Landesteilen ²⁰⁰.

Der Volksentscheid vom 11. März 1877 hatte der Form nach die Eisenbahnangelegenheit in Ordnung gebracht und einen Schlusspunkt gesetzt. Die Jurabahn führte nun den Betrieb auf der Strecke Langnau–Luzern weiter, erwirtschaftete darauf für einige Jahre einen bescheidenen Gewinn und nannte sich seit 1884 Jura–Bern–Luzern-Bahngesellschaft. Nicht verschwunden war jedoch das Misstrauen des Bürgers gegen seine Behörden. Dabei rührte der Unwille auch von Verhältnissen her, die nicht Besonderheiten Berns waren, sondern sich ähnlich auch anderswo fanden.

Nach dem Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 erlebte die Schweiz eine kurze Wirtschaftsblüte, die Handel und Gewerbe, aber auch der Landwirtschaft zugute kam. Ihre Erträge stiegen, und in ungebremsstem Optimismus nahmen Private wie Gemeinden und Kantone ohne Bedenken Geld auf, das überall reichlich angeboten wurde. Doch dieser «Gründerschwindel» fand bald ein Ende. 1876 brach eine Krise herein, überschwemmte Europa mit billigen Lebensmitteln aus Nordamerika und liess die Agrarpreise zusammenfallen. So sanken die Einnahmen der Bauern, während die Ausgaben – namentlich für den Zinsendienst – gleich blieben. Diese

Schwierigkeiten übertrugen sich auf weitere Wirtschaftszweige, und es begann eine Notzeit, die bis in den Anfang der Achtzigerjahre hinein dauerte. Sie traf landwirtschaftliche Gebiete noch härter als solche mit Industrie. Vor diesem Hintergrund sind die Eisenbahnaffären von 1877 zu sehen.

Die Behörden Berns hatten sich vorschnell und ohne sorgfältiges Prüfen auf Projekte eingelassen, denen ein solides Fundament fehlte, und es bot wenig Trost, dass auch andere Kantone oder Gemeinden ähnliche Fehler begangen hatten und nun ebenfalls in Nöten steckten. So konnten die Centralbahn und die Nordostbahn nach riskanten Finanzgeschäften 1876 plötzlich keine Dividenden mehr bezahlen, ihre Aktien verloren an Wert, und mancher Kleinsparer stiess sie in einer Art von Panik ab. Spekulanten kauften sie auf und steckten riesige Gewinne ein, nachdem sich die Kurse wieder erholt hatten. So blieb Enttäuschung zurück und schürte die Erbitterung gegen die Eisenbahngesellschaften, was sich auch auf die Berner Regierung übertrug, die ihnen nahestand ²⁰¹.

4. DIE STAATSKRISE

Unerledigt waren auch nach dem 11. März 1877 die Finanzprobleme des Kantons Bern, hatte er sich doch in riesige Schulden gestürzt. Ein Bericht der Regierung vom Frühjahr 1878 legte dem Grossen Rat dar, es seien – entgegen den Voranschlägen – für 1875 und 1876 Defizite von zusammen über 2½ Millionen Franken entstanden, und für 1877 und 1878 liessen sich ähnliche Fehlbeträge voraussehen. Zusammen mit der «Vorschussmillion» ergab das schwebende Schulden von rund 6 Millionen Franken. Dazu kamen über 40 Millionen Franken Eisenbahnschulden, für welche der Kanton zwar Aktien besass, doch war deren Wert in vielen Fällen zweifelhaft. Auf die Öffentlichkeit wirkte der Bericht wie ein Eingeständnis von Fehlern, die man lange verschwiegen und verschleierte habe.

Nun beschlossen Regierung und Grosser Rat, das Volk abstimmen zu lassen über einen Finanzplan mit Nachkrediten zur Dek-

kung der Defizite von 1875 bis 1877 sowie über eine nachträgliche Billigung der «Vorschussmillion». Die Chancen dafür standen schlecht, wobei die meisten Berner weniger über die vorgelegten Anträge urteilen wollten, als darüber, ob sie den amtierenden Behörden weiterhin vertrauen würden oder nicht.

Das Ergebnis des Volksentscheids vom 26. August 1877 war für die Regierung niederschmetternd. Die Berner lehnten beide Vorlagen mit ähnlicher Wucht ab, den Finanzplan mit rund 11 000 Ja gegen 24 000 Nein, die «Vorschussmillion» mit 10 000 Ja gegen 24 000 Nein. Die Ja überwogen – zum Teil ganz knapp – für beide Fragen nur gerade in den Bezirken Oberhasli und Obersimmental, für die «Vorschussmillion» allein in Nidau und für den Finanzplan allein in Biel und Thun. Alle übrigen Ämter verwarfen, also sämtliche Bezirke der Landesteile Mittelland, Emmental, Ob- und Nid-aargau und Jura.

Die Regierungsräte zogen aus dieser Abfuhr die Konsequenz. Es waren nur noch sieben, denn Friedrich Kilian und Jules Frossard hatten ihr Amt bereits im Frühjahr 1877 niedergelegt, ohne dass jemand bereit gewesen wäre, ihre Nachfolge zu übernehmen. Dem jurassischen Demissionär hatte der Grosse Rat damals übrigens ausdrücklich einen «Dank für geleistete Dienste» verweigert. Nun taten am 29. August 1877, drei Tage nach der Volksabstimmung, Wilhelm Teuscher, Rudolf Rohr, Johann Wynistorf, Ludwig Kurz, Constantin Bodenheimer, Johann Jakob Hartmann und Johann Ritschard denselben Schritt und legten alle ihr Amt nieder. Der Grosse Rat entliess sie jedoch nicht sofort, wie sie es gewünscht hatten, sondern erst auf Mai 1878, wenn ohnehin Neuwahlen der kantonalen Exekutive und Legislative nötig wurden ²⁰².

Bei der Erneuerung des Grossen Rates im Frühjahr 1878 gab das Bernervolk den Freisinnigen die Quittung für ihre Politik und Finanzwirtschaft der letzten Zeit. Sie stellten nun bloss noch gut 140 Vertreter gegen etwas über 100 der Konservativen. In der Stadt Bern unterlagen ihre Prominenten wie Jakob Stämpfli und die bisherigen Regierungsräte.

Bei diesem Stärkeverhältnis von 3 zu 2 wären die Freisinnigen bereit gewesen, den Konservativen in einer Art von «freiwilligem

Proporz» drei Sitze im Regierungsrat zu überlassen, falls die Anwärter ihnen als Personen genehm seien. Denn die Zahl der freisinnigen Grossräte war wohl zurückgegangen, aber sie besaßen im Wahlgremium immer noch die Mehrheit und konnten missliebige Kandidaten am Erfolg hindern. Die Konservativen beharrten zuerst auf Nominationen nach ihrem eigenen Geschmack und fanden sich erst später bereit zu einem Kompromiss. So setzten sie nur zwei der Ihren durch, nämlich Edmund von Steiger, Pfarrer in Gsteig bei Interlaken, und Albert von Wattenwyl, Regierungstatthalter in Bern, beide also Patrizier, aber nicht starre Verfechter des Alten. Besonders Steiger galt als offen für nötige Reformen.

Von den Freisinnigen wurde als einziger Bisheriger Rudolf Rohr gewählt, ferner als Neue Albert Bitzios, Pfarrer in Twann, der Sohn Jeremias Gotthelfs, Regierungstatthalter Niklaus Rätz von Aarberg, Fürsprecher Alfred Scheurer von Sumiswald und Joseph Stockmar, Regierungstatthalter von Pruntrut, ein Neffe Xavier Stockmars. Zwei Sitze blieben – entgegen den Vorschriften der Verfassung – während einer vollen Amtsperiode unbesetzt, weil mehrere gewählte Freisinnige das Amt ausschlugen. Vier Jahre lang zählte der Regierungsrat also nur sieben Mitglieder. Erst 1882 gelang es mit einiger Mühe, ihn wieder auf den vollen Bestand zu bringen durch die Wahl der beiden Freisinnigen Friedrich Eggli, Oberrichter aus dem Seeland, und Dr. Albert Gobat aus Delsberg. Doch bald darauf starb Albert Bitzios, so dass schon wieder eine Vakanz entstand, die sich erst nach einiger Zeit beheben liess ²⁰³.

Diese Ereignisse sind unter der Bezeichnung Staatskrise in die bernische Geschichte eingegangen. Damals desavouierte das Berner Volk in erster Linie die Regierungsweise und die Ausschliesslichkeit der herrschenden Radikalen, wie sie sich etwa im Eisenbahnwesen oder beim Kulturkampf kundgetan hatte. Nun mussten die Freisinnigen einsehen, dass es künftig nicht ohne Zusammenarbeit mit der Minderheit abging, und dass sie nicht weiterhin begangene Fehler vertuschen und Sachfragen mit persönlichen Machtansprüchen verquicken konnten. Dabei war die bisherige freisinnige Politik vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wandlungen jener Zeit nicht einfach falsch. Sie ging davon aus, es

obliege dem Staat, breite Schichten am ökonomischen Fortschritt teilhaben zu lassen. Der Staat solle deshalb Werke des gemeinen Nutzens wie Eisenbahnen ausführen und die Finanzlast dafür tragen. Die Konservativen beschworen dagegen das Gespenst der Staatsallmacht, aber auch der leeren Staatskassen herauf. Sie erhofften Hilfe vom Einzelnen, der seine Verantwortung übernehme, doch liessen sich damit allein die grossen Aufgaben der Zeit nicht mehr lösen.

Beide Parteien bildeten damals keine innere Einheit. Zwar traten die Freisinnigen gegen aussen geschlossen auf, wenn es galt, ihre Machtposition zu verteidigen oder zu mehren und weltanschauliche Gegner zurückzudrängen. Über politische Volksrechte sowie wirtschaftliche und soziale Fragen gingen die Meinungen jedoch auseinander. Die Altradikalen lebten im Grunde immer noch vom Impetus des Umschwungs von 1846 und verteidigten das damals Erreichte starr und ohne Zugeständnisse an neuere Entwicklungen. Ihr eigentliches Haupt war Jakob Stämpfli, der im Mai 1879 starb. Zu ihnen zählten aber auch die Nationalräte Karl Karrer aus dem Emmental und Jakob Scherz aus dem Oberland sowie die beiden «Eisenbahnbarone» Pierre Jolissaint und Eduard Marti.

Neben sie trat die «junge Schule», welche 1869 die Einführung des Referendums durchgesetzt hatte. Sie forderte weitere politische Rechte für das Volk und staatlichen Schutz für die wirtschaftlich Benachteiligten. Ihr Führer war der Stadtberner Rudolf Brunner und von den Regierungsräten standen ihr Albert Bitzios und später Albert Gobat nahe. Die Regierungsräte Scheurer und Rätz galten als Vermittler zwischen den beiden Gruppen. Ungeschieden waren noch Freisinn und Sozialismus. Die Führer der Arbeiter gehörten ausser zu Organisationen wie dem Grütliverein auch zur freisinnigen Partei und wurden als ihre Vertreter in Behörden gewählt.

Die Konservativen hatten seit jeher aus einer lockeren Koalition von Gruppen bestanden, denen hauptsächlich die Ablehnung der Radikalen gemeinsam war. Sie fanden immer noch einen starken Rückhalt in der Stadt, namentlich beim Patriziat. Doch besaßen sie auch Anhang bei der konservativen Bauernsame, namentlich im Mittel- und im Oberland sowie im Oberaargau, weniger im Em-

mental und kaum im Seeland. Dagegen spannten die Altberner Konservativen oft mit den katholischen Jurassiern zusammen.

Den Konservativen fehlte eine gemeinsame Doktrin. Die Stadtberner unter ihnen beriefen sich oft auch für die Politik auf die christliche Moral als Richtschnur und hielten am Überlieferten fest, während ihnen ein Programm für die Zukunft und für die Bewältigung der bedrängenden materiellen Gegenwartsprobleme fehlte. Immerhin hatte sich um die Regierungsräte von Steiger und von Wattenwyl ein liberaler linker Flügel gebildet, der nicht jeden Fortschritt ablehnte und für soziale Postulate eintrat. Der Vorteil der Konservativen war es, dass sie häufig «Stille» zu mobilisieren vermochten, die sich gemeinsam mit ihnen gegen Übergriffe des Freisinns stellten, im übrigen aber die Meinung der Konservativen nicht immer teilten. So war eine neue Opposition konservativer Prägung im Werden. Sie bestand aus katholischen Jurassiern und betont christlich gesinnten Altbernern, aus Kleinbauern und Gewerbetreibenden, die unter der Wirtschaftskrise litten, und aus Grossbauern, die neue Steuern fürchteten. Ihr Mittelpunkt wurde später Herzogenbuchsee mit der «Berner Volkszeitung» von Redaktor Ulrich Dürrenmatt.

Parteien und Politiker standen 1877/78 in Bern vor einem Scherbenhaufen. Das zwang sie, mindestens solange zusammenzuarbeiten, bis die Finanzen des Kantons einigermaßen ins Lot gebracht waren. Zudem rief das Armenwesen nach neuen Lösungen, die auch an die bisherige Ordnung der Gemeinden rühren mussten, namentlich an das heikle Thema der Burgergemeinden und ihrer Güter. Offen geblieben war auch die Frage einer Ausweitung der politischen Volksrechte, wie sie die «junge Schule» des Freisinns verlangte. Diese Vielfalt an Problemen legte den Versuch nahe, die Kantonsverfassung als Ganzes zu revidieren. Das konnte das Missbehagen des Bürgers ablenken und ihn für die gemeinsame Lösung grosser Aufgaben gewinnen. Damit war der bernischen Politik ein neues Ziel gesetzt. Es wurde nur nach mehreren Anläufen und Misserfolgen und erst anderthalb Jahrzehnte nach der Staatskrise erreicht.

So zeichnet sich für das letzte Viertel des 19. Jahrhunderts ein Wandel ab. Verglichen mit industrialisierten Zonen etwa der östli-

chen Schweiz blieb Bern zwar immer noch ein Agrarkanton, aber doch weit weniger deutlich als zuvor. Andere Erwerbszweige gewannen auf Kosten der Landwirtschaft an Gewicht, und es bildete sich eine Arbeiterschaft heraus, die auch in der Politik eigene Wege suchte und sich von den traditionellen Politischen Parteien löste. Bei diesen ging die Führung zum Teil an andere Regionen und Schichten als bisher. Der Gegensatz Stadt–Land prägte die kantonale Politik nicht mehr, und im Hauptort Bern gewannen die Gegner der bisher führenden Konservativen immer mehr an Stärke. Schon früher hatte in der Stadt Bern in Architektur, Technik und Wirtschaft ein Wandel eingesetzt: die einstige Hochburg der Tradition und des Altbewährten öffnete sich – auch im Bereich der Gemeindepolitik – für Neues.

Das lief eigentlich der Tendenz im übrigen Europa entgegen, wo ungefähr zur Zeit der bernischen Staatskrise die konservativen Kräfte neuen Auftrieb erhielten. So markieren die Ereignisse von 1877/78 einen Einschnitt, der für die Nachwelt im Rückblick deutlicher hervortritt, als es für die Zeitgenossen geschah ²⁰⁴.