

Zeitschrift: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern
Herausgeber: Grosser Rat des Kantons Bern
Band: - (1861)

Rubrik: Ausserordentliche Sitzung : 1861

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: 22.02.2026

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

Tagblatt

des

Großen Rathes des Kantons Bern.

Außerordentliche Sitzung. 1861.

Kreis Schreiben

an

sämmtliche Mitglieder des Großen Rathes.

I.

Bern, den 18. März 1861.

Herr Großrath!

Der Unterzeichnete hat im Einverständnisse mit dem Regierungsrathe beschlossen, den Großen Rath auf Mittwoch den 3 April nächsthin zu einer außerordentlichen Sitzung einzuberufen. Sie werden demnach eingeladen, sich an dem bezeichneten Tage, des Vormittags um 9 Uhr, im gewohnten Versammlungsorte des Großen Rathes auf dem Rathhause in Bern einzufinden.

Die Gegenstände, welche zur Behandlung kommen werden, sind folgende:

- 1) Bericht und Anträge des Regierungsrathes und der Großrathskommission in Sachen des Ostwestbahnunternehmens.
- 2) Gesetzesentwurf über die Grundbücher und Pfandtitel (letzte Redaktion).
- 3) Gesetzesentwurf über Erweiterung des Stimmrechts an den Einwohnergemeinden (endliche Redaktion der ersten Berathung).
- 4) Vorträge der Justiz- und Polizeidirektion über Strafnachlaß- und Strafumwandlungsgesuche, insbesondere dasjenige der zum Tode verurtheilten Eheleute Gueniat.

Auf den ersten Sitzungstag, Mittwoch den 3. April, werden die unter Ziffern 2, 3 und 4 bezeichneten Gegenstände; auf Donnerstag, den 4. April und allfällig folgende Tage die Ostwestbahnangelegenheit an die Tagesordnung gesetzt.

Mit Rücksicht auf den letztern Verhandlungsgegenstand sind die Tit. Mitglieder des Großen Rathes zu der bevorstehenden, außerordentlichen Sitzung bei Eiden einberufen.

Mit Hochschätzung!

Der Großrathspräsident:

Riggeler.

II.

Bern, den 28. März 1861.

Herr Großrath!

Im Einverständnisse mit dem Regierungsrathe habe ich für nothwendig erachtet, auf das Traktandenverzeichnis der bevorstehenden Sitzung des Großen Rathes noch einige Gegenstände aufzutragen, deren Behandlung und Erledigung sehr wünschenswerth erscheint.

Es sind dieß:

- 1) Vortrag der Domänen- und Forstdirektion, betreffend Genehmigung des Compromisses über die Ausscheidung der Rechtsverhältnisse auf dem Großen Moose.
- 2) Vorträge der nämlichen Direktion über Kantonnementsverträge.
- 3) Vortrag betreffend ein Ehehindernißdispensationsbegehren.

Diese sämtlichen neuen Verhandlungsgegenstände werden auf den ersten Sitzungstag, Mittwoch den 3. April, an die Tagesordnung gesetzt, dagegen die im Kreis Schreiben vom 18. März abhin für das Begnadigungsgesuch der Eheleute Gueniat bestimmte Tagesordnung auf Samstag, den 6. April, abgeändert.

Mit Hochschätzung!

Der Großrathspräsident:

Riggeler.

Erste Sitzung.

Mittwoch den 3. April 1861.

Vormittags um 9 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Niggeler.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Freiburghaus, Brudon und Rothenbühler; ohne Entschuldigung: die Herren Bähler, Daniel; Bangerter, Biedermann, Bucher, Burger, Burri, Frieden, Gobat, Guenat, Gygar, Känel, Käser, älter; Käser, jünger; Karlen, Johann Gottlieb; Karrer, Knechtenhofer, Wilhelm; Knuchel, König, Kohler, Krebs in Albligen, Lauterburg, Lenz, Loviat, Lüthy, Marti, Matthys, Müller-Fellenberg, Müller, Kaspar; Deuvray, Probst, Schären, Schmid, Rudolf; Schmutz, Schori, Friedrich; Schori, Johann; Schräml, Seiler, Seßler, Siegenthaler, Sigi, Steiner, Oberst; Stockmar, Straub, Töche, Trorler, Wirth und Zwahlen.

Der Herr Präsident eröffnet die Sitzung mit folgender Ansprache:

„Meine Herren! Ihr Präsidium sah sich, im Einverständnisse mit dem Regierungsrathe, veranlaßt, den Großen Rath zu einer außerordentlichen Sitzung zusammenzuberufen. Der Grund dieser Einberufung ist Ihnen allen bekannt, er liegt in den Verhältnissen der schweizerischen Ostwestbahn. Es wäre wünschenswerth gewesen, die Versammlung hätte früher schon stattfinden können; indessen hat eine reifliche und gründliche Untersuchung dieser Angelegenheit sowohl von Seite der Regierung als von Seite Ihrer Kommission eine längere Zeit in Anspruch genommen, als man erwartete. Gegenwärtig liegt nun der gründliche Bericht beider Behörden vor. Diese Angelegenheit ist allerdings von größter Wichtigkeit, indessen hoffe ich, es werde uns gelingen, durch unbefangene, von allen Nebenrücksichten freie Prüfung der Verhältnisse eine Lösung herbeizuführen, welche der Ehre und den Interessen des Kantons entspricht. Neben der Angelegenheit der Ostwestbahn sind noch einige andere Gegenstände, deren Erledigung dringend erscheint, auf die Tagesordnung gesetzt. Voraussichtlich wird die Sitzung nicht lange dauern. Der Große Rath wird daher im Falle sein, sich noch im Laufe dieses oder zu Anfang des nächsten Monats wieder zu versammeln; deshalb wurden andere Geschäfte, deren Erledigung ebenso wünschenswerth wäre, nicht auf die Tagesordnung dieser Sitzung gesetzt. Ich erkläre die außerordentliche Sitzung als eröffnet.“

Hierauf folgt die Beeidigung des neu eintretenden Mitgliedes Herrn Friedrich Bürki, Sohn, in Word, dessen Wahl in der Sitzung vom 19. November 1860 genehmigt worden ist. (Siehe Tagblatt der Großrathöverhandlungen, Jahrgang 1860, Seite 149.)

Mühletaler verlangt und erhält das Wort, um dem Großen Rathe anzuzeigen, daß heute der Bericht über den Bezug und die Verwendung der seiner Zeit von ihm angeregten Steuer nebst Empfangsanzeige im Weibelzimmer zur Einsicht deponirt liegt, mit verbindlichem Danke von Seite des Redners an die Mitglieder der Versammlung, welche seinen Ruf gehört und verstanden haben.

Tagesordnung.

Endliche Redaktion

des Projekt-Gesetzes, betreffend Erweiterung des Stimmrechts an den Einwohner- und Bürgergemeinden.

(Siehe Tagblatt der Großrathöverhandlungen, Jahrgang 1860, Seite 222 f.)

Kurz, Direktor des Innern, als Berichterstatter. Die definitive Redaktion des Gesetzesentwurfs über Erweiterung des Stimmrechts an den Gemeinden lag schon in der letzten Sitzung vor, konnte jedoch vom Großen Rathe nicht mehr behandelt werden. Der Entwurf hat bei der ersten Berathung nicht sehr wesentliche Aenderungen erlitten. Ich denke, Sie werden damit einverstanden sein, daß die Redaktion artikelweise behandelt werde. Bei § 1 wurden folgende Anträge erheblich erklärt: 1) im ersten Alinea statt „jeder Kantons- oder Schweizerbürger“ zu setzen: „jeder Kantons- und jeder Schweizerbürger“; 2) statt „Gemeinde“ zu setzen: „Einwohnergemeinde“; 3) bei litt. a vor den Worten „eigenen Rechts“ einzuschalten: „nach bernischen Gesetzen.“ Diesen Anträgen ist in der Redaktion Rechnung getragen. Ich erlaube mir aber beizufügen, daß im französischen Text eine Undeutlichkeit enthalten ist, die zu Zweifeln Anlaß geben könnte. Die Redaktion lautet nämlich so, daß man glauben könnte, es wäre zu Erlangung des Stimmrechts an den Gemeinden die Erfüllung nur einer der im § 1 aufgestellten Bedingungen nöthig, während es der Sinn und Zweck des Gesetzes ist, daß alle drei Bedingungen erfüllt werden müssen. Der französische Text wird daher in diesem Sinne berichtigt. Der § 1 lautet nun, wie folgt:

„Stimmberechtigt in der Einwohnergemeinde ist jeder Kantons- sowie jeder Schweizerbürger, welcher

- a. nach den Bestimmungen des bernischen Gesetzes eigenen Rechtes und im Genuße der Ehrenfähigkeit ist;
 - b. eine direkte Staats- (Grund-, Kapital- oder Einkommen-) Steuer oder eine Telle zu den allgemeinen Verwaltungskosten der Gemeinde bezahlt, und
 - c. seit einem Jahre in der Gemeinde angesessen ist.
- Von der Bedingung der einjährigen Ansässigkeit sind diejenigen Einwohner entbunden, welche der Gemeinde nach litt. b Tellen bezahlen.

Im neuen Kantonsstheil sind auch diejenigen Kantons- und Schweizerbürger stimmberechtigt, welche außer den unter a und c bezeichneten Requisiten ein Vermögen oder ein Einkommen besitzen, welches im alten Kantonsstheile der Besteuerung unterworfen wäre.

Der § 1 wird nach Antrag des Regierungsrathes ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt.

Herr Berichterstatter. Bei § 2 wurden laut dem Protokolle folgende Anträge erheblich erklärt: 1) im ersten Alinea nach dem Worte „können“ einzuschalten: „Kantons- und Schweizerbürger“; 2) bei litt. a statt des Schlusssatzes „und welche u. s. w.“ zu setzen: „und welche nach bernischen Gesetzen mehrjährig, im Genuße der Ehrenfähigkeit und seit einem Jahre in der Gemeinde angesessen sind“; 3) das Requisit der Mehrjährigkeit und Ehrenfähigkeit auch für die Pächter (litt. c) aufzustellen; 4) bei litt. c einen Zusatz aufzunehmen des Inhaltes: „ausgenommen sind die Pachtverhältnisse, die sich auf Gemeindennutzungen beziehen“; 5) festzusetzen, daß bevormundete Steuerpflichtige sich durch ihren Vormund an der Gemeinde vertreten lassen können. Alle diese Anträge sind in der neuen Redaktion berücksichtigt, mit Ausnahme des letzten. Es stellte sich nämlich bei näherer Untersuchung heraus, daß es nicht notwendig ist, eine solche Bestimmung aufzunehmen, indem dieser Punkt im § 22 des Gemeindegesetzes vorgesehen ist, daß Bevormundete ihr Stimmrecht ausüben können, nämlich durch ihre Vormünder. Der § 2 lautet nun also:

„Uebrigens können, sofern sie Kantons- oder Schweizerbürger sind, das Stimmrecht in der Einwohnergemeinde ausüben:

- a. unabgetheilte Söhne, deren Eltern eine direkte Staatssteuer oder eine Telle zu den allgemeinen Verwaltungskosten der Gemeinde bezahlen, und welche nach bernischen Gesetzen mehrjährig, im Genuße der Ehrenfähigkeit und seit einem Jahre in der Gemeinde angesessen sind;
- b. außerhalb der Gemeinde wohnende, aber in derselben teilspllichtige Personen, welche nach bernischen Gesetzen eigenen Rechtes und im Genuße der Ehrenfähigkeit sind;
- c. Pächter von im Gemeindebezirke liegenden Grundstücken, für welche die Grundsteuer oder eine Telle zu den allgemeinen Verwaltungskosten der Gemeinde bezahlt wird, sofern dieselben nach bernischen Gesetzen eigenen Rechtes und im Genuße der Ehrenfähigkeit sind.

Ausgenommen sind diejenigen, welche Gemeindeland von Nutzungsberechtigten in Pacht genommen haben.“

Wird ohne Einsprache genehmigt.

Herr Berichterstatter. Bei § 3 wurde nur ein Antrag gestellt und erheblich erklärt, welcher dahin geht, den unabgetheilten Söhnen, die mehrjährig und ehrenfähig sind, das Stimmrecht einzuräumen. Diesem Antrage ist durch folgende Redaktion des § 3 Rechnung getragen:

„Stimmberechtigt an der Burgergemeinde sind diejenigen Ortsbürger, welche

- a. eigenen Rechtes, sowie im Genuße der Ehrenfähigkeit sind;
- b. unabgetheilte Söhne von Burgern, sofern sie mehrjährig und im Genuße der Ehrenfähigkeit sind.

Ausgeschlossen vom Stimmrechte an der Burgergemeinde sind die Ortsbürger, welche besteuert oder einem Wirthshausverbote unterworfen sind.

In den gemischten Gemeinden sind nur diejenigen Ortsbürger stimmberechtigt, welche die Eigenschaften besitzen, über die sich die Einsaßen auszuweisen haben.“

Wird ohne Einsprache genehmigt.

Herr Berichterstatter. Der § 4 bleibt unverändert mit der einzigen Modifikation, daß das Wort „Defret“ durch „Geseß“ ersetzt wird.

Genehmigt, wie oben.

Das Präsidium zeigt eingelangte Vorstellungen an, welche im Verzeichnisse am Schlusse der Session aufgezählt sind.

Vorträge der Direktion der Domänen und Forsten.

Kompromiß

über

die Ausscheidung der Rechtsverhältnisse am großen Moos und Vertheilung desselben zwischen dem Staate Bern und sämmtlichen moosberechtigten Gemeinden.

Präliminar-Vertrag.

Die unterzeichneten Gemeinden und Korporationen, welche dem mitfolgenden Kompromiß beigetreten sind, verpflichten sich unter einander und gegenüber denjenigen in demselben namentlich aufgeführten Gemeinden, welche allfällig ihren Beitritt verweigern würden, die Aufhebung und Ablösung des Weidgangs, die Ausscheidung und Vertheilung des Moosgebietes auf dem Civilwege zu verfolgen und für die daherigen Kosten gemeinschaftlich einzustehen.

Also beschlossen von der von Ausgeschlossenen aller moosberechtigten Gemeinden besuchten Versammlung in Kallnach den 13. August 1860.

(Unterschriften.)

Kompromiß-Urkunde.

Einleitung.

Durch Konkordat zwischen den hohen Ständen Bern und Freiburg vom 18. und 21. Juli 1854 über die Ausscheidung der Rechtsverhältnisse auf dem großen Moos und die auf Grundlage desselben stattgefundenen Entscheidungen der bundesgerichtlich bestellten Spezialkommission und des hohen Bundesgerichts wurde die Eigenthums- und Nutzungsgrenze zwischen den bernischen und freiburgischen Moosantheilhabern festgestellt, wobei die Pfarrgemeinden St. Blaise und Cornaux, Kantons Neuenburg, und die waadtländischen Gemeinden Champmartin, Cudrefin, Mur und Vallamand für ihre auf dem großen Moos in Anspruch genommenen Rechte ebenfalls auf den, den bernischen Berechtigten zugeschriebenen Moosantheil angewiesen wurden.

In § 20 des angeführten Konkordats wurde ferner bestimmt, daß die Aufhebung der Gemeinschaft auf dem jedem Theil zugeschriebenen Moosbezirke, die Vertheilung desselben unter die betreffenden Gemeinden und Berechtigten, und die allfällige Ablösung oder Aufhebung des Weidgangs nach der Gesetzgebung des Kantons zu geschehen habe, in dem der größere Theil des Bezirks liege.

Die nachstehenden Kontrahenten, nämlich:

1. Die Regierung des Kantons Bern, Namens des Staats.
2. Die folgenden bernischen Gemeinden, und zwar sowohl Einwohner- als Bürgergemeinden, insofern letztere bestehen, als: Bärnen, Brüttelen, Bühl, Epsach, Erlach, Finterhennen, Gäserz, Gals, Gampelen, Golaten, Gurbrü, Haguel, Ins, Kallnach, Lütcherz, Mullen, Müntschmied, Niederried, Sifelen, Täuffelen, Gerlafingen, Treiten, Tschugg, Vinelz, Walperswyl und Wylerolligen.
3. Die Einwohnergemeinden Aarberg und Kappelen, bezüglich des von ihnen beanspruchten Dorfgrabungsrechts.
4. Die neuenburgischen Pfarrgemeinden St. Blaise und Cornaur, bezüglich ihres Weidrechts für 20 Stück Vieh, und des Rechts auf 25 Fuder Fische, und endlich
5. die waadtländischen Gemeinden Champmartin, Cudrefin, Mur und Ballamand, bezüglich ihres Weidrechts auf dem gemeinen Moos für Pferde;

in der Absicht:

die Gemeinschaft auf dem bernischen Theil des großen Mooses aufzuheben, was durch gütliche Uebereinkunft bis dahin nicht bewirkt werden konnte,

haben sich vereinigt, die Ausmittlung ihrer Ansprüche, die Ausscheidung und Vertheilung des bernischen Moosanteils unter sich, mittelst eines schiedsgerichtlichen Verfahrens vor sich gehen zu lassen, und sie schließen zu dem Ende folgenden

Kompromiß.

Schiedsgericht.

§ 1.

Die Ausscheidung aller ihnen zustehenden Obereigentums- und Nuzseigentumsrechte, Dienstbarkeiten und Nuzungsrechte im bernischen Theile des großen Mooses wird in erster Instanz einem Schiedsgerichte übertragen, bestehend aus folgenden Personen:

- a. Herr Bundesrichter Gottlieb Jäger, in Brugg, als Obmann;
- b. Herr Bezirksammann Hünerwadel von Lengburg;
- c. „ Nationalrath J. R. Vogel von Wangen.

Das Schiedsgericht ist ermächtigt, einen Sekretär beizugehen.

§ 2.

Durch das Wegfallen eines oder mehrerer Schiedsrichter fällt der Kompromiß nicht dahin, sondern es wird bestimmt, daß für einen solchen Fall der Appellations- und Kassationshof des Kantons Bern die nöthigen Ersatzwahlen in das erstinstanzliche Schiedsgericht zu treffen hat, wozu jedoch nicht Angehörige der Kantone Bern, Neuenburg und Waadt gewählt werden sollen.

Streitpunkte.

§ 3.

Das Schiedsgericht hat die Begründtheit und den Umfang aller Ansprüche der kontrahirenden Parteien auf das große Moos zu ermitteln und zu würdigen, und hienach zu entscheiden:

1. ob Grundstücke, auf welche von den Kontrahenten spezielle Eigentumsrechte geltend gemacht worden, in den Bereich des zu vertheilenden Moosgebietes fallen oder nicht;
2. ob dem Staate Bern irgend eine Entschädigung für seine Rechtsansprüche gebührt, und bejahenden Falls, in welcher Weise diese Entschädigung zu leisten sei;

3. ob die Gemeinden, welche bereits Einschlüsse oder Separatmöser benutzen, sich dieselben bei der Moosvertheilung ganz oder theilweise als Vorempfang anrechnen lassen sollen;
4. für welche Anzahl von Zucharten und an welcher Stelle jede theilhaftige Partei anzuweisen sei, und
5. über die nöthigen Zu- und Vorfahrten und Abzuggräben.

§ 4.

Das Schiedsgericht beider Instanzen ist bei seinem Entscheide nicht an das strenge Recht gebunden, sondern es soll bei denselben die bestehenden Verhältnisse und Uebung mit Billigkeit berücksichtigen; unter Andern wird gewünscht, es möchte keine am Moos gelegene moosberechtigte Gemeinde von dem in ihrer Nähe befindlichen Moosboden verdrängt werden.

§ 5.

Auch sollen die bisher von den Gemeinden benutzten Einschlüsse und Separatmöser denselben in der Regel als Eigenthum zugeschrieben werden, wenn nicht mit Rücksicht auf eine rationelle Vertheilung andere Verfügungen unumgänglich nothwendig sind.

Verfahren.

§ 6.

Dem Schiedsgerichte liegt die Regelung des Verfahrens ob, welches dasselbe für die Lösung seiner Aufgabe, die Untersuchung und den Entscheid der streitigen Punkte einhalten will, ohne daß es hierbei an die Vorschriften des § 379 P. gebunden ist.

§ 7.

Die Fristbestimmung des § 378 P. ist für den vorliegenden Fall aufgehoben; das Schiedsgericht ist für die Untersuchung und die Beurtheilung der ihm übertragenen Streitsache an keine Frist gebunden. Dasselbe wird aber ersucht, seine Einrichtungen mit Beförderung zu beginnen und an das Ende zu führen.

§ 8.

Das Schiedsgericht eröffnet seinen Entscheid allen theilhaftigen Parteien nach den Bestimmungen des § 382 P. Nach der Eröffnung desselben hat es die sämtlichen Akten beim Gerichtspräsidenten von Erlach zu deponiren, wo dieselben bis nach Ablauf der Appellationsfrist zur Einsicht aller Theilhaftigen verbleiben.

§ 9.

Ueber den Entscheid des erstinstanzlichen Schiedsgerichts kann die Appellation an den Appellations- und Kassationshof des Kantons Bern erklärt werden; sie ist unter Angabe der Beschwerdepunkte, Einreichung allfälliger neuer Akten und Bezahlung der Appellationsgebühr binnen 30 Tagen von der Eröffnung des Entscheids an den Gerichtspräsidenten von Erlach zu erklären.

§ 10.

Wird über den schiedsrichterlichen Entscheid binnen der Frist von 30 Tagen, von seiner Eröffnung an, von keiner Partei appellirt, so erhält derselbe die Wirkung eines rechtskräftigen Urtheils.

§ 11.

Der Appellations- und Kassationshof, als oberstes Schiedsgericht, beurtheilt die eingelangten Appellationsfälle auf Grundlage der vom erstinstanzlichen Schiedsgericht gesammelten, oder von den Parteien in's Recht gelegten Akten und nach Anhörung der Parteien. Derselbe kann jedoch noch alle ihm nöthig scheinenden Ergänzungen anordnen.

§ 12.

Nachdem der Entscheid in Rechtskraft erwachsen sein wird, ist die Feststellung und definitive Bezeichnung der Grenzen der zugeschiedenen Grundstücke sowie der nöthigen Zu- und Abfuhrten und Abzuggräben durch das erstinstanzliche Schiedsgericht, bei'r erfolgten Appellation aber durch den Appellations- und Kassationshof anzuordnen.

§ 13.

Die Entschädigung der Mitglieder des Schiedsgerichts und die Kosten des erstinstanzlichen Verfahrens werden vom Staate Vern vorgeschossen. Nachdem die Ausscheidung in Rechtskraft erwachsen ist, werden die Kosten durch das Schiedsgericht bestimmt und nach Maßgabe der definitiv zugeschiedenen Werthe auf alle Betheiligten vertheilt.

Wem die Appellationskosten auffallen, entscheidet der Appellations- und Kassationshof.

§ 14.

Durch die Auftheilung der den bernerschen Gemeinden zukommenden Rechtsantheile werden die Rechtsverhältnisse zwischen den Einwohner- und Bürgergemeinden nicht präjudizirt, sondern es fällt die Beurtheilung derselben dem gesetzlichen Verfahren anheim.

S c h l u ß b e s t i m m u n g.

§ 15.

Für den Fall, daß eine gütliche Uebereinkunft zwischen dem Staate und den hier mitverhandelnden Gemeinden, bezüglich des vom erstern in Anspruch genommenen Obereigentumsrechts und dem Loskaufe desselben zu Stande kommen würde, bevor das Schiedsgericht seinen Entscheid ausgefällt hat, fallen die Bestimmungen dieses Kompromisses in soweit sie die Ansprüche des Staates zum Gegenstande haben, dahin.

Dagegen hat das Schiedsgericht dann zu entscheiden, in welchem Verhältnisse die betheiligten Gemeinden an die etwaige Loskaufsumme für das Obereigentumsrecht beizutragen haben werden.

Also beschloffen an der von Ausgeschlossenen aller moosberechtigten Gemeinden besuchten Versammlung, in Kallnach, den 13. August 1860.

(Unterschriften.)

Der Regierungsrath stellt den Antrag, der Große Rath möchte dem vorstehenden Kompromiß seine Ratifikation erteilen.

Weber, Direktor der Domänen und Forsten, als Berichterstatter. Der vorliegende Vertrag hat die Auftheilung der Rechtsverhältnisse auf dem großen Moos zum Zweck. Der Entwurf wurde den Mitgliedern des Großen Rathes schon in der letzten Sitzung ausgetheilt. Erlauben Sie mir einen kurzen Rückblick auf die Entwicklung der fraglichen Rechtsverhältnisse. Das große Moos, auch Chablais-Moos genannt, bildet eine große Ebene, die sich von Narberg hinweg bis an den Mur-

tensee, die Broye und den Neuenburgersee ausdehnt. Diese Ebene ist im Norden durch eine Hügelreihe begrenzt, an der die Dörfer Gampelen, Gals, Ins, Müntschemier, Treiten, Finsterhennen und Siselen liegen; im Süden durch eine andere Hügelreihe, an der die Dörfer Galmis, Kerzers, Gurbrü, Gولاتen, Fräschels, Kallnach und Niederried liegen. Das große Moos hält zirka 12,000 Zucharten und zerfällt nach seinen rechtlichen Verhältnissen, seiner Benutzungsweise und seinem Werth in zwei ganz verschiedene Abtheilungen, nämlich in die Einschlüge und das gemeine Weidmoos. Die Einschlüge lehnen sich zu beiden Seiten an die Hügelreihen an. Wegen ihrer etwas höhern Lage sind sie den Ueberschwemmungen weniger ausgesetzt, sie werden deshalb als urbares Land benutzt und haben einen größern Werth als der andere Theil des großen Mooses. Die Einschlüge sind meistens durch Gräben oder Hecken abgegrenzt, sie halten zirka 4000 Zucharten, also annähernd einen Drittheil der Moosfläche. Das gemeine Moos liegt zwischen den Einschlügen und hält 8103 Zucharten. Das Weidmoos ist eine unwirthbare Fläche und produziert wenig anderes als schlechtes Heu und dünne Fische, an wenigen Orten etwas Torf. Das Moos wird von den Nutzungsberechtigten gemeinschaftlich geweidet und zum kleinern Theil auch geheuet. In historisch-rechtlicher Beziehung ist anzuführen, daß das große Moos im elften Jahrhundert als Reichsland angesehen und um diese Zeit getheilt wurde; der eine Theil, die jetzigen Murtnerbezirksgemeinden, blieb unmittelbares Reichsland, der andere Theil kam als Lehen an die Grafen von Neuenburg. Im Laufe der Jahrhunderte ging das Moos durch Erbfälle und Theilung auf verschiedene Lehnherren über, unter andern an die Grafen von Neuenburg, Narberg, Nidau, an das Kloster St. Johannsen, die Herren v. Erlach u. s. w. Durch Eroberungen, Käufe und Verpfändungen kamen die Herrschaften Erlach, Nidau und Narberg im fünfzehnten Jahrhundert an den Kanton Bern. Hiedurch wurde Bern Grundherr eines beträchtlichen Theils des großen Mooses, auf ähnliche Weise Freiburg Grundherr eines Theiles desselben durch Erwerbung der Stadt und Herrschaft Murten. Das Verhältniß der beiden Regierungen zum großen Moos läßt sich in folgenden Punkten zusammenfassen: 1) beide Regierungen übten auf dem Moos die hohe und niedere Gerichtsbarkeit aus, sie beurtheilten die Streitigkeiten, welche zwischen Gemeinden und Privaten entstanden, durch Abgeordnete beider Kantone, und das Resultat dieser Verhandlungen wurde jeweiligen in Spruchbriefen dokumentirt; 2) beide Regierungen erteilten ihren Angehörigen KonzeSSIONen zu Einschlügen, was mehrere Male in großem Maße geschah; 3) beide Regierungen machten Vergabungen an Rechten und Einschlügen zu Gunsten von Pfründen und Schulen. Im Jahre 1835 wurde die Grenze zwischen den Kantonen Bern und Freiburg festgesetzt, dabei aber ausdrücklich bestimmt, daß diese Grenze nur die Landeshoheit und Gerichtsbarkeit betreffe, hingegen auf die Eigenthums- und Nutzungsrechte des Mooses keinen Einfluß haben soll. Die KonzeSSIONen von Weidrechten und Einschlügen und die Vergabungen an Pfründen und Schulen konnten die Regierungen nicht kraft ihrer Landeshoheit oder Gerichtsbarkeit machen, sondern sie sind Ausflüsse ihrer Eigenthumsrechte auf das große Moos. Dieses Eigenthum ist aber sehr beschränkt durch die Nuzzeigenthumsrechte, Dienstbarkeiten und Nutzungsrechte von Gemeinden und Privaten. In der Art und Weise, wie der Staat sein Eigenthumsrecht und die daraus entspringenden Befugnisse geltend machte, zeigte sich die größte Verschiedenheit. Es finden sich Urkunden, in denen den Gemeinden und Privaten Mooseinschlüge als volles Eigenthum verliehen wurden; in andern wurde das Obereigentumsrecht vorbehalten; in allen seit dem sechszehnten Jahrhundert erteilten KonzeSSIONen wurde deutlich und klar das Eigenthum des Staates an Grund und Boden vorbehalten. Ueber das Ganze ließe sich eine wahre Musterkarte aller feudalen Formen aufstellen: Erbpacht, Zeirpacht, vertheiltes Eigenthum, Verleihungen auf Wohlgefallen etc. Im Ganzen

zerfallen die Rechte, welche auf dem Moose haften, ihrer Natur und ihrem Umfange nach in zwei Hauptklassen. Erstens in die einer gewissen Zahl von Gemeinden und Privaten theils widerruflich, theils unwiderruflich erteilte, mehr oder minder ausschließliche Befugniß zur beliebigen Benutzung gewisser Moosparzellen. Hierher gehören die Einschläge und Separatmösser. Diese Klasse zerfällt wieder in drei Abtheilungen: Erstens in Ansprüche auf eigenthümlichen Besitz solcher Moosparzellen, welche nicht mehr als integrierende Theile des großen Moores betrachtet werden können; sie müssen aber definitiv ausgeschieden werden, damit das Moosgebiet ausgemittelt werden kann, das in die Ausscheidung zwischen Staat und Gemeinden fällt. Auf diese Moostheile bezieht sich vorzüglich die Ziff. 1 von § 3 der vorliegenden Kompromißurkunde. Die zweite Abtheilung betrifft Ansprüche auf unwiderrufliche und aus schließliche Nutzungsrechte auf gewisse Moosparzellen. Hier herrscht der Charakter einer lehenähnlichen Vertheilung vor und zwar einer Verleihung auf alle Zeiten und meist gegen Entrichtung eines Zinses oder einer jährlichen Anerkennungsgebühr oder eines unablässigen Bodenzinses, analog den Erb-lehen oder Erbzinsgütern. Wichtig für den Charakter dieser Konzessionen ist die Bestimmung, daß diese Einschläge in keinem Wege verkauft, verhandelt noch verpfändet werden sollen. Fast die meisten Konzessionen vom Jahre 1840 bis Ende des vorigen Jahrhunderts tragen diesen Charakter. Die dritte Abtheilung betrifft Ansprüche auf widerrufliche, jedoch ausschließliche Nutzungsrechte an gewissen Moosparzellen. Ihrer rechtlichen Natur nach bilden diese Konzessionen ein getheiltes Eigenthum, dem Staate gehört das dominium directum, den Gemeinden das dominium utile. In diesen Konzessionen wurde die Bedingung aufgenommen, daß diese Einschläge nach Gutfinden wieder zurückgenommen werden können. Streng genommen, wäre der Staat somit berechtigt, dieselben wieder aufzuheben und zum gemeinen Moos zu schlagen. In diese Abtheilung gehören die meisten Konzessionen seit dem Jahre 1785 bis auf die neuere Zeit. So wurden an Gemeinden und Schulen circa 1000 Zucharten vergeben. Die zweite Hauptklasse von Nutzungs-rechten umfaßt das einer großen Zahl von Gemeinden gemeinschaftlich zukommende Recht, auf dem ganzen großen Moose, mit Ausnahme der Einschläge, mit eigenem Vieh zu weiden und für den eigenen Bedarf Heu und Fische zu sammeln. Ueber diese gemeinschaftlichen Nutzungen besteht ein Nutzungsreglement und wird die polizeiliche Aufsicht durch zwei Moosinspektoren ausgeübt, die vom Staate besoldet werden. Ein großer Schritt zur Vereinigung und Ausscheidung dieser verwickelten Rechtsverhältnisse erfolgte im Jahr 1854. Durch das Konkordat zwischen den Ständen Bern und Freiburg vom 28. November 1854 wurden nämlich die Eigenthums- und Nutzungsrechte auf das große Moos, so weit dasselbe Gegenstand gemeinschaftlicher Berechtigung war, ausgemittelt und dann die Nutzungsgrenze zwischen den bernischen und freiburgischen Moosantheilhabern festgesetzt. Mit dieser Ausscheidung wurde eine bundesrätliche Kommission betraut, bestehend aus den Herren Bundesrichter Jäger von Brugg als Obmann, Bezirksamtmann Hünerwadel in Lenzburg und Regierungsrath Fröhlicher von Solothurn. Zuerst erließ die Kommission eine Aufforderung an alle Moosberechtigten zur Eingabe ihrer Rechtsansprüche mit der Androhung, daß die Nichteingabe inner der bestimmten Frist als Verzicht auf jeden Rechtsanspruch auf das große Moos angesehen werde. Inner der angesetzten Frist langten aus den vier Kantonen im ganzen 143 Ansprachen ein, welche sich folgendermaßen vertheilen:

	Bern.	Neuenburg.	Vaud.	Freiburg.	Total
1. Ansprachen auf das Heu- und Weidrecht am gemeinen Moos:	29	2	4	14	49
2. Ansprachen auf das Recht, Torf zu graben auf dem Moos:	2	1	—	—	3
3. Ansprachen auf das Nutzungsrecht an einzelnen Moosparzellen:	28	1	—	4	33
4. Ansprachen auf das Eigenthum an einzelnen Moosparzellen:	57	—	—	1	58
Zusammen:	116	4	4	19	143

Nach Prüfung der eingelangten Ansprachen und darauf bezüglichen Urkunden und Beweisschriften schritt die Kommission zum Entscheide über die Begründetheit derselben. Durch allseitige Verständigung wurde dann festgesetzt, daß die Ansprachen zweiter, dritter und vierter Klasse nicht als Theilungsfaktoren in Betracht fallen sollen. Als wichtige Entscheide der Kommission führe ich an: 1) Die Bürgergemeinde Neuenburg erhielt für ihre Ansprüche das Rondet als ausschließliches Eigenthum und ist somit ausgewiesen; 2) die waadtländischen Gemeinden Champmartin, Cudrefin, Mür und Ballamond, sowie die neuenburgischen Pfarrengemeinden St. Blasie und Cornaur sollen mit ihren Ansprüchen auf denjenigen Theil des Moosgebietes verwiesen werden, welcher den bernischen Moosberechtigten zugeschieden wurde; 3) die freiburgische Moosgemeinde verzichtet auf das Eigenthumsrecht des den bernischen Berechtigten zugeschiedenen Moosantheils und umgekehrt. Hierauf wurde durch Entscheid vom 31. Dez. 1857 die Nutzungsgrenze in der Weise festgestellt, daß den Moosberechtigten der Kantone Bern, Vaud und Neuenburg zugeschieden wurde:

1. das ganze Moosgebiet, welches im Kanton Bern liegt	4918 Zuch.
2. ein Abschnitt des Kantons Freiburg zwischen der Grenze und der Broye, anstoßend an das Rondet	188 "
3. ein zweiter Abschnitt im Kanton Freiburg, das sogenannte Mössli und die Müntschmüer-Krümme	39 "
Im Ganzen	5145 Zuch.

Diese Ausscheidung und die dahergigen Entscheide der bundesgerichtlichen Spezialkommission und des Bundesgerichts bilden die Grundlage, auf die jede weitere Vereinigung der Rechtsverhältnisse sich stützen muß, so auch der vorliegende Kompromiß. Schon während des Verlaufs dieser Verhandlungen wurde vielseitig von den bernischen Berechtigten der Wunsch geäußert, es möchte eine endliche Ausscheidung aller Rechtsverhältnisse auf dem bernischen Theile des Moores stattfinden zum Zwecke, daß jedem Berechtigten ein bestimmter Theil des Moores als freies Eigenthum zugeschieden werde. Die Nothwendigkeit einer solchen Maßregel ist einleuchtend. So lange das Moos noch Gegenstand gemeinsamer Nutzung ist, bleibt der Ertrag ein höchst geringer; er ist so gering, daß einzelne Gemeinden im Interesse ihrer Milchwirtschaft schon seit längerer Zeit kein Vieh mehr auf das Moos treiben und es vorziehen, durch eine intensivere Bewirthschaftung ihrer Wiesen und Felder den Ausfall zu decken. Diese Gemeinden werden faktisch um ihr Nutzungsrecht verkürzt, ebenso die ganze ärmere Bevölkerung, welche kein Vieh auf die Weide treiben kann.

Geht das Weidmoos als freies Eigenthum an die Berechtigten über, so wird in Kurzem eine rationellere Bewirthschaftung eintreten und bei mir steht die Ueberzeugung fest, daß dasselbe einig durch die Theilung auf einen sechsfach höhern Ertrag gebracht werden wird. Die Ausscheidung hat aber noch eine andere Bedeutung. So lange das Moos noch Eigenthum des Staates ist und die Rechtsverhältnisse im gegenwärtigen Chaos belassen werden, wird die dortige Bevölkerung alle Schritte der Regierung zur Anbahnung einer Entsumpfung mit Mißtrauen aufnehmen, weil ihr Ziel und Tragweite eines solchen Unternehmens nicht klar vor Augen liegen. Durch die Ausscheidung und Theilung aber werden die Theilhabenden direkt in Mitleidenschaft gezogen; sie wissen, daß die Entsumpfung ihrem Eigenthum zu gut kommt; die seeländische Bevölkerung ist intelligent genug, den großen Nutzen eines solchen Unternehmens zu begreifen, und ich habe die Ueberzeugung, daß es die Ausführung bedeutend erleichtern wird. Die große Unklarheit der Rechtsverhältnisse gab im Verlauf der letzten drei Jahrhunderte Veranlassung zu häufigen Streitigkeiten, die meistens der Art waren, daß mehrere Interessenten dabei Prozessorien übernehmen mußten, u. A. auch der Staat für sein Eigenthumsrecht. Gedenkt man der vielen verlorenen Zeit, des Unfriedens und des Hasses, die durch solche Streitigkeiten hervorgerufen werden, ferner der fatalen Stellung des Staates, wenn er als Fiskus streit mit Gemeinden und Privaten prozediren muß, so kann die Wohlthat einer Vereinigung dieser Verhältnisse mit Recht ebenso hoch angeschlagen werden, als die materiellen Vortheile. Wer nur einigermaßen die Rechtsverhältnisse auf dem großen Moose kennt, wird leicht begreifen, daß eine Ausscheidung auf dem Wege des gewöhnlichen gerichtlichen Verfahrens nicht zum Ziele geführt hätte; es hätte zu einer Reihe von Prozessen geführt, deren Lösung die jetzige Generation kaum erlebt hätte. Im Wunsch der Bevölkerung lag es, die Ausscheidung auf dem Wege der Gesetzgebung herbeizuführen. Die Domänen-direktion arbeitete einen Gesetzesentwurf aus, der analoge Bestimmungen enthält, wie das Konkordat von 1854, und eine Versammlung von Abgeordneten der Moosgemeinden, welche am 22. August 1859 in Kallnach stattfand, stimmte diesem Entwurfe bei. Verfassungsmäßige Bedenken bewogen jedoch den Regierungsrath, dem Projekte keine weitere Folge zu geben. Die Domänen-direktion entschloß sich nun, den Weg des Kompromisses zu versuchen, und berief nach einläßlichem Studium dieser Frage und nach mehreren Besprechungen mit einflußreichen Männern jener Gegend eine Versammlung von Gemeindeausgeschlossenen auf den 30. Juni 1860 nach Brüttelen. Dort wurde mit Einstimmigkeit beschlossen, die Ausscheidung der Rechtsverhältnisse sei einem Schiedsgerichte zu übertragen; als Schiedsrichter wurden die Mitglieder der bundesgerichtlichen Spezialkommission von 1854 bezeichnet. Ferner wurde angenommen, daß dem Kompromiß die an der Kallnacher Versammlung vom 22. August 1859 vereinbarten Grundsätze als Grundlage dienen sollen. Mit der Ausarbeitung des Kompromisses wurden beauftragt: die Herren Großrath Sigrü von Erlach, Fürsprecher Känel von Narberg und meine Wenigkeit. Der von dieser Kommission ausgearbeitete Kompromiß-Entwurf wurde sofort den Gemeinden schriftlich mitgeteilt. Am 13. August 1860 traten die Gemeindeausgeschlossenen zur Beratung des Entwurfs wieder zusammen und der vorliegende Kompromiß ist das Resultat dieser Beratung. Die Herren Jäger und Hünerwadel hatten für den Fall des Zustandkommens eines Kompromisses die Annahme der Wahl erklärt, Herr Fröhlicher dagegen abgelehnt. An seiner Stelle wurde in Kallnach Herr Nationalrath Vogel von Wangen als dritter Schiedsrichter bezeichnet. Der Kompromiß wurde nun den Gemeinden nochmals mitgeteilt mit der Aufforderung, innerhalb einer gegebenen Frist denselben an gesetzlich publizierten Gemeindeversammlungen zu berathen und auf rechtsverbindliche Weise den Beitritt zu erklären oder denselben zu verweigern. Bis zum 15. Oktober waren die Erklärungen sämtlicher Gemeinden eingelangt, alle erklärten den Beitritt zum Kompromiß mit

Tagblatt des Großen Rathes 1861.

Ausnahme der Gemeinde Gals. Den Bemühungen der Direktion und der Verwendung des Herrn Regierungskatholiker Hartmann von Erlach gelang es, die Gemeinde Gals nachträglich zum Beitritt zu bewegen. Am 18. und 19. November 1860 fand endlich die Unterzeichnung des Kompromisses durch die Bevollmächtigten der Gemeinden statt und am 23. gleichen Monats genehmigte der Regierungsrath den Kompromiß unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath. Es kann sich heute nicht um eine artikelweise Beratung des Kompromisses handeln, sondern der Große Rath hat denselben entweder zu genehmigen oder zu verwerfen. Namens des Regierungsrathes empfehle ich Ihnen denselben zur Genehmigung in der Ueberzeugung, daß Sie dadurch ein schönes, nütliches Werk fördern.

Der Antrag des Regierungsrathes wird ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt.

Kantonnementsverträge.

1) Loskaufvertrag mit den Stock- und Zahlbäumrechtsbesitzern in der Eggknubelwaldung d. d. 25. Hornung und 22. März 1861, welcher die Ablösung der fraglichen Rechte um die Gesamtsumme von Fr. 33,550 stipulirt.

Der Eggknubelwald hält 52½ Zucharten; Normalzuwachs $\frac{1}{10}$ Klasten, jetziger Ertrag nur $\frac{1}{10}$ Klasten; Schätzung des gegenwärtigen Holzvorrathes: Fr. 45,630; Zahl der Scheibbaumrechte 61, welche nun zu Fr. 550 per Recht losgekauft werden sollen.

2) Kantonnement mit der Bäueri-Bürgergemeinde Hasli bei Frutigen vom 28. Hornung und 23. März 1861, wodurch dem Staate ein Waldbezirk von 7 Zucharten 184 D.-Fuß zugeschieden wird.

Die Bäueriwalnungen halten 102 Zucharten, der jährliche Ertrag wird auf 51 Klasten geschätzt. Zehnjähriger Durchschnitt der Nutzungen der Bäueriberechtigten: 76 $\frac{1}{10}$ Klasten, Nutzung des Staates 4 Klasten, deren Gegenwerth nun die ausgeschiedene Waldparzelle bildet.

3) Kantonnement mit der Einwohnergemeinde Innerkirchen vom 5. Hornung 1861, wodurch der Staat für alle Eigenthums- und Nutzungsrechte in den dortigen Waldungen mit Fr. 5000 ausgewiesen wird.

4) Kantonnement mit der Einwohner- und der Bürgergemeinde Reichenbach vom 18. Januar mit Nachtrag vom 19. Februar 1861, wodurch die Eigenthums- und Nutzungsrechte des Staates mit Fr. 100 abgelöst werden.

Der Regierungsrath stellt den Antrag auf Genehmigung dieser Verträge, welche, empfohlen durch den Herrn Domänen-direktor, als Berichterstatter, ohne Einsprache vom Großen Rathe ratifizirt werden.

Endliche Redaktion

der zweiten Berathung des Gesetzes über die Grundbücher und Pfandtitel.

(Siehe Tagblatt der Großrathsverhandlungen, Jahrgang 1860, Seite 166 f.)

Migy, Direktor der Justiz und Polizei, als Berichterstatter. In der letzten Winter Sitzung war es nicht mehr möglich, die definitive Redaktion des Gesetzes über die Grundbücher und Pfandtitel zu erledigen, weil am letzten Sitzungstage nicht die reglementarisch vorgeschriebene Mitgliederzahl anwesend war. Bei der zweiten Berathung wurden zu § 1 folgende Anträge erheblich erklärt: 1) im ersten Alinea die Frist von 90 Tagen auf eine solche von einem Jahre zu erweitern und 2) statt der Buße die Versteuerung nach dem Grundbuch vorzuschreiben. Dem ersten Antrage wird in der neuen Redaktion Rechnung getragen. Bezüglich des zweiten Antrages fand dagegen der Regierungsrath nach näherer Prüfung, diese Modifikation sei hier nicht aufzunehmen, weil dadurch ein neues System geschaffen würde, welches nur da Anwendung finden könnte, wo es sich um eine Löschung handelt. Der fragliche Antrag gehört eher in ein Finanzgesetz als in den vorliegenden Entwurf, dessen System derselbe stören würde. Ich empfehle Ihnen daher einfach die Verlängerung der Frist.

Mösching. Der Große Rath hat den Antrag des Herrn Büßberger, statt der Buße die Versteuerung nach dem Grundbuche vorzuschreiben, erheblich erklärt. Nun fällt es mir auf, daß der Regierungsrath davon abgeht. Ich wünsche darüber Auskunft zu erhalten, wie es mit der Buße gehalten sein soll. Die Ansichten darüber waren bei der zweiten Berathung verschieden. Ich bin der Ansicht, daß, wenn der Bußfall eingetreten ist, dann nicht noch das Polizeiverfahren folgen soll, sondern daß man sich darauf beschränke, die Buße ohne weitere Kosten zahlen zu lassen. Endlich stelle ich den Antrag, den Betrag der Buße nicht höher als auf Fr 5 festzusetzen.

Der Herr Präsident bemerkt, daß neue Anträge bei der Redaktionsberathung nicht gestellt werden können.

Auch der Herr Berichterstatter macht die Versammlung aufmerksam, daß zwar bei der zweiten Berathung sechs Anträge gestellt, aber nur zwei davon erheblich erklärt wurden, so daß man auf die verworfenen nicht mehr zurückkommen könne.

Mösching ist der Ansicht, daß sein Antrag, die Buße auf höchstens 5 Fr festzusetzen und in zweiter Linie vorzuschreiben, daß die Bußeintreibung ohne gerichtliche Verhandlung stattfinden solle, nicht gegen das Reglement sei.

Der Herr Berichterstatter bekämpft diese Behauptung wiederholt und bemerkt, daß die Eintreibung der Buße ohne gerichtliches Verfahren geradezu gegen unsere Gesetzgebung verstoße, nach welcher die Bußen durch den Richter erkannt werden sollen.

Das Präsidium erklärt sich mit der Anschauungsweise des Herrn Berichterstatters einverstanden; da aber Herr Mösching auf seinen Anträgen beharrt, so wird die Versammlung angefragt, ob sie darauf eintreten wolle oder nicht.

A b s t i m m u n g.

Gegen das Eintreten in die Anträge des Herrn

Mösching	76 Stimmen.
Für das Eintreten	4 "
Für den § 1 nach Antrag des Regierungsrathes	Handmehr.

Herr Berichterstatter. Bei § 2 beantragte der Regierungsrath folgenden Zusatz nach den Worten: „zahlbar sind:“ „und solche Titel, an welche gemäß Stipulation jährlich Fr. 100 und weniger bezahlt sind.“ Dieser Antrag wurde angenommen und findet nun in der Redaktion die definitive Genehmigung. Er bezieht sich vorzüglich auf Schuldverhältnisse, welche durch Annuitäten abbezahlt werden, und man wollte durch Aufnahme einer solchen Bestimmung namentlich den im Oberlande bestehenden Uebungen und Gebräuchen Rechnung tragen. Bei § 3 wird, in Uebereinstimmung mit der bei § 1 beschlossenen Abänderung, die Frist von 90 Tagen auf ein Jahr erweitert. Bei § 4 wurde ebenfalls eine vom Regierungsrathe vorgeschlagene Ergänzung angenommen, welche dahin geht, nach dem Worte „Verhandlungen“ folgenden Zusatz aufzunehmen: „sowie auch die Zahlungen unter Vorbehalt hypothekarischer Regreßrechte (§ 2). Die Abschlagszahlungen nach dem Amortisations- und Annuitätensystem sind denselben nicht unterworfen.“ Auch hier wird die Frist, dem § 1 entsprechend, verlängert. Der § 5 bleibt unverändert. Bei § 6 wurde der Antrag erheblich erklärt, nach dem Worte „Amortisations-“ einzufügen: „und Gemeindefreiber.“ was nun geschehen ist. Bei § 7 wurden zwei Anträge gestellt, der eine zugegeben, aber beide verworfen. Eine lange Diskussion veranlaßte bei § 8 die Frage, ob ein besonderer Tarif in dieses Gesetz aufzunehmen sei oder nicht. Ich entwickelte die Gründe, welche den Regierungsrath veranlaßt hatten, den Antrag auf Weglassung eines solchen Spezialtarifs zu stellen, namentlich mit Rücksicht auf die Vorstellung der Amortisirenden. Der Große Rath entschied aber zum zweiten Male, daß ein Tarif und zwar ein ermäßigter Tarif aufzunehmen sei. Um nicht zum dritten Male einer langen und unnützen Diskussion zu rufen, stelle ich nun den Antrag, den Tarif auf 50 80 Rappen festzusetzen. Das ist, was der Große Rath beschloßen hat. Obschon ich es für zweckmäßiger gehalten hätte, keinen besondern Tarif in dieses Gesetz aufzunehmen, glaube ich doch, es sei dem Willen des Großen Rathes Rechnung zu tragen.

Die §§ 2 bis und mit 8 werden nach Antrag des Herrn Berichterstatters ohne Einsprache genehmigt.

Bei § 9 stellt der Herr Berichterstatter den Antrag, als Zeitpunkt des Inkrafttretens den 1. Mai nächsthin zu bestimmen.

Mösching beantragt dagegen, mit Rücksicht auf die tief eingreifende Tragweite des Gesetzes und die daherige Nothwendigkeit, demselben eine gehörige Veröffentlichung zu geben, den Zeitpunkt des Inkrafttretens auf den 1. Juli festzusetzen.

Der Herr Berichterstatter schließt sich diesem Antrage an, welcher durch das Handmehr genehmigt wird.

Vorträge über Ehehindernißdispensationsgesuche.

1) Johannes Rieder, Johannes sel. Sohn, von Adelsboden, wohnhaft im Brand zu Lenk, wünscht die Tochter erster Ehe seiner abgeschiedenen Ehefrau, Magdalena Tritzen zu ehelichen und sucht um Dispensation von dem gesetzlichen Ehehindernisse nach.

Der Regierungsrath schließt auf Tagesordnung, weil das vorliegende Ehehinderniß nach unserer Gesetzgebung nicht zu heben ist.

Migy, Direktor der Justiz und Polizei, als Bericht-
 statter. Wir haben hier zu untersuchen, ob nach dem Gesetze
 die verlangte Dispensation zulässig sei. Johann Nieder möchte
 die Magdalena Tritten heiraten, welche die Tochter erster Ehe
 seiner geschiedenen Ehefrau ist. Ich glaube nun, es könne kein
 Zweifel obwalten, daß man unter solchen Umständen verpflichtet
 sei, auf Abweisung anzutragen. Nach der Sag. 44 des Zivil-
 Gesetzes ist die Ehe verboten: „zwischen Verwandten in auf-
 und absteigender Linie; zwischen voll- und halbblütigen Ge-
 schwistern und mit den voll- und halbblütigen Geschwistern
 der Eltern (Oheim und Tante), die Verwandtschaft mag durch
 eheliche oder uneheliche Geburt gegründet worden sein.“ Ferner
 heißt es in der Sagung 45: „Ebenso wenig ist eine Ehe zu-
 zulassen zwischen dem Mann und den in der vorhergehenden
 Sagung bezeichneten Verwandten seiner verstorbenen oder von
 ihm geschiedenen Gattin.“ Sie sehen, daß hier ein absolutes
 Verbot aufgestellt ist und mit Grund. Nehmen Sie an, ein
 Mann heirathet eine Wittve, die eine hübsche Tochter hat:
 kann da nicht leicht ein Verhältniß entstehen, welches den An-
 forderungen der Moral nicht entspricht? Das Gesetz stellt daher
 einen Schutz gegen solche Verhältnisse auf. Das Gesetz von
 1832 enthält folgende Bestimmung: „Von den in der Sagung 45
 des Personenrechts enthaltenen Verböten der Ehe zwischen
 Schwägern und Schwägerinnen und der Ehe zwischen dem
 Manne und der Nichte seiner verstorbenen Ehefrau oder der
 Frau und dem Neffen ihres verstorbenen Ehemannes kann unter
 günstigen Umständen Dispensation stattfinden, wenn die vor-
 hergehende Ehe nicht durch Scheidung wegen Ehebruch auf-
 gehoben worden.“ Das sind die Dispensationsfälle, welche
 das Gesetz von 1832 im Auge hat. Sie sehen, daß seine Be-
 stimmungen auf den vorliegenden Fall gar nicht angewendet
 werden können. Eine Ausdehnung des Dispensationsrechts
 fand im Jahre 1837 statt und es heißt in dem damals er-
 lassenen Gesetze: „In Erweiterung des Gesetzes über die Aus-
 übung des Dispensationsrechts bei Ehehindernissen vom 30. Juni
 1832 kann unter günstigen Umständen auch einem halbblütigen
 Onkel zur Verehelichung mit seiner Nichte und einer halbblü-
 tigen Tante zur Verehelichung mit ihrem Neffen die Dispen-
 sation von dem in Sagung 44 des Personenrechts enthaltenen
 Eheverbot ertheilt werden.“ Das sind die einzigen Fälle, in
 denen eine Dispensation stattfinden darf. Es ist zu bedauern,
 daß die hier in Frage stehenden Brautleute nicht heirathen
 können; sie haben sehr günstige Zeugnisse, Blutsverwandschaft
 liegt keine vor, auch wäre die Verehelichung unter solchen Um-
 ständen zweckmäßig. Wenn man aber das Recht der Dispen-
 sation ausdehnen will, so soll man nach meiner Ansicht sich
 nicht über das Gesetz hinwegsetzen, sondern dasselbe in ent-
 sprechendem Sinne erweitern, denn keine Behörde hat das Recht,
 sich über gesetzliche Vorschriften hinwegzusetzen. Es steht den
 Mitgliedern des Großen Rathes das Recht zu, mittels eines
 Anzuges eine Abänderung bestehender Gesetze anzuregen, eine
 allgemeine Maßregel anzubahnen, aber es darf nicht Ge-
 genstand eines ausnahmsweisen Beschlusses sein. Ich empfehle
 Ihnen den Antrag des Regierungsrathes zur Genehmigung.

Bühler. Sie werden begreifen, daß die Brautleute,
 welche im vorliegenden Falle die Dispensation von einem
 Ehehindernisse nachsuchen, hier auf die Unterstützung ihrer
 Gemeindegossen zählen, und ich nehme keinen Anstand, für
 sie das Wort zu ergreifen, weil ihr Gesuch mit meinen juristischen
 und moralischen Begriffen im Einklange steht. Das Verhältniß
 ist folgendes. Herr Nieder hat sich in der Blüthe der Jahre
 mit einer ältern Wittve verheirathet und lebte mit ihr längere
 Zeit in glücklichen Verhältnissen; später wurde die Ehe auf-
 gelöst. Diese Frau hatte aus früherer Ehe eine Tochter, die
 nicht von Nieder erzogen wurde, sondern längere Zeit in einer
 Pension zubrachte. Seit Auflösung der Ehe verlobte derselbe
 sich mit der jungen Tochter, mit der er nach meiner Ansicht
 gar nicht verwandt ist. Nieder wandte sich an den Regierungsrath
 mit dem Gesuche um Dispensation; die Behörde fand,

dieser Fall sei noch gar nicht vorgekommen, schloß aber aus
 Gründen der Hausmoral auf Abweisung. Deshalb finde ich
 es nothwendig, einige Worte anzubringen, um einen entgegen-
 gesetzten Antrag zu begründen. Ich werde dabei von drei
 Gesichtspunkten ausgehen. Der erste betrifft die Kompetenzfrage,
 ob der Große Rath kompetent sei oder nicht die Dispensation
 zu ertheilen; der zweite Punkt bezieht sich auf die rechtliche
 Begründetheit des Gesuchs und der dritte auf die Moral über-
 haupt. Was den ersten Punkt betrifft, so erlaube ich mir den
 Satz aufzustellen, der Große Rath habe hier lediglich das
 Gesetz vom 30. Juni 1832 zu interpretiren, in welchem es
 heißt, unter günstigen Umständen könne die Ehe zwischen
 Schwägern und Schwägerinnen gestattet werden. Im vorlie-
 genden Falle ist Nieder mit seiner Braut verschwägert und
 zwar im ersten Grade, da sie Tochter seiner ersten Frau ist.
 Von Blutsverwandschaft ist keine Rede. Es fragt sich nun,
 ob man das Gesetz so interpretiren wolle, daß man sagt, unter
 der Ehe zwischen Schwägern und Schwägerinnen werde nur
 der zweite Grad verstanden. Daß der Große Rath kompetent
 ist, ein von ihm erlassenes Gesetz zu interpretiren, darüber,
 glaube ich, kann nicht wohl ein Zweifel bestehen. Was die
 eigentliche Begründetheit des Gesuchs betrifft, so muß ich den
 Großen Rath aufmerksam machen, daß die Justizdirektion der
 Sache an und für sich gar nicht abhold wäre, da sie selbst
 sagt, sie hätte nichts dagegen, wenn die Angelegenheit durch
 ein allgemeines Gesetz geregelt würde. Nach dem Gesetze vom
 30. Juni 1832 kann unter günstigen Umständen die Ehe
 zwischen Schwägern und Schwägerinnen gestattet werden.
 Hier liegt ein solcher Fall vor. Der dritte Punkt betrifft die
 Frage der Moral, und in dieser Beziehung muß ich darauf
 Gewicht legen, daß die Brautleute vor Auflösung der Ehe des
 Herrn Nieder in keinen nähern Beziehungen zu einander standen;
 sie kannten einander kaum, so daß von einem nähern Verhält-
 niß, welches dem Anstand entgegen gewesen wäre und Eifer-
 sucht oder Mißtrauen hätte erwecken können, gar keine Rede
 ist. Ferner muß ich Sie aufmerksam machen, daß sämtliche
 Zeugnisse, welche die Petenten eingereicht haben, sowohl vom
 Gemeinderathe als vom Kirchenvorstande, ebenso vom Pfarrer,
 der einer sehr religiösen Richtung angehört, sehr günstig für
 dieselben lauten. Zum Schlusse führe ich übrigens noch an,
 daß das Eheverbot, wie es das Zivilgesetz aufstellt, in ältern
 Gesetzgebungen nicht enthalten war. Im römischen Rechte war
 dasselbe sehr beschränkt, auch im französischen Rechte, von der
 Mosaikischen Gesetzgebung gar nicht zu reden, welche die Ehe
 zwischen Blutsverwandten zugab. Die Eheverbote rühren von
 mittelalterlichen Verhältnissen, von der Einmischung der Paffen
 in die Gesetzgebung her; in unsere Gesetzgebung kamen sie durch
 Tradition und Uebung. In neuerer Zeit aber fand man, solche
 Einrichtungen entsprechen dem Geiste der Zeit nicht mehr.
 Daher liegt es im Interesse des Fortschritts, diese aus dem
 Mittelalter stammenden Gebräuche nicht mehr beizubehalten
 und ich stelle den Antrag, den Petenten die nachgesuchte Dis-
 pensation zu ertheilen.

Lempen. Ich wohne ebenfalls in der Gemeinde, welcher
 der Petent angehört, und dieser hat mich auch angesprochen,
 seine Sache zu vertheidigen, der ich anfänglich nur halb traute,
 weshalb ich nichts versprach. Nachdem ich aber Gelegenheit
 gehabt, mit dem Herrn Justizdirektor Rücksprache zu nehmen,
 so trage ich kein Bedenken, das Gesuch zu empfehlen. Der
 Herr Justizdirektor sagte mir, wenn diese Brautleute im Jura
 wären, so könnten sie nach dortigen Gesetzen ganz gut heirathen,
 und er habe nichts gegen die Dispensation. Es liegen über-
 dies Gründe vor, genügt auf die man ganz gut dispensiren
 kann. Auch kamen hier schon Fälle vor, in denen nicht so
 günstige Verhältnisse vorlagen. Endlich haben die Dispen-
 sationsbehörden, welche besser in der Lage sind, die Verhältnisse zu beurtheilen
 als die Mitglieder des Großen Rathes, den Brautleuten sehr
 günstige Zeugnisse ausgestellt. Ich empfehle daher das Gesuch
 derselben dem Großen Rathe zur Gewährung.

Der Herr Berichterstatter stützt sich auf die bereits angebrachten Gründe und beschränkt sich darauf, die Behauptung des Herrn Lempen, als hätte er je gesagt, die in Frage stehenden Brautleute könnten nach dem jurassischen Gesetze ganz gut heirathen, als vollständig unrichtig zu bezeichnen, indem dieselben auch nach dem französischen Gesetze unter solchen Umständen nicht heirathen könnten.

A b s t i m m u n g.

Für Tagesordnung
„ Gewährung des Gesuchs

77 Stimmen.
27 „

2) Peter von Balmos wünscht sich mit Anna Elisabeth Kammermann zu verheirathen und sucht um Aufhebung des wegen ehebrecherischer Verbindung bestehenden Ehehindernisses nach.

Der Regierungsrath stellt auch hier den Antrag auf Tagesordnung.

Herr Berichterstatter. Noch einfacher als der soeben erledigte Fall ist der vorliegende. Nach Sitzung 42 des Civilgesetzes können Brautleute, die sich gemeinschaftlich eines Ehebruchs schuldig gemacht, sich nachher nie mit einander verheirathen. Im vorliegenden Falle hat das Obergericht den gemeinschaftlichen Ehebruch der Betheiligten konstatirt, es ist somit ein zerstörendes Ehehinderniß vorhanden, und es bleibt den Behörden, abgesehen von der moralischen Seite der Sache, nichts anderes übrig, als über das Gesuch zur Tagesordnung zu schreiten.

Der Antrag des Regierungsrathes wird ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt.

Strafnachlaß- und Strafumwandlungsgesuche.

Auf den Antrag des Regierungsrathes und der Direktion der Justiz und Polizei wird folgenden Gesuchen in nachstehender Weise ohne Widerspruch durch das Handmehr entsprochen.

1. Dem Franz Fuhrer von Lauperswyl wird ein Viertel der ihm wegen Diebstahls auferlegten achtzehnmonatlichen Zuchthausstrafe erlassen.

2. Der Christina Bickel von Sumiswald wird der am 10. dieß eintretende letzte Viertel der ihr wegen Verheimlichung der Schwangerschaft und Niederkunft auferlegten zweijährigen Einsperrungsstrafe erlassen.

3. Dem Jean Pierre Bonvallat von Miécourt wird ein Drittel der ihm wegen Verstoß gegen die Eulichkeit auferlegten dreimonatlichen Einsperrungsstrafe erlassen.

4. Dem Lorenz Glanzmann von Marbach wird ein Viertel der ihm wegen Diebstahls auferlegten dreijährigen Zuchthausstrafe erlassen.

5. Der Anna Gerber von Langnau wird der Rest der ihr wegen Kindesaussetzung auferlegten 2½-jährigen Kettenstrafe erlassen.

6. Dem Jakob Steiner von Leimiswyl wird ein Sechstel der ihm wegen Diebstahls auferlegten vierjährigen Zuchthausstrafe erlassen.

7. Dem Jakob Maurer von Zollikofen, Lehenmann zu Schwarzhäusern, wird die Hälfte der ihm wegen Verheißung gepfändeter Gegenstände auferlegten Strafen erlassen, resp. die zweimonatliche Gefängnisstrafe auf einen Monat und die dreimonatliche Einstellung in der bürgerlichen Ehrenfähigkeit auf 1½ Monate reduziert.

8. Dem Niklaus Hadorn von Toffen, Bäcker zu Stutshaus, wird der Rest der ihm wegen Körperverletzung auferlegten sechsmonatlichen Leistung aus dem Amtsbezirk Bern in Eingrenzung in denselben von gleicher Dauer umgewandelt.

9. Dem Andreas Lüdi von Heimiswyl wird der Rest der wegen Raub und Diebstählen über ihn verhängten achtjährigen Kettenstrafe erlassen.

10. Dem Ursus Brand von Trachselwald, zu Bächigen, wird der Rest der wegen Diebstahls über ihn verhängten dreijährigen Kantonsverweisung in Eingrenzung in die Gemeinde Bächigen von gleicher Dauer umgewandelt.

11. Dem Jakob Gloor von Schöftland wird die wegen Diebstählen über ihn verhängte achtjährige Kettenstrafe in Verweisung aus dem Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft von vierjähriger Dauer umgewandelt.

12. Die dem Kaspar Christen von Dürrenroth, Schuster in Langenthal, wegen Ehrverletzung auferlegte einmonatliche Leistung aus dem Amtsbezirk Marwangen wird in Eingrenzung in die Gemeinde Langenthal von gleicher Dauer umgewandelt.

13. Dem Johann Willi von Lauperswyl wird der Rest der ihm wegen Diebstahls auferlegten fünfjährigen Kettenstrafe gänzlich erlassen.

14. Dem Ulrich Loosli, Brenner im Rürauschachen, und dem Johann Käser Bierbrauer und Brenner im Kochbach bei Burgdorf, wegen unbefugten Brennens jeder zu Fr. 50 Buße verfällt, wird der dem Fiskus zufallende Theil der Buße erlassen.

15. Dem Désiré Montavon von Montavon wird ein Viertel der ihm wegen Versuchs Brandstiftung auferlegten vierjährigen Enthaltungsstrafe erlassen.

16. Dem Johann Ripfer von Lüzelsflüh wird ein Viertel der ihm wegen Diebstahls auferlegten neunmonatlichen Zuchthausstrafe erlassen.

17. Der Anna Maria Schär, geborne Fiechter, von Dürrenroth, wird der Rest der ihr wegen Diebstahls auferlegten sechsmonatlichen Einsperrung erlassen.

18. Dem Peter Hofer von Hasle wird ein Viertel der ihm wegen Mißhandlung u. s. w. auferlegten einjährigen Kantonsverweisung erlassen.

19. Dem Xavier Lecomte, Tagelöhner zu Bruntrut, wird ein Viertel der ihm wegen schlechter Aufführung und Trunksucht auferlegten einjährigen Enthaltungsstrafe erlassen.

20. Dem Konrad Bétignat, Tagelöhner von und zu Alle, wird der Rest der ihm wegen Fortvergehens auferlegten 103tägigen Gefangenschaft in Eingrenzung in die Gemeinde Alle von gleich langer Dauer umgewandelt.

21. Dem Augustin Berret von Sambols wird die ihm wegen Schlägerei auferlegte fünfmonatliche Gefangenschaft in Kantonsverweisung von doppelter Dauer umgewandelt.

Vorträge der Militärdirektion.

Auf den Antrag des Regierungsrathes und der Militärdirektion wird, gestützt auf den § 44 des Gesetzes über die Militärorganisation, folgenden Stabsoffizieren die gänzliche Entlassung aus dem Militärdienst in gewohnter Form ertheilt:

- 1) Herrn Alfred Ganguillet von Cormoret, Kommandant des Landwehrbataillons Nr. 7.
- 2) Herrn Gottilieb Müller von Bern, Kommandant des Landwehrbataillons Nr. 5.
- 3) Herrn Friedrich Hebersold von Signau, Major des Landwehrbataillons Nr. 3.

Ferner werden auf eingelangtes Gesuch entlassen:

- 4) Herr Oberst Gerwer von Bern als Großrichter beim Kriegsgericht.
- 5) Herr Alb. Sam. Friedrich Stämpfli von Bern als Kommandant des Auszüglerbataillons Nr. 59 (aus Gesundheitsrücksichten).

Andererseits wird dem zum Kommandanten des achten Militärbezirks ernannten Herrn Hauptmann Jakob Bütikofer von Kirchberg der Grad eines Majors ertheilt.

Alle diese Beschlüsse werden ohne Einsprache durch das Handmehr gefaßt.

Schließlich wird ein Anzug des Herrn Großrath v. Känel verlesen, welcher die Ernennung einer Kommission noch in gegenwärtiger Sitzung beantragt, mit dem Auftrage, den bereits ausgearbeiteten Entwurf eines Strafgesetzbuches zu begutachten, damit der Große Rath in seiner nächsten Sitzung den Gegenstand in globo behandeln könne.

Schluß der Sitzung: 1 Uhr Nachmittags.

Der Redaktor:
Fr. F a s s b i n d.

Zweite Sitzung.

Donnerstag den 4. April 1861.

Vormittags um 8 Uhr.

Unter dem Voritze des Herrn Präsidenten Niggeler.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Bähler, Johann; Freiburghaus und Brudon; ohne Entschuldigung: die Herren Bähler, Daniel; Burger, Gobat, Marti, Müller-Fellenberg, Steiner, Oberst; Stofer und Streit, Benedikt.

Das Protokoll der letzten Sitzung wird verlesen und ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt.

Tagesordnung.

Anträge des Regierungsrathes und der Großraths-Kommission in der Ostwestbahnangelegenheit.

Dieselben lauten, wie folgt:

A. Anträge des Regierungsrathes:

Art. 1.

Der Regierungsrath ist ermächtigt, zu Handen des Staates auf dem Wege einer gütlichen Verständigung mit der Ostwestbahngesellschaft und den Gläubigern derselben oder, wenn diese Verständigung nicht möglich ist, im eintretenden Liquidationsverfahren der genannten Gesellschaft käuflich zu erwerben:

1. Die bereits dem Betriebe übergebene Linie Biel-Neuenstadt, nebst dem für Erstellung einer zweiten Spur erworbenen Grundeigenthum.
2. Die noch im Bau begriffene Linie Gümliigen-Langnau, wie sie steht und liegt.
3. Sämmtliche von der Ostwestbahngesellschaft erworbenen Bahnabschnitte auf der Strecke Biel-Neuenstadt und Gümliigen-Langnau, welche zum Bau und Betrieb der Bahn nicht erforderlich sind und veräußert werden können.

Art. 2.

Der Kaufpreis wird auf Grundlage des wirklichen Werthes der vorhandenen Bauten und übrigen Kaufsobjekte ermittelt, zu welchem Ende sofort eine unparteiische Schätzung derselben durch Sachverständige, welche vom Regierungsrathe bezeichnet werden, vorzunehmen ist. Diese Schätzung dient dem Regierungsrathe bei seinen gütlichen oder gerichtlichen Verhandlungen als vorläufige Basis für den Kaufpreis.

Art. 3.

Der Erwerbungsakt ist dem Großen Rathe zur endlichen Annahme oder Verwerfung vorzulegen.

Art. 4.

Im Fall der Annahme sind die erworbenen Linien, nebst der Linie Bern-Biel, im Staatsbau zu vollenden und auszuführen.

Art. 5.

Der Regierungsrath hat alles vorzunehmen, was die Vollziehung der Art. 1 und 2 dieses Beschlusses erfordert; er ist überdies beauftragt, für Rechnung des Unternehmens möglichst dafür zu sorgen, daß den bestehenden Bauten der nothwendigste Schutz zu Theil wird, um sie vor Zerfall zu bewahren, und daß die von der Ostwestbahngesellschaft verpfändeten oder deponirten Obligationen und Centralbahnaktien nicht zum Nachtheil der Interessen des Staates veräußert werden, sei es, daß er diese Werthpapiere selbst einlöst, sei es, daß auf andere Weise gegen deren Veräußerung Vorsorge getroffen wird. Dem Regierungsrathe wird hiefür der erforderliche Kredit ertheilt; die gemäß dieses Artikels getroffenen Maßnahmen sind jedoch dem Großen Rathe bei seinem jeweiligen nächsten Zusammentritte zur Genehmigung vorzulegen.

B. Anträge der Großrathskommission.

Art. 1.

In den Antrag der Regierung, den von der Finanzdirektion vorgelegten und von ihr empfohlenen Defreisetwurf, betreffend den Ankauf aus freier Hand der beiden Bahnstrecken Gmütligen-Langnau und Biel-Neuenstadt um die Summe von Fr. 6,500,000 und Ausführung der Linie Biel-Bern im Staatsbau, wird nicht eingetreten.

Art. 2.

1. Der Regierungsrath ist beauftragt, die Rechte und die Interessen des Staates, soweit sie durch die Konzessionen der Ostwestbahngesellschaft begründet sind, zu wahren.
2. Der Regierungsrath wird ermächtigt, die beiden Linien Biel-Neuenstadt und Gmütligen-Langnau zu Gunsten des Staates käuflich zu erwerben. Ein Privatkauf mit der Gesellschaft darf jedoch nur abgeschlossen werden, wenn sämtliche Aktionäre dazu einwilligen.
3. Zum Zwecke des Ankaufs der genannten beiden Bahnstrecken wird ein Kredit von sechs Millionen Franken bewilligt.

Es sollen aus der Kaufsumme vor Allem bezahlt werden:

- a. Die ausstehenden Expropriationen sammt Zins.
- b. Die vom Staate zum Zwecke der Fahrbarmachung von Biel-Neuenstadt vorgeschossenen Fr. 625,000 sammt Zins.

4. Im Falle des Kaufes soll die Regierung den Großen Rath in geeignetem Zeitpunkte einberufen, um denselben Vorlagen über das weiter Vorzulehrende zu hinterbringen.

S a h l i, Direktor der Entsumpfungen und Eisenbahnen, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Der Kanton Bern befindet sich in Bezug auf Eisenbahnangelegenheiten in einer Lage, daß man sich billig fragen darf: wie ist diese Lage herbeigeführt worden? Erlauben Sie mir deshalb einen kurzen Rückblick auf die Vergangenheit. Wir stoßen dabei auf zwei scharf von einander getriebene Perioden: die erste Periode geht bis zum Jahre 1857, als der Ostwestbahn die Konzession für

die Luzernerlinie ertheilt wurde, die zweite von da bis auf heute, wo Ihnen beantragt wird, in ein drittes Stadium einzutreten. Die erste Periode kennzeichnet sich durch die Tendenz, auf bernischem Gebiete nur eine Eisenbahnmacht zu dulden, nämlich diejenige der Centralbahn. Die Folge davon war die Konzession an letztere Gesellschaft vom Jahre 1852, die dem Kanton Bern lediglich die Linie von Murgenthal nach Bern und an die freiburgische Grenze mit einer Abzweigung von Herzogenbuchsee nach der solothurnischen Grenze zusicherte. Diese Linie bediente also bloß den Oberaargau und einen sehr kleinen Theil des Mittellandes; der ganze übrige Kanton, das Oberland, das Seeland, das Emmenthal und der Jura wurde in Hemdärmeln stehen gelassen, und der Centralbahn für eine Linie von Biel nach Herzogenbuchsee, von Biel nach Bern und von Bern nach Thun bloß Rechte ertheilt, aber keine positiven Verpflichtungen auferlegt. Ja, es wurde sogar, nach damaliger Auffassung, fast jede Konkurrenz einer andern Gesellschaft ausgeschlossen, indem man der Centralbahn nach allen Richtungen des Kantons hin Vorrechte und sogar Ausklusivrechte ertheilte. Der Kanton Bern wäre damit zur Domäne der Centralbahn geworden, wenn nicht mittlerweile in den schweizerischen Eisenbahnverhältnissen Umstände eingetreten wären, an die man im Jahre 1852 noch gar nicht gedacht hatte, und wir würden dies heute um so mehr zu beklagen haben, als selbst die Freunde der Centralbahn zugestehen müssen, daß dieselbe ihre Stellung gegenüber dem Kanton Bern in engherziger Weise aufgefaßt und ausgefüllt habe. Die Umstände, von denen ich so eben gesprochen habe, und welche so wesentliche Veränderungen im schweizerischen Eisenbahnwesen hervorbrachten, liegen in der Geltendmachung der Idee des Zweiliniensystems. Der hartnäckige Kampf um dieses System konnte im Westen, wie im Osten als beendet angesehen werden und was war deshalb natürlich, als daß sich auch in der Mittelschweiz ein reges Streben darnach kund gab? Die Frucht dieses Strebens war die Konzessionirung der Luzernerlinie an die Ostwestbahn und damit trat der Kanton in die zweite Periode seiner Eisenbahngeschichte: das Prinzip der Konkurrenz war festgestellt. Jetzt aber gewann die Linie Biel-Neuenstadt, um die sich früher, so lange man nur die einzige Linie über Murten im Auge hatte, Niemand bekümmerte sofort die größte Bedeutung für die Centralbahn. Wie nämlich die Linie Bern-Thorshaus der Centralbahn stets einen großen Einfluß auf die Dronlinie sichern wird, so würde die Linie Biel-Neuenstadt dieser Gesellschaft auch die Herrschaft über die Thallinie verleihen und überdies gleichzeitig den Parasiten, den Schmarotzer von Zurbahn — um mit Herrn Gonzenbach zu reden — für ein- und allemal beseitigt haben. Aber auch der Kanton Bern sah die Bedeutung dieser Linie für seine Interessen ein, und da die Centralbahn diesen Interessen nicht gerecht werden wollte, sondern ein ausschließliches Recht auf die Linie beanspruchte, so mußte die Differenz vor Gericht ausgetragen werden und die Folge davon war, daß der Staat den Prozeß gewann. Auf dieses hin erfolgte dann die Konzessionirung der Bahn an die Ostwestbahngesellschaft, nachdem die Centralbahn abgelehnt hatte, die Konzession zu gleichen Bedingungen zu übernehmen, wozu sie nach ihrem Vorrechte befugt gewesen wäre. Wenn die Ostwestbahn schon in ihren Anfängen das ganze Heer von Anhängern der Centralbahn in die Schranken gerufen hatte, so steigerte sich jetzt der Kampf bis zur höchsten Hitze und Leidenschaft. Der Gegner sollte mit allen Mitteln vernichtet und niedergedrückt werden, und durch diese Kämpfe charakterisirt sich die zweite Periode: sie ist die Periode der Eisenbahnkämpfe. Möchten sie den Kanton zum Frieden führen! zu einem wahren Frieden, nicht zu einem faulen. Ich frage nun: war der Kampf, welchen der Kanton um seine Eisenbahninteressen geführt hat, ein berechtigter? Ich antworte darauf unbedingt: ja! der Kanton war sogar dazu verpflichtet und die zweite Periode war die nothwendige Geburt der ersten. Es ist wohl einleuchtend, daß der Kanton Bern sich auf Grundlage der Interessen der Centralbahn nicht gesund entwickeln konnte. Die Centralbahn befindet sich besser ohne eine Biel-

Bernbahn, die Centralbahn will keine Surabahn, die Centralbahn kümmert sich nicht um das Emmenthal; sie darf sich um Alles das nicht kümmern, ihre Interessen widerstreiten notwendig den Interessen des Kantons an einer allseitigen Entwicklung seines Eisenbahnnetzes, die ihr ja nur Konkurrenz schafft. Ich lasse nun zwar diesen Standpunkt der Centralbahn gelten, aber ungerecht wäre es, den Staat deshalb anzuklagen, daß er auch seinen Standpunkt festhält. Wir wollten sehen, was das Emmenthal und der Jura sagen würden, hätten wir seine Interessen um des lieben Friedens willen in die Schanze geschlagen. Wir wollten sehen, wie der ganze Kanton Bern eine solche Eisenbahnpolitik beurtheilen würde, die uns zwar keinen Ostwestbahnkampf, aber einen vielleicht viel gefährlicheren gebracht hätte. Nein, die Regierung darf stolz darauf sein, daß sie statt des Faulbettes den Kampf wählte, um sich heute wenigstens nicht sagen zu müssen: trop tard. Ich glaube, auch der Große Rath dürfe stolz darauf sein, Zwecke unterstützt zu haben, deren Bedeutung für das Wohl des Kantons zur Stunde Niemand mehr in Zweifel zu ziehen wagt. In dieses Bewußtsein redlichen Strebens und treu erfüllter Pflicht mischt sich freilich das Bedauern, daß die gewählten Mittel nicht ausreichend waren, den großen Zweck zu erreichen; aber kann dieß dem Zwecke selbst Abbruch thun? dann desavouiren Sie alle Bestrebungen in der Weltgeschichte, die nicht zum Ziele geführt haben! Freilich hat sich die Ostwestbahnverwaltung infolge der Unzulänglichkeit ihrer Mittel beklagenswerthe Abirrungen zu Schulden kommen lassen und Niemand kann dieß mehr bedauern als die Regierung selbst, welche dabei ein begründeter Vorwurf nicht treffen kann. Glauben Sie mir etwas näher in diesen Punkt einzutreten. Der erste Vorwurf, den man gegen die Regierung erhebt, besteht darin, sie habe sich aus Mangel an Ernst und Vorsicht bei dem Finanzausweis von 10 Millionen täuschen lassen, sie habe dabei die Sache zu leicht genommen. Die Regierung kann diesen Vorwurf nicht hinnehmen. Wahr ist es zwar, daß sie diesen Ausweis auf einen unrichtigen Aktienrodel hin genehmigte. Wenn aber die Anfertigung und Vorlegung dieses Aktienrodels von Seiten der Gesellschaft ein höchst verwerfliches Mittel war, so soll man die Regierung nicht dafür anklagen. War damals Grund vorhanden, den Büchern der Gesellschaft zu misstrauen? Nein! die Person des Herrn Hildrerand, dem man in Zürich für seine Eisenbahnverdienste kurze Zeit vorher das Ehrenbürgerrecht geschenkt hatte, gab dazu keine Veranlassung, aber auch diejenigen Männer nicht, unter deren speziellem Aufsicht das Rechnungswesen der Gesellschaft stand. Bis zu Ende des Jahres 1858 war dieß Herr Banker Schmid und vom 1. November gleichen Jahrs an Herr Frei, Liquidator der Nationalvorsichtskassa, zuerst als Revisor des Rechnungswesens und dann als Direktor der Gesellschaft. War unter diesen Umständen an falsche Bücher zu denken? Gewiß ahnte damals Niemand etwas davon, und es ist eine infame Verläumdung, wenn die Eidgen. Zeitung glauben zu machen sucht, ich hätte von der Unrichtigkeit des Aktienregisters Kenntniß gehabt. Die Nachenschaften mit der Parisergesellschaft und die Verträge mit Voller habe ich erst kennen gelernt, als sie überhaupt offenkundig wurden. Uebrigens liegt hier ein von Herrn Frei verfaßter und von den beiden von der Gesellschaft ernannten Rechnungsexaminatoren, den beiden Ehrenmännern Johann Probst-Probst in Langnau, und Joseph Banz im Entlebuch unterzeichneter Bericht vor, vom 13. Mai 1859, worin das fragliche Aktienregister besprochen und darüber folgendes Zeugniß ausgestellt wird: „Ein in jeder Unternehmung höchst wichtiges und absolutes Erforderniß ist die möglichste Klarheit im Rechnungswesen und insbesondere in der Grundlage desselben, im Gesellschaftsfond. In dieser Beziehung sollte nach unserm Dafürhalten bei unsrer Administration eine Aenderung in das bisherige System kommen. Es muß auffallen, daß das Aktienregister mit dem Aktienkonto im Hauptbuche nicht übereinstimmt, was auch den Generalrevisor veranlaßte, mit der Direktion darüber Rücksprache zu nehmen. Die Sache klärte sich dann zu seiner vollständigen Befriedigung auf. Es

ergibt sich, daß circa 1020 Aktien dem Direktionspersonal, den Gesellschaftsbeamten, Bauunternehmern und Lieferanten verträglich reservirt bleiben müssen, folglich fest placirt sind, jedoch erst im Verlauf der nächsten drei oder vier Jahre nach und nach auf den Namen ihrer Träger gestellt werden. Ferner ist eine Partie von Aktien ausgegeben worden, deren volle Einzahlung einzig im Register angemerkt, nicht aber wirklich durch die Kasse eingegangen, sondern durch Hinterlage gesichert ist. Ueber die Realität und Vollständigkeit des Aktienregisters kann mithin, in der Hauptsache jedenfalls, kein Zweifel walten, wogegen die bestehende Einrichtung eine Verifikation des Aktienbestandes nach Zahl und Betrag der Einzahlungen im Einzelnen augenblicklich nicht gestattet, und nur mit vieler Mühe und Zeitaufwand möglich macht. Wir begreifen das bisherige Verfahren, aber wie seine Ursache nur vorübergehender Natur war, so finden wir auch, daß die Zeit nun da sei, von dem Provisorium in ein wohlgeordnetes Definitivum überzugehen, und das Aktienregister mit dem Hauptbuche so in Übereinstimmung zu bringen, um daraus zu jeder Zeit, und ganz besonders auf den Jahresabschluß, einen raschen und richtigen Einblick in alle Verhältnisse des Aktienbestandes zu gewinnen.“ Also noch nach erfolgtem Finanzausweis wurde jenes Aktienregister von eigens zu Prüfung der Rechnungsverhältnisse der Gesellschaft ernannten und finanziell bei dem Unternehmen theiligten Komptabeln als ächt und richtig anerkannt. Aber auch der Bundesrath hatte schon vor der Regierung auf Grundlage des nämlichen Buches den Finanzausweis genehmigt und das dießfallige Gutachten stimmt ganz mit dem Gutachten überein, das der Regierung vorlag. Ja selbst unsere Experten konstatarnten noch im September des letzten Jahres das Vorhandensein von circa 8 Millionen, freilich zum Theil bloß bedingt gezeichneten Aktien. War es aber im Weitem ein Fehler, daß die Regierung sich an dem Berichte des Sekretärs der Eisenbahndirektion ersättigte? Ich bin überzeugt und es ergibt sich schon aus dem bisher Gesagten, jeder Experte würde zu den gleichen Resultaten gelangt sein, wie der Sekretärsbeamte der Regierung. Es wurde übrigens in dieser Hinsicht ganz das gleiche Verfahren beobachtet, wie dieß bei Finanzausweisen von Seiten des Bundesrathes beobachtet wird, der die Expertise auch jeweilen durch den Sekretär des betreffenden Departements vornehmen läßt und ich füge bei, daß dem Sekretär der die hiesige Untersuchung vorgenommen hat, die Eigenschaft eines sehr tüchtigen Komptabeln Niemand abstreiten wird. Aber, wird eingewendet, das Aktienregister hätte mit dem Kassabuch verglichen werden sollen. Einmal sollte aber nicht konstatiert werden, wie viel auf den Aktien einbezahlt sei, sondern bloß wie viel Aktien überhaupt gezeichnet seien, und sodann wäre in diesem Verfahren vom Augenblicke an keine besondere Garantie mehr gelegen, als man überhaupt an unrichtige Buchführung glaubte; warum hätte nicht auch das Kassabuch unrichtig geführt sein können? Kurz, es war eben unter allen Umständen eine Sache des Vertrauens und das einzige ganz sichere Mittel, sich vor Täuschung zu sichern, wäre gewesen, an alle Aktionäre die Anfrage zu richten, ob ihre Zeichnungen richtig seien, eine Zumuthung, die im Grunde wohl Niemand stellen wird. Wie leicht übrigens ein Irrthum bei Prüfung des Finanzausweises möglich war, beweist die Thatsache, daß auch die Kommission in der Aktienrechnung einen Umstand nicht entdeckte, der seither zum Vorschein gekommen ist. Unter den Aktien nämlich, welche seiner Zeit als Privataktien gezählt wurden, befindet sich eine beträchtliche Anzahl Staats- und Gemeindeaktien von Zug u. s. w., die damals besonders verrechnet wurden. Ich führe dieses jedoch nicht an, um der Kommission darüber einen Vorhalt zu machen, sondern deswegen, um zu erklären, daß ich auf diese Entdeckung hin sofort den Regierungsexperten veranlaßte, sich darüber auszusprechen, wie es habe kommen können, daß diese Aktien zu den Privataktien gezählt worden seien. Nachdem er die Sache untersucht hat, erklärt nun der Experte, daß die fraglichen Aktien zur Zeit des Finanzausweises jedenfalls nicht als Staatsaktien figurirt.

hätten, sondern als Privataktien, und daß ihre Umschreibung in Staatsaktien erst nach dem Finanzausweise erfolgt sein müsse. Es ist nun allerdings augenscheinlich, daß die Kontrolle seit ihrer ursprünglichen Gestalt in vielfachen Beziehungen geändert worden ist. Ein einziger Blick in diese Kontrolle genügt, um diese Annahme zu rechtfertigen. Die Annahme des Regierungsexperten, daß alle Aktien ursprünglich als Privataktien eingetragen gewesen seien, wird abgelehnt hiervon, auch durch den Bericht des eidgenössischen Experten unterstützt, der ganz die gleiche Zahl von Privataktien fand, wie sie hieselbst angenommen wurde. Schließlich kann ich hier nicht umhin, darauf hinzuweisen, wie es im Jahre 1854 mit der Centralbahn bei Auszahlung der 4 Millionen gehalten wurde. In dem diesfallsigen Vertrage waren auch Bestimmungen aufgestellt, wann diese Auszahlung erfolgen sollte. Damals wurde aber gar kein Nachweis verlangt, ja die Auszahlung fand sofort nach dem grobräthlichen Beschlusse statt, ohne daß die gestellten Bedingungen im Entferntesten erfüllt gewesen wären. Und an dem bloßen Erfolge wird billigerweise Niemand den Werth einer Handlung bemessen wollen. Einen weiteren Vorwurf, den man der Regierung macht, kann ich weit kürzer behandeln, da er in dem schriftlichen Berichte derselben bereits seine Würdigung gefunden hat. Es betrifft dieß den Vorschuß der Fr. 625,000. Die Regierung glaubt, aus den im Berichte angebrachten Gründen, es könne ihre formelle Berechtigung dazu nicht bestritten werden und selbst die Kommission anerkennt die Zweckmäßigkeit und Nothwendigkeit der Magnahme selbst, die gewissermaßen eine Nothwehr des Kantons gegenüber den Eisenbahnketten in der Bundesversammlung war. Ich komme zu einem dritten Vorwurfe, welcher gegen die Regierung und beziehungsweise gegen die Eisenbahndirektion gerichtet wurde und der allgemeinerer Natur ist, als die beiden erörterten. Er besteht darin, es sei überhaupt die Oberaufsicht gegenüber der Gesellschaft keine genügende gewesen. Auch dieser Vorwurf ist nicht begründet. Vor Allem aus ist es nöthig, darauf hinzuweisen, daß die Ostwestbahngesellschaft eine Privatsgesellschaft war und daß der Regierung ein direktes Einmischungsrecht gar nicht zustand. Die einzigen Rechte, welche ihr eingeräumt waren, waren eine Vertretung im Verwaltungsrathe, und diejenigen, die jedem Aktionär zustanden. Daß nun die Finanzdirektion, die der Staat in letzterer Eigenschaft vertritt, zu lar und zu rücksichtsvoll gegen die Gesellschaft verfahren sei, wird im Grunde wohl Niemand behaupten, und von dem Rechte der Vertretung im Verwaltungsrathe wurde ebenfalls Gebrauch gemacht. Was uns aber dieser Vertreter sagen konnte und gesagt hat, das erzählten sich die Kinder auf der Straße, nämlich: es manke der Ostwestbahn an Geld, und diesem Uebelstande konnte mit einer strengeren Aufsicht nicht geholfen werden. Von dem Aktienregulierer, dem Handel mit den Union-Suisse-Aktien u. s. w. wußte Hr. Mygeler, der erst später eintrat, so wenig etwas, als irgend ein Mitglied der Regierung. Uebrigens ist es auffallend, daß der Vorwurf einer mangelhaften Beaufsichtigung der Gesellschaft von Seiten der Regierung gerade von der Seite kommt, die bei Anlaß der Berathung des Aktiengesetzes den Ruin aller Aktiengesellschaften in den Bestimmungen des Gesetzes erblickte, wonach der Regierung ein strenges Oberaufsichtersrecht über dieselben eingeräumt wird. — Auffallend ist es im Weiteren, daß man den Mitgliedern der Regierung den Vorwurf macht, daß sie keine Aktien auf das Unternehmen besäßen. Hier hat Hr. Gutzwiller Függe und Mühle. Hätte die Regierung Aktien, so würde er dieß mit ihrer Stellung unverträglich finden; nun sie keine hat, erhebt er daraus eine Anklage. Am Schlusse dieser Erörterungen, die ich der Stellung der Regierung, so wie meiner eigenen Stellung schuldig war, wollen Sie mir noch einige kurze Bemerkungen gestatten, um dann zur Sache selbst überzugehen. Es ist eine alte Wahrheit, die in dem Sage liegt: das Bewußtsein, das ruhige, spricht, das Interesse aber schreit. Wir haben es schreien hören, dieses Interesse, — das Eisenbahninteresse und das politische Interesse. Die Eidgenössische Ztg.,

wie der Bernerbote schrien am lautesten und namenlich suchten sie sich in persönlichen Angriffen den Rang abzulassen. Ein Ehrenmann konnte ihnen auf diesem Gebiete nicht folgen, wollte er sich nicht selbst besudeln. Wenn ich aber dieses Treiben sah und über die leidenden Beweggründe davon nachdachte, so kamen mir öfter die beiden folgenden Epigramme in den Sinn:

„Ist Jungfer Lüge gewachsen groß,
„Legt sie die Hände nicht lang in den Schooß,
„Nimmt einen Schwäger sich zum Mann
„Damit sie Kinder gebären kann,
„Und eh' man's denkt, macht die liebe Brut
„Sich breit und breiter im Uebermuth.

Und ferner

„Betrachte dir nur den Menschen genau,
„Es hat jeder etwas vom Wolf und vom Pfau.
„Den Wolf erkennst du zur Fütterungszeit
„Den Pfau am Schwatze der Eitelkeit.
„Ja, Mancher umfaßt, du ahnest es nie
„In sich eine ganze Menagerie.“

Dies zu Panden der Kritiker der Eidgenöss. Ztg., des Bernerbots und Compagnie. Die ehrlichen Kritiker dagegen mögen nie vergessen, daß kritiken leichter ist, als besser machen, und daß dieß wohl nirgends so sehr gilt, als bei Eisenbahnfragen, wo hundert und hundert Schwierigkeiten sich darbieten, die in andern Sphären des Geschäftslebens gar nicht vorkommen. Es liegt eine ruhm- und drangvolle Zeit hinter mir, aber ich blicke mit ruhigem Bewußtsein darauf zurück und wenn ich heute von vorn anfangen müßte, ich würde unter gleichen Verhältnissen nicht anders handeln. Fleiß und redlichen Willen lasse ich mir nicht wegräsoniren und auch einer geschickteren Hand als mir würde es kaum gelungen sein, das Ostwestbahnunternehmen glücklich durch alle Klippen hindurchzuführen. Der Mensch muß das Gute und Große wollen, das Gelingen hängt vom Schicksal ab. Denen jedenfalls, die auf jede mögliche Weise das Ostwestbahnunternehmen zu Tode hegen halten, steht es übel an, nunmehr die anzulegen, die treulich zu der Sache gestanden sind. Hatte man die Centralbahn seiner Zeit verfolgt, wie die Ostwestbahn, sie würde kaum ein besseres Schicksal gehabt haben. Denn auch sie hatte ihre Kräfte zu betheilen, wenn gleich ihr die Rechte des Erstgebornen zur Seite standen. Nach diesem Rückblick auf das Vergangene, werfe ich nun einen Aufblick auf die Zukunft und frage, was geschehen soll. Wir finden hier drei Vorschläge über das weitere Vorgehen. Den Vorschlag des Hrn. Gutzwiller, den Vorschlag der Kommission und den Vorschlag des Regierungsrathes. Wir wollen diese Vorschläge der Reihe nach prüfen. Der Antrag des Hrn. Gutzwiller lautet: „Der Regierungsrath wird eingeladen, dem Großen Rath mit möglichster Beförderung die geeignet erachteten Anträge darüber vorzulegen, wie die Interessen des Staates bei der mutmaßlichen Liquidation der Ostwestbahngesellschaft, sowohl vom Standpunkte des meistbetheiligten Aktionärs, als von demjenigen der Landesregierung wahrzunehmen seien.“ Dieser Antrag hatte einen Sinn gegenüber dem frühern Beschlusse des Regierungsrathes, der allerdings das Verhalten des Staates im Falle einer Liquidation nicht berührte. Gegenüber den letzten Beschlüssen des Reg.-Rathes dagegen hat der Antrag seine praktische Bedeutung deshalb vollständig verloren, weil diese Beschlüsse dem Antrage bereits zuvorgekommen ist und gerade Vorschläge enthält, wie sie in demselben gewünscht werden, nämlich darüber, „wie die Interessen des Staates, sowohl vom Standpunkte als Aktionär, als von demjenigen als Landesregierung zu wahren seien.“ Würde deshalb der Antrag des Hrn. Gutzwiller heute zu Recht erkannt, so würde die einfache Folge die sein, daß Sie morgen wieder über die vorliegenden Anträge der Regierung zu berathen hätten, da die letztere sich nicht zu Abänderung dieser Anträge entschließen würde. Höchstens wäre dann präjudizirt, daß eine gütliche Verständigung ausgeschlossen sei, ein Präjudiz, das wir aber aus später anzuführenden Gründen bedauern müßten. Wollte man übrigens diese gütliche Verständigung wirklich ausschließen, so

brauchte man in den regierungsräthlichen Anträgen lediglich die darauf Bezug nehmenden Stellen auszumergen, ohne daß dafür eine Rückweisung dieser Anträge nöthig wäre. Ich halte also dafür, es solle in den Antrag des Hrn. Gonzenbach nicht eingetreten werden. Weniger kurz können die Anträge der großräthlichen Kommission behandelt werden. Was indeß den ersten dieser Anträge betrifft, es sei auf die frühere Beschlußnahme des Regierungsrathes nicht einzutreten, so fällt auch dieser Antrag insofern der einfachen Thatsache dahin, daß die Regierung diese Beschlußnahme selbst zurückgezogen hat und solche gegenwärtig gar nicht mehr in Berathung liegt. Jener Kommissionsantrag ist übrigens nur ein formeller und es wird sich natürlich immer fragen, auf welche Anträge der Große Rath eintreten will und auf welche nicht, wenn auch der fragliche Kommissionsantrag dahinfällt. Betreffend die weiteren positiven Anträge der Kommission, so begegnen wir zunächst dem ersten Antrag, welcher lautet: „Der Regierungsrath ist beauftragt, die Rechte und Interessen des Staates, soweit sie durch die Konzessionen der Ostwestbahngesellschaft begründet sind, zu wahren.“ Es will uns zuvörderst scheinen, es bedürfe hiezu keines besondern Auftrages. Die Regierung hat selbstverständlich nicht nur die Rechte und Interessen des Staates zu wahren, „soweit sie durch die Konzessionen der Ostwestbahngesellschaft begründet sind“, sondern überhaupt, und es versteht sich namentlich von selbst, daß die Regierung auf keine Rechte verzichten kann, die auf einem Vertrage beruhen, der vom Großen Rathe selbst abgeschlossen wurde und also auch nur von ihm modifizirt werden könnte. Was mochte aber — fragen wir — die Kommission für besondere Motive haben, diesen Antrag aufzunehmen? In ihrem Berichte finden wir dieß nicht deutlich ausgesprochen und wir können sie deshalb mehr bloß errathen. Der Antrag soll zum Zwecke haben, jedem Konkurrenten für die Erwerbung der Linien Biel-Neuenstadt und Gümliigen-Langnau von vorn herein zu sagen, wir gestatten in den Konzessionsbestimmungen keine Modifikation, wir werden streng daran festhalten. Damit soll jede Konkurrenz ausgeschlossen und der Ankauf von Seiten des Staates um so wohlthätiger bewerkstelligt werden. Dabei hatte die Kommission, wie sich aus dem Berichte des Hrn. Gonzenbach zu ergeben scheint, vorzugsweise den Art. 38 der Konzession für Biel-Neuenstadt und Biel-Bern im Auge, welcher lautet: „Die Bahnstrecke Biel-Neuenstadt haftet für die Ausführung der Strecken Biel-Bern und Bern-Luzern, und die Konzessionäre stehen überdiß mit ihrem ganzen jetzigen und zukünftigen Gesellschaftsvermögen für die Erbauung und den Betrieb jener Bahnstrecken ein.“ Allein die Kommission hat dabei außer Acht gelassen, daß dieser Konzessionsartikel durch Dekret des Großen Rathes vom 5. November 1859 eine Interpretation dahin erhalten hat, daß durch die darin ausgesprochene Haftbarkeit der Bahnstrecke Biel-Neuenstadt „die Rechte der Obligationseinkäufer nicht berührt sein sollen, und daß demnach letztere Linie zunächst diesen Obligationseinkäufern gegenüber haftbar sei.“ Dieselben können demgemäß bis zu ihrer gänzlichen Befriedigung verlangen, daß der Werth der Linie Biel-Neuenstadt nicht durch jene Konzessionsbestimmung herabgedrückt und nicht zum Nachtheile der Obligationssorderungen an derselben festgehalten werde. Zwar gebe ich zu, daß man vom streng juristischen Standpunkte aus diese Auffassungsweise bestreiten könnte, weil vielleicht die Obligationen nicht genau in den Formen unseres Zivilgesetzes abgefaßt sind, allein diesen Standpunkt wird der Große Rath von Bern kaum einnehmen wollen. Wenn ich übrigens bei Allem dem auch mit der Kommission annehme, daß durch den Eintritt einer Liquidation die Konzession der Ostwestbahngesellschaft nicht ipso facto dahinfällt, so muß ich doch immerhin darauf aufmerksam machen, daß wenn dadurch, daß der Kanton an dieser Konzession festhält, Konflikte in Bezug auf die Linie Biel-Neuenstadt eintreten würden, die Bundesversammlung befugt wäre, nach Art. 17 des Bundesgesetzes vom 26. Juli 1852 „maßgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen.“ Aus allen diesen Gründen scheint es uns angemessen, die bestehenden Rechtsverhältnisse

Tagblatt des Großen Rathes 1861.

nicht gewissermaßen durch eine neue, zweideutige Beschlußnahme zu influenziren, zumal dadurch in der Wirklichkeit doch nichts geändert würde, wohl aber man sich dem Vorwurf aussetzte, der Staat habe bei der Sache einseitig seine Interessen zu wahren gesucht. Der zweite Kommissionsvorschlag lautet: „Der Regierungsrath wird ermächtigt, die beiden Linien Biel-Neuenstadt und Gümliigen-Langnau zu Händen des Staates käuflich zu erwerben. Ein Privatkauf mit der Gesellschaft darf jedoch nur abgeschlossen werden, wenn sämtliche Aktionäre dazu einwilligen.“ In Bezug auf diesen Antrag herrscht zwischen der Regierung und der großräthlichen Kommission kein prinzipieller Unterschied. Beide Anträge enthalten die Ermächtigung an den Regierungsrath, die fraglichen Linien gütlich oder im gerichtlichen Liquidationsverfahren zu erwerben. Die einzige Differenz, welche zwischen beiden Anträgen obwaltet, besteht darin, daß die Kommission annimmt, ein gütlicher Kauf, d. h. ein Privatkauf könne nur mit Einwilligung sämtlicher Aktionäre abgeschlossen werden, während der regierungsräthliche Antrag diese Formfrage nicht berührt. Ich halte nun die von der Kommission aufgestellte Bedingung, daß ein Privatverkauf nur mit Einwilligung sämtlicher Aktionäre abgeschlossen werden dürfe, für nicht begründet und gleichzeitig für unbillig und nicht erfüllbar. Die Kommission stützt ihre Ansicht darauf, daß die rechtlichen Verhältnisse der Ostwestbahngesellschaft nach den Grundrügen des Zivilgesetzbuches und, soweit es die vorliegende Frage betrifft, nach der Sazung 879 in Verbindung mit der Sazung 397 und 399 zu beurtheilen seien. Hiernach wäre die Ostwestbahngesellschaft eine gewöhnliche Kollektivgesellschaft, bei der jedes Mitglied derselben, also jeder Aktionär, solidarisch mit seinem Privatvermögen für die Schulden der Gesellschaft haftet. Ich halte nun zunächst schon diese Annahme für nicht zulässig. Zwar ist es richtig, daß die Ostwestbahngesellschaft sich bildete, bevor der Kanton Bern ein Gesetz über Aktiengesellschaften besaß, allein ich behaupte, der Große Rath habe die Ostwestbahngesellschaft durch einen Spezialakt als Aktiengesellschaft anerkannt, ihr juristische Persönlichkeit beigelegt, und sie autorisirt, auf ihren eigenen Namen Rechte zu erwerben und Verbindlichkeiten einzugehen. Allerdings gebe ich zu, daß dieß niemals expressis verbis geschah, allein die Ertheilung der Konzession durch den Großen Rath involvirte unzweifelhaft die Ertheilung der juristischen Persönlichkeit, zumal jene Konzessionirung auf Grundlage der Gesellschaftsstatuten erfolgte, welche in § 11 das bei Aktiengesellschaften (im juristisch-technischen Sinne des Wortes) geltende Prinzip aufstellt, daß die Aktionäre unter keinen Umständen für mehr, als für den Betrag ihrer Aktien in Anspruch genommen werden dürften, auf Statuten hin, die ferner die Ausgabe von bloßen Inhaberaaktien gestatten und überhaupt auf eine eigentliche Aktiengesellschaft berechnet sind. Gesezt aber auch, die Annahme der Kommission, daß die Ostwestbahngesellschaft nach den Vorschriften des Zivilgesetzbuches als gewöhnliche Erwerbsgesellschaft, nicht als eigentliche Aktiengesellschaft, zu behandeln sei, wäre richtig, so wäre immerhin nicht richtig, daß Einstimmigkeit der Aktionäre zu einem Privatkaufe erforderlich sei. Zu Begründung dieser Ansicht beruft sich die Kommission auf Saz 879 C.G., welche lautet: „Wenn der Vertrag (d. h. hier die Statuten) keine Bestimmung darüber enthält, wie bei Berathung und der Fassung eines Beschlusses über gesellschaftliche Angelegenheiten verfahren werden soll, so sind die Bestimmungen der Saz 396 und 397 in Betreff der Verfügung über ein Miteigenthum anzuwenden.“ Die Kommission sucht nun nachzuweisen, daß der Gesellschaftsvertrag, d. h. die Statuten keine Bestimmung darüber enthalten, wie bei der Fassung eines Beschlusses verfahren werden solle, der den Verkauf von Eigenthum der Gesellschaft, beziehungsweise den Verkauf der fraglichen Bahnstrecken zum Gegenstande habe, weshalb dafür die angerufenen Sazungen über die Verfügung über das Miteigenthum Regel machen müßten, wonach aber Einstimmigkeit der sämtlichen Miteigenthümer, d. h. der Aktionäre nöthig sei. Es ließe sich gegen letztere Behauptung Vieles einwenden, um uns aber nicht zu

sehr in juristischen Erörterungen zu verlieren, will ich darüber mit der Kommission nicht rechten. Dagegen bebreite ich auf das Bestimmteste den ersten Theil ihres Raisonnements, daß in den Statuten der Gesellschaft für den Fall eines theilweisen Bahnverkaufes keine zutreffende Bestimmung sei, wie die Fassung eines Beschlusses zu erfolgen habe. Die Kommission begehrt nämlich in ihrem Raisonement die Ungenauigkeit, daß sie den § 24 der Statuten nur insoweit berücksichtigt, als er die Auflösung der Gesellschaft beschlägt und den § 37 gar nicht in Betracht zieht. Ich will mich auch hier enthalten, der Annahme der Kommission entgegenzutreten, der Verkauf fraglicher Linien involvire keine Auflösung der Gesellschaft und er könne deshalb auch nicht mit den statutarisch vorgesehenen $\frac{3}{4}$ Stimmen der Aktien beschlossen werden. Nur das will ich erwidern, daß wenn $\frac{3}{4}$ Stimmen befugt sind, sämtliche Bahnstücke zu veräußern, resp. die Gesellschaft ganz aufzulösen, die nämliche Stimmenzahl wohl auch hinreichen sollte, einzelne Bahnstücke zu verkaufen, resp. eine theilweise Auflösung der Gesellschaft zu beschließen. Indes will ich dieses Gebiet völlig preisgeben, indem ich dafür halte, daß ganz andere Bestimmungen der Statuten, als diejenigen über die Auflösung der Gesellschaft hier Regel machen, welche von der Kommission gar nicht in Betracht gezogen wurden. Der § 37 der Statuten sagt nämlich: „Dem Verwaltungsrathe in seiner Gesamtheit kommt zu: 3 ff. 7 „die Genehmigung von Beträgen, welche entweder auf den Bau der Bahn Bezug haben und mehr als eine Million Franken beschlagen, oder mit Regierungsbehörden oder Eisenbahngesellschaften abgeschlossen werden und wichtigeren Inhalts sind, wobei jedoch die der Generalversammlung zukommenden Rechte vorbehalten bleiben“, und der § 24 litt. f. gibt in Uebereinstimmung hienmit der Generalversammlung der Aktionäre das Recht zum Entschiede über alle Angelegenheiten, welche ihr vom Verwaltungsrathe vorgelegt werden. Es scheint mir nun ohne Weiteres, diese Bestimmungen seien im vorliegenden Falle zutreffend. Es handelt sich hier offenbar um einen Vertrag, der mit einer Regierungsbehörde abgeschlossen wird und wichtigeren Inhalts ist, namentlich auch mehr als 1 Mill. Fr. beschlägt. Ich halte sogar dafür, daß zu einer desfallsigen Beschlussnahme nach § 25 der Statuten streng genommen die einfache Mehrheit der in der Generalversammlung abgegebenen Stimmen hinreiche. Wollte man aber dagegen einwenden, der Verkauf der fraglichen Linien schließe gleichzeitig eine Abänderung der Statuten in sich, indem der § 1 dieser Statuten einen Eisenbahnbau von Bern nach Luzern im Auge habe, so mag ich immerhin diese Anschauungsweise gelten lassen. An der Sache ändert sie nichts, da die Generalversammlung der Aktionäre nach § 24 ausdrücklich zur Änderung der Statuten befugt ist. Nur wären dann nach § 25 dazu $\frac{2}{3}$ der in der Versammlung abgegebenen Stimmen nöthig. Ist dieses Raisonement richtig, wie wohl nicht bezweifelt werden darf, so kann natürlich von der bloß eventuell vorgesehenen Anwendung der Bestimmungen des Civilgesetzes nicht mehr die Rede sein, und wir müssen deshalb ebenso entschieden vernennen, daß zu dem fraglichen Kaufe Einheit der Aktionäre erforderlich sei, als dieß von der Kommission entschieden bejaht wird. Ich habe aber gesagt, die Anschauungsweise der Kommission sei nicht nur rechtlich nicht stichhaltig, sondern auch unbillig. Die nächste Konsequenz davon, daß die Düwestbahngesellschaft als eine Kollektivgesellschaft behandelt wird, wäre nämlich, wie bereits angedeutet, die daß sämtliche Aktionäre, also auch der Staat, solidarisch mit ihrem ganzen Vermögen für die Schulden der Gesellschaft haften würden. Welche Calamitäten hieraus für den ganzen Kanton entstehen würden, ist einleuchtend, und es hätte sich diese Ansicht mindestens nicht erst jetzt geltend machen sollen, um zu einer ruinösen Lotteriefalle für die Aktionäre zu werden. Allein sie ist eben völlig neu. Niemand dachte bis jetzt ernstlich an eine solche Auffassungsweise: der Staat nicht, als er sich mit 2 Millionen Aktien theilbeteiligte, die Unternehmer nicht, als sie der Gesellschaft kreditirten, die Presse nicht und das ganze Publikum nicht. — Daß die Kommission in Bezug

auf die Aktionäre nicht bloß etwa ein Commanditenverhältniß annimmt — was allerdings nach der rechtlichen Stellung der Aktionäre ebenfalls nicht zulässig wäre — ergibt sich aus ihrer ganzen Argumentation; es würde übrigens auch diese Annahme zu nicht geringen Unbilligkeiten führen. Die von der Kommission gestellte Bedingung ist aber endlich auch nicht erfüllbar. Nach ihr kann nämlich ein einziger böswilliger Aktionär — und sollte sich ein solcher nicht finden lassen? — den Privatkauf verhindern und dadurch auch das vernünftigste Abkommen zu Nichte machen. Man wende nicht ein, man könne alsdann diesen Aktionär auskaufen. Denn einmal könnte bei der Theorie der Kommission kein Aktionär gezwungen werden, seine Aktie, auch wenn ihm 1000 Fr. dafür geboten würden, abzutreten, und sodann würden durch jene Inaussichtstellung der Einlösung von Aktien, wohl bei einer größeren Anzahl Aktionäre Gelüste erweckt, sich renitent zu zeigen. Aber wie soll endlich ausgemittelt werden, daß die Einwilligung sämtlicher Aktionäre vorhanden sei? Dieß ist geradezu unmöglich, zumal die Aktien auf den Inhaber lauten und die Besitzer davon demnach nicht bekannt sein können. Sage man also lieber gerade heraus: wir wollen keinen gültigen Kauf, als ihn an solche unmögliche Bedingungen zu knüpfen. Sage man lieber: wir wollen Liquidation à tout prix. Wenn dieses Unglück über das Land kommen muß, so sage man doch auch, daß man es will. Nach allem diesem könnte sich die Regierung unmöglich dem Antrage der Kommission anschließen, daß zu einem Privatkaufe die Einwilligung aller Aktionäre gefordert werden solle. Es ist dieß ein verfehlter Beschluss zur Liquidation, deren Folgen die Regierung in ihrem Bericht einlässlich auseinandergesetzt hat und die ich deshalb hier nicht wiederholen will, mir immerhin vorbehaltend, im Schlussrapport darauf zurückzukommen. Der dritte Kommissionsantrag lautet: „Zum Zwecke des Ankaufs der genannten beiden Bahnstrecken wird ein Kredit von 6 Millionen bewilligt. Es sollen aus der Kaufsumme vor Allem bezahlt werden: a) die ausstehenden Expropriationen sammt Zins b) die vom Staate zum Zwecke der Fahrbarmachung von Biel-Neuenstadt vorgeschossenen 625,000 Fr. sammt Zins.“ Dieser Antrag erhielt in der Kommission nur 3 Stimmen, indem die Herren Seiler und Meyer, denen nachträglich auch der in der Sitzung nicht anwesend gewesene Herr Karrer beitrug, sich auf folgenden Antrag vereinigten: „Der durch unparteiische Sachverständige auszumittelnde Bauwerth der vorhandenen Arbeiten auf den beiden Strecken Gümmligen-Langnau und Biel-Neuenstadt soll als Grundlage für den zu bestimmenden Kaufpreis gelten. Der Große Rath behält sich die Genehmigung des Kaufvertrages vor.“ Der letztere Theil der Kommission will somit ganz das Nämliche, was die Regierung auch vorschlägt. Der Beschluss des andern Theiles der Kommission erscheint übrigens selbst im Sinne der beschließenden Mitglieder, der Herren Bäggerer, Schmid und Egger nicht als ein definitiver, indem sich diese Herren nach dem eigenen Berichte der Kommission vorbehalten, den Kaufpreis je nach dem Resultat einer Expertenbegutachtung zu modifiziren. Im Grunde liegt somit über den Kaufpreis von der Kommission gar kein definitiver Antrag vor. Ich glaube deshalb um so mehr, hier nicht einlässlicher darauf eintreten zu sollen, als ich gedenke, über die Grundlage für den Kaufpreis bei den regierungsräthlichen Anträgen noch einige Bemerkungen anzubringen und als ich Wiederholungen gerne vermeiden möchte. Was die Vorausbezahlung der Expropriationsgelder und des Staatsvorschusses anbelangt, so hat die Regierung hienüber keine abweichende Ansicht, falls ein gültiger Vertrag zu Stande kommt. Es müßte demnach ein Privatkauf jedenfalls auf diese Grundlage gestellt werden. Anders gestaltet sich die Sache, wenn gerichtliche Liquidation eintritt; hier ist es dann nicht die Regierung, welche den Rang der Forderungen bestimmt, und wenn die Kommission glaubt, es sollen für diesen Fall die Forderungen der Expropriirten und des Staates von vorn herein vom Kaufangebot abgezogen und daselbe infolge dessen nur bis auf die restantliche Summe von vielleicht $4\frac{1}{2}$ Mill. gestellt werden, so scheint uns dieses

bei der Sachlage in jeder Beziehung ein sehr gewagtes Mandat zu sein, das im Erfolge leicht fehlschlagen dürfte. Im vierten Antrage der Kommission herrscht insoweit keine Verschiedenheit gegenüber der Meinung des Regierungsrathes, als beide Behörden die definitive Schlussnahme dem Großen Rathe vorbehalten wollen. Dagegen gehen nun die Regierungsanträge einen Schritt weiter als die Anträge der Kommission, indem sie einerseits Staatsbau, und zwar auch für die Linie Biel-Bern beschließen, und andererseits für die Zeit des inzwischen eintretenden Provisoriums gewisse Vollmachten erteilen wollen. Nach diesen Auseinandersetzungen halte ich nun den Boden für so weit geebnet, um zu der Begründung der Regierungsanträge übergehen zu können. Der Artikel 1 dieser Anträge enthält, wie der Artikel 2 der Kommission, den Grundsatz, daß der Regierungsrath zu dem Ankauf der Linien Biel-Neuenstadt und Gümli-Gen-Genau, sowie der Bannabschnitte, welche an der Linie liegen und als Accessorien zur Bahn zu betrachten sind, ermächtigt sei. Der Artikel nimmt, wie der entsprechende der Kommission, an, daß dieser Ankauf auf gutlichem Wege oder im gerichtlichen Liquidationsverfahren zu geschehen habe, weicht aber von dem Kommissionsantrage darin ab, daß für den gutlichen Ankauf nicht Einstimmigkeit der Aktionäre verlangt wird. Ich habe die Gründe dafür schon früher einlässlich auseinandergesetzt und glaube, es solle diese Beschränkung um so eher wegbrechen, als ohnehin im Falle einer gutlichen Verständigung noch andere Rechtsfragen von Einfluß sein dürften, wie z. B. diejenige über die Stellung der Gläubiger u. s. w. Es ist dabei nicht zu übersehen, daß ein gutlicher Kaufvertrag jedenfalls noch der Ratifikation des Großen Rathes unterliegt, und daß es sich alsdann überhaupt fragen wird: ist derselbe nach allen Seiten hin in verbindlicher Weise abgeschlossen? Der zweite Artikel des regierungsräthlichen Antrages bestimmt, auf welcher Basis der Kaufpreis zu ermitteln sei, nämlich auf Grundlage des wirklichen Werthes der vorhandenen Bauten. Wir haben bereits früher bemerkt, daß drei Mitglieder der Kommission, die Herren Seftler, Karrer und Meier, damit vollständig übereinstimmen, und daß von Seiten der übrigen Mitglieder kein definitiver Vorschlag vorliegt, indem sie sich vorbehalten, d. h. vorläufig auf 6 Millionen fixirte Kaufsumme erst dann definitiv zu bestimmen, wenn das Gutachten der Experten vorliegt. Es wäre nun unmöglich gewesen, dieses Expertengutachten vor dem Zusammentritt des Großen Rathes zu erhalten, ja, die Schwierigkeiten, welche mit der unparteilichen Zusammenfassung der Expertenkommission verbunden sind, waren der Art, daß die Regierung bis zur Stunde nicht einmal im Falle war, diese Kommission zu bezeichnen. Somit bleibt wohl auch nach dem Antrage der Herren Bützberger, Schmid und Egger wohl nichts Anderes übrig, als lediglich, wie es im Antrage der Regierung geschehen ist, das Prinzip festzuhalten, mit dem im Grunde die ganze Kommission einverstanden zu sein scheint. Die Kommission ist auf Grundlage einer Berechnung zu den vorgeschlagenen 6 Millionen gekommen, bei der später sich ergab, daß darin zu Ungunsten der Gesellschaft ein Rechnungsfehler von nahezu an Fr. 900,000 figurirte. Dieser gab dann in der letzten Kommissionsitzung Veranlassung zu den modifizirenden Beschlüssen, die nun die beiderseitigen Anträge einander weit näher gerückt haben, zumal die Kommission in ihrem Berichte ausdrücklich erklärt, der Bauwerth der vorhandenen Arbeiten sei von „entscheidender“ Wirkung. Das einzig richtige und billige Prinzip für die Bestimmung des Kaufpreises ist denn auch wirklich dasjenige der Regierung, daß nämlich die Bauten so hoch bezahlt werden, wie sie bei einer guten Verwaltung in der Wirklichkeit zu stehen gekommen wären. Die Regierung ist also weit entfernt davon, wie in die Welt hinausgeschrien wurde, das Soll und Haben der Gesellschaft in „Bausch und Bogen“ zu übernehmen und alle ihre Böcke zu bezahlen. Nein! aber auf der andern Seite soll der Staat sich das Vermögen der ohnehin schwer geprüften Gesellschaft nicht unter seinem wahren Werthe aneignen und darum vor Allem aus eine unparteiliche

Schätzung darüber ergehen lassen. Wir haben oft gehört, es sei ein Fehler, daß der Staat die fraglichen Linien nicht von Anfang an im Staatsbau übernommen habe. Wir gehen diesen Fehler, der aber nach den Begriffen, wie sie seiner Zeit über Eisenbahnen noch herrschend waren, nicht zu umgehen war, zu, allein hätte dann der Staat nicht auch mindestens das verausgaben müssen, was nun als wirklich vorhandener Werth konstatirt wird? Mit Zugrundelegung dieses Prinzips kann sich denn auch Niemand beklagen: die Gesellschaft nicht, die Gläubiger nicht und der Staat nicht. Dagegen scheint uns der Grundsatz, daß der Werth der Bauten auf Grundlage ihrer dereinstigen Rentabilität festgestellt werde, ein durchaus verfehlter, schon deshalb, weil er durchaus keine sichern Anhaltspunkte bietet: wer will die Rentabilität mit Sicherheit zum Voraus bestimmen? Will man die Rentabilität der ersten Jahre oder die in 20 Jahren zu Grunde legen? Wie hoch ist der indirekte Nutzen für den Staat anzuschlagen? Können alle Verhältnisse vorgesehen werden, welche auf die Rentabilität von Einfluß sind? Das alles sind Fragen, die eine sichere Entscheidung nicht zulassen, und hüben und drüben zu Unbilligkeiten führen können. Die einzig billige Basis, den Kaufpreis zu bestimmen, ist und bleibt eine unparteiliche Schätzung der Kaufsobjekte. Ueber den Artikel 3 des regierungsräthlichen Entwurfes habe ich einstweilen nichts zu bemerken. Er sichert dem Großen Rathe das letzte Wort in der Sache, indem er alle Verhandlungen, welche die Regierung nach Artikel 1 und 2 vornimmt, der Ratifikation unterwirft und somit jede wünschbare Garantie gewährt. Ich komme nun zu Artikel 4 des regierungsräthlichen Antrages. Derselbe bestimmt, daß im Falle der Ratifikation der Ankauf der Linien definitiv beschließt, dieselben, nebst der Linie Biel-Bern, im Staatsbaue auszuführen seien. Die Kommission schweigt darüber gänzlich, was mit den angekauften Linien geschehen solle; sie will da lediglich eine weitere Beschlussnahme des Großen Rathes veranlassen. Nach mündlichen Erklärungen von Mitgliedern der Kommission wird dabei zunächst Bedacht genommen, die Linien einer bestehenden Gesellschaft (und diese konnte wohl keine andere sein, als die Centralbahngesellschaft) wieder zu verkaufen, sie mit der Linie Biel-Bern durch letztere Gesellschaft erstellen zu lassen und sich lediglich vorzubehalten, sie nach 3–4 Jahren wieder zurückzukaufen. Dieß die Motive der Kommission, warum sie sich nicht schon jetzt darüber ausspricht, was mit den fraglichen Linien angefangen werden solle. Die Regierung, g. steht nun unumwunden ein, daß sie ein solches Vorgehen im höchsten Grade bedauern müßte. Zu was soll es führen? Die Nothwendigkeit eines Besitzes jener Linien wird anerkannt. Warum sollen sie nun aber zuerst der Centralbahn verkauft und dann wieder von ihr zurückgekauft werden? Und zu welchem Preise sollen sie dann zurückgekauft werden? Doch mindestens zum Kostenpreise. Hat aber der Staat dann etwas dazu zu sagen, ob wohlfeiler oder theurer gebaut wird? Thut er nicht besser daran, selbst darüber Kontrolle zu führen? Oder will er sich das Armuthszeugniß ausstellen, ohne Centralbahn die Linie nicht erstellen zu können? Erhält er das Geld dafür jetzt weniger, als das Geld zum Rückkauf in einigen Jahren? Wäre das beabsichtigte Verhältniß nicht eine neue Quelle von Streitigkeiten und Anständen aller Art? Ich will Ihnen die Antwort darauf selbst überlassen, kann mich aber dabei nicht enthalten, auf die merkwürdige Uebereinstimmung hinzuweisen, die zwischen der Anschauungsweise der Kommission und der Centralbahn selbst über den fraglichen Punkt herrscht. Ganz gleiche Eröffnungen wurden mir nämlich in jüngster Zeit von Seiten eines Mitgliedes des Direktoriums der Centralbahn gemacht. Kann dieser Gesellschaft aber daran gelegen sein, die fraglichen Linien zu bauen und 3–4 Jahre zu betreiben? Nein, gewiß nicht! Sie denkt eben: kommt Zeit, kommt Rath! Zeit gewonnen! Alles gewonnen und ist der Kanton Bern endlich einmal für seine Eisenbahnpolitik hinreichend gedemüthigt, so wird sich noch Manches thun lassen. Erlauben Sie mir, daß ich Ihnen in dieser Hinsicht einen Brief, den ich von einem anerkannten Ehrenmanne

am 11. März abhin erhalten habe, vorlese. Namen will ich aus Rücksichten keinen nennen, der Brief kann aber eingesehen werden. Es kommt darin folgende Stelle vor: „Warten Sie nur, bis wir 12—1500 Angestellte auf unserer Bahn haben werden, dann müssen die Regierungen thun, wie wir wollen; bis dahin und bis die übrigen Linien gebaut sind, müssen wir noch mit Vorsicht zu Werke gehen.“ Abgesehen von Allem dem, glaube ich, es liege in der Stellung des Großen Rathes von vorn herein sich klar bewußt zu sein, was er will, und das wird doch Niemanden einfallen, Biel Neuenstadt und Gümtingen Langnau zu kaufen, ohne Biel-Bern mitzuerstellen; also sage man es. Mit verschiebenden Beschlüssen kommen wir zu keinem Ziele und es gibt gewiß Viele, die nur zum Ankauf der fraglichen Linien stimmen, wenn sie gewiß sind, was damit geschehen soll. Ueber die von Herrn Gonzenbach hingeworfene Bemerkung, der Staat sei der schwierigen Aufgabe des Eisenbahnbaues und Eisenbahnbetriebes nicht gewachsen, trete ich nicht ein. Die Erfahrung in andern Staaten beweist geradezu das Gegentheil, und wenn Herr Gonzenbach jene Ansicht mit der Art und Weise zu begründen sucht, wie die Regierung den Finanzausweis genehmigt habe, so war es ihm dabei weniger um eine Beweisführung zu thun, als darum, eine übelwollende Bemerkung gegen die Regierung anzubringen. Um meinen Rapport nicht gar zu lange auszudehnen, will ich über den fünften Antrag der Regierung, betreffend die ihr zu erteilenden Vollmachten während des Provisoriums einstweilen hinweggehen. Das Nöthige ist darüber im schriftlichen Bericht selbst angebracht oder kann bei der artikelweisen Berathung des Dekretes noch angebracht werden. Ich glaube übrigens, daß auch die Kommission von der Nothwendigkeit einer Vollmacht im vorgeschlagenen Sinne überzeugt sei. Nun bloß noch einige Schlußbemerkungen. Die heutige Diskussion wird nicht ermangeln, Berechnungen über die Rentabilität des Unternehmens anzustellen. Wenn ich nun in meinem Rapporte darauf nicht speziell Rücksicht genommen habe, so geschah es schon deshalb, weil die nöthigen Inhaltspunkte dafür im schriftlichen Berichte der Regierung enthalten sind. Ich soll dabei bemerken, daß die im Berichte angenommenen Zahlenverhältnisse dem Rapporte der Finanzdirektion, die bekanntlich nicht zu sanguinisch ist, entnommen sind, und daß überhaupt in der Regierung allgemein das Streben dahin ging, eher zu ungünstig, als zu günstig zu berechnen. Komme es dann besser — meinte man —, so werde man es sich gerne gefallen lassen. Mit Rücksicht hierauf wurde auch z. B. der Ankauf für Biel-Bern mit Fr. 5,600,000 belassen, obgleich die neu gegründete Bernerbaugesellschaft, an deren Spitze die Herren Gribi, Ott, Glauser u. s. w. stehen, in einer hier vorliegenden schriftlichen Eingabe erklärt, diese Linie für und fertig, ohne Expropriationskosten, die in jenem Ankauf mit Fr. 600,000 berechnet sind, um Fr. 4,300,000 auszuführen, wonach die Linie Biel-Bern bloß auf Fr. 4,900,000 zu stehen käme. Von keiner Seite wurde auch in der Regierung die Befürchtung laut, daß durch die zu treffende Maßnahme eine Erhöhung der direkten Steuern nöthig werde. Wenn demnach begründete Bedenken gegen die finanziellen Konsequenzen des regierungsräthlichen Antrages nicht vorwalten, so ist er auf der andern Seite auch geeignet, die vorliegende Frage vom Standpunkte der politischen Interessen und der Ehre des Kantons auf eine befriedigende Weise zu lösen, die bei dieser Frage in hohem Maße engagirt sind. Die politischen Interessen des Kantons verlangen gebieterisch, daß der Staat Herr der Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern bleibe; sie verlangen es namentlich und vorzugsweise wegen der Stellung des Jura. Wenn auch die Frage der Jurabahn heute noch nicht reif ist, so wird und muß sie früher oder später an uns heranreten und wehe der Regierung, die ihre Lösung von vornherein unmöglich macht. Der Berner Jura zählt nahezu an 80,000 Seelen, kommt also der Bedeutung eines mittleren schweizerischen Kantons gleich; er ist die Werkstätte einer immer weiter sich ausbreitenden Industrie. Frankreich berührt mit seinem Bahnnetze in wenigen Jahren die Bruntrutergrenze. Wird dem Jura

nun von Bern nicht die Hand gereicht, so fällt er in nicht allzuferner Zukunft unter französische Eisenbahnherrschaft. Welche politische Folgen dieß für die Integrität der Schweiz und insbesondere des Kantons Bern haben dürfte, ist wohl einleuchtend und darum schreiben wir Wehel über das System, das ein schweizerisches Bahnnetz im Jura abzuschneiden sucht, ein System, dessen Befolgung herbe Erfahrungen und bittere Reue mit sich bringen müßte. Der Kanton Bern hat bis jetzt immer — und wenn die Kämpfe noch so hart — seine politische Stellung gewahrt; eine ruhmreiche Geschichte gibt davon Zeugniß, die Votirung des „unbedingten Kredites im Neuenburgerhandel“ hat ihm einen unbedingten Kredit gebracht, und jedem guten Patrioten schlägt das Herz noch jetzt hoch ob jener That; möge der Kanton diesen unbedingten Kredit heute nicht für einen bedingten einbüßen. Zu verschiedenen Malen haben Sie übrigens erklärt: wir stehen hinter dem Unternehmen der Nistwestbahn und Ihre Vertreter in den eidgenössischen Räten haben es dort wieder gesagt. Die ganze Eidgenossenschaft hat es geglaubt, und heute handelt es sich darum, zu zeigen, daß an dem Worte eines Großen Rathes von Bern Niemand zweifeln darf. Da handelt es sich um die Ehre des Kantons, nicht nur um seine politischen Interessen, es handelt sich darum, wie Bern in Zukunft angesehen sein soll, und welchen Einfluß Eure Vertreter in den eidgenössischen Räten noch bewahren sollen. Aber auch die moralischen Folgen, die der heutige Beschluß in unserm Volke selbst ausüben wird, sind nicht zu übersehen. Wenn Bern bis jetzt etwas wollte, so wurde es auch zur That. Glauben Sie nun nicht selbst, daß ein Preisgeben der bisherigen Eisenbahnpolitik dem Volke das zuversichtliche Gefühl zu seiner Kraft brechen würde? Glauben Sie nicht, daß man in Zukunft jedem großen Gedanken mit demjenigen Mißtrauen begegnen würde, das ein kräftiges Handeln ausschließt? Gewiß! Und dieses Brechen unseres Selbstvertrauens sollen wir nicht zu gering anschlagen. Auf der andern Seite ist der Kanton Bern berufen, das Banner für eine Idee voranzutragen, die im Grunde schon lange in unserm Volksleben wurzelt: für die Idee der Emanzipation des Staates vor einer Gewalt, die seine Rechte bedroht. Sie werden urtheilen und die Zukunft, unsere Nachkommen, werden über uns richten. Für jetzt darf und will ich aber Ihre Zeit nicht länger in Anspruch nehmen. Ich schließe mit dem Antrage: Sie möchten — in Abweichung von den Anträgen der Kommission — beschließen, auf den vorliegenden Dekretsvoranschlag der Regierung einzutreten und denselben artikelweise zu behandeln.

Meyer, als Berichterstatter der Kommission. Der Berichterstatter der Kommission wird sich anlegen sein lassen, in seinem Vortrage möglichst kurz und objektiv zu sein. In der Kommission saßen gewandtere Redner, welche der Aufgabe besser gewachsen gewesen wären, indem mir die Uebung öfterer Vorträge abgeht; ich ersuche Sie daher um Ihre Nachsicht. Vor Allem habe ich wegen des Druckes des Berichtes eine Bemerkung zu machen. Der Berichterstatter wollte die Korrektur besorgen, bekam sie aber nicht; der Grund muß in einem Mißverständnisse liegen. Es haben sich einige Fehler eingeschlichen, deren Berichtigung jedoch den Mitgliedern des Großen Rathes noch rechtzeitig mitgetheilt wurde. Zur Rechtfertigung der Kanzlei muß ich beifügen, daß der Druck dreier Berichte zusammen kam. Die von Ihnen ernannte Kommission wurde auf den 25. Februar abhin zusammenberufen mit dem Auftrage, den Stand des Nistwestbahnunternehmens zu untersuchen und die daherigen Vorlagen der Regierung zu begutachten. Am Tage des Zusammentrittes theilte die Regierung der Kommission mit, es sei ihr nicht möglich, ihren Bericht mit definitiven Anträgen schon vorzulegen, sie werde sich aber beilegen, damit die Kommission nicht aufgehalten werde. Hierauf wurden der Kommission die Berichte der Eisenbahn- und der Finanzdirektion zugestellt. Der Regierungsrath hatte den von der letztern vorgelegten Dekretsentwurf grundsätzlich angenommen. Die Kommission setzte ihre Arbeiten fort, um

sich über definitive Anträge zu beraten. Als sie nach einiger Unterbrechung wieder zusammentrat, wurden ihr neue Anträge der Regierung mitgetheilt. Die Kommission konnte sich jedoch nicht veranlassen sehen, von ihren Anträgen zurückzukommen, und auf diejenigen des Regierungsrathes einzutreten (eine Winzerei behielt sich freie Hand vor), indem ein schriftlicher Bericht auch damals nicht vorlag; dagegen wurde derselben mündlich Aufschluß über die Motive, welche den neuen Anträgen zu Grunde liegen, ertheilt. Die Kommission hat nun auf den heutigen Tag keine eigentliche Basis mehr, da der Antrag der Regierung, den sie zu begutachten hatte, fallen gelassen wurde, und wir stehen auf einem exceptionellen Boden, den ich andeuten wollte. Gleichwohl hält die Kommission an ihrem Standpunkte fest und wird die in ihrem Bericht enthaltenen Anträge entwickeln. Ich will mich bei dieser formellen Frage nicht länger aufhalten, sondern zur Sache selbst übergehen. Ich glaube, es liege in der Stellung des Berichterstatters, an der Hand des Kommissionsberichtes über den Stand des Ostwestbahnunternehmens in möglichst gedrängter Kürze Auskunft zu geben. Dabei komme ich vor Allem zum finanziellen Stand desselben. Die Kommission gab sich alle mögliche Mühe, einen genauen Finanzetat der Gesellschaft zu konstatiren, mußte aber dieß nach einigen Versuchen vollständig aufgeben, weil die Verbindlichkeiten derselben gegenüber den Unternehmern nicht ausgegittelt werden konnten und bedeutende Differenzen zwischen den Büchern und der Wirklichkeit zu Tage traten. Man hielt sich daher möglichst annähernd an die Zusammenstellung der Finanzdirektion, die im Allgemeinen als ziemlich richtig angenommen werden kann. Indessen muß ich erklären, daß gerade diejenigen Posten, welche die Unternehmer und Lieferanten betreffen, nur approximativ angenommen sind, indem man nur auf diese Weise zu einem Ziele kommen konnte. Der Bericht des Regierungsrathes nimmt als einbezahlt ein Aktienkapital von Fr. 4,687,100 an. Die Kommission kann diese Summe nicht anerkennen, im Gegentheil, sie mußte finden, es seien davon bedeutende Posten als nicht wirklich einbezahlt abzuziehen. Vor Allem gehören dahin 740 Aktien aus dem Bolletthandel, die gegenwärtig mit Union-Suisse-Aktien gedeckt und erst am 1. Oktober 1861 zur Einzahlung verpflichtet sind mit Fr. 370,000. Ferner sind abzuziehen 120 Stück Aktien von Baur und Comp., die ihre Theiligung unter gewissen Voraussetzungen zugesichert haben, in der Folge aber zurückgetreten sind, mit Fr. 60,000. Ferner 10 Aktien der Société des glaces, die als non-valeur mit Fr. 5000 erscheinen; endlich 10 weitere Aktien, von deren Einzahlung der Unterzeichner liberirt wurde, ebenfalls mit Fr. 5000. Es müssen also von 942 Privataktien 880 Stück abgezogen werden, so daß noch 62 Stück bleiben, die bis 31. Juli 1860 voll einbezahlt waren mit Fr. 31,000. Dagegen sind 505 Stück im Ausweise der Direktion der Ostwestbahn auf 31. Juli 1860 als bloß theilweise einbezahlt bezeichnete Aktien seither vollständig einbezahlt worden mit Fr. 252,500; ferner sind 547 Stück theilweise einbezahlt (es stehen darauf noch Fr. 87,100 aus) mit Fr. 186,400, wozu noch 4 Stück kommen, welche laut Protokoll baar verkauft sind mit Fr. 2000, so daß sich auf 20. Januar 1861, alles zusammengerechnet, ein Privataktienkapital ergibt von Fr. 471,900

Dazu kommen:

629	Aktien der Gemeinden des Kantons Bern mit	314,500
460	" der Stadt Zug mit	230,000
4000	" des Kantons Bern mit	2,000,000
400	" des Kantons Zug mit	200,000
89	" für Grunderwerb an Erpropriaten in den Kantonen Bern und Zug mit	44,500
1189	" an Unternehmer und Lieferanten an Zahlungsstat im Kanton Bern mit	594,500
500	" an solche außerhalb des Kantons mit	250,000
314	" an Beamte, Angestellte u. s. w. als Gehalt mit	157,000

Tagblatt des Großen Rathes 1861.

Das macht (die 1118 ganz oder theilweise einbezahlten Privataktien eingerechnet) Summa Summarum 8699 Stück Aktien = einem Aktienkapital von Fr. 4,262,400 oder Fr. 424,700 weniger als im Berichte des Regierungsrathes angenommen ist. Eine Differenz von Fr. 200 konnte nicht ermittelt werden. Im Regierungsrathlichen Berichte wird als noch ausstehende Aktien-einzahlungen verzeichnet eine Summe von Fr. 3,097,400. Woher der Bericht diese Summe nimmt, kann ich nicht begreifen. Ich kann es nicht daraus erklären, daß darunter Aktien der Unternehmer der noch nicht ausgeführten Arbeiten verstanden sind, und ich glaube, man könne diesen Betrag nicht unter die vorhandenen Hilfsmittel der Gesellschaft rechnen. Denn diese Theiligung faßt dahin, sobald die Unterzeichner nicht mit der Ausführung der entsprechenden Arbeiten betraut werden, was hier offenbar anzunehmen ist, weil die Gesellschaft schwerlich die Bauten fortsetzen kann. Bei der Leistung des Finanzausweises von Seite der Ostwestbahnverwaltung wurde, wie bereits bemerkt worden, der Sekretär der Eisenbahndirektion beauftragt, die Sache zu untersuchen; er gab seinen Bericht ab, welcher dahin ging, als wäre der Ausweis in Ordnung, was aber durchaus nicht der Fall war, indem die aufgezählten Summen alle mehr oder weniger irrtümlich sind. Ich will die Versammlung in dieser Beziehung nicht mit Details behelligen, ich darf auf den Bericht theils der Regierung und theils der Kommission verweisen; jedermann, der diese Berichte gelesen, wird sich seine Meinung gebildet haben. Wenn man einerseits behauptet, die Regierung hätte bei größerer Sorgfalt und Vorsicht diese Täuschung, welche durch Vorlage eines unrichtigen Ausweises geschah, verhüten können, so glaube ich andererseits, man könne ebenfalls annehmen, daß damals kein Grund vorlag, gegenüber der Ostwestbahn ein anderes Verfahren einzuschlagen als gegenüber andern Eisenbahngesellschaften. Man verfuhr gegenüber der Centralbahn gleich. Man glaubte eben, der Vorstand einer solchen Gesellschaft verdiene Zutrauen, und wenn die Behörde getauscht wurde, so fällt die Schuld nicht auf sie, sondern auf diejenigen, welche das ihnen geschenkte Vertrauen auf solche Weise mißbraucht haben. Uebrigens fand das nämliche Verfahren auch von Seite der Bundesbehörden statt, und ganz gleich, wie die Regierung von Bern, wurde der Bundesrath getauscht, ein Beweis, daß es Andern ganz gleich gehen kann. Das angeblich aus Fr. 9,023,878 bestehende Aktienkapital wurde am 1. März 1859 durch die Verwaltung der Ostwestbahngesellschaft mittels eines Aktienrodelis nachgewiesen, der sich seither als unrichtig herausgestellt hat. So viel über das Aktienkapital; nun kommen wir zu den Obligationen. Da wird die Versammlung sich erinnern, daß zuerst der Versuch gemacht wurde, Prioritätsaktien von 4½ Prozent auszugeben, und als das nicht gieng, wurden Obligationen ausgegeben. Von dem Prioritätsanleihen von 6 Millionen Franken auf die Linien Neuenstadt-Biel-Bern wurden 4782 Stück Obligationen fest platziert für Fr. 2,391,000

(Im Berichte der Kommission (S. 12) figuriren 2 Summen (Fr. 1,741,000 und Fr. 4000) in Kolonne, die in den Text gehören. Zieht man nämlich die bei der Finanzoperation mit Bollet und Wilobolz vertauschten Obligationen gegen Papiere ohne Kurs ab, so sind auf den abgesetzten Obligationen baar eingegangen Fr. 1,741,000. 8 " wurden seit 1. Januar 1861 gegen baar verkauft für " 4,000 7339 " sind als Hinterlage theils für Erpropriationen, Bürgschaften und andere Forderungen im Betrage von Fr. 2,150,324 45 verrechnet im Nominalwerthe von " 3,669,500 (Der Regierungsrathliche Bericht berechnet den Betrag dieser Forderungen

nur auf Fr. 1,679,426. 97; dieß betrifft aber nur die Forderungen, welche fest und liquidirbar sind, während noch andere Verpflichtungen in Betracht kommen, wie für Bürgschaften u. s. f.

11 Stück sollen in der Kasse liegen für Fr. 5,500 Das macht zusammen (12,140 Stück Obligationen) ein Kapital von Fr. 6,070,000. Es ergibt sich dabei ein Ueberschuss von Fr. 70,000. in Bezug auf welchen anfänglich die Vermuthung bestand, es seien mehr Obligationen ausgegeben worden, als man befugt gewesen wäre. Bei näherer Untersuchung stellte sich aber heraus, daß eine Anzahl Obligationen, die unter den festplazirten verrechnet sind, später wieder in den Besitz der Gesellschaft gelangten und verpfändet wurden und das Gläubiger, welche auf das erste Anleihen von 4½ Prozent gezeichnet und eingezahlt haben, bisher unterlassen hatten, ihre 4½ prozentigen Obligationen gegen 5 prozentige auszutauschen. Bei diesem Anlasse erlaube ich mir ein Wort über den Vorschuß von Fr. 625,000, welchen die Regierung der Ostwestbahngesellschaft bewilligte. In materieller Hinsicht fand die Kommission einstimmig diese Maßregel gerechtfertigt. Es ist bekannt, daß der Bundesrath für die Vollendung der Linie Biel Neuenstadt eine Frist bis zum 1. October 1860 festgesetzt hat; ebenso bekannt ist, daß die Gesellschaft der Ostwestbahn vorigen Sommer erklärt hat, sie sei außer Stande, ihren Obliegenheiten Genüge zu leisten. Es stand also nichts anderes bevor, als das Unternehmen entweder im Stich zu lassen und eine Zwangsconzeßion von Seite des Bundes zu gewärtigen, oder dasselbe zu unterstützen. Daher fand man, die Regierung habe im Interesse des Landes gehandelt, als sie dem Unternehmen zu Hülfe kam. Anderer Ansicht war die Kommission bezüglich der formellen Seite der Frage. In dieser Beziehung fehlte die Regierung, indem sie nach dem Gesetze vom 8 August 1849 über die Verwaltung des Staatsvermögens die Bewilligung des Grossen Rathes hätte einholen sollen, womit übrigens die Finanzdirektion einverstanden ist. Ich komme nun zu den Bauten. Sie sehen aus dem gedruckten Berichte, daß auf der Linie Biel-Neuenstadt (nach den Angaben des Ingenieurs der Ostwestbahn, des Herrn Weili) für eine Summe von Fr. 2,126,319 Arbeiten ausgesetzt, dagegen die noch auszuführenden Arbeiten auf Fr. 614,400 veranschlagt waren. Auf dem gleichen Tableau des Berichtes sehen Sie die Einheitspreise, wie sie im Vorausschlag und in der Wirklichkeit sich gestalteten. (Der Redner berichtigt hier einen Druckfehler im Berichte.) Auf der Strecke Gümli-Genau muß zuern auffallen, daß sich zwischen dem Vorausschlag des Herrn Weili und des früheren Oberingenieurs der Ostwestbahn, des Herrn Schmid, ein großes Mißverhältniß ergibt, daß die Summen oft fast um die Hälfte differiren. Das scheint zu beweisen, daß der erste Dreis nicht mit der gehörigen Sorgfalt gemacht wurde. Die bereits ausgeführten Arbeiten werden auf Fr. 3,036,035 berechnet, die noch auszuführenden auf Fr. 1,926,000, die Expropriation, Gründungskosten u. s. w. nicht inbegriffen. Diese Angaben ließ die Kommission durch zwei ihrer Mitglieder verifiziren und sie fand dieselben nach Abzug einiger Summen richtig. Man sieht also daraus, daß noch eine bedeutende Summe nöthig ist, um diese Linie auszuführen und in betriebsfähigen Zustand zu stellen. Da nun die Frage des Ankaufs durch den Staat in den Vordergrund tritt, so ist es natürlich, daß man zuerst fragt: was ist die Sache werth? Nachdem man sich hierüber in's Reine gesetzt hat, so weit es möglich war, ersuchten wir den Regierungsrath, einem anerkannt tüchtigen, unparteiischen Experten folgende Fragen vorlegen zu lassen:

- „1. Welches ist der bauliche Werth, nach den landesüblichen Preisen berechnet, der vorhandenen Arbeiten auf den Linien
 - a. Biel-Neuenstadt und
 - b. Gümli-Genau?
- „2. Ist die Arbeit nach technischen Grundsätzen kunstgerecht, solid, dem Zwecke entsprechend ausgeführt?

„Wenn nein, welches ist der Minderwerth?

- „3. Welches sind die Kosten der noch auszuführenden, zum Betrieb und zur Sicherstellung der Bauten nöthigen Arbeiten.“

Der Regierungsrath entsprach diesem Gesuche sofort und bezeichnete einen Experten, der jedoch die Ernennung ablehnte, so wie theilweise noch andere Techniker, so daß diese Expertise zur Stunde noch nicht stattfinden konnte. Gleichwohl wollte die Kommission ihre Arbeiten nicht einstellen, weil die Sache dringend war, und suchte den Stand der Bauten auszumitteln, um für sich selbst wenigstens eine Grundlage zu besitzen, auf welche gestützt sie eine auffällige Berechnung gründen könne. Sie nahm zu diesem Ende die Angaben des Herrn Ingenieur Weili als richtig an. Der für ausgeführte Bauten belastete Baukonto desselben beläuft sich auf Fr. 8,131,354. Dem Baukonto wurden aber alle Verluste, welche aus den theilweisen Finanzoperationen mit Wildholz, Boller et Comp. u. s. w. herrühren, unter der Rubrik „Gründungs- und Emissionskosten“ zur Last geschrieben. Von diesen auf Fr. 870,000 berechneten Kosten zieht aber die Kommission eine Summe von Fr. 500,000 ab, weil dieselben außer allem Verhältnisse stehen. Ferner wurden für übermäßig bezahlte Preise auf der Linie Biel-Neuenstadt, wo nach der Schätzung von Technikern Abzüge bis auf 30 Prozent gerechtfertigt wären, solche von 25 Prozent gemacht, mit Fr. 682,000, zusammen also Fr. 1,182,000. In dieser Summe figuriren die Ausfälle, welche die Gesellschaft auf den Finanzoperationen erlitt, die so vielfachen Tadel gefunden haben. Die Abzüge reduciren also den vorhandenen Bauwerth auf Fr. 6,949,354 oder infolge eines seither gefundenen Rechnungsfehlers auf Fr. 7,949,354. Die Kommission glaubte, bei Feststellung des wahren Bauwerthes die wirklichen Ausgaben der Gesellschaft zu Grunde legen zu sollen, mit Abzug dessen, was dem Baukonto unbegründeter Weise zur Last gelegt worden ist. Im Vorbeigehen erlaube ich mir im Allgemeinen das Urtheil anzuführen, welches sich in der Kommission über die Verwaltung der Ostwestbahn gebildet hat. Die Kommission fand, es liege weniger in ihrer Aufgabe, die Verwaltung zu kritisiren und Geschehenes zu beurtheilen, als vielmehr den Stand des Unternehmens zu ermitteln und zu untersuchen, auf welche Weise dessen Ausführung im Interesse des Landes gesichert werden könne. Was aber die Verwaltung betrifft, so ist der Eindruck, den sie auf die Kommission gemacht, ein äußerst ungünstiger, und dieses Urtheil hier auszusprechen, hielt die Kommission sich gegenüber dem Lande und der obersten Landesbehörde verpflichtet. Mangel einer durchgreifenden Organisation und festen Ordnung, besonders aber die bereits gerügten Finanzoperationen waren nicht geeignet, das Vertrauen und den Kredit der Verwaltung zu heben, sondern mußten im Gegentheil sehr nachtheilig auf das Unternehmen selbst einwirken. Dagegen ist nicht zu verkennen, daß nachtheilige Finanzgeschäfte häufig bei Eisenbahnen und Bauten überhaupt vorkommen, und es ließen sich Beispiele anführen, wo Gesellschaften, die heute hoch im Kredit stehen, noch größere Summen opfern mußten, um sich wieder flott zu machen. Das Urtheil über solche Handlungen ist daher sehr relativ, sie werden, je nachdem die Unternehmung gelingt oder scheitert, gelobt oder getadelt. So ist es auch hier. Ich sage dieß nicht, um derartigen Geschäften das Wort zu reden oder die Verwaltung zu entschuldigen, sondern um Sie aufmerksam zu machen, daß bei solchen Unternehmungen nicht derselbe Maßstab anzulegen ist, wie im gewöhnlichen Geschäftsleben. Um nun zur Sache selbst überzugehen, so war die Kommission einstimmig der Ansicht, die Erstellung und Vollendung der Bahnlinien Neuenstadt-Biel-Bern-Genau liege unbedingt im Interesse unseres Kantons. Nachdem man aber die Ueberzeugung gewonnen hatte, daß die Gesellschaft der Ostwestbahn sich in der Unmöglichkeit befinde, das Unternehmen durchzuführen, so fragte es sich, was geschehen solle. Sollte man das Unternehmen fallen lassen oder weiter führen? Ueber diese Frage war die Kommission ebenfalls einstimmig, indem sie dafürhält, es sei dem Interesse

des Kantons am meisten gebietet, wenn der Staat die beiden angefangenen Strecken an sich zieht, sie nebst Biel-Zollikofen vollende und selbst betreiben lasse, sofern sich keine andere Gesellschaft findet, welche dem Großen Rathe genehm ist, und die in der Konzessionsurkunde der Ostwestbahn enthaltenen Bedingungen übernimmt. Aber gegen einen Ankauf aus freier Hand durch einfachen Mehrheitsbeschluß, wie ihn der Regierungsrath vorschlug, ohne die Zustimmung sämtlicher Aktionäre, trägt die Kommission, nachdem sie die Sache reiflich geprüft, und mit Juristen Rücksprache genommen, Bedenken. Ich will diesen Punkt nicht weitläufig erörtern; die Motive der Kommission sind in ihrem Berichte auseinandergesetzt, auf den ich also verweisen kann. Es können hierüber verschiedene Ansichten obwalten, aber nachdem anerkannt tüchtige Juristen, die mit dem Unternehmen sympathisiren, sagen, ein solcher Ankauf aus freier Hand, ohne Zustimmung der Aktionäre, sei nicht zulässig, habe ich keinen Zweifel mehr. Nicht minder tauchten im Schooße der Kommission Bedenken darüber auf, ob die Uebernahme, Vollendung und der Betrieb des Unternehmens durch den Staat Aussicht auf Rentabilität biete, oder ob nicht vielmehr ein jährlicher Ausfall zu fürchten sei. Endlich wurden auch Bedenken über die Ertragsfähigkeit der fraglichen Linien geäußert, und wenn man in dieser Beziehung anfänglich größere Strupel hatte als am Ende, so ist es dem Umstande zuzuschreiben, daß man nach genauer Untersuchung und Vergleichung mit andern Linien zur Ueberzeugung kam, daß die in Frage stehenden Linien eine größere Lebensfähigkeit haben, als man anzunehmen geneigt war. Die Kommission richtete ihr Hauptaugenmerk auf folgende Punkte:

1. Ist überhaupt ein freiwilliger Kauf zwischen dem Staate und der Ostwestbahngesellschaft ohne Einwilligung der sämtlichen Aktionäre rechtlich zulässig? oder mit andern Worten: sind die nicht zustimmenden Aktionäre an eine von der Generalversammlung beschlossene Veräußerung gebunden?
2. Welches ist der bauliche Werth der vorhandenen Arbeiten auf den beiden Bahnstrecken Neuenstadt-Biel und Gümli-Langnau?
3. Welche Summe ist erforderlich, diese Bahnstrecken, sowie die Strecke von Biel-Zollikofen in betriebsfähigen Stand zu setzen?

4. Welches sind die Aussichten auf Rentabilität?

Alle diese Punkte sind im Berichte der Kommission ausführlich erörtert und ich glaube daher, namentlich was die erste Frage betrifft, einfach auf die in demselben entwickelten Gründe verweisen zu können, gestützt auf welche die Kommission einstimmig zu der Ansicht gelangte, es sei ein Ankauf ohne Zustimmung sämtlicher Aktionäre nicht zu zulässig, ohne daß der Staat sich gefährlichen Konsequenzen aussetze, und daher auf den ersten Antrag der Regierung nicht einzutreten. Nun bot sich die weitere Frage, ob es nicht in der Aufgabe der Kommission liege, einen positiven Antrag zu bringen. Die Mehrheit entschied in bejahendem Sinne und schritt zur Erörterung der übrigen drei Fragen. Zur Vollendung der beiden angefangenen Bahnstrecken Biel-Neuenstadt und Gümli-Langnau sind laut frühern Angaben noch erforderlich

Fr. 2,667,420

" 5,600,000

Fr. 8,267,420

Rechnet man den bereits als vorhanden angenommenen Werth hinzu mit

" 6,949,354

so würde die ganze Unternehmung muthmaßlich kosten

Fr. 15,216,774

oder per Kilometer Fr. 214,320. Was die Rentabilitätsaussicht betrifft, so kam die Kommission zu folgendem Resultate: bei einem Zinsfuß von $4\frac{1}{2}$ Prozent würde die Verzinsung der Bau Summe jährlich erfordern

Fr. 684,720

dazu kommt die Verzinsung der Strecke Zollikofen-Bern-Gümli an die Centralbahn mit

" 171,000

im Ganzen Fr. 855,720

oder per Kilometer Fr. 10,100. Bei einem Zinsfuß von 5% würde die Verzinsung des Baukapitals Fr. 931,900 erfordern, oder per Kilometer Fr. 11,000. Hinsichtlich der Strecke Bern-Langnau nahm die Kommission an, es sei wenigstens für einige Zeit auf kaum mehr zu rechnen als im günstigsten Falle auf den Ertrag der Betriebskosten. Ist dies richtig, so muß sich das Baukapital aus den Einnahmen der Linie Neuenstadt-Biel-Bern verzinsen, deren Ertrag dem Durchschnittsertrage der Centralbahn und der Nordostbahn an die Seite gestellt werden kann. Nun beträgt die Bruttoeinnahme auf den Linien derselben letztes Jahr durchschnittlich per Kilometer Fr. 24,000. Ich will mich für den Moment nicht in eine weitere Begründung dieser Annahme einlassen, ich halte mir aber vor, auf diesen Punkt später einläßlich zurückzukommen, wenn derselbe angefochten werden sollte. Die Betriebskosten wurden von der Kommission auf Fr. 10,000 per Kilometer angesetzt. Auf der Centralbahn betrugen dieselben letztes Jahr Fr. 12,500, mit Rücksicht auf den Hauenseintunnel, auf der Nordostbahn dagegen nur Fr. 8500. Die Verhältnisse der Nordostbahn sind viel günstiger als diejenigen der Centralbahn, und nach der Uebersetzung der Kommission sind die Verhältnisse der Ostwestbahn noch günstiger als diejenigen der Nordostbahn. Um aber ganz sicher zu gehen, wurden Fr. 10,000 per Kilometer angenommen, so daß noch Fr. 14,000 für die Verzinsung des Baukapitals übrig blieben, und auf der 49 Kilometer langen Strecke Neuenstadt-Biel-Bern somit sich eine muthmaßliche Reineinnahme von Fr. 686,000 herausstellen würde. Bei einem Zinsfuß von $4\frac{1}{2}$ % hätte also der Staat einen jährlichen Ausfall von Fr. 169,720, bei 5% einen solchen von Fr. 245,800 zu decken, um das Baukapital zu verzinsen. Die Kommission hält nun dafür, der Staat solle eines solchen Ausfalles wegen das Unternehmen nicht aufgeben, zumal angenommen werden kann, daß derselbe nicht von langer Dauer sein, sondern bei der sicher eintretenden Verkehrsvermehrung bald abnehmen werde und sich im Verlaufe eines gewissen Zeitraumes wieder amortisiren lasse. Die Mehrheit der Kommission ging dabei von folgendem Grundgedanken aus. Der Kanton Bern habe ein hohes Interesse an der Erstellung der Eisenbahn Neuenstadt-Biel und Bern-Langnau. Nachdem konstatiert ist, daß die Ostwestbahngesellschaft die übernommenen Verbindlichkeiten nicht erfüllen kann, liege es offenbar im Interesse des Kantons, die Sache selbst zu übernehmen, die fragliche Eisenbahn auszuführen und zu betreiben, oder solche einer andern Gesellschaft zu übergeben, wenn sie die nämlichen Konzessionsbedingungen, wie die Ostwestbahngesellschaft übernimmt. Außerst wichtig sei die unbedingte Festhaltung der Konzessionsbedingungen, namentlich mache die Sicherung einer spätern Fortleitung der Linie, sei es nach dem Jura oder in östlicher Richtung, die Aufrechterhaltung derselben unumgänglich nöthig, weil dadurch die spätere Entwicklung der Unternehmung und für Bern die Möglichkeit bedingt ist, in Eisenbahnsachen seinen Einfluß geltend zu machen. Die dem Staate auffallenden Opfer sind für den Kanton Bern nicht so bedeutend, daß sie ein Aufgeben der Sache rechtfertigen könnten. Es ist eine unbestrittene Thatsache, daß mittelst der Erstellung der Eisenbahnen der Verkehr nicht nur erleichtert, sondern eigentlich erst geschaffen wird. Die Erfahrung beweist dies am schlagendsten, wenn man die Zunahme des Verkehrs in den letzten Jahren, namentlich seit Erstellung der Centralbahn in's Auge faßt. Diese Verkehrszunahme zeigte sich in auffallend starkem Maße und vor 10 Jahren behauptet hätte, daß die Centralbahn im Monat durchschnittlich $\frac{1}{2}$ mehr Güter befördern werde als die gesammte Güterbewegung des Jahres 1849 im Kanton Bern betragen hat, dem hätte man in's Gesicht gelacht. Auf andern Bahnen haben wir dasselbe Resultat. Aus diesem läßt sich doch mit Sicherheit schließen, daß auch auf einer bernischen Linie die nämlichen Resultate erhältlich sein müssen, da es Thatsache ist, daß die bernischen Linien das Unternehmen der Centralbahn gut machen. Die ganze Linie von Neuenstadt bis Langnau durchschneidet eine dichtbevölkerte, strebame und wohlhabende Gegend, deren Bedürfnisse dem Unternehmen Le-

bensfähigkeit geben müssen. Der innere, der lokale Verkehr bildet den Hauptfaktor der Einnahmen für unsere Eisenbahnen und in dieser Beziehung bietet die von der Ostwestbahn durchgezogene Gegend bis Langnau keine ungünstigeren Chancen als andere Landestheile. Ist aber einmal die durchgehende Linie von Pontarlier-Salins erstaut, so wird die Frequenz noch bedeutender werden. Die Kommission ist daher der Ansicht, der Große Rath solle hier die Zukunft im Auge behalten und sich durch momentane, im Verhältnisse zum Nutzen nicht bedeutende Opfer nicht von einem Unternehmen abschrecken lassen, das für die Interessen des Kantons so wichtig ist, sondern dessen Ausföhrung durch einen hochherzigen Beschluß sichern. Aus allen diesen Gründen stelle ich den Antrag, Sie möchten auf die Anträge der Kommission eintreten und die dieselben zum Beschluß erheben. Ich muß Sie aber noch aufmerksam machen, das bezüglich der Kauffumme die Ansichten der Kommissionsmitglieder getheilt waren, indem die eine Meinung dahin ging, vordehaltlich einer allfälligen Modifikation nach stattgefundenen Expropiation, einen Kredit von 6 Millionen zu bewilligen. Während drei andere Mitglieder einfach den Bauwerth als Grundlage für den Kaufpreis und nachherige Genehmigung des Vertrages durch den Großen Rath beantragen wollten, so daß es dem Großen Rathe immerhin unbenommen bliebe, den Ankauf zu genehmigen oder nicht. Es stimmt die letztere Auffassung mit derjenigen des Regierungsrathes überein.

Dr. v. Gonzenbach. Ich glaube das Recht zu haben, als Minderheit der Kommission auch ein paar Worte anzubringen und den Standpunkt zu bezeichnen, den ich bei meinem Antrage eingenommen habe. Wenn ich infolge Auserungen des Hrn. Berichterstatters der Regierung, die namentlich gegen mich gerichtet waren und zwar sehr persönlich, etwas anders, d. h. nicht so objektiv reden würde als gewöhnlich, so könnten Sie es mir faum verargen. Aber ich will davon absehen, weder in Versen noch in Prosa auf all' die Persönlichkeiten antworten, Ihnen überlassend, den Geschmack des betreffenden Redners zu würdigen. Als ich die Ehre hatte, in die Kommission gewählt zu werden, die Sie zu Untersuchung der Dttwenbahnangelegenheit niederlegten, war es mein Entschluß, Sie zu ersuchen, von meiner Person abzuweichen. Ich fühlte durch, wie nahe es liegen werde, mir eine politische Auffassung unterzuschreiben. Sie haben mich nicht entlassen. Nun war die erste Aufgabe, die ich mir stellte: mit Unbefangenheit und Ernst, und ich füge bei, mit milder Gesinnung zu prüfen. Man rege mir in meinem ganzen Berichte ein einziges verlegendes Wort. Es wurde mir von anderer Seite, vielleicht mit einigem Rechte vorgeworfen, ich sei zu mild gewesen, da ich nicht einmal das Verantwörtlichkeitsgesetz applizieren wollte, das ich doch anführe! Ich habe die Stellung der Kommission so aufgefaßt, sie soll die Angelegenheit gründlich untersuchen. Ich habe einem der am meisten Betheiligten (er wird es bezeugen) die Vermuthung gegeben, ich werde ohne alle Leidenschaft thun, was meine Pflicht sei; aber auf der andern Seite werde er auch nicht von mir verlangen, daß ich mich aus einem Untersuchungskommisssär in einen Verurtheilungskommisssär umwandeln lasse. Ich würde heute mehreres nicht erwähnen, wenn Hr. Regierungsrath Sahli mir nicht Anlaß dazu gegeben hätte. Er hat sogar die bloße Andeutung: die Regierung habe bei Genehmigung des Finanzanwerthes die Verhältnisse nicht ernst genug untersucht, als übelwollende Bemerkung ausgelegt. Ich frage Sie: ist das zu weit gegangen, wenn man unter Verhältnissen, wie sie hier vorliegen, an der Gründlichkeit, der stattgehabten Untersuchung zweifelt? Der Große Rath hatte den Staatsbeitrag von 2 Millionen Franken an die Bedingung geknüpft, daß die Einzahlung erst dann stattfinden solle, wenn die Ostwestbahngesellschaft sich über den Besitz eines Aktienkapitals von 8 Millionen ausgewiesen habe, wenn zwei Millionen zwischen Zug und Bern wirklich verwendet seien und davon Fr. 400,000 im Kanton Bern für Expropriationen und Bahnbau, — und jetzt zwei Jahre später, zeigte es sich, daß auf den Expropriationen

eine Million noch nicht bezahlt ist und daß von Bern bis Langnau sich viel mehr Leute finden, die kein Geld für ihr Land erhalten haben als solche, die dafür bezahlt worden sind? Zeugt das für eine gründliche Ueberwachung? für eine strenge Handhabung des bezüglichen Beschlusses des Großen Rathes? Daß aber das vorgeschriebene Aktienkapital überhaupt nie vorhanden war, mögen Sie der Thatsache entnehmen, die so eben der Berichterstatter der Kommission Hr. Meyer, erwähnte, die Sie aber überhört zu haben scheinen, und die ich deshalb wiederhole, der Thatsache nämlich, das bis zum 31. Juli vorigen Jahres nur 62 Stück Privataktien voll einbezahlt worden waren im Betrag von Fr. 31,000. Jetzt findet man es hart, wenn der Sachverhalt leise angedeutet wird! Es war eine sehr unglückliche Wendung, der sich der Herr Eisenbahndirektor bediente, als er sagte, der Kommission sei auch manches entgangen, das sie nicht entdeckt habe, das die Jager-Aktien doppelt verrechnet seien. Ich darf bezeugen, das ich mich seit vier Wochen Tag und Nacht mit der Sache beschäftigt habe. Ich kenne sie aber noch nicht; in einem solchen Wald der Unordnung findet man sich nicht so schnell zurecht; dazu bedarf es mehr Zeit als der Kommission zugemessen wurde. — In diesem Wald habe ich aber bald ein paar saule Bäume gefunden, und daran die Art gesetzt. Einige dieser saulen Bäume will ich Ihnen nun bezeichnen. Zu diesem Ende muß ich zunächst einige Einzelzeichnungen des Aktienregisters Nr. 1 erwähnen. Ich habe einen Auszug daraus gemacht und kann Ihnen über jede Nummer Auskunft geben; da sind von Nr. 1—3000 Aktien für die Paris-Genfer-Gesellschaft eingeschrieben. Diese Einschreibung von 1½ Millionen ist durchaus falsch. Von den Fr. 300,000, die da als von dieser Gesellschaft einbezahlt verrechnet werden, ist auch nicht eine Centime in Wirklichkeit einbezahlt worden. Als man den Finanzanwerth der Regierung vorwies, konnte die betreffende Direktion welche mit der Untersuchung der Sache betraut war, wohl wissen, das die Einschreibung rein faul und falsch war und der Sekretär, welcher die Sache untersuchen sollte, hätte dieß auch wissen können, da die erwähnte Gesellschaft schon am 20. März 1858 der Ostwestbahndirektion geschrieben hatte, sie trete von der beabsichtigten Aktienzeichnung zurück. Hätte man die Correspondenz mit der Banque générale Suisse durchgesehen, so wäre man bald hinter diese Täuschung gekommen. Die Ostwestbahndirektion suchte sich nun dadurch zu helfen, das sie in ihrem Protokoll vom 19. Mai 1858 aufzeichnete: es sei eine anonyme genfer Gesellschaft, die für 1½ Millionen Aktien übernehmen wolle; die Aktien sollten zum Kurse von 458½ erlassen, die erste Einzahlung sollte mittels 5000 Dollars in City Sacramento Bonds, mit dem Vorbehalt geleistet werden, das der betreffenden Gesellschaft der ganze Betrag der Kursdifferenz auf dieser ersten Einzahlung angerechnet werde! so das der Ostwestbahn nur Fr. 25,000 an werthlosen amerikanischen Papieren blieben, dagegen die fragliche Genfergesellschaft eine Provision — im gemeinen Leben würde man sagen ein Trinkgeld — von Fr. 125,000 in Rechnung bringen konnte. Diese Gesellschaft erscheint aber unter drei verschiedenen Namen: zuerst als Banque générale suisse in Genf, dann als Paris-Genfergesellschaft und gestern hat sie im „Bund“ den Namen des Herrn Hildebrand erhalten. Dieß ist, Sie werden es mir zugeben, eine auffallende Doppelgängerin! Ich will diesen Mann nicht lächerlich machen, ich will ihn später dahin stellen, wohin er meiner Ansicht nach gehört; aber glauben Sie, jene Persönlichkeit sei gewichtig, d. h. vermöglich genug, um der Ostwestbahn ein Kapital von 1½ Millionen in Aktien zu verbürgen? Nein, für so bedeutende Einzahlungen mußte der Herr Professor zu leicht erfunden werden. Wenn ich soeben sagte, der Herr Eisenbahndirektor hätte wissen können, das die Aktien der Genf-Paris-Gesellschaft nicht einbezahlt worden sind, als er den ihm obliegenden Untersuchung anordnete, so muß ich nun noch beifügen, das es ihm beim ersten Anblick des Aktienregisters hätte auffallen müssen, das dort 20 Prozent als einbezahlt verrechnet sind, während das Hauptbuch nur eine Einzahlung von 10 Prozent in der vor-

beschriebenen Weise mit Sacramento Bonds ausführt; er hätte sich auch daran, daß angebliche Einzahlung von 20 Prozent von derselben Hand und mit derselben Tinte notirt ist, während 10 Prozent im März 1858 und 10 Prozent im Juni hätte erfolgen sollen, also in einem Zwischenraum von drei Monaten, stoßen können. Nun ist nicht anzunehmen, daß diese Einzahlung von 20 Prozent am nämlichen Tage stattgefunden habe, daß überhaupt alle Leute am gleichen Tage ihr Geld bringen und doch scheinen alle Einschreibungen auf allen Aktien gleichzeitig gemacht zu sein. Alles führt zu der Annahme, daß man es nicht mit einem richtigen Buche zu thun hat. Die Kommission war darüber keinen Augenblick zweifelhaft, und auch die Regierung scheint dieselbe Ansicht jetzt zu theilen, da sie das Aktienregister dem Strafrichter überwiesen hat. In einem zweiten Fall ist die Täuschung so augenscheinlich, daß der regierungsräthliche Untersuchungskommissär beinahe darüber stolpern mußte. Bauer et Comp. erscheinen nämlich auf dem Aktienregister mit 2000 Aktien. Da mußte nun der Sekretär der betreffenden Direktion augenblicklich einsehen, daß die verzeichnete Einzahlung von 20 Prozent nicht richtig sei, weil die Direktion der Ostwestbahn mit Schreiben vom 23. Februar 1860 der Regierung angezeigt hatte, es sollen diese 2000 Aktien wegen eines Prozesses mit Herrn Ingenieur Kocher nicht unter die Unternehmer-Aktien ausgenommen werden; noch viel weniger durften sie aber unter die Privataktien gezählt werden. Wenn der prüfende Sekretär, dem das Schreiben vom 23. Februar durch die Eisenbahndirektion mit dem Antrag zum Untersuch übermittle worden war, das Aktienregister mit einigem Ernst geprüft hätte, so hätte er, wie schon bemerkt, über diese Täuschung stolpern müssen. Auch an den auf dieser Aktienzeichnung als wirklich eingegangenen 20 Prozent im Betrage von Fr. 200,000 ist in der That und Wahrheit kein Centime eingegangen, denn die Fr. 60,000, welche Bauer und Comp. einbezahlt haben, waren ein Vorstoß und nicht eine Aktienbeitragszahlung; daher sie denn auch durch richterlichen Spruch den Herren Bauer und Comp. wieder zugesprochen worden sind. Ein dritter Punkt betrifft die Aktienzeichnung der Gemeinde Zug. In dieser Beziehung sagte Herr Sahli, die Kommission habe nicht einmal gesehen, daß Zug doppelt aufgetragen sei. Der Herr Eisenbahndirektor hat sich geirrt, denn diese Doppelrechnung habe ich dieser Tage erst im Lokal des Untersuchungsrichters gefunden; ich sage es selbst auf die Gefahr hin, vom Herrn Regierungsrath ebenfalls ein Pfau genannt zu werden. Zum Beweis aber, daß ich diese neue Täuschung gefunden und nicht der Herr Berichterstatter, erlaube ich mir Ihnen die Nrs. zu bezeichnen, unter welchen die Zugaktien eingetragen sind, was Herr Sahli wohl kaum zu thun im Falle wäre. Unter Nr. 6925—7125 stehen die Aktien des Kantons Zug, und unter Nr. 7125—7385 diejenigen der Stadtgemeinde Zug; ich erwähne dabei, daß z. B. auch die Aktienzeichnung der Gemeinde Lägerfeld unter den Privataktien aufgeführt wird, wie denn überhaupt noch viele ähnliche Unregelmäßigkeiten anzuführen wären. Man beruft sich nun freilich auf nachträgliche Aenderungen, die im Register zum Vorschein kommen, und es finden sich allerdings solche vor. So steht statt „Dr. Schneider“ „Voller“, statt „Bauer“ auch „Voller“; diese Aenderungen wurden aber nicht durch Wegstreichen der Blätter bewerkstelligt, wie Herr Sahli es zu glauben scheint, sondern die ursprünglichen Namen wurden gestrichen und hie und da mit rother Tinte corrigirt. Bei Zug ist dieß aber nicht der Fall. Die doppelte Verrechnung war daher leicht auszumitteln, ja sie lag auf der Hand! Glauben Sie, wenn ein Vogt für seinen Münder so untersuchen würde, man würde nachher, wenn sich auch nur ein Verlust von Fr. 2000 und nicht wie hier, von 2 Millionen ergäbe, nicht sagen, er habe die Sache etwas leicht genommen? Ich glaube, man würde noch ganz anders mit ihm reden, und ihn als einen nachlässigen Vogt bestrafen. Ich komme zum dritten Punkte, das ist der ärgste, und ich mache mir es zur Pflicht, hier in die Details einzutreten. Ich werde Personennamen dabei möglichst vermeiden, wenn ich nicht gezwungen bin, Jemanden

Tagblatt des Großen Rathes 1861.

zu nennen. Der 3. März 1859, der äußerste Termin für Leistung des Finanzausweises dem Bundesrathe gegenüber, rückte heran. Was geschieht? Man geht nach Zürich und sagt dort dem Chef eines sehr ehrenwerthen Handelshauses, der heute die ganze Geschichte sehr bedauert: nehmet für eine Million Aktien der Ostwestbahn! Der Mann erwidert: was soll ich damit machen? Es ist mir zu viel. Da hat man, doch wenigstens für eine halbe Million zu zeichnen; es war dieß dem Betreffenden noch zu viel. Da versicherte man ihm: der und der im Kanton Bern und im Kanton Luzern werden sich bei diesem Geschäft auch theilhaben und zog ein Carnet heraus, in welchem Namen standen, die ich hier nennen könnte. Das betreffende Zürcherhaus sollte es daher übernehmen, den Rest in der Ostschweiz abzusetzen. Der Handelsmann erklärte darauf: Euch zu Gefallen will ich es thun; Die Ostwestbahn ist mir lieb, aber meine Kasse ist mir noch lieber; wenn ich mit Papier einzahlen kann, so stehe ich bereit. Zuerst wurde nun bestimmt, es solle die Einzahlung der 1000 Aktien zu gleichen Theilen in Centralbahn-, Nordostbahn- und Union suisse-Aktien geschehen. Allein auf Verlangen des Zürcher Handelsmanns geht man auch davon wieder ab und erlaubt ihm, die ganze Einzahlung in Union suisse-Aktien al pari zu machen. Aber die muß ich erst kaufen, sagt der Zürcher Kaufmann, wie soll ich sie bekommen? Da sagt man ihm: wir wollen Euch ein Anleihen machen aus der Kasse der Ostwestbahn, oder Ihr schießet zuerst das Geld vor, das wir euch dann rembourseren, wogegen sich die Antheilhaber an diesem Geschäft (die sogenannten Rechtsnachfolger) verpflichten, der Ostwestbahn bis Ostober 1861 das von ihr zum Zweck dieser Aktienspekulation vorgeschossene Geld wieder zurückzuerstatten. Die 700 Stück Ostwestbahnaktien und 300 Obligationen wurden nun wirklich mit Union suisse-Aktien einbezahlt, welche das betreffende Zürcher Haus damals Fr. 379 35 kosteten, während sie bei der Ostwestbahn zum vollen Nennwerthe von Fr. 500 angenommen wurden. Aus der Kasse der Ostwestbahn bekam daselbe Haus aber baare Fr. 470,000 angeblich als Gegenwerth für die zum Zwecke des Ankaufes der Union-suisse-Aktien vorgestreckten Gelder. Es wurde demnach auf dieser Operation, da die Ostwestbahn-Aktien zu einem Kurs von Fr. 450, statt Fr. 500 erlassen wurden, ein Gewinn von Fr. 140,000 gemacht, und unter die Antheilhaber an dem Geschäft entweder schon vertheilt, oder es soll derselbe noch vertheilt werden. Wohin ist also ein großer Theil des aus der bernischen Staats- und Gemeindebetheiligung geflossenen Geldes gekommen? Antwort: das Geld findet sich jetzt noch in einer Kasse zu Zürich, wo man mit Papier handelt. War dieß die Ablicht der emmenthalischen Gemeinden, als sie ihre Fr. 314,000 einbezählten, die sie dem Staate verzinsen mußten, daß kein Kreuzer, kein Centime davon für Expropriationen und Bahnbau verwendet wurde, sondern daß man damit werthlose Union-suisse Aktien kauft? Ich muß es sehr bezweifeln. Wenn man aber heute sagt, die Regierung habe nichts davon gewußt, so sollte man denn doch der Kommission nicht einen Vorwurf daraus machen, daß Sie Ihre Aufmerksamkeit darauf hielten. Ich selbst habe das verwickelte Geschäft lange nicht verstanden, bis mir einer der sogenannten „Rechtsnachfolger“ den Schlüssel dazu gab, und dabei erklärte: man habe ihm die Unterschrift für Betheiligung gleichsam abgebetelt. Jetzt kommt die Untersuchungskommission und deckt die ganze Machenschaft auf: wie plagt diese doch die Unternehmer! so sagen Manche. Ich aber sage, die Kommission hat ihnen Fr. 450,000 gerettet, die sie sonst nicht bekommen hätten. Wenn man annimmt, es seien diese Fr. 450,000 ein Guthaben der Gesellschaft, so ist es für eine arme Gesellschaft, wie die der Ostwestbahn, doch groß genug, um aufgeschrieben zu werden. Sie werden diese Summe aber vergeblich in der Bilanz des Herrn Sahli suchen, und auch der Buchhalter der Gesellschaft hat mir erklärt, er habe dieses Geschäft nie recht gekannt. Ich habe den Betreffenden, welcher den mehrerwähnten Vertrag einging, nie lächerlich machen wollen, sondern ich habe aufrichtiges Mitleiden für ihn emp-

pfunden. Er sagte mir, er habe denselben nur unter der Bedingung eingegangen, daß er ewig geheim bleibe; die Veröffentlichung des Vertrages war für den Betreffenden wie ein Schlag vom Himmel. Wenn man den Umtausch von Ostwestbahnaktien und Obligationen gegen Union-suisse-Aktien vom Standpunkt eines fremden Handelshauses eine Spekulation mit Papieren nennen kann, so wird dieses Geschäft vom Standpunkte derjenigen, die die Interessen der Ostwestbahn wahrnehmen sollten, zu einer gewissenlosen Handlung. Das Geld, das der Kanton Bern und die bernischen Gemeinden der Gesellschaft anvertrauten, sollte für den Bahnbau und nicht für Aktienspekulationen verwendet werden. Nun kann ich aber beweisen, daß Zahlungen mit den bernischen Centralbahnaktien nach Zürich geleistet worden sind, sowie daß man am 4. Februar 1861 noch, als man allen Expropriaten sagte: wir haben kein Geld! noch Fr. 27,389 nach Zürich sandte, um seine Verpflichtungen gegenüber dem betreffenden Zürcher Hause zu erfüllen! Dieß ist allerdings das Resultat unseres Untersuchs, aber es scheint mir, damit sollten die Gläubiger des Unternehmens nicht unzufrieden sein. Ich möchte jedenfalls nicht die Verantwortung auf mir haben, daß ich die Sache nicht gehörig untersucht hätte. Nach der vom Großen Rathe erteilten Konzession war die Regierung berechtigt, alle Jahre sich über den Stand des Unternehmens Rechnung legen und Bericht erstatten zu lassen; sie hatte immer Einsicht in die Bücher der Gesellschaft. Hätte sie von diesem Rechte Gebrauch gemacht, so hätte sie dasselbe längst gefunden, wie wir. Wir haben gesucht, und wer sucht, der findet. Ich habe es mir zur Pflicht gemacht, Ihnen offene Mittheilung davon zu machen. Ich nannte keine Namen; es ist mir nicht um Skandal zu thun, sondern um dem Kanton zu zeigen, wohin man kommt, wenn man Schwindel und Spekulation beschützt. Die Regierung soll Handel und Industrie unterstützen, aber die Spekulation ist einem Zwirndel gleich, das ein Kind mit der Peitsche im Kreise herumtreibt. Die Kantonalbank verlangt 2 Millionen um ihre Geschäfte zum Wohle des Landes besser machen zu können, und man antwortet ihr: wir haben das nöthige Geld nicht. Gleichzeitig aber liegen Fr. 470,000 vom Kanton Bern der Ostwestbahn anvertrautes Geld in einer andern Kasse. Habe ich nun zu viel gesagt, und muß man sich Vorwürfe machen lassen, wenn man behauptet, die Regierung habe die Sache etwas zu leicht genommen; dann weiß ich nicht, wie man die Regierungsräthe behandeln muß; es sind dann schalenlose Eier, die man nicht berühren darf. Der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes sagte, mein Antrag sei materiel dahingefallen; wenn man heute darauf eintrete, so werde die Regierung morgen wieder gleiche Vorschläge bringen. Ich glaube aber, der Antrag der Minderheit der Kommission lasse sich noch jetzt festhalten, und will denselben zu begründen suchen. Er geht dahin, die Regierung einzuladen, im Hinblick auf die aller Wahrscheinlichkeit nach bevorstehende Liquidation der Ostwestbahngesellschaft dem Großen Rathe mit möglicher Beförderung die geeignet erachteten Anträge vorzulegen, wie er die Interessen des Staates sowohl vom Standpunkte als Aktionär als von demjenigen als Landesregierung zu wahren gedanke. Wenn Sie mich auf das Gewissen fragen würden, welcher Antrag der beste sei, so müßte ich Ihnen antworten: ich halte diesen für den besten. Warum? Weil, wie der Herr Berichterstatter der Mehrheit vorhin sagte, zur Stunde keine Bilanz der Gesellschaft aufgestellt werden kann. Es sind über 3 Millionen ungebuchte Schulden an Unternehmer, d. h. Schulden, die noch nicht anerkannt sind. Ein Unternehmer, der durch ein Mitglied der Kommission gefragt wurde, ob er bezahlt sei, antwortete: Ich habe eine gerichtlich anerkannte Forderung von Fr. 800,000, aber daneben fordere er noch Fr. 550,000, und der Buchhalter anerkannte dieß als richtig. Ist das eine Bilanz? Crepel und Briffard fordern noch eine Million. Die Bilanz ist aber nicht nur falsch im Sollen, sondern auch im Haben. Ich habe Ihnen vorhin einen Betrag von Fr. 450,000 angeführt; diese Summe erscheint in der Bilanz nicht. Wo sind

die Dampfschiffe, welche die Gesellschaft angekauft hat, unter dem Vermögen aufgeführt? Bei einer solchen Unordnung, wo Sie bei 3—4 Millionen nicht wissen, woran Sie sind, wollen Sie einen Kauf machen? Sie kaufen eine Kage und zwar eine große im Sack. Man sagt zwar, die Unternehmer seien als Aktionäre dabei. Glauben Sie aber, dieselben werden sich auf die Linie Zug-Luzern follogiren lassen, wenn sie sehen, daß nach Rückkauf aller Obligationen und nach Entschädigung der Expropriaten für sie nicht viel mehr übrig bleibt? Dieselben werden sich zweimal bedenken, bevor sie zugeben werden, das schönste Stück, Biel-Neuenstadt aus dem Unternehmen herauszunehmen und es der Haftbarkeit für die übrigen Linien zu entlassen. Ich bin überzeugt, daß es nicht geht. Vorhin hörte ich im Privatgespräche mit dem Herrn Großrathspräsidenten von diesem eine neue Auffassung: er bestreitet, daß zu einem Privatauf die Einwilligung aller Aktionäre erforderlich sei, weil $\frac{3}{4}$ der Stimmen die Auflösung der Gesellschaft beschließen können. Der Verkauf der bernischen Linien wäre seiner Ansicht nach eine theilweise Auflösung; wer das Mehrere dürfte, dürfte aber auch das Mindere. Ich mußte diese Ansicht durchaus bestreiten. Ich berief mich auf ähnliche Vorgänge bei andern Bahngesellschaften, konnte ihm aber die darauf bezüglichen Akten nicht vorlegen, indem ich nicht wußte, daß er ein so ungläubiger Thomas sei. Ich will Ihnen nun dasselbe Beispiel zitiren. Als es sich um die Fusion der schweizerischen Nordbahn mit der Nordostbahn handelte, kam eine Umwandlung der Aktien zur Sprache. Bei der Generalversammlung waren alle Aktionäre einstimmig bis auf Einen, der gegen die Umwandlung stimmte, den Prozeß ausnahm und vor dem zürcherischen Obergericht gewann. Auch hier kommen Sie, wie ich besorge, bei einem gütlichen Auskauf zu einer Masse von Prozessen, da jeder Aktionär nur Mehrheitsbeschlüsse anerkennen braucht, die innerhalb der Schranken des Aktienvertrags sich bewegen, nicht aber solche, die denselben durchaus verändern. Eine Mehrheit von $\frac{3}{4}$ der Aktionäre kann allerdings die Gesellschaft auflösen, aber was ist dann die Folge? Daß jeder die Versteigerung der Vermögensobjekte verlangen kann. Aendern Sie aber den Bestand der Linien, welche zur Ostwestbahn gehören, so ist es eine Aenderung des Aktienvertrages. Glauben Sie, daß die Aktionäre eine solche Aenderung annehmen? Schwerlich, und wenn ein Einziger dagegen ist, so wird er sagen: Seid so gut und zahlet mich aus! Ich zweifle, ob nicht der eine oder andere Aktionär sein Recht so geltend machen werde, und er wird Recht bekommen. Der Herr Präsident, mit dem ich darüber sprach, erwiderte, bei einer gerichtlichen Liquidation hafte der Kanton Bern dann mit seinem ganzen Vermögen. Das glaube ich durchaus nicht. Der Kanton haftet nach den Statuten bis zum Betrage seiner Aktienbetheiligung und nicht für mehr. Ich fürchte, wenn Sie auf eine gütliche Verständigung bauen, daß Sie etwas machen, das Sie später bereuen werden. Ich beschränke mich auf diese Bemerkungen, und werde auf die übrigen Details einstweilen nicht eintreten. Nun frage ich: sollte es nicht möglich sein, daß wir uns im Großen Rathe, wo wir Alle das gleiche Interesse haben, indem wir Alle wünschen, daß die drei in Frage stehenden Linien gebaut und betrieben werden, vereinigen können? Wir haben hinter uns eine Gesellschaft, die bald im Zustande des Falliments sein wird oder bereits ist. Was bleibt nun übrig? Die Regierung sagt: nur Staatsbau. Ich meinerseits wünsche, daß noch etwas Anderes versucht werde. Wenn ich das gleiche Resultat, ohne einen Kreuzer aus der Staatskasse auszugeben, erreichen kann, so ziehe ich dieses andere Mittel vor. Wäre es nicht möglich, eine andere Gesellschaft zu finden, welche das Unternehmen zu Ende führen könnte? Nun schreit man: Herr Jesus, die Centralbahn! Man hat Ihnen einen Brief von einem Ingenieur vorgelesen, worin es heißt, wie gefährlich dem Kanton Bern die Centralbahn werden könnte. Lassen Sie sich dadurch in's Bockshorn jagen? Nein. Ich bin überzeugt, daß der Kanton Bern der Centralbahn vollkommen gewachsen ist. Ja, aber dadurch würde das Zweiliniensystem, die Stellung Berns

im schweizerischen Eisenbahnwesen überhaupt gefährdet. Was nun zunächst das Zweiliniensystem anbetrifft, so ist mir bekannt, daß es von der Centralbahn abhängt, die ganze Dronbahn an sich zu bringen. Was wäre dann aus dem Zweiliniensystem geworden? Eine sehr wichtige Stellung im Eisenbahnwesen wird man dem Kanton Bern aber schon seiner Lage wegen nie streitig machen; und Jedermann wird denselben respektieren müssen, namentlich aber die Gesellschaft, welche den Betrieb der bernischen Linien hat, und die deshalb täglich des Schutzes der bernischen Staatsbehörden bedarf. Lassen Sie sich doch nicht durch solche Gespenster schrecken. Das Zweiliniensystem aber haben Sie doch nicht, wenn auch der Staat nach Langnau baut, vielmehr haben Sie dann doch nur eine Sackgasse. Ich zweifle nicht, daß man mit der Centralbahn, wie dieß von Seite des Herrn Berichterstatters bemerkt worden ist, hie und da nicht ganz einig gieng. Glauben Sie, dieß wäre anders, wenn sie ihren Sitz hier hätte, oder wenn eine andere Gesellschaft unsere Linien in Pacht hätte? Durchaus nicht. Die Regierung von Zürich und die Nordostbahn wohnen zwar in derselben Stadt, und aber doch nicht immer eines Sinnes. Eine Regierung und eine Bahngesellschaft sind eben zwei Mächte, die sich, wenn es gut gehen soll, gegenseitig verständigen sollen. Man muß sich aber zuerst gegenseitig verstehen wollen; man soll sich nicht von vornherein anfeinden, sondern gegenseitig anhören. Ich nenne deswegen die Centralbahn, weil ich unmöglich dazu handbieten könnte, das Unternehmen der Franco-suisse zu überlettern, deren Waggonß uns dann bis nach Bern kämen. Nehmen Sie nun an, es würde sich darum handeln, eine Truppenbewegung nach dem Jura auszuführen; dann würden die Waggonß der Franco-suisse in Pontarlier bleiben. Darin läge also eine politische Gefahr. Dazu kommt noch, daß die Centralbahn, wenn sie die Linien zum gleichen Preise läuft, wie der Staat, besser gestellt ist; warum? Die Centralbahn hat bereits die Linie Gmütligen-Zollikofen in Händen und hat sich laut Vertrag mit der Ostwestbahn für deren Benutzung eine Summe von Fr. 171,000 jährlich vorbehalten. Diese Entschädigung wird die Centralbahn jedem Unternehmer anrechnen, und davon könnte der Staat sich nur befreien, wenn er einen neuen Marübergang oder einen neuen Bahnhof bauen würde. Es ist daher die Centralbahn die einzige Gesellschaft, welche sich in der Lage befindet, die Sache ohne Schaden zu übernehmen. Sie wird zwar voraussichtlich auch Schwierigkeiten machen, aber wenn der Kanton Bern ihr die Linie Gmütligen-Langnau mit 3 Prozent vom Betriebskapital garantiert, so wird er mit einem kleinen Opfer davon kommen. Man könnte auch einen Betriebsafford machen, wie ihn die Regierung von Freiburg auf der Linie Thörishaus-Balliswyl gemacht hat. Jedenfalls halte ich es für viel besser, Bahnbau und Bahnbetrieb in die Hände von Privaten zu legen, die besser zu ihrem Interesse leben als der Staat. Oder wollen Sie den Kapitalwerth aller Ihrer Forsten, 15 Millionen Franken in eine einzige Unternehmung werfen? Ziehen Sie nicht vor, mit einer Gesellschaft, die schon große Linien im Kanton ausgeführt hat, einen Vertrag zu schließen, um die Ausführung der fraglichen Linien zu sichern? Der Staat kann sich ja alle möglichen Rechte in der Konzession vorbehalten. Es bleibt ihm unbenommen, das Rückkaufsrecht innerhalb einer Anzahl Jahre vorzubehalten, ebenso Bedingungen für das jurassische Reg aufzunehmen, daß z. B. das Stück Biel-Neuenstadt zur jurassischen Bahn gehören soll etc. Ich glaube, für den Kanton Bern ist die Aufgabe, alle Eisenbahnen auf seinem Gebiete auszuführen, zu schwer. Es ist einem Volke von 500,000 Seelen zu schwer, ein Reg auszuführen, das 60 Millionen kostet. Jedenfalls müßten andere Zweige der Staatsverwaltung schwer darunter leiden, wenn so große Kapitalien dem Eisenbahnbau zugewendet würden. Kommt Zeit, kommt Rath; der Geldmarkt kann sich ändern. Nun noch ein Wort wegen des Sitzes der Eisenbahnverwaltung. Man hat seiner Zeit großen Werth darauf gelegt, daß der Sitz der Ostwestbahn hier sei. Was hat dieß dem Kanton Bern genützt? Daß die Regierung

Fr. 625,000 hergegeben hat, die sie unter andern Umständen vielleicht nicht hergegeben hätte. Die Regierung ist nicht immer so expedit. Ich könnte Beispiele anführen, wo Gemeinden Jahre lang auf einen Entscheid warten mußten. Hier ging alles im Galopp, man beeilte sich, das verlangte Geld so schnell wie möglich zu geben. Glauben Sie, wenn der Sitz der Eisenbahn in Olten oder an einem andern Orte gewesen wäre, wo der Präsident der Direktion den Mitgliedern des Rathes nicht auf das Zimmer steigen konnte, es wäre so schnell damit gegangen? Der Herr Finanzdirektor hat ja dagegen protestirt. Die Regierung und die Eisenbahnverwaltung sind, wie schon gesagt, zwei Mächte, die sich vertragen müssen; ob sie ihren Sitz am nämlichen Orte haben oder nicht, ist ganz gleichgültig. Ein fernerer Punkt liegt darin, daß die Mitglieder des Verwaltungsrathes Besitzer von einbezahlten Aktien sein sollten. Wenn die Herren Aktien besaßen hätten, so würden sie uns heute nicht sagen, sie haben von dem Vorgefallenen gar nichts gewußt. Ich habe also heute noch die Ueberzeugung, daß der Antrag der Minorität der Kommission genüge. Wenn man aber sagt, etwas müsse geschehen, die Stimmung des Landes erfordere es, dann würde ich mich, unter Vorbehalt einiger Amendements, wovon das eine namentlich die Interpretation des § 38 der Konzession betrifft, auf den Standpunkt der Majorität der Kommission stellen.

Dr. Manuel. Wenn ich einen Blick auf die Vergangenheit werfe, so finde ich mich bewogen, vor Allem aus dem Großen Rath, dem ganzen Kanton und besonders dem Oberland, das dadurch zwei oder drei Saisons, in Bezug auf die Eisenbahn, gewonnen, zu dem Beschluß zu gratuliren, der in diesem Saale am 5. März 1858 gefaßt worden, und durch welchen die Konzession für die Linie Bern-Thun in den Händen einer Eisenbahngesellschaft belassen worden ist, welche diese Linie schnell, solid und besonders ohne Staatsbetheiligung gebaut hat, und nicht derjenigen Gesellschaft überlassen wurde, über deren desparaten Zustand wir heute berathen müssen. Denn das ist sicher, daß wenn die Ostwestbahngesellschaft diese Bahn von Bern nach Thun hätte bauen sollen, dieselbe noch jetzt nicht vollendet wäre. Wir könnten noch jetzt nicht auf der Eisenbahn nach Thun fahren. Arbeiten wären freilich gemacht, vielleicht an einigen Orten schon Schienen gelegt, die dann aber auch an einem schönen Morgen wegen einem verfallenen Wechsel von 20,000 Fr. auf Wiederlösung verkauft werden könnten, wie dieß auf der Linie Gmütligen-Langnau wirklich in diesem Winter geschehen ist. Ich heiße den Zustand der Ostwestbahn einen verzweifelten, und daß er dieß wirklich sei, beweist schon der Regierungsbericht, der immer von Rettung des Unternehmens spricht, beweisen die zahlreichsten und augenscheinlichsten Thatfachen, die bereits allbekannt und konstatirt sind. Ich betrachte mich daher nur als Lehrenleser auf einem Acker, auf dem schon die reichlichste Ernte gemacht ist. Ein einziges Blümchen möchte ich noch in den Vorbeerfranz der Ostwestbahn pflücken und dieß Blümchen ist folgendes Faktum, das ich aus eigener Mitwirkung bezeugen kann. Die Ostwestbahngesellschaft mußte sich diesen Winter einmal für 203 Fr. für die sie irgend ein Gläubiger der ihr etwas geleistet, betrieben hatte, in's Recht rufen lassen und wurde, da Niemand erschien, verurtheilt. Also eine Gesellschaft, die verspricht, ein Unternehmen auszuführen, das mehr als vierzig Millionen kostet, hat nicht einmal Geld, um eine so kleine Forderung zu bezahlen und schlägt Recht dar, damit sie etwas Zeit gewinne. Ich kann diesen Zustand völliger Insolvenz und namentlich der völligen Werthlosigkeit des Papiers der Ostwestbahn nicht besser bezeichnen als mit dem Wort eines Pariser Kellners, der einmal in einem Caffee zwei Herren servirte, die sich gütlich thaten, aber nicht bezahlen konnten. Der Eine wollte nun seinen abgeschabten Hut an Bezahlung da lassen, der Andere zog Eisenbahnpapiere aus der Tasche (es waren natürlich nicht Ostwestbahnpapiere, sondern französische). Der Kellner besah diese Papiere, gab sie zurück und griff auf den Hut mit den Worten:

In diesem Fall will ich noch lieber den Hut! dans ce cas je préfère encore le chapeau de Monsieur!) Woher kommt nun diese verzweifelte Lage, dieser Ruin der Ostwestbahn? Um ihn zu erklären, muß man auf den Anfang der Sache zurückgehen. Wenn ein Haus einstürzt, und besonders ein neugebautes, so fragt man: wer hat es gebaut? wie war das Fundament? So auch hier. Das Fundament war eben schlecht. Das Unternehmen litt von Anfang an an einem doppelten Mißkredit, Mißkredit der Sache und Mißkredit der Personen. Was die Sache anbetrifft, so wurde das sogenannte Zweiliniensystem in den Vordergrund gestellt. Es war dieß freilich nur Vorwand, Der wahre Grund war persönliche Eisenbahnivalität. Aber auch sachlich betrachtet ist das Zweiliniensystem ein zwar vornehm klingendes aber hohles Wort, es ist etwas Erzwingenes, Unnatürliches, etwas, das nicht rationell und nicht auf wahres Bedürfnis gegründet ist. Insofern das Zweiliniensystem ernsthaft gemeint und nicht bloß Prätext ist, gleicht es der fieren Zee eines Gutsbesizers, der, weil sein Nachbar, der an einem schönen Fluß wohnt, hier eine Mühle mit großem Gewinn betreibt und damit ein schönes Vermögen erworben, sich in den Kopf setzt, er wolle auch eine Mühle bauen, aber in einer steinigten, sandigen Maate, wo kein Tropfen Wassers zu finden ist, wenn man nicht etwa durch einen Kanal den Fluß zu der Mühle leiten würde, was weit mehr kostete, als das ganze Geschäft werth wäre. So mit den Eisenbahnen. Eisenbahnen wie in der Burydorferversammlung richtig bemerkt worden, sind nicht der Verkehr selbst, so wenig die Mühle das Wasser ist, sie befördern den Verkehr, sie erzeugen ihn nicht. Eisenbahnen müssen den Verkehr auffuchen und sich durch volkreiche, begüterte Gegenden ziehen. Wir sind nicht in Amerika, wo man Eisenbahnen in die Wälder hineinbaut und Städte und Verkehr hernach entstehen. Dieß kann man dort deswegen thun, weil aus dem Land Staatsland ist und die Anlage von Eisenbahnen also sehr wenig kostet. Auch widerspricht man sich beim Zweiliniensystem, wenn man einerseits behauptet, Konkurrenz sei die Hauptsache, auf den Verkehr komme es nicht an und andererseits doch, um das Kapital anzuziehen und zur Theilnahme zu ermuntern, gute Rentabilität in Aussicht stellt und seine Berechnungen auf dieselbe richtet. Auf die Rentabilität verzichten, heißt auf das Privatkapital verzichten, das nun einmal Rente will. Dieses Konkurrenzsystem hat sich auch in der Erfahrung nicht bewährt. So ist z. B. die toscanische Konkurrenzlinie Lucca-Pistoja längst vergeltet. Auch die Personen, die an der Spitze der Ostwestbahn standen und die Sache leiteten, hatten nun einmal keinen Kredit und der Kredit läßt sich nicht erzwingen. Die Kreditlosigkeit der Sache und der Personen, war der Grund, warum das Geld der Privaten nicht zufließ, und nicht, wie man behauptet, Verläumdung, Haß und Agitationen. Das Geld hat Niemanden, es ist ganz unparteiisch und hier in Bern namentlich werden in industriellen Papieren viele und zum Theil sehr gute Geschäfte gemacht. In Betreff von Bern, der Stadt Bern, haben wir bei Gelegenheit der Verhandlung über die Dotation der Ostwestbahn im Großen Rath einen feierlichen Appell an die alte Geschichte Bern's gehört, der mir schon damals ziemlich lächerlich vorkam. Die alten Berner verdarben ihre Zeit nicht mit Vollerträgen, sie hatten Anderes zu thun, sie hatten die Burgen umliegender Dynastien zu erobern, das Staatsgebiet zu vergrößern und allfällig hier und da, wenn eine Herrschaft durch Kauf zu erwerben war, aus eigenem Saß zusammenzuquellen, wozu sie gutes Geld geben mußten, da solche Verkäufer von Herrschaften meist das Geld zu nöthig hatten, um sich mit Union-Suisse-Aktien bezahlen lassen zu können. Das Geld von Privaten blieb demnach bei der Ostwestbahn ziemlich aus. Staat und Gemeinden zahlten fast einzig. In Betreff der Aktienzeichnungen hat es mich beiläufig gestreut, aus dem Regierungsbericht zu ersehen, daß die Gemeinde Eggwil mit ihren 27,000 Fr. von dem Aktienkapital abzuschreiben sei, wahrscheinlich weil sie sich verkaufte hat oder sonst nicht mehr in dem Ding ist. Ich habe nämlich gehört, daß dieser Ge-

meinde vom Schulinspektor des Bezirks vier Schulhäuser zu bauen befohlen wurden, so daß sie in der nächsten Zeit nicht in Verlegenheit sein wird, ihr Geld zu brauchen, wenn sie es schon nicht dem Herrn Voller nach Zürich schickt, um es ihm darzuleihen; Hr. Voller, der eben nicht vier Schulhäuser zu bauen hat, wäre eher im Fall, der Gemeinde Eggwil Darlehn zu machen, als sie ihm. Ferner scheint das begeisterte Lob des schönen Entlibuch's, das wir hier im Großen Rath bei Gelegenheit der Ostwestbahn-Dotation von einem Deputirten des Emmenthals gehört haben, auf die Luzerner selbst wenig Eindruck gemacht zu haben, da sie bis jetzt für die Strecke Rötchenbrunnen-Luzern noch keinen Kreuzer votirt haben und am Ende dieses Stuck, wenn es überhaupt gebaut wird, mit gutem Bernergeld wird gebaut werden müssen. Aus dieser anfänglichen Kreditlosigkeit von Sache und Personen ist Alles Fernere entstanden, von Anfang an kränkelte die ganze Gesellschaft. Es ging der Ostwestbahn wie einem roßprecherischen Bauherrn, der ein palastähnliches Haus bauen will, und dann den Werkmeister und die Arbeiter nicht zahlen kann, oder wie einem Pintenwirth der fünfzig Säume Wein bestellt, während er nicht Geld hat, um fünf zu bezahlen. Man wird bedrängt, man greift zu schlechten Mitteln, um Geld zu bekommen, man fällt den Juden und Wucherern in die Hände und schmiert selbst die Reute an. So geschah es auch mit der Ostwestbahn, nur in viel kolossaleren Verhältnissen. Das Betragen der Gesellschaft war wirklich unverantwortlich nach allen Seiten hin. Voreist gegen die Aktionäre, wenigstens diejenigen, die in gutem Glauben ihr Geld hingaben und wirklich zahlten. Geheimnißfrämeret, keine Berichte, keine Generalversammlungen; Parteilichkeit, die Einnahmen mußten zahlen, Andern nahm man werthlose Papiere als Einzahlung an. Noch ärger ging's dem großen Aktionär, dem Staat. Hier komme ich auf den Finanzausweis der von allen Ursachen das Aergste ist, und zu dessen Bezeichnung kein Ausdruck stark genug ist. Durch diesen Finanzausweis ersichtlich man die erste Einzahlung der Aktien der Staatsbeteiligung, ohne die Bedingung zu erfüllen, an die diese Einzahlung geknüpft war. Der Staat wurde so in die Sache hineingezogen, um ihn nicht mehr loszulassen. In Betreff dieses Finanzausweises, der durch ein falsches Aktienregister bewerkstelligt worden, kann sich die Gesellschaft glücklich schätzen, nicht unter französischer Geheggebung zu stehen, es könnte sonst folgender Artikel des Code penal auf sie angewendet werden oder wenigstens auf die Direktion: „Quiconque, en employant des manœuvres frauduleuses pour persuader l'existence d'un credit imaginaire se sera fait remettre ou delivrer des fonds, des meubles ou des obligations, dispositions, billets, quittances ou decharge, et aura par un de ces moyens escroqué ou tenté d'escroquer la fortune d'autrui, sera puni d'un emprisonnement d'un an au moins et de cinq ans au plus etc.“ Es wurde überhaupt alle Anstrengung demüthigt auf diesen Finanzausweis konzentriert, das man hätte glauben sollen, derselbe sei der Endpunkt, das Ziel des Unternehmens, während dasselbe doch nur damit anzufangen hatte. Gegen Unternehmer und Lieferanten benahm sich die Gesellschaft sehr tadelnswerth durch das Einbringen von Aktienzeichnungen, wodurch auch der Bau sehr verteuert wurde, da diese Aktien für nichts oder wenig gerechnet wurden. Am gewissenlosesten benahm man sich gegen die Expropriaten, die ihr Land hergaben, ohne bezahlt zu sein und nun ihr Land verloren und doch noch kein Geld dafür haben. Dazu kommen dann alle Arten von Nachschüssen. Eine derjenigen, die mich am meisten verwunderten, war die Bestellung von Lokomotiven und Waggons, dreißig Lokomotiven, hundert Personenwaggons, zweihundert und fünfzig Güterwaggons; was sind das für Zahlen! und diese Bestellungen hatten einzig den Zweck, da die Lieferanten zwanzig Prozent in Aktien erhalten sollten, so und so viel Aktien mehr im Finanzausweis aufmarschieren zu lassen. Alles das war fabelhaft, und dessen ungeachtet wurde die Bedrängnis immer größer, sie wurde so groß, daß z. B. der Amtsgewaltswel von Bern allein für zwei Millionen und hunderttausend Fran-

fen Betreibungen gegen die Ostwestbahn hatte, was gewiß seit Erbauung der Stadt Bern nie erhört worden ist. Kurz, es ging alles eine schiefe Fläche hinab und gleich einem Wagen, der unaufhaltsam der Tiefe zurollt. Und das alles entwickelte sich, ohngeachtet die Regierung fortwährend ihren Schild über der Gesellschaft hielt, ihr in Allem an die Hand ging, und sie mit einer Sorgfalt und Zärtlichkeit behandelte, wie dieß noch nie gegenüber einer Gesellschaft erhört worden. Ich kann das Verhältniß zwischen Regierung und Ostwestbahn, nachdem ich lange nach einer passenden Vergleichung gesucht, nicht plastischer und anschaulicher ausdrücken als indem ich es mit den sögeheißen Stamesischen Brüdern vergleiche. Die Stamesischen Brüder waren bekanntlich zwei Knaben, die mit dem Rücken an einander gewachsen waren und so sehr eine einzige Person ausmachten, das wenn man den Einen anrührte, der Andere schrie, und wenn man dem Einen zu essen gab, auch der Andere hungrig wurde. Die Regierung identifizierte sich ganz mit der Gesellschaft, sie war ihr Banquier, sie unterstützte sie negativ und positiv auf alle Weise; negativ, indem sie ihre Kontrolle nicht ausübte, Alles gehen und machen ließ, in jeder Beziehung für sie parteiisch war; positiv, durch Vorschüsse. Hier komme ich auf den Vorschuß der 625,000 Franken. Derselbe wird mit der dringenden Nothwendigkeit entschuldigt. Ich gebe nun allerdings zu, daß eine Regierung hier und da in den Fall kommen kann, einen Beschluß über sich zu nehmen, der mit den Verfassungsvorschriften und ihrer Kompetenz nicht ganz vereinbar ist, allein in solchen Fällen wäre es doch wohl der Mühe werth, in einer Vorstufung an den Großen Rath die Sache darzulegen und seine Genehmigung nachzusuchen. Solche Vorstufungen kommen in andern Kantonen, namentlich in solchen, wo der Parlamentarismus am ausgebildeten ist, wie z. B. in St. Gallen, bei wichtigen Fragen oft vor, und da die konstitutionelle Befugniß zu diesem Vorlehn von der Presse und der öffentlichen Meinung stark bestritten und bezweifelt worden, so wäre gerade hier eine solche Vorstufung ganz am Platz gewesen. Ferner verwendete sich die Regierung beim Großen Rath, um der Ostwestbahn eine Echesteuer von zwei Millionen zu verschaffen. Freilich hatte auch die ältere Tochter, die Centralbahn, eine solche Echesteuer bekommen, allein der große Unterschied ist der, daß die Letztere ihre Echesteuer gut angewendet und verwaltet hat, während die der Ostwestbahn in Rauch und Dunst ausging und man von derselben sagen muß:

Der salische Wammon er floh davon,

Als hätte er Gebirge und Flügel.

Ferner wurden von der Regierung für die Ostwestbahn Reisen angeordnet, Reisen nach Paris und London um den Brassej-Vertrag zu unterhandeln, später Reisen nach Frankfurt, Genf u. i. w. Was die Reise nach Paris und London betrifft, so finde ich sie zwar ganz natürlich. Der Herr Eisenbahndirektor hat sich ohne Zweifel durch die Ueberwachung der Ostwestbahn und durch die gründliche Prüfung ihres Finanzausweises die Gesundheit halb ruiniert, so daß ihm eine Erholungsreise zu gönnen war, und da er seine Gesundheit im Staatsdienst geschwächt, so war es auch billig, daß er nicht aus eigenen Mitteln, sondern aus Staatsmitteln reiste. Der Herr Finanzdirektor wird sich angefloßen haben, weil er gegacht haben wird, wenn der Eisenbahndirektor allein reise, so könnte etwas Krummes herauskommen und der Herr Großrathspräsident wird die beiden Herren begleitet haben, um sein Obergewaltrecht als Präsident des Großen Rathes in nächster Nähe ausüben zu können, und dann auch noch um die beiden andern Herren dem Hrn. Brassej vorzustellen, der ihn kannte, der aber ohne diese Vorstellung nicht gewußt hätte, wer die zwei andern Herren seien. Auch nach Frankfurt und Genf wurde für die Gesellschaft gereist. Es war hier zwar Grund dazu vorhanden, allein die Gesellschaft hätte ihre Angelegenheiten eigentlich selbst besorgen können. Was nun Herrn Hildebrand betrifft, so ist derselbe für den Kanton Bern ein ganz unentbehrlicher Mann geworden. Denn nicht nur kann so zu sagen keine Berufung an die Hochschule gehen, ohne daß Hr. Hildebrand zu

Rathe gezogen wird, womit ich nicht sagen will, daß seine Berufungen schlimm ausgefallen, sondern wenn derselbe sich nur auf ein paar Tage entfernt, um frische Luft zu schöpfen, so geräth die Regierung in Verzweiflung und ersucht ihn eben so höflich als dringend, sogleich zurückzukommen. Ich sage daher, die Regierung hat die Ostwestbahn immerfort auf den Händen getragen. Auch als die Interpellation im Großen Rathe kam in letzter Novembersitzung, erhielt man keine rechte Auskunft über den Stand der Dinge. Nun wurde die Kommission niedergesetzt. Ihr gegenüber muß ich das Benehmen der Regierung in formeller Beziehung rügen. Die Regierung wußte, daß nach dem Sinn der Berathung bei der Niederlegung der Kommission diese erst die Vorlagen der Regierung abzuwarten hatte, ehe sie selbst untersuchen sollte. Nun ließ aber der Bericht der Regierung ungemein lang auf sich warten. Ich glaube zwar gern, daß, wie der Regierungsbericht sagt, der Bericht der Direktion der Ostwestbahn erst am 7. Januar 1861 einlangte. Es beweist dieß eben die grenzenlose Unordnung in dieser Direktion. Dieser Bericht wurde der Kommission nicht vorgelegt, obwohl die Regierung sagte, sie lege ihn bei. Als nun die Kommission sich versammelte, wurde ihr nicht einmal ein einheitlicher schriftlicher Bericht zugestellt, sondern nur die beiden gedruckten Berichte der Eisenbahndirektion und der Finanzdirektion. Endlich konnte die Kommission zu arbeiten anfangen. Hier bemerke ich vorerst, daß das Institut von Großrathskommissionen sich ganz gut bewährt hat, und es wird nur nützlich sein, hier und da bei wichtigen Fragen, wie es in andern Kantonen öfter geschieht, Großrathskommissionen zu ernennen, und den Regierungsrath zu gewöhnen, hier und da Delegirten des Großen Rathes gegenüber zu stehen und zu weilen von ihnen zu lernen, eine Sache gründlich zu untersuchen. Ich komme nun zu den Kommissionsanträgen. Was diejenigen der Mehrheit betrifft, so begreife ich ganz gut ihren Standpunkt, von welchem aus sie sagt, man müsse dem Großen Rathe bei der Spannung, in welcher das ganze Land wegen dieser Angelegenheit sich befindet, etwas Positives bringen und vorschlagen, das rein Negatives genüge nicht. Auch glaube ich wie die Kommission, daß die Bahnstrecken auf Berner Gebiet werden erstellt werden, die von Biel-Bern, weil sie eine ziemlich gute Linie zu sein verspricht und diejenige von Gümlikgen-Langnau, weil sie schon zu weit vorgerückt ist, um aufgegeben zu werden. Allein ich neige mich zu derjenigen Ansicht, die der Zukunft am wenigsten präjudizirt. Ich finde die Verwirrung in dieser Angelegenheit so groß, daß mir jeder Schritt vorwärts bedenklich scheint. Möglichschte Nichtintervention scheint mir vor der Hand das Beste. Der Kauf der Bahnstrecken scheint mir schon zu präjudiziren, und die Bestimmung über theilweise Verwendung der Kaufsumme enthält schon eine theilweise Liquidation. Die Aufrechterhaltung der lästigen Konzessionsbedingungen, durch welche die Gesellschaft eben lebensunfähig wurde, wie die Haftbarkeit der einen Strecke für die andere, scheint mir unzumuthbar. Die Konzession muß erlöschen und dieß geschieht nur durch Liquidation. Der Staat muß, wenn er kaufen soll, erst freie Hand haben und klar sehen Was ist nun die rechtliche Seite dieses projektirten Kaufes? Dieser Kauf setzt die Auflösung der Gesellschaft, sofern er das Resultat gütlicher Uebereinkunft sein würde, nicht voraus. Es ist nur der Erwerb eines Mittelstückes oder eines Theiles der Bahnlinie durch einen der Aktionäre oder Mittheilhaber der Gesellschaft. Die Gesellschaft bleibt also bestehen, ihr Gesellschaftszweck, Bau einer Eisenbahn, bleibt für die Strecke außerhalb des Kantons Bern aufrecht. Nur für den Kanton Bern gibt sie ihn auf. Kann nun dieser Gesellschaftszweck so gespalten werden, daß der Staat sagt: für den Kanton Bern will ich denselben erfüllen, außerhalb desselben kann die Gesellschaft fortbauen? Der Staat ist ferner eben nur Käufer, er ist nicht universeller Rechtsnachfolger, er begehrt nicht die Gesellschaft zu beerben, in ihre Schulden einzutreten. Nun kann ich mir wohl denken, daß, was die Aktionäre anbelangt, der Staat als größter Aktionär sich von den übrigen die Vollmacht delegiren lassen

kann zu einer gütlichen Verständigung und zum Erwerb der Bernerlinie. Aber auch die Gläubiger haben da mitzureden. Die Liquidation kann nicht vermieden werden, wenn nicht durch gütliche Verständigung auch der letzte Gläubiger befriedigt ist, und wie soll z. B. die Regierung Differenzen, Rangstreitigkeiten zwischen den Gläubigern selbst durch bloße Vermittlung bereinigen? Solche Streitigkeiten zwischen den Gläubigern sind bereits vorhanden. Denn wie ging es in der letzten Zeit mit den Betreibungen? Wenn die Ostwestbahn einen betreibenden Gläubiger vor den Andern begünstigen wollte, so erklärte sie den Abstand oder verglich sich mit ihm und gab ihm so einen erektorischen Titel in die Hand, gegen Andere schlug sie Recht dar, so daß diese im Nachtheil waren. Will nun die Regierung dergleichen Streitigkeiten vermitteln oder entscheiden? Will sie zu dem Einen sagen: du gehörst in diesen, zum Andern: du gehörst in jenen Rang? Will sie die Leute selbst collozieren? Kann das Jemand anders als eine gerichtliche, unparteiische Behörde? Ist das Administrativsache? Selbst den Vorrang für die Erpropriirten, so billig er ist, oder denjenigen für das Darlehn von 625,000 Fr., kann nicht die Regierung als Administrativbehörde bestimmen. Ich muß daher der Ansicht der Kommissionsminderheit, als der am wenigsten vorgezogenen, am wenigsten weit gehenden, beitreten, in erster Linie. Wenn ich nun schon die Anträge der Kommissionsmehrheit zu weit gehend finde in ihrem positiven Inhalt, so muß ich noch um so mehr gegen die Regierungsanträge, nämlich die spätern, stimmen. Man sieht überhaupt keinen rechten Grund ein, warum der Regierungsrath seine ersten Anträge abgeändert. Diese spätern Anträge gehen viel weiter und geben nicht Garantien. Es soll eine neue Expertise veranstaltet werden. Herr Ingenieur Wetli soll dabei mithelfen. Herr Wetli ist aber parteiisch und hat eine sehr wandelbare Scala. Man würde dann wahrscheinlich mit der Schätzung so hoch hinaufgehen wollen, bis alle Schulden werden genügt werden können. Aber der Hauptpunkt dieser neuen Anträge ist der Staatsbau, der nach denselben schon jetzt definitiv erkannt werden soll. Gegen diesen bin ich nun entschieden. Er übersteigt bei weitem unsere Kräfte. Er mag gut sein für Staaten, wie z. B. mehrere deutsche Staaten, wo das Kraftverhältniß ein ganz anderes und die Mittel viel bedeutender sind. Eine Thatsache hat mich in dieser Hinsicht sehr stutzig gemacht. Von sieben Eisenbahngesellschaften in der Schweiz geben nur zwei oder drei Renten und zwar gute. Die übrigen, die sich gar nicht rentiren, repräsentiren ein Kapital von etwa hundert Millionen. Also gehen gegenwärtig jährlich vier Millionen Zins rein verloren, während man dieselben für so viele nützliche Zwecke zu brauchen hätte. Für den Staatsbau müßte man zu Anleihen schreiten. Gegenwärtig ist zwar der Kredit des Staates noch groß, obwohl diese Manipulationen, die in dieser Ostwestbahngeschichte vorkamen, ihn schon erschüttert haben mögen, und durch fortgesetzte Ansprüche könnte dieser Kredit auch am Ende ruiniert werden. Man fürchtet die Centralbahn und spricht von ihr, wie von einem unerträglichen Tyrannen, neben welchem die Staatsgewalt gar nicht mehr bestehen könne. Auch das sind nur hohle Worte und Schreckbilder. Die Centralbahn hat mir noch nie den Schlaf genommen und wahrscheinlich andern Bürgern auch nicht. Die Centralbahn ist gar nicht übermächtig im Kanton. Man findet so gut Recht gegen sie als gegen Andere. Sie verliert Prozesse so gut als Andere. Dieß Argument für den Staatsbau lasse ich also nicht gelten. Aber ich habe noch einen andern Grund gegen den Staatsbau. Es ist in dieser Ostwestbahnsache ein System von Speculation, Schwindel, Corruption zu Tage gekommen, welches den wahren Grundsätzen einer Demokratie diametral entgegengesetzt ist und derselben verderblich ist. Wenn ich mich über die wahren demokratischen Grundsätze belehren will, so schlage ich mir den großen Amerikaner Franklin nach, der nicht nur durch sein ganzes Leben und besonders dadurch, daß er seinen bürgerlichen Beruf, den zwar lukrativen, aber doch bescheidenen Beruf der Buchdruckerei, bis in sein hohes Alter betrieb, um seinen Landsleuten den Werth

der Arbeit zu zeigen, das Musterbeispiel eines ächt demokratischen Bürgers aufgestellt, sondern der auch so viel dazu beitrug, daß die Demokratie in den Kolonien den Sieg davon trug und ihre Unabhängigkeit von England errungen wurde. Dieser Franklin proklamirte überall in Schrift und Rede, daß Arbeitsamkeit und Sparsamkeit die Grundpfeiler der Demokratie seien, und daß, wo diese in Mißachtung kommen, es mit der Demokratie bald aus sei. Seine Nachkommen sind freilich, aber nicht zu ihrem Nutzen, von diesen Grundsätzen etwas abgewichen. Diese Grundsätze sind aber so sehr wahr, daß sie eigentlich nicht bloß für die Demokratie, sondern auch für die Monarchie gelten. Denn auch dort ist, wenn es gut gehen soll, Niemand, vom König bis zum Tagelöhner, von der Arbeit entbunden, und man kann mit dem Dichter sagen:

Arbeit ist des Bürgers Zierde,
Segen ist der Mühe Preis.

Diese Grundsätze werden durch das Beispiel von Schwindel und Papierhandel und durch Alles, was damit zusammenhängt, umgestürzt, und deswegen möchte ich nicht allen diesen Machenschaften und Manipulationen durch die Uebernahme der Bahn mit Staatsbau noch ein Prämium geben und alles Gefcehene mit dem Mantel der Liebe zudecken. Ich stimme deshalb in erster Linie zum Kommissionsminderheitsantrag von Herrn Gonzenbach, in zweiter Linie zu den Anträgen der Kommission, namentlich wenn sich dieselben etwa im Laufe der Diskussion noch auf eine oder andere Weise modifiziren, und der Minderheitsansicht sich noch nähern sollten.

R i a t. Ich habe das Wort verlangt, um eine Ordnungsmotion zu stellen mit folgender Fassung: „Der Regierungsrath wird eingeladen, seine Anträge zurückzuziehen, und andere zu stellen, mit Rücksicht auf einen allgemeinen Plan über Eisenbahnen, die im Kanton Bern vom Staate zu erstellen oder fortzusetzen sind.“ Jedermann fühlt, daß die Frage, um welche es sich gegenwärtig handelt, eine große Wichtigkeit hat hinsichtlich der nationalen und materiellen Interessen. Rücksichtlich des nationalen Standpunktes zieht sie dahin, daß die Eisenbahngesellschaften im Staate einen Einfluß ausüben, der den Gang, die ebenmäßige Entwicklung der Regierung lähmt. Diese Entwicklung soll nun nicht geduldet werden; die Regierung soll nicht in ihrer Bewegung gehemmt werden; man muß daher darauf bedacht sein, diesen Einfluß wirksam zu bekämpfen, und das Mittel hiezu glaube ich in dem Antrage des Regierungsrathes selbst gefunden zu haben, d. h. in der Erstellung von Eisenbahnen durch den Staat. Die Frage hat, wie ich gesagt, auch große Einwirkung auf die finanziellen Interessen. Ihre Bedeutung führt zuerst auf den Nutzen der Opfer, welche bis jetzt gebracht worden. Und in der That haben wir bereits mehr als drei Millionen in das Ostwestbahnunternehmen geworfen. Nichtsdestoweniger ist nicht dieß der Schwerpunkt der Frage. Die Lebensfrage ist die, zu wissen, ob wir zu diesem ansehnlichen Kapital noch weitere größere Summen hinzufügen wollen. Wenn dieß der Fall sein sollte, sollten wir folgerichtig aussprechen dürfen, daß die Kapitalien gesichert sind und wir uns keine Vorwürfe zu machen haben. Wir müssen dem Volke sagen können, daß es zahlen soll, für seine Opfer aber als Vergütung sichere Vortheile in weiterer oder naher Zukunft ziehen werde. Zu dem sehen wir in dem Antrage der Regierung ein fruchtbares Prinzip für praktische Folgerungen; aber damit es ein solches in seiner ganzen Ausdehnung sei, muß man es nicht weiter beschränken. Man darf es nicht nur auf die Ostwestbahn anwenden, sondern auf alle Eisenbahnen ausdehnen, welche im Kanton erstellt werden. Die Anwendung dieses Prinzips muß mit Maß und Klugheit geschehen. Können wir aber jetzt schon wissen, wie weit uns diese Anwendung führen wird? Es ist unmöglich! Auch ist es nöthig, daß die Regierung vor Allem aus über die Eisenbahnen im Klaren sei, welche noch im Kanton zu erstellen bleiben. Dann erst, wenn wir sehen, welche finanziellen Kräfte wir verwenden können, werden wir mit voller Zuversicht und freiem Willen dafür stim-

men können. Bis dahin können wir uns nicht mit Sachkenntnis aussprechen. Vor Allem aus ist daher zu untersuchen: welche Eisenbahnen bleiben im Kanton noch zu erstellen übrig? Die Anstrengungen sind zu bemessen, die uns obliegen und die Richtung, die wir unsern Geldmitteln geben müssen. Ohne Zweifel kann man allfällig neu zu schaffende Eisenbahnen nicht in einem oder zwei Jahren ausführen; man wird allmählig vorwärts schreiten müssen. Nun gut, so prüfen wir, welches die finanziellen Mittel sind, über die wir verfügen können, ohne die Staatsfinanzen zu schmälern, um eine vollständige Probe im Kanton zu unternehmen. Man wird zwar vielleicht entgegnen, daß die Stellung nicht haltbar sei; daß man sofort über ein Mittel, einen großen Verlust zu verhüten, beschließen soll. Jedermann hat bereits begriffen, und auch die Großrathskommission, indem sie die Schwierigkeit umgieng, hat durchblicken lassen, daß, wenn Fehler begangen wurden, es in der Pflicht des Großen Rathes liege, zu prüfen, ob dieselben nicht einen Keim von Verantwortlichkeit in sich bergen, und wem dieselbe zuzurechnen sei; abgesehen von jedem Mißgriff und vollem Rechte, gibt es Dritte, welche dem Staate gegenüber verantwortlich sind. Ich halte daher dafür, daß man die Regierung wohl beauftragen könne, die Mittel ausfindig zu machen, um die Staatsinteressen gegenüber Dritten zu wahren. Ich bin zwar mit materiellen Fragen dieser Natur nicht vertraut; ich gestehe selbst, daß ich nur oberflächlich hinsichtlich der vom Ostwestbahnunternehmen betreffenden Interessen bewandert bin, so daß ich vielleicht nicht die Tragweite meines Antrages berührt haben kann. Wenn nun höhere Rücksichten sich auf eine Weise entwickeln würden, die diesen Antrag in seiner Begründung beseitigen, so sehe ich das Geschick voraus, welches ich ihm vorbehalten werde. Ich protestire dagegen, daß meiner Darlegung, die ich so eben gegeben, eine andere Anschauungsweise zu Grunde gelegt werde, als diejenige zum Nutzen des Staates.

Büzberger. Ich bin im Falle, der Versammlung als Mitglied der Kommission einige Erläuterungen zu geben, namentlich über die Motivirung der Anträge, welche die Mehrheit der Kommission und speziell die drei Mitglieder Schmid, Egger und meine Wenigkeit Ihnen vorgelegt haben. Ich glaube, es sei dieß um so nothwendiger, weil im schriftlichen Bericht eine eigentliche Motivirung nicht enthalten ist. Die Aufnahme einer einlässlichen Motivirung war nicht möglich wegen der kurzen Zeit. Wir schätzten uns glücklich, am Ende aller Ende dem Großen Rathe eine klare Zusammenstellung der Zahlenverhältnisse vorlegen zu können. Es ist also nöthig, daß die Anträge hier näher erörtert werden, auch deshalb, weil einer derselben nicht richtig redigirt ist und daher zu irrigen Auffassungen Anlaß geben könnte. Ich hörte denn auch, daß der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes denselben nicht richtig aufgefaßt hat. Wir haben drei verschiedene Anträge: 1) den Antrag des Herrn v. Gonzenbach, 2) denjenigen der Regierung und 3) denjenigen der Kommission, welcher jedoch wieder in zwei Abtheilungen zerfällt, von denen jede drei Mitglieder auf sich vereinigt. Was zunächst den Antrag des Herrn v. Gonzenbach betrifft, so wurde er heute etwas modificirt, aber dem Wesen nach stimmt er mit dem im gedruckten Berichte enthaltenen Antrage überein, und diesem könnte ich nicht beistimmen. Der Antrag des Herrn v. Gonzenbach geht dahin, heute nichts zu beschließen, sondern zuzuwarten und der Regierung den Auftrag zu erteilen, über die Interessen des Staates zu wachen und im geeignet scheinenden Momente einzuschreiten. Ich glaube, mit diesem Zuwarten werden wir nichts erreichen; auch glaube ich, wir seien nicht mehr an dem; wahrscheinlich haben wir schon zu lange zugewartet. Wahrscheinlich hätte der Große Rath schon in einer frühern Periode die Stellung einnehmen sollen, welche er heute einnimmt. Es wird nichts nützen, neue Anträge von der Regierung zu verlangen. Es hat sich eine gewisse Parteilung gebildet; verhehlen wir uns das nicht! Ich habe die Ueberzeugung gewonnen, daß die Regierung sich mit den bei dem Ostwestbahnunternehmen be-

theiligten Personen in Verbindung gesetzt, sich mit ihnen gewissermaßen verständigt hat. Die gestrige Aktionärversammlung geht mit den Anträgen der Regierung einig, und es wurde im Lande herum in einem gewissen Sinne gewirkt. Ich weiß, daß die Mitglieder der Kommission — und wir sind nur sieben — sich nicht verständigen können. Die Einen — und zu diesen zähle ich — sagen: wir wollen vor Allem wissen, was zu zahlen ist, bevor man auf etwas eingeht; die Andern sagen, es müsse vor Allem eine Schwazung stattfinden. Anfänglich wollte man die Ostwestbahn dadurch fortleben lassen, daß man ihr mit $4\frac{1}{2}$ Millionen zu Hülfe gekommen wäre. Ich mache Sie aufmerksam auf den Antrag der Finanzdirektion, welcher mit demjenigen der Kommission wesentlich übereinstimmt. Nun kommt die Regierung von ihren Anträgen zurück und zwar in einem Momente, wo die Kommission sich zu beklagen gehabt hätte. Die Regierung hatte zuerst Bericht und Antrag vorzulegen, damit die Kommission denselben prüfen und begutachten könne. Es ging aber gerade umgekehrt: die Regierung hat ihre Anträge vorgelegt, die Kommission prüfte sie, aber hintendrei kam die Regierung wieder mit einem andern Antrage; die Kommission versammelte sich dann wieder, konnte aber nicht darauf eintreten. Ich glaube, die Sache sei so weit gediehen, daß man doch zu einem Beschlusse kommen könne. Den Antrag des Herrn v. Gonzenbach möchte ich verwerfen. Nun fragt es sich: welche Anträge verdienen den Vorzug in der Hauptsache, diejenigen der Mehrheit der Kommission oder diejenigen der Regierung? Untersuchen wir beide Anträge, so finden wir vorerst, daß kein Zwiespalt herrscht zwischen der Kommission und der Regierung in einem Punkte: daß die Bahnlinie Neuenstadt-Biel-Bern-Langnau gebaut und betrieben werden muß. Das ist ein sehr wichtiger Punkt, und wenn man diesen Gedanken nicht außer Acht läßt, so wird man sehen, daß gar viele Raisonnements eigentlich in der Luft aufgehen, namentlich der Vorwurf, als woulte man das ganze Unternehmen desavouiren u. dgl. Hingegen sind wir nicht einig in der Art, wie dafür gesorgt werden soll, daß das Ostwestbahnunternehmen nicht zu Grunde gehe, so weit es die erwähnten Linien betrifft. (Daß man weiter bauen wolle als bis Langnau, davon ist einstweilen nicht die Rede.) Also über die Art der Erwerbung der Bahn waltet Streit, 2) über den Kaufpreis, 3) über die Verwendung desselben, endlich 4) über die Frage, ob das Unternehmen durch Staats- oder Privatbau ausgeführt werden soll. Ich beginne mit dem ersten Streitpunkte, der mit der Liquidationsfrage zusammenhängt. Die Kommission will einen Privatankauf nicht ausschließen, aber sie macht zur ausdrücklichen Bedingung, daß, wenn der Staat einen solchen Kauf eingehe, die Einwilligung aller Aktionäre eingeholt werde. Der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes hat zwar heute gesagt, es sei nicht nöthig; er hat mich aber so wenig aufgeklärt, daß ich als Mitglied des Großen Rathes etwas weiter gehe und den Antrag stelle, es müsse auch die Einwilligung aller Bauunternehmer eingeholt werden. Dieß ist zwar zur Gültigkeit des Kaufes nicht nothwendig für den Staat, aber es ist sehr vorsichtig. Die beiden Bedingungen unterscheiden sich darin, daß, wenn nicht alle Aktionäre einwilligen, der Kauf nach meiner Ueberzeugung ungültig ist, während, wenn nicht alle Bauunternehmer einwilligen, der Kauf dadurch zwar nicht ungültig wird, dagegen der Staat sich der Gefahr aussetzt, daß er später über die Kauffumme hinaus noch ein schönes Summchen an die Bauunternehmer nachzahlen muß. Daher stelle ich den Zusatzantrag, auch die Einwilligung aller Bauunternehmer vorzubehalten. Was den ersten Punkt betrifft, so frage ich: welche Gesetzesvorschriften, welche Bestimmungen der Statuten kommen hier zur Anwendung, und wie sollen sie interpretirt werden? Wir haben es hier mit einer Gesellschaft zu thun, und der Herr Eisenbahndirektor sagt, es sei eine moralische Person, die Mehrheit beschleße, die Minderheit müsse sich unterziehen. In letzterer Behauptung liegt ein doppelter Irrthum. Erstens ist die Ostwestbahngesellschaft nicht eine moralische Person, und zweitens wenn sie eine solche wäre, so

ist es nicht richtig, daß die Minderheit der Gesellschaftsmitglieder sich einfach den Beschlüssen der Mehrheit zu unterziehen habe. Wenn die Gesellschaft eine moralische Person ist, so muß sie Statuten besitzen, welche Bestimmungen darüber enthalten, wie ihre Angelegenheiten im gegebenen Falle behandelt werden sollen. Sie ist aber keine moralische Person. Die Sagung 27 des Zivilgesetzes sagt, was eine moralische Person ist, nämlich: „Gemeinden und Korporationen, welche einen bleibenden Zweck haben, der ihnen von Uns zugesichert worden, sind moralische Personen, die unter der Aufsicht der Regierungsbehörde auf ihren eigenen Namen Rechte erwerben und Verbindlichkeiten eingehen können.“ Sie wissen, daß bis jetzt die Erteilung von moralischen Personen nie anders stattgefunden hat als durch Beschluß des Großen Rathes, worin expressis verbis gesagt wird, dieser oder jener Gesellschaft ertheile man das Korporationsrecht. Davon habe ich nun nichts gehört, daß man der Dürstbahngesellschaft dieses Recht eingeräumt hätte, so wenig als der Centralbahngesellschaft. Daß man es aus der Konzessionsvertheilung ableiten könne, ist irrig, und der Herr Berichterstatter der Regierung legt die Eigenschaft der moralischen Person ganz hinein; es steht nichts davon in der Konzession. Wenn Sie damit vor den Richter kommen und so raisonniren, wie Herr Regierungsrath Sahli hier raisonnirt hat, und man halt Ihnen die Sagung 27 des Zivilgesetzes entgegen und sucht vergebens in den Protokollen des Großen Rathes nach einem Beschlusse, durch welchen der Dürstbahngesellschaft das Korporationsrecht ertheilt wurde, so ist Ihnen das Urtheil gemacht. Man kann sich also hier nicht auf die Gesetzesvorschriften über moralische Personen stützen, weil die genannte Gesellschaft diese Eigenschaft nicht besitzt. Ihre Statuten sind es, die hier Regel machen. Nun müssen wir uns fragen: kann nach den Statuten der Gesellschaft die Mehrheit gültig für die Minderheit den Verkauf der Eisenbahnlinien beschließen? Hier hat man besonders die §§ 1, 3, 24 und 25 der Statuten ins Auge zu fassen. Als Zweck der Gesellschaft wird im § 1 angegeben: „der Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Bern nach Luzern nebst den zur Verbindung der ost- und westschweizerischen Bahngebiete nöthigen Fortsetzungen auf Grundlage der von den betreffenden Behörden ausgemerkten und noch auszumerkenden Konzessionen.“ Der § 3 sagt: „Die Auflösung der Gesellschaft kann nur stattfinden: a. wenn der Rückkauf der Bahn von Seite des Bundes oder der Kantone erfolgt; b. wenn die Gesellschaft die Auflösung beschließt (§ 25).“ Der Fall der Auflösung mußte allerdings vorgesehen werden, aber vergeblich werden Sie nach einer Bestimmung suchen, die sich auf den Verkauf der Linien bezieht. Ein solcher Verkauf ist mit dem Zwecke der Gesellschaft im Widerspruch, er zerstört denselben. Es ist nicht mehr der gleiche Zweck, wenn einzelne Bahnstrecken verkauft werden, daher ist in den Statuten von einem Verkaufe der konzessionirten Linien gar keine Rede. Die §§ 24 und 25 handeln von den Gegenständen, über welche die Generalversammlung zu entscheiden hat. Auch im § 24 werden Sie vergeblich nach einer Bestimmung suchen, wo es sich um den Verkauf der Linien handelt; ebenso im § 25, wo es heißt, daß Veränderungen der Statuten nur mit $\frac{2}{3}$ und die Auflösung der Gesellschaft nur mit $\frac{3}{4}$ der abgegebenen Stimmen gültig beschloffen werden können. Das anerkennen die Herren Sahli und Niggeler, aber sie sagen: wenn die Gesellschaft sich mit $\frac{3}{4}$ der Stimmen auflösen kann, so kann nach der nämlichen Bestimmung doch auch ein Theil des Bahnkörpers verkauft werden; denn die Auflösung ist in ihr als ein solcher Verkauf, und wenn man zum Mehrern das Recht hat, so hat man es auch zum Minderern. Aber ich sage: wenn man zu etwas das Recht hat, so beweist das noch nicht, daß man zu etwas ganz Anderem das Recht hat; und hier verhält es sich so: Auflösung und Verkauf sind nicht das Gleiche; das Eine ist a, das Andere b. Kann man im Ernste so etwas behaupten, daß es das Gleiche sei? Setzen Sie den Fall, daß $\frac{3}{4}$ der Stimmen bei dem Unternehmen ein-

stimmig dafürhalten, es sei an der Zeit, die Gesellschaft aufzulösen, so muß sich natürlich der eine Vierteltheil dieser Mehrheit fügen. Wenn es sich aber darum handelt, als Gesellschaft fortzubestehen, aber nicht mehr als eine Eisenbahngesellschaft, die von Bern nach Langnau baut und die Verbindung mit den ost- und westschweizerischen Bahngebieten bewerkstelligt, sondern nur bis Langnau bauen will, so wird der Aktionär sagen: so vernehe ich es nicht, das will ich nicht; das Unternehmen ist ein ganz anderes. Ich glaube also, es handelt sich hier nicht um ein Mehr oder Weniger, sondern um etwas ganz Anderes. An was müssen wir uns aber halten, wenn die Statuten, an die ich mich in erster Linie halten will, nicht hinreichenden Aufschluß geben, wenn sie das Verhältniß, das hier vorliegt, nicht berühren? Da glaube ich, muß man sich entweder an die positive Gesetzgebung, die im Kanton Bern Regel macht, oder wenn diese zweifelhaft ist, an allgemeine Rechtsgrundsätze halten. Nun haben wir ein Gesetz, das von solchen Verhältnissen spricht und zwar das Zivilgesetz in seinen Bestimmungen über den Gesellschaftsvertrag. Die Sagung 879 sagt nämlich: „Wenn der Vertrag keine Bestimmung darüber enthält, wie bei der Berathung und der Fassung eines Beschlusses über gesellschaftlichen Angelegenheiten verfahren werden soll; so sind die Bestimmungen der Sagenungen 396 und 397 in Betreff der Vertugung über ein Votum enthem anzuwenden.“ Das ist also ein deutlicher und klarer Grundlag: jeder einzelne Aktionär ist Mitberechtigter; das Verhältniß ist ganz klar. Nun finden wir in diesen Sagenungen ein Prinzip, welches der Ansicht, die Herr Sahli verfochten hat, geradezu widersteht. Das Prinzip, wonach die Mehrheit für die Minderheit gültige Beschlüsse fassen könnte, wird vom Gesetze ausdrücklich verworfen. Es gibt zwar auch im Gesellschaftsvertrag ein Verhältniß, wo der einfache Mehrheitsbeschluß genügt, aber das Gesetz sagt, nur wenn es sich um die ordentliche Verwaltung und Benützung der gemeinschaftlichen Sache handelt. Angewendet auf die Eisenbahnlinien, die hier in Frage stehen, handelt es sich hier nicht um den Betrieb, um die Verwaltung derselben, sondern um die „Substanz“ selbst, und da kann die Mehrheit nicht die Minderheit durch einen Beschluß binden. Die Minderheit hat das Recht, aus dem Gesellschaftsvertrande zu treten, die übrigen Beteiligten zur Aufhebung der Gesellschaft anzuhalten; es muß eine Auflösung stattfinden und die Minderheit hat das Recht, eine öffentliche Forderung zu verlangen. Stellen Sie sich nun vor, die Mehrheit will verkaufen, die Minderheit will nicht; dann kommt diese und sagt: der Werth des Mitgeheimthums muß durch eine öffentliche Forderung ausgemittelt werden. Herr Regierungsrath Sahli schüttelt den Kopf, aber wenn durch einfachen Mehrheitsbeschluß ein Kauf beschloffen würde und hinderein ein paar Aktionäre ihr Mitgeheimthum reklamiren würden, so möchte ich nicht für die Regierung plädiren; jedenfalls wäre es ein sehr zweifelhafter Prozeß. Und hier handelt es sich um Millionen. Würden Sie das wagen? Ich sage: nein! Wir sind in dieser Dürstbahngeschichte bereits weit gegangen; man hätte einiges verhüten können, verhüten sollen. Ich glaube, es sei genug. Ich warne Sie, um nicht durch verlockende Hoffnungen weiter zu kommen. Ich will wissen, wie weit es führt. Das vermag kein sterbliches Auge zu sehen, wohin die Liquidation führt, sagte Herr Sahli; aber auch kein sterbliches Auge vermag zu sehen, wohin ein Privatkauf führt, wie er uns angetragen wird. Ich mache Sie weiter aufmerksam: ist es sicher, daß bei einem Privatkaufe mit dem Kaufpreise alles erledigt ist? Es gibt Leute, die sich an die Sache halten; z. B., wenn Jemand ein Pfandrecht auf eine verkaufte Eigenschaft geltend zu machen hat. Ich will einige Punkte anführen. Vorerst ist das Sechsmillonenanleihen nach einem Dekrete des Großen Rathes gewissermaßen hypothekirt auf den Bahnkörper. Wenn es vor Gericht käme, könnte Zweifel darüber entstehen, ob das Pfandrecht begründet sei, denn der Beschluß des Großen Rathes sagt es nicht ausdrücklich. Es ist dieß eine Frage, wo die Ehre des Kantons Bern engagirt ist. Man spricht so viel von

Ehrenpunkt. Ich sage: ja, in einzelnen Sachen ist die Ehre des Kantons engagirt. Vorerst bezüglich der Obligationen, welchen der Große Rath ein Vorrecht auf die Bahn eingeräumt hat, sonst würde es im Auslande heißen: der Große Rath hat den betreffenden Obligationen ein Vorrecht gegeben, nun kommen die Gerichte und sagen, es sei nicht wahr. Damit wären aber die Frankfurter Banquiers, bei denen die Obligationen plazirt sind, nicht beruhigt. Ferner ist die Ehre des Kantons engagirt gegenüber den Expropriaten. Wenn der Große Rath des Kantons Bern einer Gesellschaft eine Konzession erteilt, in Folge welcher sie vermöge des Bundesgesetzes die Bürger zwingen kann, ihr Eigenthum abzutreten, so ist die Ehre des Kantons engagirt, daß die Betreffenden für das abgetretene Eigenthum bezahlt werden. Was wollen Sie dem Expropriaten, der Ihnen erklärt, daß er noch nicht bezahlt ist, dessen Eigenthum nach § 44 des Bundesgesetzes über die Expropriation „mit der Bezahlung“ (nach dem allgemeinen Gesetze mit der Fertigstellung) übergeht, — was wollen Sie einem solchen Bürger einwenden? Er wird sich wenig darum kümmern, daß man ihm sagt, der Staat habe seinen ganzen Kaufpreis bezahlt; er selbst wird auch bezahlt sein wollen. Ich weiß, was man ihm antworten wird, weil ich ein Schreiben gesehen habe, das die Regierung an die Expropriaten am Bielersee richtete, worin man ihnen sagte: hättet ihr geschaut, daß ihr bezahlt worden wäret! Aber die Regierung hätte auch schauen sollen, nicht für den Eigenthümer, aber für die Pfandrechtsbesitzer, die nach § 43 des Bundesgesetzes nicht die Pflicht haben, bei der Expropriation für ihr Pfandrecht zu sorgen, sondern die Regierung hat diese Pflicht. Wenn nun die Unterpfandgläubiger kommen und sagen: der Eigenthümer des Landes ist nicht bezahlt, und ich reklamire meine Forderung von euch? Das ist eine Frage, die nach dem Gesetze schlechterdings nicht zweifelhaft sein kann. Es ist aber die Einnahme der Regierung deshalb nicht richtig, weil aus dem Umstande, daß der Eigenthümer eine Zeit lang durch sein Eigenthum bauen ließ, nicht hervorgeht, daß er auf dasselbe verzichtet habe. Aber namentlich auch die Stellung der Bauunternehmer kommt hier in Betracht. Sie haben aus dem Berichte der Regierung und der Kommission entnommen, daß zur Stunde nicht ausgemittelt ist, wie viel die Forderungen der Bauunternehmer betragen, weil nicht abgerechnet ist und diese Abrechnung Monate lang nicht abgeschlossen sein wird. Es handelt sich um Hunderttausende von Franken, es kann in die Millionen gehen. Nun stelle ich die Frage: in welcher Lage sind die Bauunternehmer, wenn der Staat Eigenthümer der Bahn ist? Das Verhältniß ist dann ein ganz anderes und zwar ein so klares, wie es sich nach Sagung 859 (über die Verdingung von Arbeiten) gestaltet. Diese Bestimmung lautet: „Sowie das übernommene Werk fertig, oder der Zeitpunkt eingetreten ist, wo es abgeliefert werden soll, kann der Unternehmer verlangen, daß der Besteller dasselbe an die Hand nehme und ihm den Arbeitslohn bezahle.“ Ich behaupte nun, die Unternehmer haben ihre Arbeit noch nicht ganz abgeliefert, die Eisen sind fertig, die Andern nicht; bei Grepel und Briffard hat Herr Professor Hildbrand mit Gewalt die Lokomotive in Gang gebracht. Wenn nun einzelne Unternehmer kommen und bezahlt sein wollen, und man sich weigert, dann wird jeder sagen: ich gebe meine Arbeit nicht ab, ich habe das Recht, Bezahlung dafür zu verlangen; es wäre denn, daß der Bauvertrag eine Bestimmung enthielte, wonach die Ablieferung der Arbeit vor der Bezahlung stattfinden soll. Nun wissen Sie aber, daß die Gesellschaft gegen die Unternehmer schon im Verhältniß ist. Das wird Ihnen noch klarer sein, wenn Sie die Sagung 860 nachlesen, welche also lautet: „Geht das Werk vor der Uebernahme von Seite des Bestellers durch einen Zufall zu Grunde, so hat der Unternehmer den Zufall zu tragen; es sei denn der Besteller habe den Stoff zu dem Werke geliefert, in welchem Falle dieser den Zufall zu ertragen hat, insofern derselbe den Stoff betroffen.“ Wenn Jemand ein Haus bauen läßt, so will der Baumeister bezahlt sein; das Gesetz ist dafür da, die Bürger zu schützen, wenn Streitigkeiten entstehen. Nach meiner

Ansicht sind also Gefahren genug vorhanden, wenn ein Privatauftrag abgeschlossen wird. Die Mehrheit der Kommission will diesen Ausweg nicht unmöglich machen, aber die Einwilligung aller Beteiligten, deren Einwilligung nöthig ist, vorbehalten. Auf andere Weise würde ich nicht zum Privatauftrag hantiren, jedenfalls dann aber zur Erwerbung der Bahnlinien auf dem Wege der Liquidation, es sei denn, daß sich ein anderer Konkurrent zeigen würde, welcher die gestellten Bedingungen aufrecht zu erhalten geneigt wäre. Da komme ich zu einem Antrage der Kommission, welcher dahin geht, die Regierung zu beauftragen, die Rechte und Interessen des Staates nach Mitgabe der Konzession zu wahren. Der Herr Berichterstatter der Regierung sagt nun, es sei nicht nöthig, der Regierung einen solchen Auftrag zu geben. Wie nothwendig es aber ist, geht daraus hervor, daß er selbst die fraglichen Bedingungen nicht aufrecht erhalten will, indem er sagt, sie seien unausführbar, man könne die dem Staate laut der Konzession zustehenden Rechte bei der Liquidation nicht aufrecht erhalten, weil man dadurch alle Konkurrenz ausschließen und gewissermaßen aus dem Ruin der Gesellschaft Vortheil ziehen würde. Es ist richtig, daß dadurch gewissermaßen die Konkurrenz ausgeschlossen würde, wenn man unbedingt an der Konzessionsurkunde festhielte. In dieser Beziehung könnte ich mich der Ansicht des Herrn von Gonenbach in dem Sinne nähern, daß man einem allfälligen Käufer der betreffenden Bahnstrecken nicht die Pflicht auferlegen würde, weiter zu bauen als bis Langnau. Aber für was wurde die fragliche Bedingung in die Konzession aufgenommen? Circa um sie im ersten Momente, wo sie geltend gemacht werden sollte, fallen zu lassen? Ich erinnere mich an die Zeit, wo die Konzession berathen wurde. Ich wunderte mich damals, daß es eine Gesellschaft gebe, die solche Bedingungen eingehen könne. Man stellte dieselben auf jetzt will man nichts davon! Diejenigen, welche das Ostschweizerbahnunternehmen unterstützen, wollen durchaus nicht, daß die Centralbahn, noch weniger die Franco-suisse die fraglichen Bahnlinien übernehme. Ich gehöre jetzt auch zu denen und sage, man soll das Unternehmen dem Staate erhalten, so weit es möglich ist. Aber wir müssen dann nicht damit beginnen, daß wir gewissermaßen Thüre und Thor öffnen und sagen: kaufe, wer wolle, verstücke man es! Kann man uns einen Vorwurf machen, wenn wir sagen, wir wollen auch jetzt darauf halten, daß nicht alle Garantien gestrichen werden? Die Kommission will durch ihren Antrag nicht diese Verhältnisse zum Nachtheile der Gesellschaft ausbeuten; das werde ich zeigen, wenn ich auf den Kaufpreis zu sprechen komme. Bis auf ein gewisses Maß soll man zahlen und nicht sagen: weil Niemand da ist, der bietet, so geben wir nur so viel. Nein; der Staat soll nichts gewinnen; es handelt sich nur darum: wie viel soll er verlieren? — Nun handelt es sich um die Liquidation, von der schon so viel gesprochen wurde. Man hat eine Höhenangst davor, und wenn es ein Mittel gäbe, daß der Staat, ohne noch tiefer hineingeritten zu werden (erlauben Sie mir den Ausdruck) herauskommen könnte, so würde ich gerne handbieten. Indessen sind die gegen die Liquidation erhobenen Einwendungen nicht so begründet, wie man glauben machen möchte. Die erste Einwendung besteht darin, daß man sagt, es sei zu befürchten, daß durch die Liquidation Prozesse ohne Ende entstehen. Es ist nicht zu leugnen, daß, wenn die Liquidation ausbricht, eine Masse Prozesse entstehen werden; aber daß dieselben Jahre lang dauern werden, wie behauptet wird, das gebe ich nicht zu, weil nicht ein Prozeß nach dem andern zur Behandlung kommen wird, sondern es wird eine Frist festgesetzt werden, innerhalb welcher die Ansprachen geltend gemacht werden müssen. Aber ich frage: werden weniger Prozesse entstehen, und werden dieselben weniger lange dauern, wenn wir die Liquidation vermeiden? Wenn es wahr ist, wohl und gut, aber ich halte dafür, es werden immerhin viele Prozesse entstehen bei einer Gesellschaft, die keine Ordnung hat, die ihrer Auflösung entgegen geht. Wenn der Privatauftrag abgeschlossen wird, ohne daß die Beteiligten einwilligen, so werden Prozesse

entstehen mit den Bauunternehmern, mit den Erpropriaten, mit den Aktionären, mit allen Gläubigern, die nicht befriedigt werden können. Glauben Sie, wenn der Staat einen solchen Kauf abschließt, man könne dann eine Liquidation vermeiden? Nur unter einer Bedingung: wenn Sie die Gläubiger sammt und sonders befriedigen können. Ob es aber die Tendenz der Regierung sei, so weit zu gehen, daran zweifle ich. Ich wenigstens möchte nicht dazu handbieten, bis mit den Unternehmern abgerechnet ist. Es wäre eine sehr interessante Uebersicht, alle Forderungen zusammenge stellt zu sehen, aber bisher war dieß rein unmöglich. Zur Beruhigung derer, welche sagen, wenn die Liquidation ausbreche und die Prozesse anfangen, bleibe gar nichts mehr sicher von der ganzen Geschichte, will ich noch einen Punkt anführen. Wir haben im § 296 des Zivilprozesses die Bestimmung, daß die Gerichte bei Beurtheilung von Prozessen an das positive Gesetz gebunden seien; wo dieses nicht ausreicht, soll nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen verfahren werden. Nun hat sich in dieser Richtung bereits eine Praxis gebildet. In Handels sachen ging man z. B. von der Ansicht aus, da wir kein Handelsgesetz haben, so könne in solchen Fällen nicht streng nach unserm Zivilgesetze verfahren werden, sondern man müsse dabei nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen verfahren. Ich glaube, auch im vorliegenden Falle würde das Gericht erkennen, das bernische Zivilrecht sei im gegebenen Falle mangelhaft, es müsse nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen geurtheilt werden. Man sagt ferner, namentlich wird in der Petition der Bauunternehmer darauf hingedeutet, die bevorstehenden Prozesse gäben eine fette Weide für Agenten und Fürsprecher. Ich gebe zu, daß Prozeßkosten entstehen werden, aber wo es sich um Millionen handelt, darf man einige Kosten und Zeitaufwand nicht scheuen; übrigens würden durch ein anderes Verfahren die Kosten nicht vermieden. Es ist, wie eine andere Petition sagt, das Verhältniß gleich einer zweifelhaften Erbschaft. Vor Allem muß man wissen, wie weit es führen werde, bevor man sie übernimmt. Es wird auch geltend gemacht, die Liquidation werde eine fieberhafte Spannung, große Agitation zur Folge haben. Es ist aber die Frage, ob nicht bei einem Privatkauf diese Folgen auch eintreten werden. Wenn die Regierung die Sache gut zu führen weiß, wenn der Staat nicht angegriffen wird, dann wird sich das Ding machen. Aber wenn die Gefahren, die ich nun einmal erblicke, wirklich eintreten, dann weiß ich nicht, ob es nicht besser sei, die fieberhafte Spannung, von der man spricht, zu gewärtigen, als wenn man zu weit hineingeräth. Man sagt, es liege im Interesse des Kredites des Kantons Bern, den Geldtag zu vermeiden. Ich glaube, der Kredit eines Staates beruhe auf einer weisen Gesetzgebung, auf einer gewissenhaften Verwaltung und auf einer unparteiischen Justiz. Aber wenn eine Gesellschaft durch ungeschickte Operationen ihre Existenz gefährdet hat, dann fördert es nicht den Kredit des Staates, wenn er, ohne näher zu untersuchen, wie weit es führen könne, einfach seine Kasse öffnet; es könnte unter Umständen den Kredit des Staates sehr gefährden. Man sagt, die Ehre des Kantons sei gefährdet: das sagen namentlich die Bauunternehmer, und das hat einen üblen Eindruck auf mich gemacht. Ich begreife, daß sie alles Mögliche thun, um nicht in Schaden zu kommen, aber zu weit gegangen heißt es, wenn man dem Staate sagt: eure Ehre erfordert es, dafür zu sorgen, daß wir nicht in Schaden kommen! Wir haben diese Gesellschaft nicht berufen, es waren Bewerber genug da, so weit das Bedürfniß vorhanden war; auf eingelangtes Gesuch ließ man dieselbe einfach gewähren. Noch mehr: man hat diese Gesellschaft, so viel es nur immer thunlich war, vielleicht zu sehr, unterstützt; man gab ihr die Linie Biel-Neuenstadt (ich habe auch dazu mitgewirkt), um die andern Linien etwas erträglicher zu machen. Der Staat theilte sich bei dem Unternehmen mit 2 Millionen. Ich habe auch dazu gestimmt, aber mit der Erklärung, diese Summe sei verloren. Ich machte damals den Vorbehalt, fernerhin nichts mehr zu geben. Bei der heutigen Sachlage gestaltet das Verhältniß sich anders. Aber daß die Ehre des Kantons gefährdet

sei, wenn die Gläubiger der Gesellschaft nicht bezahlt werden, das betrachte ich ganz entschieden. Ich gehe nun zu einem ferneren Punkte über, zu der Frage: wie hoch soll der Kaufpreis bestimmt werden? und ich glaube, streng genommen, streiten wir nur darum. Wenn wir uns über diesen Punkt verständigen können, so wäre das Andere ziemlich untergeordnet. Die Regierung sagt, man solle den wirklichen Werth der Bauten zu Grunde legen; eine Abtheilung der Kommission ist damit einverstanden, sie weicht zwar in der Formalisirung ihres Antrages etwas von demjenigen der Regierung ab, eine Abweichung, die aber nur scheinbar ist. Man will eine Schätzung als Basis des Kaufpreises annehmen, weil man auf diese Weise eine höhere Summe herauszubringen hofft. Deshalb hat denn auch die Verwaltung der Ostbahn erklärt, sechs Millionen genügen nicht, und die Bauunternehmer sagen in ihrer Vorstellung, es seien zwei Millionen zu wenig. Der eine Theil der Kommission sagt, es sollen sechs Millionen als Maximum angenommen werden; der andere Theil möchte den wirklichen Werth der Bauten als Grundlage bestimmen. Man hat uns heute vorgeworfen, wir hätten eine Missethzung gemacht, sonst wären wir etwas höher gekommen, daher bin ich so frei, auf diesen Punkt näher einzutreten. Es ist nicht richtig, daß wir, wie man behauptete, um Fr. 900,000 höher gekommen wären. Unser Standpunkt war folgender: wir sagten, den wirklichen Werth der Bauten kennen wir noch nicht, sondern wir kennen nur die Berechnungen des Hrn. Weili; Wir können die Summen, welche die Gesellschaft verwendet hat, nur approximativ festsetzen; aber wir wissen, daß Gelder für Dinge verwendet wurden, die nicht zum Baue gehörten. Ferner hat sich herausgestellt, daß die Arbeiten auf der Strecke Biel-Neuenstadt um 25 Prozent zu hoch verdingt wurden. Es wurde eine Expertise vorgeschlagen, die jedoch kein Resultat hatte, indem der betreffende Experte die Wahl nicht annehmen wollte. Die Kommission sagte nun: wir wollen die Berechnung des Hrn. Weili als annähernd richtig zu Grunde legen und davon abrechnen: die 25 Prozent, welche zu hoch verdingt wurden, mit Fr. 682,000, ferner eine halbe Million, welche unter der Rubrik „Gründungs- und Emissionskosten“ und dgl. ausgeworfen wurde. Dabei wollten wir aber einen zweiten Punkt nicht aus den Augen verlieren: die Rentabilität, immerhin mit Rücksicht auf den Verlust, den der Staat voraussichtlich zu erleiden hat. Das war der Gedankengang, den die Kommission befolgte. Zur Vollendung der Linie Biel-Neuenstadt (15,2 Kilometer) sind noch Fr. 645,120 nöthig; zur Vollendung der Linie Gmündingen-Langnau (30,12 Kilometer) Fr. 2,022,300; darüber ist die Kommission einig. Wieder besteht kein Streit darüber, daß die Ausführung der Linie Biel-Bern (25,9 Kilom.) nach einem Voranschlage Fr. 5,600,000 kosten wird. Es wäre also zur Vollendung dieser Linien noch nöthig eine Summe von Fr. 8,267,420. Rechnet man die 6 Millionen dazu, welche die Kommission als Maximum des Werthes der vorhandenen Arbeiten annimmt, so haben wir eine Gesamtsumme von Fr. 14,267,420, oder in runder Summe 14½ Millionen. Der Zins dieses Kapitals zu 4½ Proz. beträgt nun Fr. 652,500 jährlich; Dazu kommt ein Pachtzins von Fr. 171,000 an die Centralbahn für die Strecke Zollikofen-Bern-Gmündingen, so daß die Verzinsung jährlich Fr. 823,500 beträgt. Bei einem Zinsfuß von 5 Prozent erfordert die Verzinsung des Baukapitals jährlich Fr. 725,000, mit obigem Pachtzins Fr. 896,000. Nun untersuchen wir die Aussichten auf Rentabilität der betreffenden Linien, und da sagte die Kommission: wir haben unter denselben ein sehr gutes Stück (Biel-Neuenstadt), dann ein gutes (Biel-Zollikofen), endlich ein sehr schlechtes (Gmündingen-Langnau). Das Stück, welches sehr gut ist, enthält ungefähr ½ der ganzen Linie. Das Stück, welches wir als gut betrachten, enthält ungefähr ¼ derselben, und das nach unserer Ansicht sehr schlechte Stück wird ungefähr die Hälfte betragen. Können Sie diese Verhältnisse und schauen Sie, welches Resultat herauskommt. Da wurde allerdings nur approximativ gerechnet, aber wir haben wenigstens Erfahrungen zu Rathe gezogen, die sich

bei andern Bahnen zeigten. Wir nahmen einen Durchschnitt des Ertrages von Eisenbahnen die am günstigsten stehen, als Grundlage und kamen auf einen durchschnittlichen Ertrag von Fr. 24,000 per Kilometer. Rechnet man die Betriebskosten mit Fr. 10,000 ab, so bleibt eine Reineinnahme von Fr. 14,000. Beschränkt man die Aussicht auf Rentabilität vorläufig auf die Strecke Neuenstadt-Biel-Bern, welche 49 Kilometer hält, so haben wir nach dieser Berechnung nach Abzug der Betriebskosten eine Reineinnahme von Fr. 686,000, so daß der Staat — bei einem Verkaufspreise von 6 Millionen — einen jährlichen Ausfall zu tragen hätte von Fr. 237,500 bei einem Zinsfuß von $4\frac{1}{2}$ Prozent und von Fr. 310,000 bei einem solchen von 5 Prozent. Man sagte uns gestern, das Stück Biel-Neuenstadt sei so gut, daß es, wenn auch nicht in den ersten Jahren, doch nach und nach den Ausfall der andern Strecken decken werde. Man ging von der Ansicht aus, dieses Stück werde wenigstens 15 Prozent rentiren, und man behauptete, die Linie Biel-Herzogenbuchsee rentire so viel. Ich suchte schon früher dieß zu erforschen, konnte es aber nicht genau erfahren; es erfordert dieß längere Zeit, aber aus einzelnen Faktoren ist zu entnehmen, daß es nicht wahrscheinlich ist, daß die Linie Herzogenbuchsee-Biel 15 Prozent rentire. Dieselbe hält ungefähr 40 Kilometer und hat 8 Millionen gekostet. Wenn man nun einen Ertrag von 15 Prozent annimmt, so müßte sie eine Rente von Fr. 2,200,000 abwerfen, und das entspräche dann ungefähr dem Verhältnisse der Hälfte sämmtlicher Einnahmen der Centralbahn. Wenn Sie nun aber den Verwaltungsbericht dieser Gesellschaft nachsehen (ich habe zwar hier nur denjenigen von 1859 bei der Hand), so werden Sie sehen, daß in diesem Jahre die ganze Hohenbahn des Bahnbetriebes der Centralbahn, die gegenwärtig eine Ausdehnung von 62 Kilometern hat, 5 Millionen Franken beträgt. Das ist mir ein Beweis, daß der Ertrag des Stückes Herzogenbuchsee-Biel nicht Fr. 2,200,000 betrug, denn das Stück Herzogenbuchsee-Bern hat auch seine Bedeutung und Basel-Dien ist sehr wichtig; nur die Strecke Olten-Luzern hat den Erwartungen nicht entsprochen. Aber gesetzt, die Rente der Strecke Biel-Herzogenbuchsee wäre so groß gewesen, so wird sie nach Eröffnung der Linie-Bern nicht mehr so groß sein. Und wir können auch nicht erwarten, daß der ganze Verkehr auf die letztere Linie übergehe. Das Stück Biel-Neuenstadt bleibt sich gleich. Warten Sie jedoch, bis die Dron-Linie gebaut ist; dann haben wir das Zweiliniensystem. Man unterschied in der Bundesversammlung die Berg- und die Thallinie; da die Berglinie nicht fertig gebaut ist, so ging ein großer Theil des Verkehrs von Westen nach Osten durch die Thallinie; aber sobald die Berglinie vollendet ist, wird ein großer Theil des Verkehrs sich derselben zuwenden. Uebrigens kommt es mir gar nicht wahrscheinlich vor, daß der Verkehr auf der Linie nach Langnau in den nächsten 20–30 Jahren so steigern werde, daß man nicht nur keinen Verlust, sondern Gewinn zu gewärtigen habe. Wenn wir also das Budget des Staates jährlich mit einer Summe von Fr. 237,000, resp. 310,000 belasten, so ist dieser Ausfall hoch genug. Die drei Mitglieder der Kommission, welche diese Auffassungsweise vertreten, stimmen nicht zu einer höhern Summe als sechs Millionen. Nicht in dem von Herrn Sahli angegebenen Sinne haben wir uns vorbehalten, unsere Anträge nach Umständen zu modifiziren, wenn allfällig die Expertise stattgefunden habe, oder jetzt schon blindlings zu beschließen, als würde der Schätzungswert maßgebend sein; sondern ich wollte vor Allem wissen, wie es um den Werth der Bauten stehe. Diese Expertise hätte vor der Versammlung des Großen Rathes vorgenommen werden sollen; das war unser Gedanke. Sodann mache ich Sie noch auf eine Gefahr aufmerksam, die entsteht, wenn Sie einfach das Resultat der Expertise als maßgebend für den Kaufpreis annehmen. Wir sind dann nicht sicher, ob die Schätzung nicht ungebührlich hinaufgeschraubt wird; es hängt von den Experten ab. Wo sind diese zu finden? Wir glaubten einen zu haben; er will nichts davon. Die Regierung hat nun in erster Linie dazu den Oberingenieur der Ostwestbahn

selbst bezeichnet. Ich will dem Herrn Wettli nicht zu nahe treten, ich nehme an, er werde nach Wissen und Gewissen rechnen; aber ob er seine eigenen Arbeiten ganz unbefangen ansehen, ob er nicht geneigt sein werde, sie etwas hoch anzuschlagen, ob es auf ihn nicht von Einfluß sein werde, namentlich wenn er sieht, daß bei der Regierung die Tendenz vorherrscht, mehr zu bezahlen, als die Kommission vorschlägt, — das ist eine andere Frage. Es kann die Schätzung um $\frac{1}{2}$ oder eine ganze Million höher oder tiefer zu stehen kommen, ohne daß man dem Experten einen Vorwurf machen kann. Dieses Verfahren finde ich also sehr gefährlich, und ich könnte unter seinen Umständen dazu stimmen. Nun kommen wir zur Verwendung des Kaufpreises. In dieser Beziehung ist eine Stelle des Berichtes der Kommission nicht ganz richtig redigirt. Das Verhältniß ist folgendes. Gelingt es, einen günstigen Verkauf abzuschließen, so hat die Sache ein Ende; tritt aber eine gerichtliche Liquidation ein, dann können wir nicht sagen: wir behalten uns eine Million für die Expropriaten und Fr. 625,000 für den Staat vor. Hingegen gibt es ein anderes Mittel, indem man der Gesellschaft sagt: wir bieten statt 6 Millionen $4\frac{1}{2}$ Millionen, engagiren uns aber, noch $1\frac{1}{2}$ Millionen an die Schulden der Gesellschaft zu bezahlen. Warum sollen wir das? Weil, wie ich bereits gezeigt, die Ehre des Kantons erfordert, daß die Expropriaten vollständig bezahlt werden. Ich will nicht, daß sie einen Centime verlieren. Ich hätte gewünscht, man hätte dafür gesorgt, daß die Pfandschulden gedeckt werden. Ein weiterer Hauptpunkt betrifft den Staatsbau. Hier weicht die Kommission von der Regierung ab. Die Kommission sagt, wenn der Kauf geschlossen sei, so soll dann der Große Rath zusammentreten, um über den Bau und Betrieb der Eisenbahn das Weitere zu beschließen, während die Regierung Ihnen zumuthet, sofort den Staatsbau zu erkennen. Ich war Einer von denen, die zur Zeit, als es sich darum handelte, im Kanton Bern die ersten Eisenbahnen zu bauen, für Staatsbau waren. Ich habe zu einer Zeit für den Staatsbau gesprochen, wo Leute, die heute sehr für die Ostwestbahn eingenommen sind, gegen Eisenbahnen überhaupt waren; ich hielt dieselben für ein Glück und war für Staatsbau, nicht deswegen, weil ich geglaubt hätte, der Staat baue wohlfeiler, sondern ich war der Ansicht, es gebe weniger Streit und Zank. Der Staat, wenn er wohlhabend ist — und als solchen betrachte ich den Kanton Bern — hat nur den Vortheil, daß er sich wohlfeileres Geld verschaffen kann als Privatunternehmer; aber er zahlt höhere Baupreise; das sieht man alle Tage bei dem Bau irgend eines Sträßchens; und glauben Sie, es wäre bei den Eisenbahnen anders? Ich war damals für den Staatsbau, weil ich glaubte, es stehe für den Staat eine Rente in Aussicht. Damals ging man in den Erwartungen ziemlich weit, indem man sagte, es werde eine Zeit geben, wo die Centralbahnaktien 1000 Fr. gelten würden. Der Staat wäre sein eigener Herr und Meister gewesen, statt von einer Gesellschaft abhängig zu sein, die nicht im Kanton ihr Domizil hat, ein Verhältniß, aus welchem, wie man gesehen hat, Konflikte aller Art entstehen können. Ein Gewinn stand damals für den Staat in Aussicht. Warum bin ich aber jetzt nicht — wenigstens heute noch nicht — für den Staatsbau? Weil die beste Linie durch den Kanton in den Händen der Centralbahn ist. Das Verhältniß ist heute ein ganz anderes als früher. Während es früher klug gewesen wäre, wenn der Staat das Ganze übernommen hätte, die guten Linien mit den schlechten, wäre es möglicher Weise sehr unklug, wenn er es jetzt übernehme. Das ist eine Frage, die näher untersucht und erwogen werden soll. Deswegen sage ich: wir wollen heute auf den Staatsbau nicht eintreten; diese Frage muß näher erwogen sein, erstens mit Bezug auf den Umfang, zweitens mit Bezug auf die Mittel. Bezüglich des Umfangs muß man sich das Verhältniß klar machen gegenüber dem Jura. Wir wissen Alle, daß der Jura eine Eisenbahn verlangt, und ich war nie dagegen, im Gegentheil, es ist eine gewisse Berechtigung dafür. Aber es bietet sich die Frage, ob der Jura nicht heute

Staatsbau nach Langnau erkennen hilft, um dann später Staatsbau durch den Jura zu verlangen, oder ob es nicht viel besser ist, vorher zu untersuchen: wie viel braucht es zur Ausführung einer Juraabahn? wie viel ist von der dortigen Bevölkerung zu erwarten? welche Rente steht in Aussicht? Nach Untersuchung aller dieser Punkte können wir dann schauen, inwiefern es möglich sei, daß der Staat sich ebenfalls beteilige. Ich will Staatsbau für die Juraabahn oder gar keine, das erkläre ich jetzt, und werde später so stimmen, weil ich die Ueberzeugung habe, daß durch den Jura sonst nicht gebaut würde. Ich glaube, man müsse dem Jura dazu verhelfen. Verschließen Sie also heute Staatsbau, so ist es für mich entschieden: Staatsbau für den Jura. Gehen Sie heute nicht so weit, so ist der Staatsbau nicht ausgeschlossen, und was für eine Gefahr liegt darin? Geht etwa dann die ganze Ostwestbahn zu Grunde? Ich glaube nicht. Die Strecke Biel-Neuenstadt ist bereits im Betriebe, Biel-Bern wird einige Verzögerung erleiden, ebenso Bern-Langnau; aber diese Verzögerung steht in keinem Verhältnis zu den Gefahren, welchen der Staat sich aussetzt, wenn er voreilig handelt. Es ist möglich, daß ich die Sache zu fatal ansehe, aber es ist besser, dieselbe vorher genau zu untersuchen. Wenn wir die Wahl haben, unter allen Umständen einen gewissen Verlust zu tragen, dann sage ich: laßt uns die Sache ruhig prüfen und sehen, ob es möglich ist, mit einer bestehenden Gesellschaft ein Abkommen zu treffen, oder ob der Staat das Ganze übernehmen sollte. Ich komme zum letzten Punkte, zum Art. 5 des regierungsrechtlichen Antrages. Die Regierung verlangt zwei Sachen: 1) die Vollmacht, alles vorzunehmen, was die Vollziehung der Art. 1 und 2 erfordert, überdies für Rechnung des Unternehmens dafür zu sorgen, daß den bestehenden Bauten der nötige Schutz zu Theil werde, um sie vor Zerfall zu bewahren; 2) dafür zu sorgen, daß die von der Gesellschaft verpfändeten oder deponirten Obligationen und Centralbahnaktien nicht zum Nachtheile des Staates veräußert werden, sei es, daß der Regierungsrath dieselben selbst einlöse oder auf andere Weise deren Veräußerung verhindere. Ich glaube, wenn die Regierung jetzt schon die Ermächtigung erhält, in der Weise in das Ostwestbahngeschäft einzugreifen, so heißt es nichts Anderes als Uebernahme desselben tale quale. Wenn die Regierung den Auftrag hat, die nötigen Bauten auszuführen, wenn sie unbedingten Kredit hat, was wird die Folge sein? Die Ostwestbahngesellschaft wird nichts mehr machen, die Unterhandlungen werden unterdessen in Gang kommen, die Gläubiger werden herandrängen. Wenn dann aber eine Liquidation ausbricht, und die Regierung sich frischherdings wieder mit Geld engagirt hat? — Ich muß gestehen, ich habe nicht den Muth, bei dieser Sachlage so tief einzugreifen. Zum Schluß noch eine Bemerkung über die politische Seite der Frage. Es kann politische Bahnen geben, und unter Umständen kann die Juraabahn eine politische werden. Aber ich bestimme, daß, so wie die Sache steht, die Ostwestbahn eine politische Frage sei. Ich anerkenne durchaus nicht, daß die Liberalen und nur sie, die Auffassung billigen, welche die Regierung vertheidigt (die Regierung hat ja vor kurzer Zeit noch ganz andere Anträge gebracht), und daß die Konservativen dagegen seien. Es mögen hin und wieder Gedanken aufstauen, daß die Sache eine politische Angelegenheit sei, aber im Ganzen ist es nicht der Fall. Ich glaube, es ist eine reine Geldfrage, eine Interessenfrage. Wenn der Kanton zu sehr von dem Ausfalle belastet wird, so müssen alle Staatsbürger die Last tragen, die Konservativen, wie die Radikalen, der Eine wie der Andere ist engagirt. Aber man kann, wenn man will, die Sache zu einer politischen Frage machen, wenn man immer diejenigen, welche nicht mit der Regierung einig gehen wollen, als Signet des liberalen Principes bezeichnet, und das ist von beiden Seiten geschehen. Das kümmert mich aber persönlich rein nichts. Ich habe schon früher bei Behandlung einer Eisenbahnfrage (Bern-Lhun) eine solche Stellung eingenommen. Was geschah? Es wäre ein Unglück gewesen für den ganzen

Kanton, namentlich für das Oberland, wenn die Ostwestbahn damals die Konzeßion der Thunerlinie erhalten hätte, wenn diese jetzt vielleicht halb vollendet wäre, wie jetzt Gmütligen-Langnau. Unter diesen Umständen möchte ich am Antrage der Kommission festhalten, mit der vorgeschlagenen Modifikation (Bestimmung aller Bauunternehmer im Falle eines freiwilligen Aufkaufes), und mit dem Zugeständniß, daß, wenn eine Gesellschaft sich zu Uebernahme des Baues finden sollte, sie nicht verpflichtet würde, weiter zu bauen als bis Langnau.

Riggeler (den Präsidentenstuhl verlassend). Ich erlaube mir in dieser hochwichtigen Angelegenheit auch einige Worte, und werde dabei nur das Wichtigste, was für und gegen die Hauptanträge angebracht wurde, kurz berühren. Was vorerst die Frage betrifft, wie es mit der Verwaltung des Ostwestbahnnunternehmens stehe, so glaube ich, es sei alles, was man über die Verwaltung hier angebracht hat, für die heutige Verhandlung ohne Bedeutung. Denn es fällt weder der Regierung noch der Kommission ein, die bisherige Gesellschaft zu halten und das Unternehmen durch sie fortsetzen zu lassen, und wenn diese genügend und übergenügend erörterte Frage zur Sprache kam, so geschah es nach meiner Ansicht, um die Regierung in der Sache selbst eines Verschuldens anzuklagen. In dieser Beziehung glaube ich aber, der Vorwurf sei etwas ungerecht. Was ist geschehen? Es wird der Regierung vorgeworfen, sie habe den Finanzausweis von 10 Millionen Franken nicht gehörig geprüft; sie hätte dabei verschiedenes wissen sollen; sie hätte wissen sollen, wie es sich bezüglich der Verzinsung mit der Pariser-Gesellschaft, mit Bauer und Comp., mit Voller und Comp. etc. verhalte. Ja, wenn die Regierung zum Voraus mit Mißtrauen an die Sache gegangen wäre, wenn sie geglaubt und hätte voraussetzen können, daß von der damaligen Verwaltung wirklich Täuschungen beabsichtigt würden, wenn überhaupt das Mißtrauen, das später vorhanden war, damals so begründet gewesen wäre, — dann gebe ich zu, es hätte mehr geschehen können. War aber damals das Mißtrauen begründet? Das glaube ich nicht. Alles was damals gegen die Gesellschaft eingewendet wurde, bestand in dem Vorwurfe, daß viele Aktien sogenannte Unternehmer-Aktien seien, daß die Gesellschaft viel theurer bauen werde. Daß aber ein singulärer Aktientadel vorhanden sei, daß unrichtige Notirungen stattgefunden, das konnte die Regierung unmöglich voraussetzen, und wenn man behauptet, es sei mit großer Fahrlässigkeit zu Werke gegangen worden, man habe die Sache nicht gehörig untersucht, so sage ich: nicht leicht bei einer Gesellschaft wurde so streng verfahren, wie hier. Was geschah gegenüber der Centralbahn? Sie legte einfach ihren Etat vor; der Bundesrath genehmigte den Ausweis. Bei der Ostwestbahn beauftragte der Bundesrath den Oberpostkontrollant mit der Untersuchung des Ausweises, auch der Sekretär der bernischen Eisenbahndirektion untersuchte denselben; beide Beamte fanden die Sache richtig. Angenommen, der Chef des eidgenössischen Departements und der bernische Eisenbahndirektor wären selbst an Ort und Stelle gewesen, um die Vorlagen zu untersuchen, sie wären schwerlich zu einem andern Resultate gekommen. Selbst die Kommission kam nur nach und nach zu weitem Resultaten, nachdem sowohl der Eisenbahndirektor als der Finanzdirektor einzelne Punkte entdeckt hatten. Es wurde eben seit Monaten daran gearbeitet und es wäre noch manches unentdeckt geblieben, auf das die Grobkommission nicht gekommen wäre, wenn nicht noch andere Quellen hätten benutzt werden können. Ich erinnere hier an die in der „Eidgenössischen Zeitung“ erschienenen Artikel, die auch ihre Quelle hatten, von einer Person, die jene Vorgänge kannte. Ich war einige Zeit Mitglied des Verwaltungsrathes als Vertreter des Kantons Bern, saß später im Direktorium und habe über manches der fraglichen Verhältnisse Auskunft verlangt (zur Zeit, wo diese Wachenschaften ausgeführt wurden, war ich nicht Mitglied der Verwaltung); aber den wahren Sachverhalt habe ich nie erfahren. Ich habe z. B. auch dem Voller-Vertrage nachgefragt, konnte aber von

der Auslieferung von Obligationen u. dgl. nichts erfahren. Ich denke, es würde dem Eisenbahndirektor nicht besser gegangen sein. Uebrigens will ich über diese Frage weggehen. Wir wissen, daß die Gesellschaft der St. S. S. Bahn nicht weiter bauen kann, daß sie nicht die nötigen Mittel besitzt, das Unternehmen fortzusetzen, daß etwas Anderes geschehen muß. Nun fragt er sich: was? Die gegenwärtige Gesellschaft zu halten, davon kann sicherlich nichts die Rede sein. Ich unterbreite die Bern als eine vom Unternehmen selbst und namentlich lasse ich dabei die Ausführung der bernischen Linie in die Augen. In dieser Beziehung ist Jedermann einig, daß man das Unternehmen nicht fallen lassen kann; die Mehrheit, wie die Minderheit der Kommission ist für dessen Fortsetzung. Dafür spricht denn auch die Wichtigkeit der betreffenden Linie für den Kanton Bern. Ich will nicht von dem sogenannten Zweiliniensystem reden, von dem andere Mitglieder sprachen, ich lasse hier nur die Interessen des Kantons Bern in's Auge. In dieser Beziehung glaube ich vorerst, es sei einleuchtend, daß vorerst die Linie Bern-Langnau, von der man sich die kleinste Rentabilität verspricht und von der ich ebenfalls anerkenne, daß sie nicht sehr groß sei, von größter Bedeutung für einen ganzen Landestheil, für das Emmenthal ist, und zwar für einen wohlhabenden Landestheil, wo die Anlage einer Eisenbahn ganz gerechtfertigt erscheint. Es handelt sich nicht um einen Eisenbahnbau durch eine Wüste, sondern durch eine stark bevölkerte, wohlhabende Gegend. Von eminenter Wichtigkeit ist voran die Linie Bern-Biel sowohl für den Jura als für die Stadt Bern und das Mittelland, für den Absatz landwirtschaftlicher Produkte in Gegenden wo viel Industrie herrscht. Diese Linie ist von großer Wichtigkeit für den Kanton in Verbindung mit der Linie Bern-Thun. Noch größer wird ihre Bedeutung durch die Fortsetzung von Vevey nach Paris. Wenn einmal die Veveyer Linie erstellt ist, dann gibt diese Linie dem Handel die kürzeste Verbindung mit Paris und den Häfen des großen Ozeans, um 53 Kilometer kürzer als gegenwärtig, ein Umstand, der nicht nur für den bernischen Handel, sondern auch für den Verkehr der Nationen, resp. für das Oberland von größter Wichtigkeit ist, denn es liegt auf der Hand, daß die Reisenden, wenn sie eine kürzere Linie benutzen können, diese vorziehen, nicht auf der Centralbahn durch den Hauptseidentunnel reisen werden. Von der Strecke Biel-Neuchâtel rede ich nicht. Die Nothwendigkeit der Erstellung dieser Linie ist allgemein anerkannt und Sie wissen, daß wir die eidgenössische Regierung zu gewärtigen haben, wenn die Vervollendung nicht auf den festgesetzten Termin fortgeschritten hätte. Nun komme ich zu der zweiten Frage: wird die fragliche Linie erbaut werden können ohne allzu große Opfer? und zweitens: welches ist der geeignetste Weg, um zur Ausfertigung derselben zu gelangen? In dieser Beziehung gehen die Ansichten etwas auseinander. In Betreff der Rentabilitätsfrage stimmen der Regierungsrath und die Mehrheit der Kommission ziemlich überein, die Unterheit dagegen differirt mit ihnen. Ich halte aber die ganze Rentabilitätsberechnung für zu niedrig. Ich gehe zwar mit der Kommission darin einig, daß Biel-Neuchâtel eine sehr gute Linie ist. Ich sah dies in den letzten Tagen an Ort und Stelle. In der ganzen Schweiz hat keine Linie einen solchen Verkehr wie diese. Sie haben dort in dieser Jahreszeit Züge von 20–30 Wagen, nicht nur solche von 2–3 Wagen, wie hier. Auch Bern-Biel ist eine der besten Linien; sie befindet sich in der gleichen Position und hat jedenfalls eine stärkere Rentabilität als Bern-Thun. Von der letzteren behauptete man früher, diese Linie werde nicht rentiren, nun anerkennt die Centralbahn, daß es eine ihrer besten Linien sei. Herr Blösch schüttelt zwar den Kopf, ich hingegen habe es von Herrn Schmitz vernommen. Bern-Biel vermittelt den Verkehr eines großen Landestheiles mit der Hauptstadt, mit dem Jura, mit Neuchâtel und der Franco-Suisse. Günstiger als die Verhältnisse von Bern-Thun gestalten sich diejenigen von Bern-Biel schon deshalb, weil bereits mehrere Bahnhöfen auf diese Bahn einmünden und zwar mit einem Verkehr aus größeren Entfernungen. Durch die Fortsetzung

über Vevey erhält diese Linie eine internationale Bedeutung. Ich gebe zu, daß Bern-Langnau nicht eine der besten Linien ist; indes ist zu bedenken, daß diese Bahn doch den Verkehr mit einem industriellen und wohlhabenden Landestheile vermittelt. Zudem hat der Staat es in der Hand, daß der Betrieb nicht zu sehr leidend werde. Herr v. Gengenbach erklärte ausdrücklich, wenn man der Centralbahn einen Ertrag von 3 Prozent auf dieser Strecke garantire, so wolle er nichts dagegen haben. Wenn nun von der als schlecht rentirend bezeichneten Linie angenommen wird, es sei ein Ertrag von 3 Prozent zu gewärtigen, während noch zwei Strecken damit in Verbindung stehen, von denen die eine als gut, die andere als sehr gut bezeichnet wird, so ist das ein prächtiges Geschäft. Ich gehe in dieser Beziehung aber nicht so weit, wie Herr v. Gengenbach; ich habe eine Berechnung gemacht und sage: wenn man auch der Bern-Langnau nur die Betriebskosten herausbringt, so werden wir auf dem ganzen Unternehmen eine durchschnittliche Rente finden, die jedenfalls die gehörige Verzinsung des Kapitals sichert. Hierbei füge ich mich auf die Voraussetzungen der Kommission. Ich sage nämlich: diese Linien werden ungefähr eine Rente abweisen, wie die Linien der Central- und der Nordbahn, d. h. ungefähr Fr. 24,000 per Kilometer. Aber in dieser Beziehung hat die Kommission etwas übersehen, indem sie den Ertrag von Fr. 24,000 per Kilometer nur bei den guten Linien, nicht im Durchschnitt auf dem ganzen Unternehmen annimmt. Nun aber überseht die Kommission, daß die Centralbahn nicht nur ausgezeichnete gute Linien hat, sondern auch schlechte; z. B. Olten-Luzern, welche Strecke als Beispiel schlechter Rentabilität gegen die Dornbachbahn angeführt wurde; ferner Bern-Thornbach, eine Strecke, die auch nicht zu den besten gehört. Diese Linien halten eben auch eine gewisse Zahl von Kilometern, und wenn man sagt, der Ertrag der Centralbahn betrage „durchschnittlich“ Fr. 24,000 per Kilometer, so muß derselbe offenbar von guten Linien herkommen, die mehr rentiren als den Durchschnittsertrag. Dazu kommt ein weiterer Umstand. Die Centralbahngesellschaft hat einen Abzug von 5 Proz. vertheilt. Wie bringt sie diesen Zins heraus? Ich gebe zu, daß die Strecke Olten-Basel wichtig ist, aber daß sie eine gute Linie ist, gebe ich nicht zu. Es ist ein Stück, in welchem der Hauptseidentunnel liegt, wo auf etwa zwei Kilometer 5 Millionen Baukosten laßen, abgesehen von den großen Kunstbauten, welche auf dieser Strecke ausgeführt wurden, und von dem sehr kostspieligen Betriebe durch den Hauptseidentunnel wegen des großen Geräusches. Ich sage also: auf dieser Linie wird die Rente wenig betragen, bei Olten-Luzern kommt gar nichts heraus, bei Bern-Thornbach auch nicht viel. Dann haben wir noch ein Stück im Kanton Aargau, eine kleine Strecke im Kanton Solothurn, und dann allerdings die bernischen Linien. Diese bilden die Hauptsache, diese müssen die Rente geben. Ich glaube daher, wenn unter solchen Verhältnissen ein durchschnittlicher Ertrag von Fr. 24,000 per Kilometer erreicht wird, so könne derselbe ebenso gut auf den Linien der Dornbachbahn erreicht werden. Nun sagt Herr Bürgerger, wenn die Dornbachbahn gebaut werde, so nehme sie der Dornbachbahn einen Theil des Verkehrs weg. Es ist mir auffallend, wie man nun aus einmal der Dornbachbahn eine solche Wichtigkeit beilegt, von einer Seite, wo man sonst eine ganz andere Sprache ruhete, indem man sagte: was will doch diese Dornbachbahn! der Verkehr wird sich doch immer der Thallinie zuwenden u. s. f. Nun kehrt man die Sache um und sagt: wenn die Dornbachbahn einmal erstellt ist, dann ist es mit Biel-Bern fertig. Ich gehe nicht so weit, sondern bin der Ansicht, daß dennoch ein großer Theil des Verkehrs auf der Linie Biel-Neuchâtel bleiben werde; er kann sich etwas vermindern, aber es kommt ein anderer Umstand dazu, welcher einen Ausfall wieder ausgleichen muß: die Erstellung der Veveyer Linie, die Verbindung mit Paris. Diese Linie der Franco-Suisse mündet auf Biel-Neuchâtel aus, sie ist im Besitz der mächtigen Gesellschaft Paris-Méditerranée, welche ihre Bahn von Paris bis an die Neuchâtel-Grenze nicht bloß zum Spaß angelegt hat,

sondern um der Ostbahn Konkurrenz und zwar sehr wirksame Konkurrenz zu machen. Es ist dies um so wichtiger, als die genannte Gesellschaft nicht nur Verbindungen mit dem Norden, sondern auch in südlicher Richtung hat, mit Lyon-Marseille u. s. w. Es ist also in der Zukunft für die Linien Neuenstadt-Biel und Biel-Bern nicht eine Abnahme, sondern eine Zunahme des Verkehrs zu erwarten. Hieraus ergibt sich, daß der Kanton Bern auf die vorliegende Angelegenheit eintreten kann, ohne daß er riskirt, große Opfer bringen zu müssen. Es fragt sich nun aber: wie soll zu Werke gegangen werden? In dieser Beziehung haben wir drei oder vier verschiedene Ansichten. Zuerst diejenige der Minderheit der Kommission, welche abwarten will, bis liquidirt ist, erst dann soll die Regierung kommen und dem Großen Rathe Vorschläge machen. Dann trete man lieber nicht ein, denn man darf nicht vergessen, daß es nach unserm Vorgehensverfahren zur Steigerung kommt, bevor die Forderungen der Gläubiger angewiesen werden. Es handelt sich nicht darum, die Erbschaft der Ostwestbahn unbedingt anzuerkennen. Wenn es sich darum handeln würde, die Sache im Guten und Bösen zu übernehmen, wie sie ist, dann wäre ich auch dafür, nicht einzutreten; aber darum handelt es sich eben nicht, sondern es handelt sich — sowohl nach dem Vorschlage des Regierungsrathes als eines Theils der Kommission — darum, die vorhandenen Bauten um eine bestimmte Summe zu kaufen, welche die Kommission zum voraus festlegen will, während die Regierung dieselbe auf Grundlage einer Expertise bestimmen möchte. Deshalb ist es für den Großen Rath gleichgültig, ob die Gesellschaft einige Millionen mehr oder weniger schuldig sei; es ist für ihn gleichgültig, ob ein Unternehmer eine halbe Million oder 1–2 Millionen forderte. Ich sehe daher nicht ein, was eine Rückweisung im Sinne des Antrages von Herrn von Gonzenbach nützen soll. Dagegen würde ein großer Schaden eintreten. Man hätte nämlich den Nachtheil, daß man auf diesem Wege zu keinem Ende käme. Wenn man warten will, bis alle Schulden der Gesellschaft ausgemittelt, bis alle daraus entstehenden Prozesse erledigt sind (von denen auch Herr Bützberger gesprochen hat), dann geht es noch ein paar Jahre. Unterdessen fahren wir über Herzogenbuchsee, die Linie Bern-Langnau bleibt liegen, die Bauten fallen durch das Wetter zusammen, und wenn endlich die Liquidation fertig ist, kann man wieder von vorn anfangen. Das wäre das praktische Resultat des Zuwartens. Entweder will man thätig eingreifen, die Vollendung der fraglichen Linien, die im höchsten Interesse des Kantons Bern liegen, fördern, und will man dies, so muß man es recht anfangen; will man es nicht, dann sage man es offen. Ein zweiter Antrag wurde von Herrn Riet gestellt, dahin gehend, daß vor allem sämtliche Linien, deren Ausführung im Interesse des Kantons liegt, festgesetzt werden möchten. Was mich betrifft, so bin ich ganz einverstanden für eine Zuralinie und überzeugt, daß sie wird kommen müssen, wenn der Kanton Bern den Zura behalten will. Aber wenn man heute mit der Zumuthung kommt, alles zusammen zu nehmen, so sage ich: es ist schlechterdings unmöglich, weil die Linien der Ostwestbahn, die theilweise im Betriebe, theilweise (zu $\frac{3}{4}$) vollendet sind, nicht liegen bleiben können, bis die nöthigen Vorbereitungen zur Ausführung der Zuralbahn getroffen sind. Wenn man zuwarten müßte, bis alle Studien dafür vollendet wären, so wäre dies mit großen Nachtheilen verbunden. Zuverlässig ist dem Zura so wenig als dem alten Kantone damit gedient, wenn der Bau der Linie Biel-Bern noch eine Reihe von Jahren verzögert wird. Ich sage demnach, man soll das Eine thun, das Andere nicht lassen. Man soll die Ausführung der fraglichen Linien beschleunigen und gleichzeitig auch die Interessen des Zura in's Auge fassen. Nun kommen die beiden Anträge der Regierung und der Kommission. Es handelt sich vorläufig nur um die Eintretensfrage, und ich glaube, man könne das Eintreten auf beide Anträge erkennen, und dann bei der Endabstimmung dieselben einander gegenüberstellen. Ich finde mich indessen veranlaßt, auch in dieser Beziehung noch einige Punkte zu berühren; namentlich bin ich

zu einem nähern Eingehen auf verschiedene Fragen, die Herr Bützberger angeregt hat, genöthigt. Die Differenzen zwischen den Anträgen der Regierung und denjenigen der Kommission betreffen im Ganzen in sieben Punkten. Der erste Punkt betrifft die Art und Weise des Ankaufs der in Frage stehenden Linien. Herr Bützberger erhob Bedenken, ob ein Ankauf derselben ohne Bestimmung aller Aktionäre zulässig sei und schlug im Wittern vor, auch die Einwilligung der Bauunternehmer vorzubehalten. Was den ersten Punkt betrifft, so bin ich entschieden der Ansicht, eine solche Eintheiligkeit der Aktionäre sei nicht nöthig. Die Gesellschaftsstatuten geben der Generalversammlung das Recht, über alle Gegenstände, die nicht ausdrücklich dem Verfassungsrathe oder der Direktion übertragen sind, zu entscheiden und schreiben zum Entschiede über die wichtigste Angelegenheit — Auflösung der Gesellschaft — eine Mehrheit von $\frac{3}{4}$ der Stimmen vor. Nun scheint es mir unzweifelhaft, daß, wenn die Gesellschaft ihre Auflösung beschließen kann, sie auch zu Veräußerung einzelner Vermögensbestandtheile befugt sei, um so unzweifelhafter, als ein Verkauf der Linien nichts anderes als eine theilweise Auflösung der Gesellschaft und eine solche in den Statuten derselben ausdrücklich vorgesehen ist. Es heißt nämlich im § 3 der Statuten: „Die Auflösung der Gesellschaft kann nur stattfinden:“ b. „wenn die Gesellschaft die Auflösung beschließt (§ 25). Im letztern Falle soll das gesammte Eigenthum der Gesellschaft auf die möglichst vortheilhafte Weise verkauft und der Erlös nach Abzug der Passiven auf sämtliche Aktien gleichmäßig vertheilt werden.“ Wir haben also hier eine ausdrückliche Bestimmung über die Art und Weise, wie der Verkauf stattfinden soll: nicht auf dem Wege einer öffentlichen Steigerung, sondern auf die möglichst vortheilhafte Weise. Was nun für die Gesellschaft vortheilhaft ist, das zu entscheiden, ist Sache der Generalversammlung. Wir haben also hier eine Bestimmung in den Statuten, welche den Verkaufsmodus festsetzt und bei dem Verkaufe der Linien analog zur Anwendung kommen soll. Man wendet ein, die Auflösung der Gesellschaft könne allerdings auf die angelegte Weise stattfinden, etwas Anderes sei es aber, wenn es sich um den Verkauf einzelner Linien handle. Ich halte diese Ansicht nicht für richtig. Ich glaube nämlich, wenn man den § 3 der Statuten mit § 25 vergleicht, so werde man zur Ueberzeugung kommen, daß ein solcher Verkauf als eine theilweise Auflösung der Gesellschaft betrachtet werden müsse und daher nach den nämlichen Bestimmungen erfolgen könne, wie die gänzliche Auflösung derselben. Angenommen, aber auch die von Herrn Bützberger vertheidigte Ansicht wäre richtig, so würde derselbe doch jedenfalls nicht bestreiten, daß die Gesellschaft einen freiwilligen Verkauf eingehen könne, wenn sie in der Weise dabei verfährt, daß in erster Linie die Auflösung der Gesellschaft beschlossen und dann, in Ausführung des Auflösungsbeschlusses, der Verkauf ratifizirt wird. Bei einer Unterredung, die ich mit den Herren von Gonzenbach und Bützberger hatte, hat dieser auch zugegeben, daß ein Verkauf aus freier Hand stattfinden könnte, wenn dabei in der angegebenen Weise verfahren würde. Das dabei zu beobachtende Verfahren ist demnach bereits vorgesehen, und ich zweifle nicht, daß die Gesellschaft keinen Anstand nehmen wird, zunächst ihre Auflösung zu beschließen, wenn man glaubt ein allfälliger Verkauf einzelner Linien, vor der Auflösung der Gesellschaft könnte angefochten werden, wenn nur ein Aktionär seine Einwilligung nicht geben wollte. Der Antrag der Kommission müßte demnach jedenfalls in dem Sinne modifizirt werden, daß man sagen würde, die Einwilligung der Aktionäre sei nur dann erforderlich, wenn ein Verkauf einzelner Linien ohne vorübergehende Auflösung der Gesellschaft stattfinden würde. Herr Bützberger hebt weiter hervor, wie man in Verlegenheit käme, wenn nach den Anträgen der Regierung verfahren würde, den Expropriaten, Obligationgläubigern und Unternehmern gegenüber. Ich gebe zu, die Expropriaten haben ein unzweifelhaftes Recht, die Auszahlung zu verlangen, bevor ihr Eigenthum abgetreten wird (ich wollte es probiren, wenn ich im Falle wäre) und

zwar nach dem Bundesgesetze. Das entscheidende Merkmal der Handänderung ist nach diesem Gesetze die Bezahlung der Entschädigung oder die Einschreibung in das Grundbuch. Wenn nun die Gesellschaft gebaut hat, ohne die Landentschädigungen zu zahlen, so ist das Verhältnis einfach: man hat sie vergünstigungsweise bauen lassen, aber das Eigenthum des Landes ist nicht übergegangen. Die Gesellschaft baute einweilen, aber das Grundeigenthum ist noch nicht verschrieben, nicht abgetreten; die Uebergabe hat nicht stattgefunden. Ich gebe zu, daß Unternehmer, auch Obligationsgläubiger und Andere Ansprüche an die Gesellschaft haben können; aber ich sehe nicht ein, daß der Antrag des Herrn Bührer etwas Neues, etwas Gutes enthalte. Ich finde denjenigen des Regierungsrathes viel sicherer. Der Antrag des Regierungsrathes geht dahin, ihn zu ermächtigen: „zu Handen des Staates auf dem Wege einer gütlichen Verständigung mit der Ostwestbahngesellschaft und den Gläubigern derselben, oder, wenn diese Verständigung nicht möglich ist, im eintretenden Liquidationsverfahren der genannten Gesellschaft fauflich zu erwerben.“ Die Regierung fordert also ausdrücklich die Zustimmung der Gläubiger; Herr Bührer geht einen Schritt rückwärts und will nur die Zustimmung der Aktionäre und Unternehmer; also enthält sein Vorschlag keine Verbesserung, sondern eine Verichlummerung des regierungsräthlichen Antrages. Der zweite Punkt, in dem die Kommission vom Regierungsrathe abweicht, besteht in der Festhaltung der Konzessionsbedingungen im Falle eines gerichtlichen Verkaufs. Herr Bührer trüffertigte seinen Standpunkt mit der Bemerkung, der Staat müsse die Stellung festhalten, die er sich bei Ertheilung der Konzession vorbehalten hat; andererseits läßt man einen Theil fallen. Ich erkläre in dieser Beziehung, daß ich die Bedingungen der Konzession schon im Anfange für zu streng hielt, daß ich dieselben festhalten will, so weit sie mit der Lage des Unternehmens vereinbar sind und es die Stellung des Staates erhöht. Aber in einem Punkte können wir diese Bestimmungen nicht festhalten, nämlich in Beziehung auf die Obligationsgläubiger, welchen eine besondere Zusicherung gegeben wurde. Andere Bedingungen lassen sich allerdings festhalten, man kann sogar neue hinzufügen, wie z. B. daß vor dem Verkaufe die Expropriation entschädigt werden sollen. In dieser Beziehung wäre ich mit der Kommission einig. Weiter zu geben, würde ich Bedenken tragen. Der dritte Punkt betrifft die Kaufsumme. Die Kommission will sie nicht höher als auf 6 Millionen Franken festsetzen, gestützt auf eine vorausgegangene Berechnung der Baukosten. Nach meiner Ansicht indessen ist der Antrag der Regierung viel rationeller als der Mehrheitsantrag der Kommission. Was sagt diese? Wir geben 6 Millionen, sei der Werth der Bauten welchen er wolle! Da glaube ich, könnten die Gläubiger und Aktionäre mit Recht sagen, der Staat wolle da einen Vortheil gewinnen und auf Kosten derselben konfisciren, indem er statt 8 Millionen, welche die Sache vielleicht werth ist, nur 6 gibt und so zwei gewinnt. Da soll man auch den Schein vermeiden, daß man für die betreffenden Bauobjekte weniger geben wolle, als sie wirklich werth sind. Der Antrag der Regierung sagt dagegen: der wirkliche Werth der Bauobjekte bestimmt die Kaufsumme. Es handelt sich also nicht darum, der Gesellschaft einfach Summen zu ersezen, die sie verorathet hat, sondern was vorhanden ist, wird durch Sachverständige geschätzt, welche die Regierung ernennen wird; oder wenn der Große Rath will, so ernenne er sie selbst; aber ich glaube nicht, daß die Regierung Experten ernennen werde, die zu hoch schätzen, auch würde der Herr Finanzdirektor sich wohl davor verwahren. Ergibt es sich, daß der Bauwerth der Linien bloß 6 Millionen beträgt, so soll der Staat 6 Millionen dafür zahlen; ergibt es sich, daß sie noch weniger werth sind, so zahlt man weniger; ergibt aber die Schätzung einen Werth von 7 Millionen, so wird man auch darauf eintreten. Meine Ansicht ist die, der Kanton Bern soll nicht den Schein des Vorwurfs auf sich laden, als wolle er die Verlegenheit Anderer benutzen und daraus Vortheil ziehen. Nach den Angaben der Kommission, die sich auf Herrn Weilli stützt, betragen die

Ausgaben für die Bauten 10 auf den Linien Biel-Neuenstadt und Gumligen-Langnau Fr. 8,131,354. Nun sagt die Kommission: davon ziehen wir ab: Fr. 500,000 für zu hoch berechnete Gründungs- und Emissionskosten und Zinsen. Damit bin ich einverstanden, daß man da Abzüge machen müsse. Aber es wird überdies noch abgezogen: für übermäßig bezahlte Preise auf dem Unterbau der Linie Biel-Neuenstadt 45 Prozent oder Fr. 682,000. Auf die reduzierte Summe fügt sich dann die Rentabilitätsberechnung der Kommission. Ja, wenn Sie die Rentabilität ins Auge fassen wollen, dann werden Sie finden, daß die Ausgaben auf der Linie Biel-Neuenstadt nicht zu hoch sind. Wenn die Rentabilität derselben auch nicht 15 Prozent erreicht, so darf sie doch auf 8—10 Prozent angenommen werden. Es ist irrig, wenn man sagt, man habe bei den Abzügen einzig die Rentabilität im Auge gehabt. Nach meiner Berechnung hat man hier ungefähr 280,000 Fr. zu viel abgezogen. Eine Summe von Fr. 100,000 wird im Kommissionsbericht bereits als irrig verrechnet zugegeben. Was den Bau selbst betrifft, so ist das darauf verwendete Material ein sehr schönes, wie es irgend eine schweizerische Eisenbahngesellschaft verlangt. Ungeachtet dieses zu hoch gezirkte Abzuges kommt die Kommission immer noch auf einen Bauwerth von Fr. 6,949,354. Gleichwohl sagt man, der Kanton Bern soll dennoch nur 6 Millionen anbieten. Ich frage: dürfen wir das? — Ich habe übrigens noch einen andern Grund, aus welchem nach meiner Ansicht eine solche Reduktion nicht gerechtfertigt erscheint. Man anerkennt, daß die fraglichen Linien von großer Bedeutung für unsern Kanton, daß deren Ausführung im Interesse desselben notwendig sei, selbst wenn der Staat ein Opfer dafür bringen müsse. Ist es nicht sehr im Widerspruche damit, wenn man nun sagt: wir wollen nicht einmal das dafür geben, was wirklich verbaut worden ist! Ich glaube daher, das einzige richtige Mittel, die Kaufsumme zu bestimmen liege in der Ausmittlung des wahren Werthes der Bauarbeiten. Ein fernerer Punkt bezieht sich auf die Verwendung der Summe. Da will die Kommission vor Allem die Expropriationen bezahlen, und ich bin damit einverstanden. Weniger gut nimmt es sich aus, wenn der Staat von vornherein die Rückzahlung des Vorschusses von Fr. 625,000 ausbedingt. Wenn es bei einem Anlauf aus freier Hand bewirkt werden kann, so mag es geschehen. Auch bezüglich der Art und Weise der Ausführung der betreffenden Linien besteht eine Differenz zwischen der Kommission und dem Regierungsrathe. Der Regierungsrath schlägt den Staatsbau vor und will mit Gesellschaften nichts mehr zu thun haben; die Kommission aber möchte einweilen nichts darüber sagen, sondern zuwarten und sehen, was für Anträge kommen werden. Der Antrag der Kommission wurde namentlich in diesem Punkte besonders von Herrn Bührer vertheidigt, welcher sagt, der Staat baue viel theurer als Privatbau; er wäre ursprünglich für Staatsbau gewesen, jetzt aber nicht. Ich sage: der Einwurf, als sei der Staatsbau theurer denn Privatbau, ist nicht richtig, sondern der Staatsbau, richtig betrieben, ist wohlfeiler als der Privatbau. Denn der Staat kann sich das Geld leichter verschaffen als ein Privatunternehmer. Der Staat wird die betreffenden Loose ausreiben, dann werden die Unternehmer sich meiden und Verträge abschließen. Daß dieselben für den Staat theurer arbeiten werden als für eine Privatgesellschaft, glaube ich nicht, denn sie werden richtig bezahlt, statt daß sie Aktien übernehmen müssen. Ich glaube umgekehrt, sie werden für den Staat billiger bauen; der Beweis liegt hier vor. Die Baukosten der Strecke Biel-Zollikofen werden von der Kommission auf Fr. 5,600,000 veranschlagt; nun kommt eine Gesellschaft von soliden Unternehmern, welche den Bau um Fr. 4,300,000 ausführen wollen, allerdings die Landentschädigung nicht inbegriffen, welche auf Fr. 600,000 devisirt ist; es ergibt sich somit eine Differenz von Fr. 700,000. Die Unternehmer wissen eben, daß sie vom Staate bares Geld erhalten. Man sagt zwar, man sehe es an den Straßen, welche der Staat gebaut, daß er theuer baue. Ja, wenn man

es macht, wie bei der Brienzerseefraße, mit Unterbrechung während einer langen Reihe von Jahren; unter solchen Umständen kann kein Unternehmer recht dringen, dann allerdings baut der Staat theuer. Bei Erstellung einer Eisenbahn wird es aber Niemanden einfallen, das eine Jahr einen kleinen Kredit auszugeben, das andere Jahr wieder aufzuhören, um den Bau später wieder fortzusetzen. Herr Bugberger erklärt, deshalb nicht für Staatsbau stimmen zu können, weil die besten Linien bereits vergeben seien. Die besten hat allerdings die Centralbahn. Ich bedaure es auch sehr, daß man nicht von Anfang an für alle beintlichen Linien Staatsbau beschlossen hat, denn ich bin überzeugt, daß der Staat eine sehr bedeutende Einnahme auf den Eisenbahnen haben würde, wie andere Staaten, die ihre Eisenbahnen durch Staatsbau erstellten. Ich führe das Beispiel von Württemberg, Baden, Bayern an, die sich beim Staatsbau wohl befinden. Aber das deshalb, weil der Staatsbau damals nicht beliebt, derselbe jetzt zu verwerfen sei, kann ich nicht zugeben. Jedenfalls sind zwei der traglichen Linien sehr gut, auch die dritte erhält ihre Bedeutung, namentlich wenn später einmal eine Alpenbahn erstellt wird. Ich möchte also nicht deswegen, weil man früher einen Fehler begangen hat, jetzt wieder in den gleichen Fehler verfallen. Ich habe bei so aufmerksam gemacht, daß nach meiner Ansicht eine Gefahr für den Staat nicht vorliege. Ich glaube, die Berechnungen der Regierung und der Kommission stehen unter der Mithilfe, aber rechnen wir ein wenig mit Herrn v. Wengenbach. Er sagt, der Staatsbau sei durchaus verwerflich. Herr Bugberger deutet darauf hin, es wäre gut, wenn die Centralbahngesellschaft die Ausführung des Laues übernehmen würde. Herr v. Wengenbach geht in der Offensiv etwas weiter und sagt, wie sie die Sache übernehmen sollte, mit Garantie eines Ertrages von 3 Prozent für die Linie Bern-Langnau. Auf ein Kapital von 7 Millionen macht 3 Prozent jährlich Fr. 210,000. Ein Mitglied der Kommission berechnete überdies, es werde sich auf den Betriebskosten dieser Linie noch ein Ausfall von Fr. 80,000 ergeben, so daß der Staat in den Fall käme, jährlich eine Summe von Fr. 290,000 zu zahlen, wenn die Centralbahn die Sache übernehme. Nach den Berechnungen der Kommission käme der mutmaßliche Ausfall im ungünstigsten Falle jährlich bei einem Zinssatz von $4\frac{1}{2}\%$ auf Fr. 169,720, bei einem Zinssatz von 5% auf Fr. 245,800 zu stehen. Die Summe ist also jedenfalls nicht so bedeutend als diejenige, welche Herr v. Wengenbach der Centralbahn für die Übernahme der Linien Neuchâtel-Biel Solothurn Langnau noch zahlen will. Ich glaube nun, das einzige rationelle Verfahren, wenn man die einzelnen Linien kaufen will, besteht darin, daß man sofort einträte und zwar nach den Anträgen der Regierung. Es ist nur zu verlieren, wenn man einen andern Weg einschlägt, in keinem Falle etwas zu gewinnen. Was den letzten Punkt betrifft (te der Regierung zu ertheilende Vollmacht), so wird derselbe bei der nächsten Verhandlung noch zur Sprache kommen. Vorläufig bemerke ich nur, daß man die Vollmacht beschränken kann, wenn man glaubt, der Staat gerathe in Verwicklungen. Schließlich möchte ich noch einen Grund anführen, der nach meiner Ansicht für eine gütliche Einigung spricht: er besteht in den Nachtheilen und Gefahren, die mit einer gerichtlichen Liquidation verbunden sind. Man wird mich nicht missverstehen. Ich will nichts verdecken oder vertuschen, und bezweifle nicht, daß man noch davon reden kann; ich glaube, es ist nicht mehr viel zu verdecken. Daß die Centralbahngesellschaft kein Geld mehr hat, daß sie von Anfang an wenig hatte, daß sie einige Summe Handelt machte, ist jedem Mitgliede der Versammlung bekannt. Eine gerichtliche Liquidation oder ein Geldsatz, wird wenig Neues zu Tage fördern. Aber liegt es nicht im Interesse des Kantons, im Interesse der Aktionäre und im Interesse der Gläubiger, daß die Liquidation auf gütlichem Wege stattfindet? Wenn eine freiwillige Liquidation angedacht wird, so wird man das Vermögen der Gesellschaft so gut als möglich ermitteln; die Gesellschaft wird jedoch ihre Bahnlizenzen zu verwer-

then suchen; dann werden die Gläubiger sich rangiren müssen. Sie werden zunächst ihre Forderungen geltend machen. Ohne Streitigkeiten wird es auch da nicht abgehen, aber ein Schreosgericht wird dieselben zu beurtheilen haben und zwar nach einem Verfahren, wo darauf Rücksicht genommen wird, daß die Einigung der Anstände in kurzer Frist und nach gleichmäßigen Grundlagen stattfinden kann. So werden die Schuldverhältnisse leicht bereinigt werden können; es werden nicht weit aussehende Prozesse entstehen, wie man befürchtet. Ganz anders bei einer gerichtlichen Liquidation! Da wird jeder Gläubiger dem andern zuvorzukommen suchen. Ein Redner hat Sie aufmerksam gemacht, daß die meisten Unternehmer ihre Bauten noch nicht übergeben haben; sie werden also die Baulosen vindizieren, für die sie noch nicht bezahlt sind; erst dann fangen die Prozesse über die Forderungen an und werden dieselben unter verschiedenen Gesegungen geführt, theils nach der juristischen, theils nach der Gesetzgebung des alten Kantons, theils nach derjenigen des Kantons Luzern und theils nach derjenigen des Kantons Zug. Und was ist die praktische Folge? Es ist die, daß die angefangenen Strecken unvollendet liegen bleiben. Was verbaut ist, geht unterdessen zu Grunde, und man wird später wieder neu anfangen müssen. Eine weitere Folge ist die, daß die Ausführung der Linie Biel-Bern, die von so großer Wichtigkeit für den Kanton ist, längere Zeit unausgeführt bleiben wird. Ein Geldsatz wird den andern nach sich ziehen; mancher fleißige Unternehmer kommt an den Bettelstab. Man wird sagen, das sei nicht die Schuld des Staates. Allerdings; die meinte auch nicht. Ich gehe offen, als ich Mitglied des Verwaltungsrathes war und mich Einer fragte, ob er einen Vertrag mit der Gesellschaft eingehen soll, antwortete ich ihm: Nehmt Euch in Acht! Schaut, ob Ihr Garantie für Zahlung habt; man sagt zwar, es komme Geld, aber ich weiß nicht, wann. Ich wiederhole: wir können mit Sicherheit darauf zählen, daß die Unternehmer sich herbeilassen, wenn der Staat es übernimmt, und die Gefahren, welche Herr Bugberger hervorgehoben hat, als wisse man nicht, wie weit es gehe, sind nicht vorhanden, wenn der Antrag des Regierungsrathes angenommen wird, denn man hat ja dann die Einwilligung aller Gläubiger. Der Staat wird also sicher sein gegen spätere Ansprüche, und wenn einzelne Gläubiger nicht wollen, dann ist es ihre eigene Schuld, komme, was da wolle; dann kann der Große Rath sagen: wir haben das Beste gethan!

Fischer, als Regierungsrath, regt die Frage an, ob es nicht der Fall wäre, die Berathung zu unterbrechen und morgen fortzuführen.

Es wird beschlossen, für heute abzubrechen und zwar in dem Sinne, daß der an die Tagesordnung gesetzte Gegenstand morgen erledigt werden soll, auch wenn es bis in die Nacht hinein dauern sollte.

Schluss der Sitzung: 4 Uhr Nachmittags.

Der Redaktor:
H. F. F. F. F.

Dritte Sitzung.

Freitag den 5 April 1861.

Vormittags um 8 Uhr.

Unter dem Vorhitz theils des Herrn Präsidenten Niggeler,
theils des Herrn Vizepräsidenten Kurz

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder
abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Bahler, Daniel;
Krebs, Rudolf; Pruden und Steiner, Oberst; ohne Entschul-
digung: die Herren Burger, Gobat, Kasser, Kohli, Marti,
Müller-Fellenberg und Stodter.

Das Protokoll der letzten Sitzung wird verlesen und
ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt.

Tagesordnung.

Fortsetzung der Verathung über die Ostwestbahn-
angelegenheit.

(Siehe Großrathsverhandlungen der vorhergehenden Sitzung,
Seite 13 f.)

Stuber. Es wird darüber kein Zweifel obwalten, daß
die Sachlage gegenwärtig eine schwierige und schlimme sei,
nicht nur für die Gesellschaft der Ostwestbahn, sondern auch
für den Kanton Bern. Es handelt sich nicht nur um die
Summen, welche bereits in das Unternehmen geworfen wurden
und die Millionen, die noch nachfolgen sollen, sondern um die
Zukunft. Sie haben gestern von mehreren Rednern gehört,
welche Schwierigkeiten, welche Folgen entstehen würden, wenn
man den Antrag des Regierungsrathes annehmen würde. Ge-
stern that der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes eine
Aussage, die mich sehr bemühte, indem er sagte: wenn er
alles wieder von vorn anfangen hätte, er würde alles wieder
gleich machen. Ich will diese Aussage so deuten, daß wenn
er nicht alles wüßte, was vorgegangen, er es wieder so machen,
daß er aber mit mehr Besonnenheit und Vorsicht zu Werke
gehen würde wenn er von der wirklichen Sachlage Kenntniß
hätte. Die Ostwestbahn ist im Schwindel geboren, im Schwindel
gewachsen und sie wird im Schwindel verenden; sie ist ein
Schmerzkind des Kantons Bern. Man sucht nun die Ur-
sache der vorliegenden Kalamität in äußern Umständen, An-
seindungen u. s. w., und sagt, wenn dieses oder jenes nicht
gewesen wäre, so wäre es auch anders gegangen. Es heißt
in einer alten Erzählung:

Der Mann, der das „Wenn“ und das „Aber“ erdacht,
hat sicher aus Häßlichkeit Gold schon gemacht.
Die Centralbahn ist nicht schuld, daß das Ostwestbahnunter-
nehmen nicht besser gedieh, und wenn ich das sage, so habe ich

Tagblatt des Großen Rathes 1861.

dabei durchaus kein persönliches Interesse; ich bin nicht Aktionär
der Centralbahn und war es nie. Der Grund liegt eben darin,
daß die Ostwestbahngesellschaft von Anfang an keinen Kredit
hatte. Nun sagt man, diese oder jene Gründe seien schuld
daran. Der wahre Grund ist aber der, daß ihre Direktion kein
Vertrauen einflößte, weder in engern noch in weitem Kreise.
Der Kredit und das Geld richten sich durchaus nicht nach Par-
teirücksichten, sie wenden sich dahin, wo sich ihnen ein günstiges
Feld der Wirksamkeit öffnet. Die Centralbahn hat durchaus
nicht das Monopol des Kredites; neben ihr prosperiren noch
andere Gesellschaften, und es können noch andere entstehen,
die ihr vielleicht früher oder später gegenübertritten. Es ist eine
Thatfache, daß auch in der Schweiz das Geld dahin geht, wo
sich Zutrauen findet. Wohl kann Jemand momentan sich einen
künstlichen Kredit schaffen, aber wer einmal in solchen Dingen
die Finger verbrannt hat, wird sich künftig hüten. Glauben
Sie, daß man in der Stadt der Schweiz, wo das größte Geld-
kapital anzutreffen ist, nach der politischen Farbe fragt, wenn
es sich um ein Unternehmen handelt? Das ist nicht der Fall.
Der kantonale Kanton Gené, der seiner Zeit Geld brauchte, fand
solches in Basel, indem man dort von dem Grundsatze aus-
geht: wo Garantie vorhanden ist, gebe man gerne Geld. Frei-
lich wird es auch für Gené schwieriger, wenn der Kanton immer
tiefer in Schulden kommt; er bekommt noch Geld, aber er muß
immer ungünstigere Bedingungen eingehen. Dahin können
wir am Ende auch kommen. Der Weg des Schuldenmachens
ist sehr breit. Der Kanton Bern hat noch Kredit, er besitzt
noch ein ordentliches Staatsvermögen, aber wenn man einmal
auf dieser abschüssigen Bahn ist, wird man immer lästigere
Bedingungen eingehen müssen. Je mehr man sich in Schulden
stürzt, desto mehr ist man denen verfallen, welche man nöthig
hat. Die Ostwestbahn hat am Kanton Bern gesogen und ge-
zehrt. Im Anfange handelte es sich darum, für das Unter-
nehmen einen Staatsbeitrag von 2 Millionen zu bewilligen;
die Gesellschaft erhielt diese Summe. Man suchte die Linie
Biel Neuenstadt zu vollenden. Möglicherweise aber vom Staate
ein weiterer Vorstoß von Fr. 600 000 verlangt, welche Summe
der Staat gleichsam über Nacht zu liefern hatte. Es wurde
entsprochen. Nicht lange darauf aber befand die Ostwestbahn-
gesellschaft sich wieder in der Unmöglichkeit, ihre Verpflichtungen
zu erfüllen. Da kam der Basler Vertrag, der Staat sollte
wieder in die Bresche treten. Nun soll der Kanton Bern die
Erbfahrt der Ostwestbahn in Soll und Haben übernehmen.
Die Untersuchung der Kommission hat aber bald herausgestellt,
daß ein solches Projekt nicht annehmbar, daß die Sache viel
zu gefährlich sei. Nun sucht man das Ziel auf andern Wege
zu erreichen: der Staat soll großmüthig, so viel als möglich,
alle Schäden zu decken suchen. Deshalb schlug der Regierungsrath
vor, den Werth der Bauten durch eine Expertise zu er-
mitteln; er würde natürlich die Experten ernennen und zwar
solche, die bekanntlich der Ostwestbahn sehr günstig sind. Als
Experte wird zunächst der Oberingenieur der Ostwestbahn be-
zeichnet, dem ich keinen Vorwurf machen will; aber man wird
angeben, daß derselbe mathematisch eher geneigt sein werde, die
Bauten über dem wahren Werthe als unter demselben zu
schätzen. Dann kommt der Oberingenieur der Dronbahn, ein
Franzose, welcher denken wird, der Staat vermöge wohl zu
zahlen. Ich hörte in den letzten Tagen, dieser Beamte sei dazu
speziell bei der Sache interessiert, weil zwischen der Dron- und
der Ostwestbahn eine Fäule im Wurfe liege. Der Staat käme
also doppelt hinein, als verlustiger Aktionär und als Über-
nehmer der Bauten um einen übermäßigen Preis. Endlich
spricht man vom Ingenieur der Centralbahn. Wenn aber dieser
ein Minderheitsgutachten abgäbe, so würde er geradezu als
Partei erscheinen. Nach den Vorträgen der Regierung kamen
wir dahin, daß die Kasse des Staates, die zum guten Theile
mit Steuern gespeist wird, mit derjenigen der Ostwestbahn
verwachsen würde. Ich gehörte vor vier Jahren zu den 16
Mitgliedern, die nach dem Antrage des Herrn Stuber gegen
jede Ertheilung der Konzession an die Ostwestbahngesellschaft

stimmten. Ich mache mir kein Verdienst daraus, ich hielt das Unternehmen damals schon für eine gewagte Spekulation und die Wortreihe der Konzession, die so sehr herausgestrichen wurden, erweckt in mir gerade einen ungünstigen Eindruck, weil bekanntermaßen zu schöne und großartige Versprechungen gewöhnlich nicht gehalten werden. Nach der Stellung, welche ich damals einnahm, wird es mir erlaubt sein, einen Rückblick auf die Vergangenheit zu werfen. Schon von Anfang an hatte das Publikum kein Vertrauen, weder in die leitenden Personen noch in die Sache; es bestanden große Zweifel über die Ertragsfähigkeit des Unternehmens, und das war ein Grund des Misstrauens, das in der öffentlichen Meinung wurzelte. Ich frage: wie hat das Publikum, wie haben die Privaten dieses Unternehmen, das als so gewinnbringend angepriesen wurde, unterstützt? Wir haben gehört, daß an Privataktien nicht einmal ein Kapital von Fr. 500,000 gezeichnet wurde, wovon überdies noch die Aktien der Stadt Zug abzuziehen sind, welche, nach erst gestern mitgetheilter neuer Entdeckung, doppelt verrechnet worden sind, nämlich als Gemeindefaktien und als Privataktien. Einem schlagenden Beweis für die Unzeitgemäßheit des Unternehmens des Publikums kann ich mir gar nicht denken. Es wurde dringend zur Betheiligung aufgefordert, und es hätte namentlich dem Kanton Bern nur erwünscht sein können, wenn Privaten sich mehr betheiligt hätten; wir ständen dann nicht auf dem Boden, auf dem wir heute stehen. Aber es herrschte Gleichgültigkeit unter dem Publikum und Launigkeit, so daß man schließen mußte, daß Unternehmen sei, wenigstens damals, ein unzeitgemäßes. Es kann ein Unternehmen in einem Zeitpunkte nicht ratsam, später dagegen ausführbar sein. Wie aber dann zumal die Verhältnisse der Gesellschaft sich gestalteten, war ihr Unternehmen eine Treibhauspflanze. Zu dem Misstrauen in die Sache kam das Misstrauen in die Personen, welche an der Spitze standen. Das sollen wir uns nicht verhehlen, die leitenden Persönlichkeiten haben nicht das nötige Vertrauen genossen, und wenn Herr Regierungsrath Sauter sagt, es seien noch andere Männer an der Spitze des Unternehmens getanden als Herr Professor Hildebrand, namentlich auch die Herren Schmid und Frey, so mag jeder die Verantwortlichkeit übernehmen, welche ihm gebührt. Wenn Herr Bankier Schmid damals fast tollt da stand, so liegt der Grund eben in dem Misstrauen, das überhaupt in das Unternehmen gesetzt wurde, und das denn auch Herrn Schmid zu baldigem Rückzug veranlaßte. Was nun die Verwaltung der Ostwestbahn betrifft, so ist ein Blick in dieselbe nicht uninteressant. Die Kommission sagt zwar, es sei hier nicht der Ort, in Details darüber einzutreten, dies sei Sache der Aktionäre. Man ist es aber trotzdem, daß der Staat bei dem Aktienkapital von 4 Millionen Franken mit 2 Millionen betheiligt ist, und es kann dem steuerzahlenden Publikum nicht wohl verborgen bleiben, wie mit dem Gelde des Staat 3 gewirtschaftet wird. In der Aktionärversammlung wird eine solche Untersuchung kaum stattfinden. Ich vernahm zwar mit Befriedigung, daß Herr Regierungsrath Scherz einen Tadel gegen den Präsidenten der Direktion, Herrn Hildebrand, beantragt hat; bekanntlich wurde aber dieser Antrag nicht angenommen. Die Aktionärversammlung scheint also noch immer der Ansicht zu sein, daß Herr Hildebrand recht gehandelt habe. Es ist sehr zu bedauern, daß über das Wesentliche dem Publikum nicht von Anfang an gehörig Bericht erstattet wurde. Nach den Statuten hätten die Mitglieder des Verwaltungsrathes je 25 Aktien einzahlen sollen; das geschah aber nicht. Was soll man nun von einem solchen Verwaltungsrathe halten? Vor Allem hätte derselbe seine Pflicht erfüllen sollen, und es ist ganz natürlich, daß eine solche Behörde zum Verwalten und zur Aufsichtsführung nicht sehr geeignet ist. Was den Finanzbestand der Ostwestbahn betrifft, so weicht der verantwortliche Bericht ziemlich von demjenigen der Kommission ab, indem die Regierung viel günstiger rechnet als die Kommission. Ich glaube nun, man könne den Bericht der Kommission, der nach gründlicher Untersuchung gemacht wurde, als Basis für die Finanzlage der Gesellschaft annehmen. Nun

sagt die Kommission mit nackten Worten, es sei unmöglich, eine genaue Bilanz festzustellen, was bei einer geordneten Verwaltung nie und nimmer stattfinden soll. Die Kommission wandte sich an den Buchhalter der Gesellschaft; dieser erklärte aber, er könne selbst nicht über alles Auskunft geben. Nach der Darstellung der Kommission ist der Finanzbestand der Gesellschaft folgender: das Aktienkapital beträgt Fr. 4,262,600, die Betheiligung der Kantone Bern und Zug inbegriffen; die ganz oder theilweise einbezahlten Privataktien belaufen sich nur auf Fr. 471,900. Unter diesen Umständen suchte man die Behörden mit fiktiven Aktienrechnungen und Einzahlungen zu täuschen, um den erforderlichen Ausweis über das Vorhandensein eines Aktienkapitals von mindestens 10 Millionen zu erbringen. Das wird zugegeben, und es wandert mich nur, daß der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes die Direktion der Ostwestbahn so schonend behandelt. Wenn er auch den Betrug anzeigt, so möchte er denselben doch nicht naß machen. Die Art und Weise, wie die Regierung sich heute ausspricht, entspricht nicht ganz den früher gegebenen Zusicherungen. Der Bericht des Regierungsrathes von 1853 enthielt folgende Stelle: „Die Gesellschaft forderte unterm 12. Februar 1853 zur Aktienzeichnung auf. In dem betreffenden Programm gab sie den Bedarf an Bankapital für die Strecke von Bern nach Zug auf 20 Millionen Franken an, von denen 5 Millionen für die Betheiligung der Kantone Bern und Luzern und der an der Bahn liegenden Gemeinden und 4 Millionen für das Ausland vorbehalten sein sollten. 8 Millionen sollten später in Obligationen aufgenommen werden und nur 3 Mill. wurden zur Zeichnung von Privaten ausgeschrieben. Diese Ausschreibung hatte, trotz dem der Geldmarkt damals so beengt war, wie vielleicht seit Jahren nie, den Erfolg, daß über 3 1/2 Millionen von Privaten gezeichnet wurden; auch fand die erste Einzahlung hierauf ohne Mangel statt, und die zweite ist bereits in vollem Gange.“ Die Verwaltung hatte also nur 3 Millionen den Privaten retentiv. Warum sie das gethan, weiß ich nicht. Trotzdem, heißt es im Berichte, es seien 3 1/2 Millionen gezeichnet worden die erste Einzahlung habe stattgefunden und die zweite sei in vollem Gange, so daß auf den 20. Okt. 1853 Fr. 700,000 von Privatrechnungen bezahlt hätten vorhanden sein sollen. Laut Bericht des Herrn v. Sonnenbach waren aber bis zum 30. März 1859 in Genuß nicht mehr als Fr. 113,127 in die Kasse der Ostwestbahn geflossen. Also schon damals ist die Regierung getäuscht worden, lange bevor es sich um den Finanzausweis handelte. Man fand es nicht nöthig, das Vorhandensein der angebotenen Einzahlungen näher zu prüfen. Die Aktienzeichnung ging in der Wirklichkeit schlecht vor sich und man machte nun einen Versuch mit Emission von Obligationen. Auch das erste Anleihen wollte nicht gelingen, und da fiel man auf den Gedanken, die einzig abträgliche Strecke — Bern Biel Neuchâtel — den Obligationenobligatären zu verschreiben; der Große Rath bot Hand dazu. Man wurden für Fr. 2,391,000 Obligationen abgesetzt, theilweise in sehr auffallender Weise, wie durch den Vertrag mit Boller u. Comp., wo 700 Aktien und 300 Obligationen unter höchst fatalen Umständen platziert wurden. So wäre es leicht, tausende von Obligationen abzusetzen. Als die Verwaltung sah, daß es eben nicht ging, was hätte sie machen sollen, wenn sie ehrlich und loyal gegen den Kanton Bern hätte handeln wollen? Sie hätte der Regierung die Sache offen dargelegt, sie hätte sagen sollen: das Unternehmen übersteigt unsere Kräfte; schaut, wie man es einrichten kann! Dann wäre ein großer Theil der ruinösen Operationen unterblieben, wir wären jetzt nicht in dieser Verlegenheit und hätten einen viel sauberen Boden. Ueber die erwähnten Operationen mit Boller u. Comp., mit der Genf-Pariser-Gesellschaft, mit der Societé des glaces hat Herr von Sonnenbach gestern Auskunft gegeben. Es handelte sich eben darum, damals den Finanzausweis zu leisten, der Regierung zu sagen: wir haben so und so viel Vermögen! Ein noch schlimmerer Vertrag datirt aus dem Jahre 1860 und wurde mit Herrn Roier Wildbolz geschlossen. Es ist nicht anders möglich, als daß nur die die-

terste Noth, das bitterste Elend die Verwaltung der Ostwestbahn veranlassen konnte, einen solchen Vertrag einzugehen. Nach diesem Vertrage hatte Herr Wildbolz 1300 Prioritätsobligationen der Ostwestbahn für Fr. 650,000 zu übernehmen und die Einzahlung mit Fr. 250,000 baar und in 800 Obligationen auf den Jura-Industriell zu leisten. Es ist zu bemerken, daß die neuem-burgische Bergbahn sich damals im Zustande der Insolvenz befand, daß ihre Papiere keinen Kurs hatten. Die Obligationen der Ostwestbahn wurden von Herrn Wildbolz nicht einmal al pari übernommen, sondern zum Kurse von 97 per hundred, was eine Differenz von Fr. 7500 ausmacht. Wenn also die Obligationen eingelöst werden, so erhält Herr Wildbolz Fr. 650,000 während er nur Fr. 250,000 baar einbezahlt hat, und von den Obligationen des Jura Industriell weiß man nicht, ob sie je eingelöst werden oder nicht. Herr Wildbolz scheint sich aber mit dem Dekrete des Großen Rathes, welches den Obligationen-gläubigern die Linie Bern-Biel-Neuenstadt verschrieb, nicht begnügt zu haben. Wenigstens heißt es in einem Artikel des angeführten Vertrages, daß die Herren Riggeler und Hildebrand sich verpflichten, dahin zu wirken, daß vom Großen Rathe ein Gesetz oder Dekret über Hypothekierung der Eisenbahnen im Kanton Bern erlassen werde. Dieses Dekret kam aber nicht zu Stande. Hierauf wurde ein „Anhang“ zum Vertrage gemacht, laut welchem dem Herrn Wildbolz durch einen besonderen Brandentrag noch Fr. 300,000 entweder in Prioritätsobligationen der Ostwestbahn oder in solchen des drei-Millionen-Anleiheans des Jura-Industriell als Sicherheitsleistung gegen jeglichen Nachtheil von diesem Geschäft her verschrieben wurden. Später kam die Gesellschaft dazu, zwei Dampfschiffe auf dem Neuenburgersee zu kaufen, wobei es sich herausstellte, daß, um eine Baarzahlung von Fr. 25,000 zu erhalten, für eine viel größere Summe Werthpapiere abgetreten wurden. Das sind Geschäfte, wie man sie nur in dringender Noth macht. Was that der Regierungsrath bei dieser Sachlage? Ich sage offen: er hat seine Pflicht nicht erfüllt. Erstens war die Einzahlung der vom Großen Rathe übernommenen Aktienzeichnung von zwei Millionen an Bedingungen geknüpft, und diese wurden nicht erfüllt. Allerdings machen die Bauunternehmer in ihrer Vorstellung der Regierung das Kompliment, daß sie nicht mit kleinlicher Aengstlichkeit zu Werke gegangen sei. Das ist richtig. Aber ich frage: heißt das verwalten? Ist es nicht dem Großen Rathe geradezu in's Gesicht geschlagen? Welches ist die Stellung des Großen Rathes, wenn er nach reiflicher Berathung Beschlüsse gefaßt hat und diese nicht vollzogen werden? Ich weiß nicht, ob die Regierung sich an die Vorschriften der Staatsverfassung erinnert hat, wonach dem Regierungsrath die Vollziehung aller Beschlüsse des Großen Rathes obliegt. Laut Art. 99 hat jeder Beamte zu schwören, seine Pflichten getreu und gewissenhaft zu erfüllen. Wofür ist der Regierungsrath da? Ist er dafür da, die Beschlüsse des Großen Rathes zu vollziehen, die von ihm erlassenen Gesetze und Verordnungen zu handhaben? Oder ist er dafür da, die Gemeinden des Cantons zu bereisen, um sie zur Theilnahme an der Ostwestbahn zu bewegen und dann alle Garantien außer Acht zu lassen? So glaube ich kann es nicht gehen, daß man einfach nichts thut und nichts prüft und dann die Hände in Unschuld wäscht. Wie machen es die Vormundschaftsbehörden, bevor sie eine Rechnung prüfen? Sie prüfen die Rechnung, aber nicht nur diese, sondern auch die Beilagen. Hier scheint es, der Regierungsrath habe sich um die Bücher der Gesellschaft nie bekümmert. Im Berichte derselben Behörde pro 1853 heißt es: „Welche Garantien haben wir aber, daß die Gesellschaft ihre Pflichten erfüllen wird?“ Dann folgt die Stelle: „Von entscheidender Bedeutung dagegen ist die Vertragsbestimmung, daß die Einzahlung der hietzits übernommenen Aktiensumme an nachstehende Bedingungen geknüpft ist: a) die erste Rate von Fr. 200,000 wird erst einbezahlt, wenn die Ostwestbahngesellschaft nachweist, daß ihr für die Ausführung ihres Unternehmens, mit Einschluß sämmtlicher Staats- und Gemeindebetheiligungen, mindestens ein Aktienkapital von 10 Millionen Franken zu Gebote steht und daß sie

für Erstellung der gesamten Linie zwischen Bern und Zug wenigstens zwei Millionen Franken und von diesen im Kanton Bern wenigstens Fr. 400,000 verwendet hat. b) Vor der Einzahlung jeder weiteren Rate hat die Ostwestbahngesellschaft auf Verlangen der Regierung nachzuweisen, daß sie wenigstens den zweifachen Betrag der geleisteten Zahlungen auf Erpropriationen und den Bahnbau im Kanton Bern verwendet hat.“ Das sagte die Regierung im Jahre 1853 dem Großen Rathe. Und wie steht es nun? Daß der Nachweis nicht geleistet wurde. Ich erinnere mich hier an eine Aeußerung des Herrn Regierungsrath Schenk im Großen Rathe, als er sagte, die meisten wichtigen Sachen werden über Nacht gemacht. Das läßt sich auch hier anwenden. Am hellen, klaren Tage ist nicht untersucht worden, sonst hätte man etwas tiefer gesehen. Kein Mitglied der Regierung hat die Sache untersucht, der Herr Eisenbahndirektor betraute seinen Sekretär damit und nahm dessen Bericht an. In wichtigen Sachen soll man nicht so verfahren. Man sagt zwar, jeder Direktor habe ungeheuer zu thun und könne sich unmöglich mit der Untersuchung aller Details befassen. Da kommen wir zu einer wunderlichen Stelle unserer Staatsverfassung. Wir haben neun Direktoren aber keinen Regierungsrath! Es hat sich denn auch herausgestellt, daß in verwickelten Geschäften oft u. begreift die Einsicht getrübt werden, weil eben die einzelnen Mitglieder der Behörde nicht Zeit haben, die Akten zu studiren. Der Regierungsrath wußte, daß nur der Sekretär der Eisenbahndirektion den Finanzausweis geprüft hatte und er hätte dem Herrn Eisenbahndirektor die Stellung ertheilen sollen die Aktenregister selbst zu untersuchen. Der Sekretär jedoch hatte eine so wichtige Untersuchung mit größerer Grundsätzlichkeit vornehmen sollen; dies wäre besser gewesen, als z. B. bei Nationalrathswahlen Drohbriefe in die Gemeinde Bezirke zu senden. Ein zweiter Punkt betrifft den Vorschub von Fr. 625,000. Der Herr Berichterstatter der Kommission sagte, es wäre eine Konzession zu erwarten gewesen, wenn man der Ostwestbahngesellschaft nicht sofort geholt hätte. Ich begreife das nicht. Die Gesellschaft hatte ihre Konzession und sie konnte nur dazu angehalten werden, inner der vorgeschriebenen Zeit zu bauen. Daß man nun in einer Angelegenheit von solcher Wichtigkeit den Großen Rath nicht einberufen hat, ist auffallend. Als es sich um die Staatsbetheiligung von 2 Millionen und um den Finanzausweis handelte, konnte die Regierung noch sagen: sie wisse nichts anderes, als daß die Sache in Ordnung sei; aber als der Vorschub von Fr. 625,000 in Frage kam, machte der Herr Finanzdirektor auf die Sachlage aufmerksam, er protestirte und unter solchen Umständen war es Pflicht der Regierung, sich nicht über die Verfassung hinwegzusetzen. Die Regierung stützt sich auf den § 27 der Verfassung. Ich mache aber die Versammlung aufmerksam, daß dieser §. nicht die Fragestellung hat, die Kompetenz der Regierung zu erweitern, sondern sie zu verengen. Der Verfassungsrath fand, man ginge zu weit, wenn man nach dem theoretisch richtigen Grundsatz der vollständigen Trennung der Gewalten die ganze Verwaltung unbeschränkt in die Hände der Regierung legen würde; deshalb heißt es im §. 27 u. A., dem Großen Rathe also der höchsten Staatsbehörde sei übertragen: „die Anleihen des Staates welche nicht als bloße Vorschüsse durch Abrechnung im gleichen Jahre getilgt werden. d. die Anlegung von Geldern außerhalb des Staatsgebietes, welche die Summe von zehntausend Schweizerfranken übersteigen, und alle Darlehen unter dem Zinsfuß von vier von einhundert.“ Wie weit geht nun die Kompetenz der Regierung? Sie wäre aller Beschränkung in der Verwaltung des Staatsvermögens entbunden, wenn sie, vermittelt künftlicher Deutung, berechtigt sein sollte, vorzugehen, was hier geschah. Sie kann dann einer beliebigen Gesellschaft Darlehen machen, so viel sie will, auf wirkliche oder eingebildete Sicherheit, insofern dieselbe nur ihren Sitz im Kanton hat, und einen Zins von 4% verspricht. Nach der Interpretation der Regierung ist der Verfassungsartikel ein zweckloses Schwert. Mit Rücksicht auf das stattgehabte Verfahren beantrage ich eine förmliche Mißbilligung gegen den Regierungsrath. Auch die

litt e des §. 27, wonach die Bestätigung aller Verträge, wodurch der Staat ein Grundeigenthum erwirbt, oder veräußert im Verthe von mehr als Fr. 50 0 dem Großen Rathe vorbehalten wird, enthält wieder eine Beschränkung der Verwaltungsbehörde. Ich glaube nun, wenn der Regierungsrath, der vom Finanzdirektor gewarnt war, den Großen Rath dennoch nicht einberief, so sei das ein Benehmen, das wir, ohne uns sehr gefährlichen Konsequenzen aussetzen, nicht ohne Rüge hinnehmen können. Ein französisches Sprichwort sagt: „Un homme averti en vaut deux.“ Der Regierungsrath gab dem Großen Rathe im Jahre 1858 noch weitere Zusicherungen, und der Art. 4 des damals vorgelegten Dekrets lautet: „Dem Kanton Bern wird das Recht eingeräumt, sich während des Baues und Betriebes der Bahn im Verwaltungsrathe der Ostwestbahngesellschaft durch ein Mitglied vertreten zu lassen, welches von jeder Verpflichtung zu eigener Aktienübernahme befreit ist, aber auch für seine Mithaltung von der Ostwestbahngesellschaft keinerlei Entschädigung erhält. Die Wahl dieses Mitgliedes erfolgt durch den Regierungsrath.“ Dann heißt es im Berichte des Regierungsraths: „Ohne hier in eine detaillierte Auseinandersetzung darüber einzutreten, verweisen wir lediglich auf das bisher Gesagte und die Verträge selbst, und glauben nur noch speziell hervorheben zu sollen, das wir dem Rathe auf eine freie Vertretung im Verwaltungsrathe der Ostwestbahn, die namentlich auch dazu dienen soll, eine feste Aufsicht über die Verwendung der Gelder der Gesellschaft u. s. w. zu ermöglichen, keine geringe Bedeutung beilegen.“ Ich frage nun: wie stand es mit dieser Vertretung im Verwaltungsrathe, mit der freien Aufsicht über die Verwendung der Gelder der Gesellschaft u. s. w.? Wie machte sich diese Aufsicht geltend bei den Verträgen mit Boller und Comp., mit Willebold u. A.? Herr Miggeler sagte uns gestern, er habe diesen Verträgen nachgesehen, aber keine Auskunft darüber erhalten. Herr Miggeler war aber in der Stellung, nicht nur einem solchen Verträge nachzutragen, sondern sich Auskunft über alle Verwaltungssachen geben zu lassen. Statt der Regierung klares Wasser einzufüllen, wie es Pflicht der Gesellschaft gewesen wäre, ließ die Verwaltung dorthin sich Unordnungen, selbst Betrug zu Schulden kommen; sie hat die Regierung getäuscht und den Kanton Bern, der ihr mit großer Grundlichkeit entgegenkam, hintergangen. Die Auskunft der Regierung war eine ganz mangelhafte und allerdings nicht geeignet, über den Stand der Dinge immer im Klaren zu sein. Als man im Jahre 1859 über die Realität des Finanzauswerfes Zweifel äußerte, wurden diese Zweifel als Ausdruck freiwilliger Opposition ausgelegt. In Bezug auf den Bau selbst will ich nur im Vorbeigehen bemerken, das auf der Strecke Gmüthen-Langnau der Kilometer Fr. 216 600 kostet. Es gibt also eine theure Bahn, während der Regierungsrath in seinem früheren Berichte vom 20. October 1858 sagte, die Baukosten werden per Kilometer nur Fr. 126 000 betragen, und zwar nach den genannten technischen Untersuchungen. Es wäre daher rathsam, künftig den Mund nicht mehr so voll zu nehmen. Im nämlichen Verthe heißt es: „Vermöge dieser letzten Bestimmung wächst die Garantie für uns im Verhältnisse der Leistungen, die wir machen, und im Augenblicke, wo der Staat sein 2 Millionen eingezahlt hat, wird die Summe welche auf den Bahnbau in unserm Gebiete verwendet sein wird, sich, ohne die Gemeindegeldbeiträge, wenigstens annähernd auf 4 Millionen belaufen und damit zunehmen jedenfalls die auf Fr. 4,132,000 veranschlagte Bahnlinie Bern-Langnau gesichert sein.“ Die Berechnung muß also eine mangelhafte gewesen sein. Ich mache dies der Regierung nicht gerade zum Vorwurfe, aber was ich ihr zum Vorwurfe mache, ist, das sie sich nicht an die Bestimmungen des Großrathesbeschlusses hielt, das sie sich nicht gewissen vor weitem Einzahlungen den Nachweis leisten ließ, wie viel auf den Bahnbau verwendet worden sei. Wenn ich nun frage, wohin das Alles führen soll, so denke ich, die Liquidation sei ziemlich unumgänglich. Die Ehre und die Interessen des Kantons Bern sind nicht die Ehre und die

Interessen der Ostwestbahn; wenigstens im Jahre 1859 nahm der Große Rath nicht diesen Standpunkt ein. Wir hörten vor einigen Jahren ein ganz anderes Rationnement. Als die Nationalvorstandskasse zur Sprache kam, hieß es: die Ehre und die Interessen des Kantons Bern erfordern, das liquidirt werde, und doch stellte sich nach der Liquidation der Anstalt heraus, das nicht nur kein Beihilfer etwas verlor, sondern das den Aktionären, nach Rückzahlung der Aktien, noch eine schöne Summe als Dividende zur Vertheilung verblieb. Heute sagt man, die Ehre und die Interessen des Kantons fordern, das man einer Gesellschaft beistimme, die nicht nur kein Vermögen, sondern große Schulden hat. Die Stellung des Staates gegenüber beiden Gesellschaften ist die gleiche. Die Aktionäre mußten jedenfalls zu einer allfälligen gütlichen Beilegung der Sache sammtthast mitwirken; ebenso die Gläubiger. Sind wir sonst sicher, das keine Forderungen nachträglich an den Staat gestellt würden, wenn dieser sich in einen Privatankauf einließ? Der Regierungsrath sagt in seinem Berichte selbst, man wisse eigentlich nicht, wie es mit dem Unternehmen stehe. Was die „Anträge der Regierung“ betrifft, so könnte ich nicht darauf eintreten. Ich will nicht auf nähere Grörterungen derselben eingehen, da es gestern von Herrn Böggerer auf viel schlaendere Weise geschrieben ist, als ich es thun könnte. Ich theile in Betreff der Ermittlung des Bauwerthes ganz seine „Macht.“ Wenn wir den Antrag der Regierung annehmen, so haben wir nichts anderes zu gewärtigen, als das der Staat einige Millionen mehr opfern muß, als wenn die Erwerbung der Linien der Ostwestbahn auf anderem Wege erfolgt. Die Experten wissen, das der Regierungsrath nicht recht nachgehien hat, das die Behörde gegenüber den Gläubigern in nicht ganz unbefangener Stellung ist, und so werden sie die Bauten eher höher schätzen, als sie werth sind. Herr Miggeler sagte, wenn Jemand mehr biete als die Regierung, so könne man immerhin den Großen Rath einberufen, und es sei nichts verloren. Wenn man aber den Regierungsrath die Schätzung anordnen läßt, so werden wir eine hohe Schätzung haben, vielleicht 10—12 Mill. Zum Art. 5 der Regierungsrathlichen Annähe könnte ich gar nicht kommen. Es scheint mir, der Regierungsrath verwechselt hier seine Stellung ganz mit derjenigen der Direktion der Gesellschaft und der Artikel 5 kommt mir vor, wie eine satirische Einmischung in eine Erbschaft unter Siegel. Der Regierungsrath ist gar nicht sicher, das es ohne Liquidation gehen werde; im letztern Falle aber wäre der Staat in einer schlimmen Stellung. Der Hauptgrund, warum ich nicht eintreten will, ist, weil die Regierung sofort den Staatsbau beantragt. Im Jahre 1858 wurde von Herrn Regierungsrath Miggeler der Antrag gestellt, die Strecke Biel-Neuenstadt auf dem Wege des Staatsbaues zu erstellen, aber es war nur eine kleine Minderheit von etlichen zwanzig Stimmen dafür. Jetzt kommt die Regierung und empfiehlt den Staatsbau. Ich hatte denselben für gefährlich und sage es ganz offen, das ich ihn einer Regierung nicht anvertrauen möchte, die mit Millionen umspringt, wie mit rothen Kreuzern und den Stand des Unternehmens nur durch einen Sekretär untersuchen läßt. Beim Staatsbau würde sich alles auf Rechnung des Staates die Hände waschen wollen. Es sind viele unglückliche Unternehmer da, die bei der Ostwestbahn schwere Einbußen erleiden können, und denen man dann Gelegenheit geben würde, sich im Staatsbau etwas zu erholen. Ein Werk kann in gar verschiedener Weise ausgeführt werden, wie wieder die Ostwestbahngesellschaft beweist, deren Verwaltung in technischer Hinsicht ebenso liederlich gearbeitet hat, wie in finanzieller Hinsicht. Alle Wochen liest man von Einstürzen auf der Linie Biel-Neuenstadt, immer müssen Sicherheitsmaßregeln getroffen werden. Ubrigens wäre, wenn der Staatsbau heute erkannt werden soll, nach meiner Ansicht die absolute Mehrheit der Mitglieder des Großen Rathes hierfür erforderlich. Nach der Berechnung der Kommission wäre beim Staatsbau, je nach dem Zinsfuß, ein jährlicher Ausfall von Fr. 169,720 bis Fr. 245 800 zu erwarten. Unter diesen Umständen wäre schon jetzt die absolute Mehrheit der Mitglieder erforderlich, sonst hieße es den Be-

schluß eskamotiren, denn bei der zweiten Verathung wäre man nicht mehr frei, weil die Regierung schon jetzt den Staatsbau grundsätzlich dekretiren lassen will. Es existirt ein innerer Zusammenhang zwischen dem Staatsbau und dem Ausfall im Staatsvermögen, der Regierungsrath selbst stellt einen solchen in Aussicht, und ich halte dafür, man müsse daher jetzt schon die Mittel zur Deckung des eintretenden Ausfalls in's Auge fassen, und ich kenne keine andern, als Anleihen und Steuererhöhung. So über Nacht helfe ich nun den Staatsbau nicht erkennen. Die finanziellen Konsequenzen sind jedenfalls wohl zu prüfen, auch sind die Vorlagen nicht reif. Denn Herr Finanzdirektor, der mit anerkannteswerther Sorgfalt sich für die Staatsfinanzen bemüht, möchte ich an etwas erinnern. Vor zwei Jahren behandelten wir hier ein Gesetz über Einbürgerung der Landsassen; damals wurde der Antrag gestellt, daß der Staat eine billige Entschädigung an die Gemeinden leisten soll; der Herr Finanzdirektor wandte ein: es wäre zu einem solchen Beschlusse die absolute Mehrheit des Großen Rathes erforderlich, weil er einen Angriff auf das Staatsvermögen zur Folge habe; dasselbe betrage gegenwärtig ungefähr 43 Millionen, und so lange er im Amte stehe, werde er immer gegen dessen Schwäherung auftreten. Nun fallen bereits 2 Millionen weg, denn die Ostwestbahnaktien sind als verloren zu betrachten, was bekanntlich die Regierung seiner Zeit nicht glaubte. Der Staat nahm in einem frühern Zeitpunkt ein Anleihen auf, um 2 Millionen bei der Centralbahn einzuzahlen und dieses soll bis zum 12. Juli 1865 zurückbezahlt werden. Im Berichte des Regierungsrathes vom 20. Oktober 1858 heißt es: voraussichtlich werden in diesem Zeitpunkt die Ostwestbahnaktien einen solchen Kurs haben, daß die Rückzahlung des Anleihe aus daraus geschehen könne. Ich denke aber, die Gläubiger des Kantons Bern werden sich bedanken, mit Ostwestbahnaktien bezahlt zu werden. Dieser Ausfall von 2 Millionen wird also vom Staatsvermögen abgeschrieben werden müssen. Der Herr Finanzdirektor erklärte bei dem erwähnten Anlaß: er werde solchen Begehrlichkeiten immer entschieden entgegen treten. Dieses Mal handelt es sich aber um weit gefährlichere Begehrlichkeiten, um überaus gefräßige Mäuse, die an seinen Speck gehen. Ich glaube, solche Mäuse müsse man nach Kräften abwehren. Ich stimme zum Antrage des Herrn von Gonzenbach, eventuell dann zum Antrage des Herrn Bützberger, und bezüglich des Vorschusses von Fr. 625,000 beantrage ich eine Rüge gegen den Regierungsrath.

Mign, Vizepräsident des Regierungsrathes. Ich werde in dieser wichtigen Angelegenheit ebenfalls einige Bemerkungen vorbringen, aber bevor ich die Hauptsache behandle, muß ich vorerst einige Punkte berühren, welche die Regierung angehen; ich wurde hauptsächlich in Folge der Rede des Herrn Stuber dazu veranlaßt. Gestern schon haben sich die Herren Manuel und Bützberger darin gefallen, in einem tadelnden Ton zu fragen, wie die Regierung verschiedene Beschlüsse in der Frage habe fassen können, und warum sie nicht ihren Bericht zeitig der vom Großen Rathe zur Prüfung der ganzen Angelegenheit ernannten Kommission vorgelegt habe. Diejenigen, welche derartige Anfragen gestellt haben, wissen gar wohl, daß als diese wichtige Frage der Regierung unterbreitet wurde, sie sich zu ihrer Lösung auf die Grundlage eines Vertragsabschlusses gestellt hat. Der ganze Unterschied zwischen dem von der Regierung und dem von der Kommission heute vorgeschlagenen Vertrag war nur Fr. 500,000. So verstand man sich zu einem auf die Kaufsumme von Fr. 6,500,000 sich fußenden Vertrag. Was ist nun geschehen? Dieser Ankaufspreis wurde der Gesellschaft mitgetheilt (denn um einen Vertrag abzuschließen, ist die Einwilligung beider Parteien nöthig), und wir erhielten zur Antwort, daß dieser Preis nicht angenommen werden könne. Sollten wir also Ihnen eine von der mitverhandelnden Partei zurückgewiesene Uebereinkunft vorlegen? Das konnten wir doch nicht, denn damit der Große Rath sein letztes Wort sprechen könne, war man genöthigt, ihm Anträge vorzulegen, welche

schon von der Ostwestbahngesellschaft angenommen waren. Was blieb nun der Regierung zu thun übrig? Sie mußte eine der gegenwärtigen Sachlage entsprechende Haltung einnehmen, daher auch den Boden verlassen, auf den sie sich gestellt hatte, d. h. von einer Uebereinkunft die zurückgewiesen war, und daher auch nicht mehr zur Grundlage einer Großrathsberatung dienen konnte, absteigen. Der Regierungsrath fragte sich daher, welchen Antrag er bei der neuen Lage der Dinge stellen solle. Die ersten Anträge, die er nach langen und reiflichen Ueberlegungen beschlossen hatte, hatten ihren Gegenstand in Folge der erwähnten Nichtannahme verloren; damals war es denn auch, daß das neue Projekt, nachdem es von Seite dreier Direktionen vorgeprüft worden, angenommen wurde und als die Großraths-sitzung herannahte, wurde der Bericht erst nach Fassung des Beschlusses redigirt, so daß der Druck ungeachtet aller zu dem Zweck entfalteten Thätigkeit erst einige Tage nachher stattfinden konnte. Der Regierungsrath ließ auch die Kommission wissen, daß er in einer kurzen Frist seinen Bericht, an welchem man Tag und Nacht arbeitete, vorlegen werde, daß aber die Mitglieder des Regierungsrathes indessen zur Verfügung der Kommission ständen, um ihr mündlich alle diejenigen Beweggründe auseinanderzusetzen und zu entwickeln, die mit Einstimmigkeit die neuen von ihm vorgelegten Anträge zu Tage förderten. Ich frage übrigens, ob dieses Verfahren in der Stellung in der man sich befand überhaupt die Vorwürfe verdiene, die erhoben werden, insbesondere mit Rücksicht auf die in der Stellung der ganzen Ostwestbahnangelegenheit eingetretenen Veränderungen? Ich denke es nicht. Dieß ist es, was ich hinsichtlich der angeblichen zahlreichen Regierungsbeschlüsse zu bemerken habe, welche durch die Natur der Dinge gebieterisch gefordert waren. Herr Bützberger sagte gestern, daß es ziemlich unangenehm sei, gegen die Anträge der Regierung sprechen zu müssen, mit Rücksicht darauf, daß, bevor ein Beschluß gefaßt war, man schon mit den Unternehmern und Theilhabenden unterhandelt hatte. Ich verwahre mich förmlich gegen diese Zulage. Wenn, bevor der Beschluß gefaßt und bekannt wurde, die Unternehmer und Aktionäre erklärt haben, daß sie, in der Hauptsache des Projekts einverstanden, bereit wären, in Unterhandlungen einzutreten, — ist dieß ein Grund zu der Behauptung, man habe mit den Gläubigern und Andern früher über die Basis der zum Einschreiten nöthigen Entschlüsse unterhandelt und abgekartet? Ich weise derartige Zulagen zurück, sowohl für mich als für meine sämmtlichen Kollegen, denn sie entbehren jeder Begründung. Bevor ich in die Sache selbst eintrete, muß ich auch die der Regierung von Seite des Herrn Stuber bezüglich folgender Punkte gemachten Vorwürfe berühren: nämlich den finanziellen Ausweis der Gesellschaft, die Verabfolgung der Fr. 625,000, welche dazu bestimmt waren, die Linie Biel-Neuenstadt zu vollenden; die angebliche Verlegung des Konzeptionsbereichs des Großen Rathes, welches verlangte, daß bei jeder Einzahlung von einem Zehntel der bewilligten 2 Millionen der Ausweis geleistet werde, daß das Doppelte bereits entweder für Arbeiten oder für Erpropriationszahlungen verwendet worden sei, und den Mangel einer ernstlichen und anhaltenden Ueberwachung. Ich beginne damit, die Anschuldigungen betreffend den finanziellen Ausweis zu erörtern. Erinnern wir uns, was vorgefallen ist. Als die Gesellschaft sich diesem Ausweis unterziehen wollte, schrieb die Direktion an den Regierungsrath, um ihn zu benachrichtigen, daß sie bereit sei, die Belege welche ihr Aktienkapital herstellen sollten, zu leisten. Man darf nicht vergessen, daß der Bundesrath auf dieselbe Einladung schon vorher einen Experten geschickt hatte, um dieselbe zu prüfen, daß er auf dessen Bericht die finanzielle Stellung hinlänglich geordnet erklärt hatte, und daß man überdies zu dieser Zeit noch durchaus keinen Grund hatte, Verdacht zu werfen auf die Wahrheitsliebe und Ehrenhaftigkeit des Direktors der Gesellschaft. Die kantonale Direktion der Eisenbahnen beauftragte ihren Sekretär, die fragliche Prüfung zu unternehmen. Derselbe verfügte sich auf die Bureau der Gesellschaft. Hier wies

ihm Herr Hildebrand, nachdem er ihn in sein Privatkabinett geführt hatte, zum Ausweis des Aktienkapitals von 10,000,000 ein großes Register, betitelt „Einzahlungstabelle Nr. 1“ vor. Das Register befand sich in vollkommenem Zustand, trug durchaus keine verdächtigen Spuren und enthielt verschiedene Kolonnen. Die erste enthielt die Reihenfolge der Aktien-Nummern, in der zweiten waren die Namen der Aktionäre angegeben, (Privaten, Gesellschaften oder Korporationen) und die zehn übrigen waren dazu bestimmt, die Bezahlungen jedes Zehntels der unterschriebenen Aktien einzuschreiben. Nun gut, die Zahlungen von zwei Zehntel waren auf dem Register, um das es sich handelt, angezeigt, nämlich die Einzahlung von Fr. 100 und die für alle Aktien ohne Ausnahme. Der Experte der Eidgenossenschaft, Herr Fuchs, dem man dasselbe Aktienstück vorgelegt hatte, und der auch zwei Einzahlungen für wirklich geleistet hielt, ahnte den Betrug und die Täuschung nicht. Er ließ sich weder das Kassabuch noch das Hauptbuch behufs Verifikation vorlegen. Herr Glückiger verfuhr Namens der kantonalen Eisenbahndirektion auf dieselbe Weise und gab seinen Bericht, auf die im Register enthaltenen Angaben gestützt, ab, denn man konnte nicht vermuthen, daß die zwei besagten Einzahlungen größtentheils nicht geleistet waren, so daß der Regierungsrath zugestehet, daß der Bundesrath durch die Vorlage des fraglichen Registers in Irrthum und Betrug hintergangen wurde. Ich frage nun, ob diese Handlungsweise nun auch tadelnswerth ist? Wenn Geschäftsleute, selbst die gewandtesten Kaufleute, Banquiers, die gewichtigsten Interessen verhandeln, in welchen öfters ihr Privatvermögen in hohem Grade theilhaftig ist, wenn ein Kaufmann mit Handelshäusern verkehrt in beträchtlichen Summen, — vertraut er nicht auf die Situationsangabe, die Zahlen und Angaben, welche seine Geschäftsfreunde machen? Dann hat man, wie im Falle der Ostwestbahn, keinen Grund, Zweifel in ihre Rechtchaffenheit zu setzen. Man geht nicht, ihr Kassabuch, das Journal mit dem Hauptbuch zu verifiziren, bevor man unterhandelt, bevor man sich zu dem Kontrakt entschließt oder ein Unternehmen abschließt, und wenn diese Kaufleute, diese Geschäftsmänner in einen Bankrott hineingezogen werden, nachdem sie betrogen worden, so überhäuft man sie nicht mit Vorwürfen, indem man als Ursache des Unglücks das sie tragen, Unklugheit und Leichtsinns zuschiebt; — nein, aber man verfolgt den Betrüger, und das ist auch geschehen. Ohne Zweifel ist zu bedauern, daß nicht eine zu ängstliche Verifikation gemacht wurde, denn man hätte den Betrug entdeckt, der wirklich begangen wurde. Aber da anderseits durchaus kein Grund obwaltete, Verdacht gegen den Direktor der Gesellschaft zu hegen und das vorgelegte Aktienstück alle Zeichen der Wahrhaftigkeit trug, so berufe ich mich auf jeden unparteiischen Geschäftsmann, jeden Kaufmann, daß er er mir sage, ob er nicht tagtäglich in seinen Geschäftsverbindungen ein entsprechendes Vertrauen seinen Geschäftsfreunden schenken würde. Dieß sind die Thatfachen; urtheilen Sie, allein für mich persönlich, wie auch der Entscheid ausfalle, ziehe ich vor, bisweilen das Opfer eines Betrügers zu sein, als mir zum Vorsatz und zur Richtschnur zu machen, sei es im politischen oder im Privatleben, daß das ganze mich umgebende Menschengeschlecht aus nichts als Spitzbuben und Dieben zusammengesetzt zu betrachten sei, vor denen man sich stets in Acht nehmen müsse und Niemanden glauben dürfe. Was die finanzielle Lage betrifft, so wurde, wie schon gestern gesagt worden, auf die zwei Drittel der gezeichneten Aktien die Einzahlung der zwei Zehntel, welche im Register verzeichnet ist, niemals wirklich geleistet; die Gesellschaft von Genf-Paris, die als Unterzeichnerin von 3000 Aktien erscheint, auf welche zwei Zehntel, d. h. 300,000 Fr. gemäß dem Register damals schon zur Zeit des Finanzausweises im März 1859 bezahlt worden wären, hat im geringsten nichts gezahlt, und wenn man das Kassabuch der Gesellschaft von seinem Anfang bis auf heutigen Tag zu Rathe zieht, so erscheint die Gesellschaft Genf-Paris darin mit keinem Centime. Man hat Ihnen schon das mit Bauer und Comp. zu Bern abgeschlossene Geschäft auseinander-

dergelegt. Es sind von demselben im Register zwei wirklich bereits geleistete Einzahlungen auf 2000 Aktien eingetragen, und diese Einzahlungen fanden nie statt, ebenso wenig als die bedeutende Aktienzeichnung selbst, welche fälschlich eingetragen ist. Diese und andere bereits bekannte Thatfachen erlaubten der Justiz- und Polizeidirektion nicht zu zögern, unter ihrer Verantwortlichkeit die Verhaftung des Direktors der Gesellschaft anzuordnen, sobald seine Abreise, welche unter obwaltenden Umständen stattfand, eine Flucht voraussetzen ließ. Herr Manuel erklärte bei diesem Anlasse, daß es scheine, wie wenn Herr Hildebrand dem Regierungsrathe so äußerst unentbehrlich gewesen sei, daß man sich beeilt habe, denselben durch den Telegraphen zurückkommen zu lassen, sobald er sich entfernen wollte. Ich antwortete Herrn Manuel auf diesen Witz, daß Herr Manuel sehr überrascht wäre, wenn bei seiner ersten besten Reise, einer seiner Freunde ihm die Annehmlichkeiten einer ähnlichen Höflichkeit erweisen würde, indem er ihn arretiren ließe, um den Käfigthurm zu beziehen. Ich komme nun zu den Fr. 625,000 die vom Regierungsrathe der Ostwestbahngesellschaft behufs Vollendung der Linie Biel-Neuenstadt vorgeschossen wurden. Erinnern wir uns verschiedener Thatfachen. Niemand hat vergessen, daß die Bundesversammlung für die Eröffnung dieser Linie eine kurze und peremptorische Frist festgesetzt hatte und daß die Frist am 1. Oktober 1860 zu Ende ging. Alle Blicke der Schweiz waren auf die Ausführung der Arbeiten gerichtet, denn die Strecke Biel-Neuenstadt betraf im höchsten Grade sämtliche schweizerische Bahnen aus dem Grunde, weil zu der Zeit die Nichtausführung dieser kleinen Linie die einzige Unterbrechung bildete, welche in der Eisenbahnkommunikation zwischen Genf und dem Bodensee bestand. Auch mußten seit der Konzessions-ertheilung an die Gesellschaft die Abgeordneten des Kantons Bern in der Bundesversammlung immerfort bittere Klagen über die Langsamkeit der Arbeiten hören; ja sie fanden sich sogar bei jeder Session den lebhaftesten Einfragen ausgesetzt, die mit der Drohung begleitet waren, ereketorische Maßregeln von der Eidgenossenschaft beschließen zu sehen, um die Vollendung auf den bestimmten Termin zu sichern. Die Ostwestbahngesellschaft, anstatt zeitig die bedauerliche Finanzlage zu offenbaren, ebenso wie die Unmöglichkeit, in der sie sich befand, den Verpflichtungen und Bedingungen, welche ihr auferlegt waren, zu genügen, hörte nicht auf, das Gegentheil zu versichern, indem sie Zeit zu gewinnen suchte, Dank den Manipulationen und den verhängnißvollen Finanz-Operationen, mit denen man sie bereits in solchem Maße unterhalten hat. Die Bundesversammlung war auf den 2. Juli 1860 einberufen, und es war erst Ende Monats Juni desselben Jahres, als die Gesellschaft uns ihre Verlegenheiten mittheilte, daß ihre Hülfquellen ihr nicht erlaubten, die Arbeiten fortzusetzen. Die Bundesversammlung war am Vorabend ihrer Zusammenkunft; Ingenieursperten waren durch den Bundesrath gesandt worden, um den Stand der Dinge zu untersuchen. Der Departementsvorsteher, Herr Boda, verfügte sich selbst persönlich an Ort und Stelle — hätte man sich über diese so wichtige Eisenbahn nicht beunruhigen, hätte man alles vernachlässigen, und die Zwangsmaßregeln der Eidgenossenschaft gegen den Kanton Bern abwarten sollen? Nein, damit hätte man sich selbst eine Ohrfeige gegeben, und die Regierung hätte die schwersten Vorwürfe verdient, wenn sie mit Bedenklichkeit oder mit Kleinmuth gehandelt hätte. Man mußte die Lage erkennen, und sie nehmen, wie sie war. Dank den Mißgriffen der Gesellschaft, man mußte beschließen, was die Umstände, die dringende Noth und die Ehre des Kantons gebieterisch erheischen. Man konnte nicht erklären, wie gewisse Redner es behauptet haben, daß dieß nur eine Geldsache sei, daß man nicht nöthig gehabt hätte, sich darum zu bekümmern, während es sich doch um einen Verbindungsweg handelte, welcher zur Nothwendigkeit in der ganzen Eidgenossenschaft geworden war. Mit Rücksicht auf die Geldflemme der Gesellschaft beschloß die Regierung, nachdem sie die zur Beendigung der Linie absolute unentbehrliche Summe hatte festsetzen lassen, unter dem Titel eines zeitweiligen Vorschusses einen Betrag von Fr. 625,000

zu bewilligen, unter der Bedingung, daß die 5 Prozent Zinsen auf die Jahresrente, welche die Schweizerische Centralbahn der Ostwestbahn für die Ausbeutung der besagten Strecke bezahlt, abgetreten werden, und gegen ein Unterpand in Prioritätsobligationen auf die Linie für einen Betrag von Fr. 750,000. Man sieht, daß hinlängliche Garantien verlangt und stipuliert worden sind, um die Rückvergütung zu sichern. Ohne Zweifel wäre der Große Rath zusammenberufen worden, um ihm die Frage zu unterbreiten, wenn die Dringlichkeit nicht am Äußersten gewesen wäre, aber die Umstände erlaubten es nicht, und nur mit Hülfe besagten Vorschusses konnte man einen Schimpf für den Kanton und außerordentliche Maßregeln, welche die Eidgenossenschaft unfehlbar beschlossen hätte, vermeiden. Zudem rechtfertigt nichts das übertriebene Mißtrauen, das ausgesprochen worden, denn Sie wissen Alle, daß seit 1854 die Finanzen stets gut verwaltet wurden; es ergab sich alljährlich, ohne Ausnahme gegenüber den Voranschlägen ein bedeutender Einnahmeüberschuß. Angesichts solcher Thatfachen steht es Ihnen frei, wenn Sie, wie es vorgeschlagen ist, einen Tadel aussprechen wollen, aber der Regierungsrath hat das Bewußtsein, seine Pflicht erfüllt zu haben und weist den Vorwurf zurück, als hätte er die Verfassung verletzt, und seine Kompetenz überschritten. Art. 27 III. litt. d, welchen man gegen die Regierung anruft, zählt unter die Attribute des Großen Rathes die Anlegung von Geldern außer dem Kanton, welche die Summe von Fr. 10,000 übersteigen, so wie alle Anleihen zu einem Zinsfuße von weniger als 4 Prozent. Es handelt sich gar nicht um eine Geldverwendung im Auslande, auch nicht um eine solche unter 4 Prozent, denn die Fr. 625,000 wurden auf 5 Prozent Zinsen vorgeschossen, so daß der klare Wortlaut des Artikels vollständig den so oft wiederholten Vorwurf der Verfassungswidrigkeit beseitigt. Man wirft ferner vor, der Beschluß der Regierung sei im Widerspruch mit dem Artikel 25 des Gesetzes von 1849 über die Verwaltung des Staatsvermögens. Dieser Artikel sagt, daß die Einnahmeüberschüsse nur durch einen Beschluß des Großen Rathes dem zinstragenden Vermögen einverleibt werden können. Zudem bemerken Sie wohl, daß es sich hier nicht um eine definitive Geldanwendung handelt, sondern nur um einen zeitweiligen Vorschuß, sowie man solche den Gemeinden für Entsumpfungen macht, also Vorschüsse, welche nicht auf dem Etat des zinstragenden Vermögens stehen. Ich weise somit alle diese Vorwürfe als unbegründet zurück, und wenn irgend ein Zweifel über den wirklichen Inhalt der Verfassungsbestimmung wäre, so könnte dieser Zweifel sich nicht anders lösen, als gemäß dem Wortlaute des Textes, welcher ohne Widerrede den angegriffenen Beschluß rechtfertigt. Wenn Sie sich die öffentliche Stimmung in der Schweiz, in der Bundesversammlung vorstellen, hinsichtlich der betreffenden Eisenbahnlinien, die heftigen Angriffe, denen damals der Kanton Bern ausgesetzt war, den Skandal, welchen die Unthätigkeit der Regierung im Juli in den beiden Bundesbehörden hervorgerufen hätte, die vorhandene Dringlichkeit, die Nothwendigkeit, uns nicht der Herabwürdigung im ganzen Lande auszuliefern, so wird Ihr Gewissen Sie nöthigen zu gestehen, daß, wenn man Ihnen dieses Kapital von Fr. 625,000 wirklich abverlangt hätte, kein Einziger von Ihnen es hätte abschlagen wollen oder können. Ihre Würde sowohl, wie diejenige des Kantons hätte Sie verpflichtet es zu bewilligen. Herr Stuber hat überdies in seiner Rede höchlich den Mangel an Ueberwachung gegenüber der Gesellschaft getadelt. Dieser Redner wird zugestehen, daß der Regierungsrath diese Ueberwachung nicht ausüben konnte, weder als Behörde noch persönlich, sondern einzig durch einen Stellvertreter in der Direktion der Ostwestbahn. Nun gut, dieser Stellvertreter war in der Person des Herrn Niggeler erwählt und dieser hat gestern erklärt, daß er während seiner Anwesenheit in der Verwaltung niemals mit Akten und Manipulationen bekannt geworden, welche später als tadelnswürdig entdeckt worden sind; daraus folgt daß der Einwurf des Herrn Stuber in dieser Hinsicht nichts anderes bezweckt, als einen persönlichen Angriff gegen Herrn Niggeler, in welchen Angriff mich einzumischen mir

nicht ansteht, denn die Regierung, wie sie es bereits durch ihren Vertreter in der Ostwestbahn erklärte, hat durchaus keinen Bericht erhalten, keine Anzeige, welche sie in den Fall gesetzt hätte, hier einzuschreiten. Endlich hat Herr Stuber ausgesagt, daß im Gegensatz zum Grobathrathskomitee der Regierungsrath nicht untersucht habe, ob die Gesellschaft wirklich den doppelten Betrag der auf Expropriation oder im Kanton Bern ausgeführten Arbeiten verwendeten Summe bezahlt habe, zu der Zeit als jedesmal ein Zehntel der der Ostwestbahn bewilligten Millionen einbezahlt wurde. Auf diesen Angriff ist die Antwort leicht. Es genügt, darauf hinzuweisen, was in allen Berichten mitgetheilt worden. Es ist dies nämlich, daß die Gesellschaft für eine Summe von Fr. 7,459,000 im Kanton verbaut hat, folgerichtig um Fr. 3,459,000 mehr als das Grobathrathskomitee als Bedingung der Einzahlungen verlangte. Dieser letzte Vorwurf fällt somit dahin. Nachdem ich die gegen den Bundesrath gerichteten Anschuldigungen durchgegangen und zurückgewiesen habe, gehe ich zu Behandlung der Ihnen vorgelegten Frage über. Ich werde mich bestreben, mich eben so klar als möglich zu fassen. Indem ich in die Sache eingehe, frage ich mich vor allem: von welchem Gesichtspunkte soll man ausgehen, um die verschiedenen Anträge, nämlich diejenigen der Mehrheit und der Minderheit der Kommission, so wie das von der Regierung vorgelegte Projekt zu beurtheilen? Zu diesem Zwecke glaube ich das Ereigniß, welches den Kanton mit Unglück heimgesucht hat, beim rechten Namen nennen zu sollen: ja wohl ist der Bankrott der Ostwestbahngesellschaft ein öffentliches Unglück. Wenn ein Unglück in einer Familie ausbricht, wie verfährt man dann? Anstatt sich Anschuldigungen, Vorwürfen, fränkenden Betrachtungen über das Geschehene hinzugeben, beillt sich jedes Glied, sich eine klare Rechenschaft über die Sachlage zu geben, und auf die Mittel bedacht zu sein, sich möglichst gut daraus zu ziehen. Nun findet dieses eben nicht statt im vorliegenden Falle. Anstatt mit Gefühlen der Liebe und der gegenseitigen Hülfeleistung zu handeln, geleitet durch das öffentliche Interesse, verfehlt man sich immer in die Vergangenheit, in die aufgedeckten Unordnungen der Verwaltung der Gesellschaft und man vergißt die Anforderungen der Zukunft. Eine Frage dieser Natur sollte nicht als eine einfache Geldfrage angesehen werden, wie man behauptet hat, oder wie ein gewöhnliches industrielles Mißgeschick. Verbindungswege dieser Natur sind mit den öffentlichen Interessen eng verknüpft; die Intervention des Staates muß auf eine wirksame Weise stattfinden, wohl ebensosehr als in weniger wichtigen Fällen, wie solche, wo eine Ueberschwemmung eine Brücke wegnimmt, oder eine Straße abschneidet. Die öffentliche Gewalt soll ihre Handlungen offenbaren, indem sie alle Interessen vermittelt, nicht aber auf die Weise eines Spekulanten, der aus dem Schaden der Bethelligten Nutzen ziehen will. Man hat behauptet, daß das Projekt des Regierungsrathes dahin trachte, die verderblichen Operationen der Gesellschaft zu bezahlen. Ich protestire gegen diesen übelwollenden Angriff. Der Regierungsrath hat einstimmig die Ihrer Prüfung unterlegten Anträge angenommen und sie enthalten nichts, was die unbegründeten Zumuthungen rechtfertigen könnte, die man sich erlaubt hat. Indem ich mich auf einen ganz objektiven Gesichtspunkt setze, behaupte ich, daß es unumgänglich nöthig ist, eine Lösung genau zu bestimmen, alle die elastischen Anträge, welche keinen Abschluß entscheiden, zurückzuweisen; denn die heute vorherrschende Ungewißheit kann nicht länger fortdauern, ohne die schwersten Nachteile herbeizuführen. Der Große Rath soll der Regierung seinen Willen bekannt machen, damit diese letztere wisse, welche Haltung sie einzunehmen habe. Vergeblich erklärt man, der Regierungsrath sei stets im Falle, wenn nöthig, den Großen Rath zusammenzuberufen, denn im Falle einer Liquidation wird eine Steigerung erfolgen und eventuelle Anerbieten, Preisangebote unter Vorbehalt der Ratifikation sind unzulässig, denn das Gesetz selbst bestimmt peremptorische Fristen in diesem Verfahren. Ich wiederhole es, der Große Rath hat die Pflicht, der Regierung einen bestimmten Auftrag zu erteilen, wenn er

vom Antrage der letztern abgeht. Wie auch die Lösung sei, sie soll die schwierige Frage entscheiden, um die es sich handelt, und für die ein früherer Abschluß gut gewesen wäre. Diese Ueberzeugung führt mich darauf, den Antrag des Herrn von Gonzenbach zurückzuweisen, denn er ist rein negativ, er löst nichts auf, und überläßt die Lösung der Ungewißheit und dem Zufall. Nach diesen Betrachtungen will ich nun den am lebhaftesten angegriffenen Punkt prüfen, betreffend den Auftrag, welchen die Regierung zu erhalten wünscht, um ein Abkommen, eine Verständigung auf gültlichem Wege anzustreben. Hier liegt eine der hauptsächlichsten Abweichungen vom Antrage der Kommission. Um die Verwerfung dieses Versuches eines Abkommens zu bewirken, behauptet man, eine solche Uebereinkunft sei unmöglich, sie würde nothwendigerweise Prozesse mit den Unternehmern und Aktionären nach sich ziehen, und man dürfe nicht daran denken, bevor die Aktiva und Passiva der Gesellschaft festgesetzt seien. Was mich betrifft, so erkläre ich, daß die Staatsgewalt ihre Würde verletzen würde, wenn sie nicht nach einer Verständigung trachtete. Eine Behauptung, wie diejenige des Herrn Manuel, daß ein Vergleich unmöglich sei, weil es sich um eine Eisenbahngesellschaft handelt, ist ein Unsinn, besonders in einem Momente, wo man ein Verkaufsprojekt, betreffend die Linie des Jura-Industriel als ein höchst glückliches Ereigniß ankündigt, das in den Gebirgsgegenden Neuenburg's zum Voraus als ein glückliches Heilmittel begrüßt wird. Das Wort „unmöglich“ ist nicht französisch, sagen wir im Jura; sollte es im deutschen Theil angenommen werden, besonders da es sich um einen Vertrag handelt, der mit der Ostwestbahngesellschaft und ihren zahlreichen Gläubigern abzuschließen ist? Nein, keine Rede davon. Um sich die Nothwendigkeit eines Vergleiches vorzustellen, genügt es, sich zu erinnern, daß im Jahr 1858 der Große Rath der Gesellschaft eine doppelte Konzession zu Erbauung von Eisenbahnen gewährte, deren Existenz heute bedroht ist; überdies ist zu berücksichtigen, daß eine Vetheiligung von 2 Millionen Franken beschloffen worden ist. Sie haben sogar den Antrag zurückgewiesen, den ich in dieser Beziehung zu jener Zeit formulirte und welcher darin bestand, dem Staate die Ausföhrung der Linien Biel-Neuenstadt und Bern Biel zu überbinden, einen Antrag, dessen Verwerfung noch heut zu Tage von aller Welt bedauert wird. Das Vertrauen, das der Gesellschaft von der höchsten Staatsbehörde geschenkt wurde, diese Gutsprechung mit Fr. 2,000,000 haben Gemeinden und Partikularen bestimmt, sich dabei zu betheiligen, und Unternehmer sind nicht angestanden, bedeutende Arbeiten auszuführen. Können Sie sich angesichts dieser Thatfachen als ganz fremd betrachten, einer solchen Katastrophe gegenüber, und dürfen Sie die wichtigen Interessen, welche gefährdet sind, mißkennen? Ich glaube nicht. Sie müssen alle Anstrengungen machen, um, wenn immer möglich, alle diese Interessen durch einen Vergleich zu beschwichtigen, denn der öffentliche Kredit im Kanton macht uns daraus eine gebieterische Pflicht. In der That, beim Mangel eines Handelsgesetzes im alten Kantonsrath wird man sich, wenn die gerichtliche Liquidation eintritt, auf die Bestimmungen des bernischen Zivilgesetzbuches stützen, und den Trägern von Obligationen ein Prioritätsrecht auf die Linien zuerkennen, welche ihnen speziell durch ein Dekret des Großen Rathes verpfändet worden sind, und zwar im Rang gewöhnlicher Obligationen gläubiger. Wenn die Gerichte, sich auf die Zivilgesetzgebung stützend, Urtheile in diesem Sinne fällen, dann frage ich, ob ein solcher Stand der Dinge nicht eine wahrhafte Ungeheuerlichkeit und geeignet wäre, den Kredit und das Vertrauen in den Kanton Bern zu gefährden. Ueberdies wird dieselbe Zivilgesetzgebung sogar zu der Annahme berechtigen, daß die Aktionäre mit ihrem persönlichen Vermögen für die Schulden der Gesellschaft solidarisch haften, selbst wenn in allen andern Ländern die Aktionäre niemals über den Betrag ihrer Aktien, die sie gezeichnet haben, haftbar sind. Doch das ist noch nicht Alles; die gerichtliche Liquidation wird die Anwendung dreier verschiedenen Gesetzgebungen nöthig machen, um die in der Unternehmung betheiligten Interessen zu ordnen.

Die Gesetzgebungen von Zug und Luzern werden berücksichtigt werden müssen, weil eine Eisenbahn von Luzern nach Zug bereits fast vollendet ist. Die Gesetzgebung des Kantons Bern muß für die Linie Biel-Neuenstadt maßgebend sein. Welche Quelle unbegrenzbarer Schwierigkeiten und verderblicher Prozesse wird dieß abgeben! Wollen Sie nun bei dieser unglücklichen Voraussicht wagen, einen Versuch gültlicher Beilegung zurückzuweisen, und zwar in dem Momente, wo die Unternehmer und Aktionäre ihre Bereitwilligkeit zu einem Vergleich fund geben? Wenn ein Kaufmann in einen Concurs hineingerissen wird, so zieht er ein anständiges und ehrliches Affkommodement den Verlusten vor, die für immer aus einer gezwungenen Liquidation hervorgehen. Warum sollte man denn den Antrag des Regierungsrathes, der gerade diesen Weg betreten will, verwerfen? Kein einziges gegündetes Motiv rechtfertigt dieß, und zwar um so weniger, als das Gesetz über das Vollziehungsverfahren den Richter zwingt, dem Schuldner eine Frist zur Abfindung mit seinen Gläubigern wenn möglich zu gewähren, bevor der Geldstag erklärt wird. Ich wiederhole, die Würde des Großen Rathes verlangt, daß man einen Vergleichsversuch mache, der alle Interessen mit einander ausföhnt, bevor man das häßliche Schauspiel einer Liquidation vor seinen Augen abspielen sieht. Was mich betrifft, so bin ich überzeugt, daß alle diejenigen, welche heute einen Vergleichsversuch zurückweisen, es später bereuen werden, wenn sie alle Privatnachteile vor den Augen haben, welche die Folge davon sein werden und die man nicht verbergen kann. Es handelt sich darum, einen Akt der Hingebung zu vollbringen, der seine Quelle in Patriotismus und Humanität hat; denn der Ruin der Familien untergräbt immerhin das Wohl des Staates. Reichen wir uns die Bruderhand bei dieser unfeligen Sachlage, wie man zu thun pflegt, wenn unglückliche Ereignisse anderer Art, z. B. durch Feuersbrünste oder Ueberschwemmung veranlaßt, unser Land bisweilen heimsuchen. Herr Bögberger behauptete, daß, wenn ein gültlicher Vergleich eintrete, die Gültigkeit desselben zweifelhaft wäre, und Prozesse mit den Erpropriirten, den Unternehmern und den Aktionären entstehen würden. Diese Schlußfolgerung ist ein baarer Unsinn; denn in der That, zum Begriff eines Vertrages gehört die Bestimmung aller Parteien. Sobald die Verpflichtung irgend einer Partei mangelt, existirt nicht nur kein zweideutiger, noch ein zweifelhafter Vertrag, wie Herr Bögberger behauptet hat, sondern es existirt gar kein Vertrag. Auch verschwindet in dem Momente, in welchem diejenigen, deren Bestimmung erforderlich ist, dieselbe verweigern, die Möglichkeit einer Vereinbarung, um der Liquidation Platz zu machen! Man wird also denselben Weg einschlagen haben, den ein Partikular einschlägt, wenn er Grundeigenthum erwirbt; denn die fraglichen Eisenbahnlizenzen sind nichts als Grundeigenthum. Die verkäuferische Partei wird die Gesellschaft sein, d. h. die Aktionäre, und die Regierung, als die erwerbende, wird Sorge tragen müssen, daß die Linien in ihre Hände übergehen, frei von allen Hypothekarlasten oder Privilegien. Es ist klar, daß diejenigen Gläubiger, denen die Linien auf irgend eine Weise verpfändet sind mit einem Wort, die Schuldenschriftgläubiger, gar keine Berechtigung zur Intervention bei dem Verkauf besitzen. Ihre Bestimmung verlangen, wie es ein Theil der Kommission verlangt, heißt soviel, als von vorn herein die Erwerbung aus freier Hand unmöglich machen und indirekt die Liquidation erzwingen. Betreffend die Prozesse, mit denen man die Versammlung zu erschrecken suchte, so sind dieß nichts als finanzielle Schreckgebilde, denn es ist klar, daß ein Uebertragsakt eines Grundeigenthums unantastbar ist, wenn die Zustimmung der Parteien vorhanden und wenn man alle die Hypothekarrechte bereinigt und ausgemerzt hat, seien sie dingliche oder privilegierte, mit denen es belastet war. Alle übrigen Gläubiger haben weder ihre Einwilligung zu geben, noch Reklamationen zu stellen; sie hätten im gegebenen Fall nichts als eine persönliche Klage gegen die Gesellschaft. Dies sind Grundbegriffe, die ich nicht vorbringen zu müssen erwartet hätte, um den Einwendungen des Herrn Bögberger Gerechtigkeit

keit widerfahren zu lassen. Ohne Zweifel sind die Schwierigkeiten, die ein Akkomodement darbietet, groß; allein es ist dies kein Grund, einen Versuch auszuschließen, den die Ehre des Kantons und die Zukunft einer Menge Familien verlangen. Man wird die Gläubiger sowie die Aktionäre zusammenberufen und wenn man auf einen hartnäckigen Widerstand, der nicht zu beseitigen ist, stößt, dann hat man seine Pflicht erfüllt und die oberste Landesbehörde wird von dem Vorwurfe frei sein, als habe sie selbst den Ruin der zahlreichen Theilbeteiligten in diesem unglücklichen Geschäft herbeigeführt, indem sie um jeden Preis eine Liquidation verlangte, die einen Makel für den Kanton Bern und ein finanzielles Unheil für die bei dem Unternehmen theilbeteiligten Partikularen zur Folge hätte. Ich gelange nun auf den zur Bestimmung des Kaufpreises vorgeschlagenen Modus. Die Regierung stellt grundsätzlich als Grundlage der zu eröffnenden Unterhandlungen die Nothwendigkeit einer Expertise auf; dieß ist das Mittel, zu welchem jedes Individuum greift, wenn es eine bedeutende Erwerbung machen will. Man schreitet zur Schätzung des Erwerbsobjekts, bevor man abschließt, und die Anerbieten richten sich, soweit sie den Preis betreffen, nach den Schranken der stattgefundenen Expertise. Da einige Redner bezüglich des durch eine Expertise vorausgesetzten Resultates Befürchtungen geäußert haben wegen der Wahl gewisser Ingenieure, so erkläre ich, daß die Regierung sich in keiner Weise gegen die Wahl der Ingenieur-Experten durch den Großen Rath sträuben wird, damit derselbe über ihre Unparteilichkeit überzeugt sei, und daß er selbst ihren Auftrag über die zu erstellenden Arbeiten bestimme, so daß man auf der Stelle den Umfang der vom Staate übernommenen Aufgabe kenne. Der Regierungsrath bezweckt nichts anderes, als sich mit Hülfe ehrenwerther, loyaler Experten über den Werth der bereits ausgeführten Arbeiten zu versichern und um einen sichern und gerechtfertigten Ausgangspunkt für ferneres Handeln zu besitzen, sei es behufs eines Vergleichsversuchs oder einer Liquidation. Andererseits ist diese Grundlage unerlässlich mit Rücksicht darauf, daß der Kanton, anstatt einen beliebigen Kaufpreis zu beschließen, wie es die Kommission vorschlägt, nicht einmal den Schein auf sich laden soll, als ob er auf Kosten der Unternehmer oder anderer Gläubiger sich zu bereichern suchte, indem er sich zu einem Spottpreis dieser Eisenbahnlinie bemächtigt. Das sind die Absichten, die den Regierungsrath beseelen, und vergebens wird man suchen sie anzuschuldigen, denn eine Schätzung ist durch die Umstände und die Sachlage geboten. Indem die Kommission einen Ankaufspreis von sechs Millionen festsetzt, stellt sie eine Zahl auf, die sie in keiner Weise rechtfertigen kann und zu gleicher Zeit verlangt sie in offenbarem Widerspruch eine Expertise. Was soll nun aber eine Expertise, wenn der Preis bereits unwiderruflich festgesetzt ist! Ueberdies ist es unerlässlich den Werth der Arbeiten festzusetzen, um sich nicht dem Nachtheile auszusetzen, durch einen zu hohen Kaufpreis den Verlust, welchen die verderblichen finanziellen Nachenschaften der Gesellschaft nach sich gezogen haben, decken zu müssen. Auf jeden Fall werden sowohl ein Vergleichsprojekt als auch während dem Laufe der Liquidation gemachte Anerbieten der Ratifikation des Großen Rathes unterstellt werden müssen. Ich war nicht wenig erstaunt, Herrn Bützberger am Ende seines Votums den Staatsbau der zu erwerbenden Linien bekämpfen zu hören. Nichts desto weniger schlägt die Kommissionsabtheilung, die er vertritt, folgendes vor: „Der Regierungsrath ist bevollmächtigt, auf dem Wege des Ankaufes die beiden Linien Biel-Neuenstadt und Gümli-Genève zu erwerben.“ Ich frage nun Herrn Bützberger, daß er uns sage, ob der Staat Behufs der Erwerbung diese Eisenbahnlinien an die öffentliche Steigerung bringen solle, um sie wieder zu verkaufen, denn es ist augenscheinlich, daß der Staat, wenn er diese Linien nicht vollenden will, sie auch nicht erwerben soll, indem eine entgegengesetzte Operation mit Recht absurd genannt werden kann. Ich ziehe die Offenheit des Herrn von Gonzenbach vor, mit der er unverholen die Liquidation proklamirt, begleitet von Anträgen, die der Centralbahn zu machen wären,

um ihr alle diese Linien zu überlassen, welche der Staat nach seiner Meinung nicht erstellen soll. Da dieß eine Geldsache sei, sagt er nämlich, müsse sich der Staat möglichst billig daraus ziehen. In einem merkwürdigen Widerspruch damit hat Herr v. Gonzenbach erklärt, daß er von diesem Handel und der Konkurrenz die Franco-Suisse ausschließen wolle und zwar deswegen, weil der Kanton Bern nicht dulden könne, daß französische Eisenbahn-Wagen und Angestellte bis in die Bundesstadt hineingelangen, und diese Eisenbahn-Wagen und Angestellten eines schönen Tages unbeweglich in Pontarlier verbleiben würden, wenn die Eidgenossenschaft sie im Kriegsfall nöthig hätte, um Schweizer-Militär zu befördern. Ich muß dem Redner bemerken, daß die Liquidation der Ostwestbahn nicht nur eine Spekulation, eine Geldsache ist, wie er behauptet im Gegensatz zur Auffassung der Regierung, welche darin eine wichtige Frage des Staatsinteresses sieht, wo ihre Dazwischenkunft unentbehrlich ist. Wo würde denn Herr von Gonzenbach das Recht hernehmen, bei einer Liquidationssteigerung einen Ersteigerer und Meistbietenden auszuschließen? Ich erkläre, daß seinem Prinzip gemäß die Franco-Suisse nicht beseitigt werden könnte und in dem Moment, wo sie der Meistbietende und letzte Ersteigerer wäre, diese an den Zuschlag gesetzten Linien erhalten müßte. Diese Folgerichtigkeit zeigt nochmals die Nothwendigkeit, dieser Angelegenheit ihren realen Charakter den jeder unparteiliche Kopf ihr gibt, zu bewahren. Wenn die Kommission denselben Zweck verfolgt wie Herr Gonzenbach, so mag sie es unverholen sagen, dann wird es genügen, eine Abordnung nach Basel zu senden, um behufs einer Lösung mit der Centralbahn zu unterhandeln, und es wird dann überflüssig sein, im Großen Rathe Vorschläge, die indirekt zum selben Resultat führen, anzunehmen. Man sagte, daß der Staat kostspieliger baue als Privat-Unternehmer. Dieß ist ein großer Irrthum. Wenn man diese Linien kauft, so wird man eine besondere Verwaltung einsetzen und an deren Spitze einen praktischen, fähigen Mann stellen müssen, einen Mann, der das allgemeine Vertrauen genießt und die nöthige Energie zu entwickeln weiß. Wenn Gesellschaften derartiger Männer entdeckt und aufgefunden haben, wird man dann wohl den Staat für unfähiger halten? Ich weise im Namen des Kantons ein solches Armuthszeugnis zurück. Ueberdies wird der Staat, der baar seine Unternehmer und Arbeiter auszahlt und im Falle ist, sich Kapitalien zu weniger hohen Zinsen als die Gesellschaften zu verschaffen, billiger bauen können, als jeder Andere, es müßte denn eine erbärmliche Verwaltung dabei sein. Man höre doch auf, die Versammlung mit so gehaltlosen Behauptungen zu erschrecken. Erlauben Sie mir, Betreffs Artikel 5 (über die provisorischen Maßnahmen) einige Worte an Sie zu richten. Es ist gegen ihren Willen, wenn die Regierung die erwähnte Vollmacht im vorgenannten Artikel verlangt, denn sie mußte hierin bloß der Nothwendigkeit weichen. Es ist außer Zweifel, daß eine ziemlich lange Frist verstreichen wird, bis ein Akkomodement stattfinden kann, oder bis die Liquidation beendet sein wird; nun aber ist während dieser Zeitfrist unumgänglich nöthig, bedeutenden Schaden von dem Staate und der Gesellschaft abzuwenden. Die Linie Biel-Neuenstadt bedarf dringender Arbeiten zur Sicherung, die gegenwärtig der Centralbahn obliegen, aber von einem Moment zum andern unterbrochen werden können, denn ihre Verpflichtungen erlöschen mit dem Entscheid, den Sie zu fällen haben. Auf der Linie Bern-Langnau ist eine Brücke, die in Ermangelung von Befestigungsarbeiten bei der ersten besten Ueberschwemmung fortgerissen zu werden droht. Der Regierungsrath war daher genöthigt um Vollmacht einzukommen, um diesen Uebelständen zu begegnen; aber bemerken Sie wohl, daß er seine Vollmacht auf die dringenden und äußerst nothwendigen Vorkehrungen beschränkt. Sie wissen auch, daß die Ostwestbahn-Direktion Prioritäts-Obligationen deponirt hat, um ihr geliehene Summen ebenfalls vom Nominalwerth der Obligationen sicher zu stellen. Wenn ein Banquier, um seine Summen zu decken, die Obligationen, wie man in Frankfurt davon bedroht ist, an der Börse verkaufen würde, so könnten

sie vielleicht mit 30 Prozent Verlust gekauft werden, der Bankier würde sich durch dieses Mittel sein volles Eigenthum erhalten und dann die vollzählige Zahlung in der Liquidation einfordern, indem er zugleich auf Unkosten aller Uebrigen Berechtigten einen bedeutenden Gewinn bewerkstelligt. Ebenso verhält es sich mit den Aktien der Centralbahn, deren die Gesellschaft für zwei Millionen besaß. Sie sind ebenfalls als Unterpfand zum Kurse von 350 Fr. gegeben, während dem der gegenwärtige Kurs 100 Fr. über dieser Zahl beträgt. Soll man sie nun zu einem Spottpreis fahren lassen? Ich denke nicht. Provisorische Maßregeln müssen daher zur Vermeidung von Verlusten an diesen hinterlegten Werthschriften, welche bereits verfallene Anleihen sichern, angeordnet werden, für den Fall, wo dieser Schaden auf keine andere Weise abgewendet werden könnte. Der Artikel 5 des Defreisetwurfs ist daher vollkommen gerechtfertigt. Mehrere Redner, die sich mit Nachdruck gegen die Ostwestbahn und ihre Verwaltung erhoben haben, die ich ebenso wenig als gewisse schmachvolle Finanzmachenschaften vertheidige, haben vergessen, daß ein bißchen Edelmutb gegenüber dem Mißlingen stets am Plage ist, und daß der Erfolg öfter einen Akt auf ganz verschiedene Art würdigen läßt. So war es im Jahr 1854, als die Centralbahn sich in finanzieller Noth befand und vom Großen Rathe von Bern eine Aktienbeihilfung von vier Millionen erhielt. Damals waren 72,000 Aktien, die ihr Gesellschaftskapital bildeten von 500 Fr. auf 200 Fr. herabgeschmolzen, so daß durch einen Federzug ein Aktienkapital von 36 Millionen sich auf 14,400,000 Fr. vermindert fand. Wie dies Unternehmen mit Erfolg ausgeführt war, und sein Ziel erreicht hatte, tadelte Niemand die fragliche Operation, während man nun nicht genug Anschuldigungen gegen eine Gesellschaft zu schleudern weiß, die unglückliche Umstände aufgehalten haben und ebenso gegen diejenigen, welche seiner Zeit die Linie Biel-Neuenstadt und Biel-Bern nicht der Centralbahn konfessionniren wollten. Auch ich bin einer von diesen, die gekämpft haben, um zu verhindern, daß die Centralbahn die Linien, um die es sich handelt, in Besitz nehme. Es existiren nun die entscheidenden Beweggründe, die den Großen Rath zur Nichtkonfessionnirung an diese Gesellschaft bestimmt haben, nach meiner Ansicht noch heute, denn hätte man dieß gethan, so würde man dem Jura und dem Emmenthale das Zustandekommen von Eisenbahnen für die Zukunft unmöglich gemacht haben. Es ist augenscheinlich, daß die Centralbahn, welche die Hauensteinlinie von Biel nach Basel ausbeutet, ein großes Interesse daran hat, die Erstellung einer Konkurrenzlinie durch den Jura, d. h. von Biel nach Basel zu verhindern. Nun wird Niemand ernstlich bestreiten, daß die Linie Biel-Neuenstadt, auf welche sich der Verkehr der Franco-Suisse, des Jura-Industriell und der Westbahn richtet, dem Jura unumgänglich nöthig ist, damit seine Hauptlinie lebensfähig sei. Der Lokalverkehr ist ungenügend, es bedarf des Transits, welchen vorgenannte Linien auf diejenige des Jura, um ungefähr 20 à 25 Kilometer kürzer als die Centralbahn, werfen werden. Ich frage nun, ob es zweckmäßig sei, zu Ersparung einiger hunderttausend Franken, diese Aussicht für alle Zukunft zu verschließen; denn Sie dürfen nicht außer Acht lassen, daß eine Eisenbahn durch den Jura für den Kanton eine materielle und politische Nothwendigkeit werden wird. Die jurassische Bahnlinie wird wegen Mangel an Lebenskraft eine unmögliche Operation sein, wenn die Centralbahn Eigenthümerin der Linie Biel-Neuenstadt ist; denn die letztere wird allen vom Mittelmeer bis zum Rhein sich erstreckenden Verkehr auf die Hauensteinlinie ableiten. Angesichts dieses wichtigen Umstandes sage ich den jurassischen Deputirten, daß sie mit der Ueberzeugung nach Hause fahren können, den Todesstreich der Eisenbahnlinie des Jura und ihrer Zukunft selbst versetzt zu haben, wenn sie durch ihre Stimmunggebung, deren Beweggründe ich nicht untersuchen will, die Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern in die Hände der Centralbahn fallen lassen. Ich vertheidige deshalb, wie ich es bereits gethan habe, die Ansicht, daß diese Linien durch den Staat sollen erstellt werden, weil ich nicht will, daß

dieses Werk dahin falle. Gleich ist die Sachlage auf der Linie Bern-Langnau. Wenn die Centralbahn diese Strecke übernimmt, so ist die Aussicht, eine innere Linie zu erhalten, die Genf, Lausanne, Freiburg, Bern und Luzern verbindet, vollständig vernichtet. Man hätte ebenso Unrecht, wenn nach der Ansicht des Herrn von Gonzenbach selbst die Linie Bern-Luzern nach der Beendigung der Dron-Linie einen sehr genügenden Ertrag hätte. Wenn man finanziellem Kleinmuth folgt, so wird man bezüglich der Eisenbahnen einen unverbesserlichen Fehler begehen. Die Wunder menschlichen Geistes während dieses letzten Viertels des Jahrhunderts sollen uns an der Zukunft nicht zweifeln und sie bloß stellen lassen, wegen einigen Schwierigkeiten, die man übertreibt. Ich bin der Centralbahn nicht feind, aber es sind hier höhere Interessen zu wahren, und ich hoffe, daß der Kanton Bern genug Energie besitzen, mächtig genug sein wird, um seiner Eisenbahnpolitik treu zu bleiben, daß er seine frühere Stimmung nicht verläugnen und seinen Glauben in die Zukunft nicht verlieren wird. Sein Großer Rath wird weder seiner Bevölkerung noch der ganzen Schweiz ein derartiges Beispiel geben, denn es wäre dieß ein Akt der Schwachheit, der einen unvermeidlichen Tadel nach sich ziehen würde. Ich berühre mit einigen Worten das Votum des Herrn Fürsprecher Riat, bevor ich schließe. Er beantragt, den Antrag der Regierung zurückzuweisen, damit sie vorläufig das ganze Eisenbahnnetz, das durch den Staat im Kanton zu erbauen ist, studire. Dieser Vorschlag wäre ohne Zweifel nützlich, kann aber unter obwaltenden Umständen keine Berücksichtigung finden. Wirklich ist eine Rückweisung nicht thunlich, da die Gesellschaft im Begriffe ist, Bankrott zu machen und der Staat eine Stellung einnehmen muß, um seine Interessen zu wahren. Wenn es sich einfach um eine Konzessions-ertheilung an diese Linien handeln würde, so möchte der Antrag des Herrn Riat seine Berechtigung haben, aber Angesichts eines völligen Bankrotts, einer Liquidation und nicht ausgeführter Arbeiten, die beendet werden müssen, kann die Frage nicht allgemein aufgefaßt werden, um eine für das Land wahrhaft dringende Sachlage ungelöst zu lassen, und Verzögerungen herbeizuführen, deren Ende man nicht absehen könnte. Ich glaube daher, dieser Antrag müsse für den gegenwärtigen Moment als ungeeignet und unzulässig verworfen werden. Erlauben Sie mir noch einige Worte. Ein allgemeines Unglück hat den Kanton betroffen, zu dessen Beseitigung bedarf es aller Kräfte. Blicken wir daher nicht zurück um anzuschuldigen und die bedauerlichen Umstände wieder zu rügen, die dieses Ereigniß herbeigeführt haben. Vereinigten wir uns in brüderlichem Sinne, um ein wirksames Mittel für die Sachlage herbeizuschaffen, die so viele Familien in Gefahr setzt. Ich appellire daher an den Patriotismus aller Mitglieder dieser Versammlung, um sie zu bewegen, alle ihre Beschwerden zu vergessen, denn die Gesellschaft ist todt und man setzt die Verstorbenen nicht an den Pranger der Entehrung und der Schmach. Denken Sie daran, daß Sie einen wichtigen Beschluß zu fassen haben, von welchem die Zukunft abhängt, der alle Interessen versöhnen und mit der Ehre und dem Kredit des größten Kantons der Schweiz vereinbar sein soll. Ich empfehle die Annahme des regierungsräthlichen Entwurfs.

Immer. Nach der glänzenden Improvisation, die wir soeben gehört haben, dürfte ich es kaum wagen, das Wort zu ergreifen, wenn ich nicht der hohen Versammlung einen Antrag zu unterbreiten hätte. Ich rede nicht als Abgeordneter vom Bieler-Seegebiet, um Beschwerden und Anschuldigungen gegen die Direktion der Ostwestbahn oder gegen die Regierung zu erheben, obschon es nicht an Stoff hiezu mangelte, da wir in mehrfacher Beziehung verletzt wurden. Da wir aber unsere Verhandlungen heute schließen müssen, will ich kurz sein, und werde mich enthalten, dasjenige zu wiederholen, was schon gesagt worden ist. Der Antrag, den ich zu stellen die Ehre habe, betrifft eine Zinsengarantie, welche der Staat derjenigen Gesellschaft ertheilen würde, die baut; nämlich eine Zusage von 4 Prozent eines größern Kapitals, was den vorgeschlagenen

Staatsbau ersetzen und einer Liquidation vorbeugen würde. Mein Antrag faßt sich in folgenden Worten zusammen: „Der Große Rath des Kantons Bern, in Erwägung, daß das Ostwestbahnunternehmen in hohem Maße den wohlverstandenen Interessen des Kantons Genüge leistet, und daß das Falllassen desselben unter gegenwärtigen Umständen sowohl für den Staat und die dabei finanziell beteiligten Gemeinden als für die Unternehmer, Expropriaten und Partikularen einen sehr bedeutenden Verlust nach sich ziehen würde,

beschließt:

Art. 1. Der Staat Bern gewährleistet der Ostwestbahngesellschaft oder in deren Ermangelung, derjenigen Gesellschaft, welche vom Großen Rathe genehmigt, und die Ausführung der Linien Neuenstadt-Biel, Biel-Bern, und Gümmligen-Langnau übernehmen wird, unter den im Konzessionsakt enthaltenen Vorbehalten und Bedingungen, einen Zins von 4 Prozent jährlich während 10 aufeinanderfolgenden Jahren. Würde der Staat auf dem Zins während der ersten Jahre einen Verlust erleiden, so soll er dafür in den folgenden Jahren durch die Gesellschaft entschädigt werden, wenn genannte Linien dazu gelangen, mehr als 5 Prozent einzutragen.

Art. 2. Es soll der Zins auf ein Kapital von Fr. 16,000,000 berechnet werden, welches zur Erstellung des Eisenbahnnetzes auf dem bernischen Gebiete als nöthig erachtet wird.

Art. 3. Der Regierungsrath ist mit der Vollziehung des gegenwärtigen Dekretes beauftragt, welches mit 1. April 1861 in Kraft treten wird, im Sinne eines vom Staate mit der Gesellschaft abzuschließenden Vertragsabschlusses.

Art. 4. Der Regierungsrath ist beauftragt, mit den Regierungen der Kantone Luzern und Zug in Verbindung zu treten, zu dem Zwecke sie einzuladen, sich Bern anzuschließen, um das Ostwestbahnunternehmen zu sichern und folgerichtig ebenfalls einen Zins zu garantiren für die Bahnstrecken, die ihre betreffenden Gebiete durchlaufen.“

Bern, den... April 1861.

(Unterschriften.)

Es ist dieß durchaus kein verzögernder Antrag, und es liegt darin nicht die Absicht, Sie verhindern zu wollen, schon heute einen Beschluß zu fassen. Im Gegentheil, denn meiner Ansicht nach wäre die Liquidation gerade das Schlimmste. Mein Antrag braucht nicht zur Verathung an den Regierungsrath zurückgewiesen zu werden, denn wer das Mehrere kann, kann auch das Wenigere. Ich gehe nun zur Sache selbst über, um die Anträge der Kommission und der Regierung zu prüfen, und um die nach meiner Ansicht bessere zur Geltung zu bringen. Betreffend die Anträge der Kommission, welche darin bestehen, die fraglichen Bahnstrecken um die Summe von 6 Millionen zu übernehmen, so hat man bereits gesagt, daß die Gesellschaft sie nicht annehmen könne, denn sie hat bereits diejenigen Anträge der Regierung zurückgewiesen, nach welchen Fr. 6,500,000 angeboten wurden, so daß nun eine Liquidation in Aussicht steht, was man jedoch vermeiden muß, weil dadurch die Linien auf's Spiel gesetzt wären. Betreffend den Antrag der Regierung so halte ich dafür, daß, wenn man die Linien so wie sie sind erwerben will ohne die Rechtswohlthat des Inventariums, dieß blind handeln und sich einer Menge Prozessen aussetzen heiße. Auch würde man, wie Herr Bützberger bemerkt, viele Verwicklungen entstehen sehen. Ich könnte, sofern es mich betrifft, eine gute Anzahl derer anführen, die auf der Linie Biel-Neuenstadt ihren Ursprung haben. Ich glaube, daß der Staat gehalten wäre, in dieser Hinsicht Prozesse zu bestehen, bezüglich deren man sich heute noch täuschen kann, die aber aus der Erde wachsen würden, sobald der Staat an Platz und Stelle der Gesellschaft sein würde. Beide Anträge leiden in ihrem Hauptpunkt, nämlich darin, daß sie der Kantone Luzern und Zug nicht gedenken. Man hätte dahin trachten sollen, sich mit diesen Kantonen zu verständigen. Wie man gegenüber diesen verbündeten Mitständen handelt, scheint mir so ziemlich eigenartig. Jetzt stellt man den Staatsbau voraus, aber ich habe

aus dem regierungsräthlichen Bericht nicht ersehen, wie der Regierungsrath die Geldmittel herzuschaffen gedenkt. Sollte dieß vermittelt einer Steuererhöhung geschehen? Man spricht nichts davon und ich denke es auch nicht. Oder durch ein Anleihen? Dieß ist wahrscheinlicher. In diesem Fall werden sich die Kapitalisten des Kantons in Menge betheiligen und den Landbauern und Industriellen das Geld, das sie diesen leihen, entziehen, während dem, wenn eine Gesellschaft baut, die Geldmittel nicht so sehr vom Kanton herfließen, sondern dem Ackerbau verbleiben und das Ausland sie herbeischafft. Ueberdieß finde ich, daß eine Gesellschaft mehr Vortheile für den Bau hat, als der Staat; sie wird billiger bauen, besonders wenn sie vom Staat eine Zinsengarantie erhält. Sie wird nicht von Nöthen haben, ihre Zuflucht zu solchen Umtrieben zu nehmen, wie sie die Direktion der Ostwestbahn betrieben. Der Staat baut stets theuer, was wir übrigens alle Tage anlässlich der gewöhnlichen Straßen sehen. Zudem würde der Regierungsrath sich zu viel mit der Eisenbahn zu befassen haben; seine Sitzungen würden stets von Aufträgen in Anspruch genommen werden, und der Regierungsrath des Kantons Bern hat ohnehin genug zu thun, wenn er alle Zweige der Staatsverwaltung auf eine befriedigende Weise besorgen will, ohne sich zum Erbauer und Verwalter von Eisenbahnen zu machen. Man sagt zwar, es werde eine getrennte Verwaltung dafür geben, unter der Ueberwachung der Regierung, aber das verhindert nicht, daß sie und insbesondere die Eisenbahndirektion, nicht beständig genöthigt sein werden, sich damit zu befassen, und vorzüglich im Anfang. Diese Linie würde sich ebenso gut durch eine Gesellschaft erstellen lassen, und auf diese Punkte möchte ich Ihre Aufmerksamkeit verweisen. Es würde wirklich ein großer Vortheil sein, wenn die gegenwärtige Gesellschaft die Unternehmung fortführen würde. Natürlich sage ich nicht, daß man die Sache unter den Händen der jetzigen Direktion lassen solle, die andern Personen Platz machen soll, welche Bürgschaft für Sicherheit und Vertrauen darbieten. Eine Bedingung sine qua non ist die, daß man diesen ganzen Generalstab fortschicke, um ihn durch einen andern zu ersetzen. Wenn aber die Gesellschaft fortfahren würde in ihren Verrichtungen, unter der Mitwirkung einer Zinsengarantie wie es mein Antrag verlangt, so würde die so sehr gefürchtete Liquidation vermieden werden, die Gesellschaft würde bequem die nöthigen Geldmittel finden, die ihr bis jetzt nicht erschienen. (Herr Schneider sagte, er habe in dieser Hinsicht Anerbietungen.) Die Gläubiger wurden befriedigt, auch die Bauunternehmer, und wir hätten unsere Linien gut vollendet, ohne daß der Staat Defizite trüge. Wohl wäre er gehalten, die ersten Jahre hindurch zu zahlen; dann aber würde er später gedeckt sein; er hätte eine schöne Linie, er hätte ein Unternehmen gefördert, das man als ein nützliches nicht fallen lassen kann. Man muß vor einer Zinsengarantie nicht erschrecken. Unglücklicher Weise wurde diese Frage vom Regierungsrath nicht geprüft, und sein Bericht berührt die Frage der Garantie nicht; deswegen wird die Mehrheit des Großen Rathes über einen Antrag, wie der meinige ist, etwas erstaunt sein, über einen Antrag, der noch nicht auf eine hinlänglich gründliche Weise durch unsere vortragenden Behörden erörtert worden ist. Ich sehe im geringsten nicht ein, daß mein Antrag Besorgnisse erregen könnte. Der Staat wüßte, zu was er sich verpflichtet, und was er jährlich zu bezahlen hätte; die übrigen Zweige der öffentlichen Geschäftsbeforgung würden darunter nicht leiden, die Staatsfinanzen würden fortfahren die Bedürfnisse derselben zu befriedigen, und könnten verwendet werden, die vom Bahnnetz entfernten Ortschaften zu verbinden, denn es knüpft sich an die Eisenbahnen die Nothwendigkeit der Erbauung einer Masse von Straßen, um die entferntern Gegenden sich näher zu bringen. Dieß ist es vor allem, was man nicht aus dem Gesichte verlieren darf, sonst kann der Staat nicht allen seinen Bedürfnissen genügen, und die andern Zweige der öffentlichen Verwaltung würden unfehlbar darunter leiden, wenn er selbst bauen würde. Wenn man an ihn die begründetsten Anforderungen stellen wird bezugs Entsumpfungen, des Baues von Schulhäusern u., was

wird er antworten? Er wird genöthigt sein zu sagen, die Kassen seien leer. Ein kleines Land wie das unsrige kann nicht so beträchtliche Opfer bringen. Haben wir den für das Prinzip des Staatsbaues günstigen Moment verstreichen lassen, so ist es jetzt zu spät, darauf zurückzukommen; deshalb glaube ich, daß die Regierung darauf verzichten soll, selbst zu bauen, nicht aber auf die Unternehmung von Eisenbahnen überhaupt. Wie muß man aber dieses anstellen? Man muß irgend eine Zinsengarantie beschließen, und dann wird auch der Jura Aussicht haben, seine Linien zu erstellen, während, wenn Sie das Prinzip des Staatsbaues annehmen, der Große Rath niemals für Eisenbahnbauten im Jura wird stimmen wollen, denn die Kosten werden ein unübersteigliches Hinderniß sein, während eine einfache Zinsengarantie für einen bestimmten Zeitraum unsere Kollegen des alten Kantonstheils nicht erschrecken wird. Mein Antrag liegt im wohlverstandenen Interesse des Jura und ist geeignet, ihm seine Linien eher zu verschaffen, als jedes andere System. Ich halte sogar dafür, daß er der einzige Antrag ist, welcher dem Jura Aussichten eröffnet, in einer verhältnißmäßig nahen Zukunft die Eisenbahnen hergestellt zu sehen. Ich bitte daher die Versammlung, meinen Antrag in ernstliche Erwägung zu ziehen.

Fischer. Die beiden Mitglieder des Regierungsrathes, welche bisher über die in Frage stehende Angelegenheit das Wort ergriffen haben, das eine dem deutschen, das andere dem französischen Kantonstheile angehörig, sind, wahrscheinlich ziemlich unwillkürlich, etwas warm geworden, besonders Herr Regierungsrath Migy, und wenn man die Sache auffaßt, wie die betreffenden Herren sie selbst bezeichneten, indem der eine sagte, die Zukunft und unsere Kinder werden uns richten; der andere, es handle sich darum, ein Nationalunglück abzuwenden, — so kann man ihre Stimmung wohl begreifen. Was mich betrifft, so werde ich mich befehlen, die Sache ohne Eifer, so kalten Blutes als möglich zu besprechen; aber ganz versprechen kann ich es auch nicht. Ich hörte von Herrn Regierungsrath Migy, wie weit es gehen kann, wenn man sich auf ein solches Unternehmen einläßt, wie das in Frage stehende. Es gibt ein deutsches Sprichwort, das sagt: wenn man Einem den Finger gibt, so will er die ganze Hand. Wenn dieß irgendwo Anwendung findet, so hier. Gegenwärtig steht der Große Rath auf ganz anderem Fuße, als früher. Der Große Rath hat seiner Zeit den Finger gegeben, jetzt soll er die Hand geben. Aber ich frage: wo haben wir die Garantie, daß, wenn wir heute einen Beschluß nach Antrag des Regierungsrathes fassen, wir nicht in 4–6 Monaten oder 1–2 Jahren wieder auf einem ganz andern Boden stehen, als heute? Wir müssen uns also in Acht nehmen, bevor wir einen Beschluß fassen. In dieser Beziehung danke ich Herrn Migy, daß man ihm nicht den Vorwurf machen kann, als hätte er hinter dem Berge gehalten. Seiner Zeit sagte man dem Großen Rathe, es handle sich um eine Staatsbetheiligung von 2 Millionen. Mir schien damals schon die Sache nicht so beschaffen, daß ich hätte dazu Hand bieten können; aber das mußte ich anerkennen, daß der Große Rath sich Garantien ausbedungen hat. Wie weit geht man heute? Nicht nur anerkennt man, die 2 Millionen, die man in das Unternehmen der Ostwestbahn geworfen, seien verloren, die seiner Zeit versprochenen Garantien seien nicht vorhanden, sondern man sagt, das einzige Mittel, das Unternehmen zu retten, sei — nicht etwa der Antrag des Herrn Bögberger, der 6 Millionen dekretiren will; Herr Migy sagt, das reiche nicht hin; wenn man das Nationalunglück abwenden wolle, so müsse man fortfahren, der Regierung ein Zutrauensvotum zu geben. Wir kennen zwar das Soll und Haben der Gesellschaft nicht, aber wir sollen die Sache deffenungeachtet von vornherein übernehmen und zwar um einen Schätzungswert, den wir nicht kennen. Im Berichte des Regierungsrathes ist eine vorläufige Schätzung aufgestellt im Betrage von 6½ Millionen, während Hr. Oberingenieur Wetli damit auf 10 Millionen kommt. Da wir uns auf diesem

Boden befinden, so läßt es sich wohl erwägen, wie wir eigentlich darauf gekommen sind, und darum hat Hr. Regierungsrath Migy in meinen Augen nicht recht, wenn er äurte, daß man das bisherige Verfahren gegenüber der Ostwestbahn zu rügen wagte, wenn er meint, wir sitzen hier en famille zusammen, um über Alles den Mantel der Liebe zu decken. Ich weiß nicht, ob Herr Migy zu allen Zeiten diese Gesinnung hatte, daß er dachte, man müsse den Mantel der Liebe über die Blößen Anderer decken, ob er nicht im Widerspiel ganz andere Ansichten hatte. Indessen will ich mich nicht darauf verlegen, die schmutzige Wäsche im Großen Rathe auseinanderzulegen, aber alles mit dem Mantel der Liebe decken kann ich auch nicht, namentlich die Blößen, von denen wir wissen, daß sie uns schaden. Ich frage also: wie sind wir zu der Stellung gekommen, in der wir uns gegenwärtig befinden? Ich betrachtete von Anfang an das Ostwestbahnunternehmen, d. h. die Erstellung der Linie Bern-Luzern, nicht als lebens- und konkurrenzfähig, besonders als ich sah, daß Luzern, das bei der Sache theilhaftig ist, wie wir, keinen Kreuzer daran geben wollte. Ferner konnte ich zu einzelnen Personen, die an der Spitze standen, besonders zu Herrn Professor Hildebrand, nicht das Zutrauen haben, das zum Gedeihen eines solchen Unternehmens nöthig ist, nicht daß ich glaubte, er soll nun der Sündenbock für alles sein, was geschehen ist. Ich glaube zwar, er sei ein Brachteremplar unter den Schwindlern, aber als Sündenbock für das, was Andere begangen, möchte ich ihn nicht hinstellen. Ich betrachtete von Anfang an den Ausweis eines Aktienkapitals von 10 Millionen als Dunst und Rauch; daher stimmte ich weder zur Konzession noch zur Subvention. Der Große Rath war aber anderer Ansicht, und ich anerkenne seinen Standpunkt; er hat sich bei dem Unternehmen theilhaftig, und ich nehme seinen Standpunkt heute an. Aber es entsteht die große, wichtige Frage: sollen wir das Zutrauen, das man von uns verlangt, unbedingt oder bedingt schenken? mit anderen Worten: sollen wir zum Antrage des Regierungsrathes stimmen, der unbedingtes Zutrauen fordert, oder sollen wir nur ein bedingtes Votum abgeben, wie es Herr Bögberger verlangt? Es ist gewiß nicht unwichtig, wie bereits Hr. Zuer sagte, daß wir die finanzielle Seite der Frage hauptsächlich in's Auge fassen, was Herr Migy nicht gethan hat, was Herr Finanzdirektor Scherz vielleicht thun wird (ich bedaure, daß ich seine Auffassungsweise nicht bereits kenne). Wir können uns gar nicht täuschen, daß es sich nach dem Antrage des Regierungsrathes um eine Summe von wenigstens 14½–15 Millionen handelt, um die fraglichen Eisenbahnlinien auf dem Wege des Staatsbaues zu vollenden, von den 2 Millionen nicht zu reden, welche bereits eingezahlt sind. Ferner ist es unzweifelhaft, daß, wenn wir den Staatsbau hier beschließen, wir denselben auch für den Jura haben werden. Es handelt sich also um die Inauguration eines neuen Systems. Wir stehen nun an der Pforte des neuen Tempels (er wird als eine neue Art Ehrentempel bezeichnet) und ich ergreife das Wort, um vor dem Eintritte zu warnen. Ich habe zwar schon oft gewarnt, vergeblich, aber es kommt vielleicht eine Zeit, wie Hr. Regierungsrath Sahli sagte, wo die Zukunft richten wird. Also wir stehen an der Pforte des Zweiliniensystems, das uns zum Schuldensysteme führen wird. Wir müssen Geld aufbrechen, um alles zu bestreiten. Es sei mir beiläufig eine Bemerkung erlaubt gegen den Einwurf, daß die Einnahmen den Ausgaben die Wage halten werden. Nach zuverlässigen Berechnungen wird der jährliche Ausfall, welchen der Staat zu tragen hat, 3–400,000 Fr. betragen, ohne die Juralinie. Wenn man an der Pforte eines solchen Systems steht, so ist ein Rückblick gewiß erlaubt, damit man sich orientiren kann. Ohne alle arrière-pensée und ohne Jemanden zu nahe zu treten, will ich einen kurzen Rückblick auf die verschiedenen finanziellen Phasen werfen, die wir im Großen Rathe durchgemacht haben. Vor 1830 herrschte das System, möglichst viele Hülfquellen zu sammeln und möglichst wenig auszugeben. Nach 1830 (ich sage es nicht vorwurfsweise) kam die Neigung, mehr auszugeben, aber

zum Grundstock hielt man noch Sorge; man sagte, es sei eine neue Zeit angebrochen mit neuen Bedürfnissen, die jedoch aus dem Ertragnisse des Grundstockes bestritten wurden. Es kam die Periode von 1846, im Verfassungsrathe wurde der bekannte §. 85 debattirt. Was sagte man damals? Nicht nur vom Ertragnisse des Vermögens seien die Bedürfnisse zu bestreiten, sondern auch ein Theil des Kapitals soll zu Reformen verwendet werden. Es war schon ein wesentlicher Unterschied gegenüber 1830, indem man den Grundstock in Anspruch nahm für die Gründung neuer Institute, wie die Hypothekarkasse u. s. w. Andererseits wurde jedoch eine Garantie gegeben. Gleichzeitig wurde ein neues Steuergesetz erlassen, welches den Ausfall hätte decken sollen; man schuf eine Kapital-, Vermögens- und Einkommenssteuer. Die Steuerkraft des Volkes ist in Anspruch genommen, sie hat ihre Grenzen. Der Ertrag wird auf das Armenwesen und Anderes verwendet. Hier möchte ich den Männern auf dem Lande zu bedenken geben, ob es recht, ob es gut ist, die Steuerkraft des Volkes dergestalt in Anspruch zu nehmen, das man auf unvorhergesehene Fälle nichts mehr versparen kann. Nun kommt im Jahre 1861 der neue Wendepunkt, wo man nicht mehr sagt: wir haben, wie Anno 1830 zwar mehr verwendet als früher, aber der Grundstock ist noch da; oder wie Anno 1846: wir haben wieder mehr verwendet, aber der Gegenwerth ist da; nein, man sagt: wir sind die Männer des Fortschritts, nicht nur was die Vergangenheit erworben hat, soll verwendet werden, sondern auch die Hülfquellen der Zukunft nehmen wir in Anspruch. Ich weiß schon, daß man diejenigen, welche Bedenken tragen für Gespensterfieber hält, daß man sagt, es sei dergleichen schon manchmal vorgehalten worden, man sei dennoch durchgekommen. Es ist wahr, ich opponirte gegen das in der Verfassung von 1846 aufgestellte System, und so ist es möglich, daß auch heute die Verhältnisse sich so gestalten können, daß die Gefahr für den Kanton nicht so groß ist, wie ich befürchte. Aber ich hielte es für einen Verstoß wider meine Pflicht, wenn ich nicht warnen, zum dritten und letzten Mal warnen würde, daß man sich hüte, diese Schwelle zu überschreiten. Das ist der Hauptgrund, warum ich nicht auf den Antrag des Regierungsrathes eintreten kann, weil wir zur Stunde nicht wissen, um wie viele Millionen es sich handelt. Was den Kommissionsantrag, wie Herr Bützberger ihn entwickelte, betrifft, so muß ich anerkennen, daß wenigstens im Hauptpunkte Garantien aufgestellt werden, in dem er nicht über eine bestimmte Summe hinaus will. Er nennt als Maximum 6 Millionen und sagt, unter keinen Umständen, auch wenn die Schätzung höher ausfiele, gehe er weiter. Ich werde mich diesem Antrage gerne anschließen, wenn nicht ein anderes Auskunfts-mittel möglich ist. Aber vorläufig kann ich nicht umhin, mich selber gegen diesen Antrag auszusprechen. Vor Allem begreife ich nicht recht, wie man auf der einen Seite sagt: wir wollen zuerst unterhandeln unter Voraussetzung der Einwilligung aller Aktionäre und Bauunternehmer, daß man nicht auch die Einwilligung aller Gläubiger vorbehalten will, die bereits ihre Ansprüche auf dem Betreibungswege geltend gemacht haben. Dieser Punkt ist übrigens untergeordneter Natur und es kann noch Aufschluß darüber erteilt werden. Hingegen ist es ein Punkt, der mit meiner Anschauung nicht übereinstimmt. Es schien mir, Herr Bützberger wolle im Resultate auch die Liquidation, wie ich sie wünsche, aber er kommt auf einem Umwege dazu, während es mir schien, es wäre einfacher, der gerichtlichen Liquidation ihren Lauf zu lassen und alle Umwege zu vermeiden, selbst auf den Fall eines Ankaufes nach Antrag des Regierungsrathes. Warum kommt es zur Liquidation? Weil die Linie Luzern-Zug, auf die wir das bernische Geld nicht gegeben haben, auch zum Unternehmen gehört. Der Mißkredit, in welchem die Gesellschaft steht, ist so groß, und unheilbar, daß an eine Vollenbung des Unternehmens nach dem ersten Projekte nicht zu denken ist. Daher nehme ich einfach an, es muß und soll liquidirt werden. Nach allem, was vorgefallen, ist es mit unserer Würde gar nicht mehr vereinbar, anders zu verfahren. Ich war auch bei der Verhandlung, als die National-

Tagblatt des Großen Rathes 1861.

vorsichtskasse in vollem Sturme zu Boden geritten wurde. Ich gebe zu, daß der damalige Direktor der Anstalt gefehlt hat, aber es ist auf hundert Stunden nicht zu vergleichen, was mit der Ostwestbahn vorgefallen ist. Es verwundert mich, aus dem Munde derer, die damals auf die Liquidation der Nationalvorsichtskasse drangen, heute eine andere Sprache zu hören. Uebrigens steht beides dennoch in einem gewissen Zusammenhange und es dünkt mich sonderbar (ich sage dies nicht aus Jalouſie) daß unsere verhängnißvollsten Angelegenheiten immer mit Zürich in Verbindung stehen, während wir es nicht wollen. Der Große Rath soll sich also nicht einlassen, bevor er das genaue Fazit kennt. Ich füge bei, die Stellung des Großen Rathes verlangt, daß man sich wenigstens die Untersuchung der Frage vorbehalte, wie das Alles gekommen und wer eigentlich die Schuldigen seien, ob wirklich Herr Hildebrand als Sündenbock für alles und jedes betrachtet werden müsse. Ehe und bevor die Untersuchung würdig und Ernst geführt ist, trete ich auf nichts ein als auf die Liquidation; daher kann ich auch zu dem Antrage des Herrn Bützberger nicht in erster Linie stimmen, wohl aber stimme ich in zweiter Linie dazu. Nun komme ich zu dem Antrage des Herrn von Gonzenbach, welcher in dem Sinne modifizirt wurde, man gewärtige im Laufe der Liquidation, daß die Regierung Anträge hieher bringe. So habe ich es aufgefaßt und zu diesem Antrage stimme ich. Unter allen Umständen warne ich: überlegen Sie, die Hand auf das Herz, ob es gut komme für das Vaterland, wenn wir die neue Finanzperiode von 1861, das Schuldensystem inauguriren. Noch mehr: ich glaube, es gehe nicht zwei Jahre, vielleicht nicht zwei Monate mehr, so brennt die Kriegsfackel in heller Glut. — Wie soll man sich dann behelfen, wenn wir hier die Ostwestbahn, dort den Staatsbau im Jura, 15 Millionen hier, 15 Millionen dort haben, wenn man die Bürger an die Grenze schicken, Kriegskosten zahlen, das Vaterland schützen soll? Dann wird noch Mancher sagen: hätte man seiner Zeit gehörig abgerechnet, wir ständen jetzt nicht so! Man kommt hier auf das Rathhaus nicht bloß zur Freude, sondern zur strengen, würdigen Behandlung der Geschäfte. Das lege ich Ihnen an's Gemüth. Ich habe gesprochen.

Hier wird die Berathung zur Mittagsstunde unterbrochen, Fortsetzung derselben um 2 Uhr Nachmittags.

Blösch. Vor Allem erlaube ich mir eine Bemerkung über die Form der Verhandlung. Außer Zweifel ist, daß es sich gegenwärtig bloß um das „Eintreten“ handelt; aber um das Eintreten in was? Darüber bin ich nicht im Klaren. Handelt es sich nämlich um das Eintreten in die Sache im Allgemeinen, also daß auch die Anträge der Kommission in Umfrage sind, oder ist ausschließlich der Antrag des Regierungsrathes Gegenstand der Umfrage? Darüber erbitte ich mir Auskunft?

Herr Präsident. Ich bin so frei zu bemerken, daß nach meiner Ansicht allerdings die Frage des Eintretens zunächst auf die beiden Hauptanträge — der Kommission und des Regierungsrathes — in Behandlung liegt. Denselben gegenüber stehen dann die Anträge der Herren von Gonzenbach und Riat, welche einstweilige Verschiebung oder Zurückweisung der Sache bezwecken.

Blösch. Ich bin mit dieser Erklärung ganz einverstanden und weiß nun, auf welchem Boden ich stehe. Es liegen also drei Anträge vor: derjenige des Regierungsrathes, derjenige der Kommissionsmehrheit und der des Herrn von Gonzenbach als Minderheit. Diese drei Anträge gehen in einem Punkte vom gleichen Standpunkte aus, darin nämlich, daß das Geschäft vom Gesichtspunkte der heutigen Sachlage aufzufassen sei, daß

es sich nicht mehr frage, ob die Ostwestbahn zu concediren, sondern, wie in der Sache weiter zu progrediren sei? In der Beantwortung dieser Frage dagen weichen sie von einander ab. Während Herr von Gonzenbach die Liquidation als unvermeidlich vorsieht und vor allem abwarten will, um dann erst in der Sache zu verfügen, was den Umständen und den Interessen des Kantons am entsprechendsten erscheinen mag, will die Regierung, und mit ihr die Mehrheit der Kommission jetzt schon eine materielle Entscheidung fassen, mit der Unterscheidung jedoch, daß die Kommissionsmehrheit, und namentlich Herr Bützberger, ein Maximum des Kaufpreises festsetzen will, über das nicht hinausgegangen werden soll, während nach dem Antrage des Regierungsrathes der Kaufpreis unbestimmt bliebe. Ich erkläre nun vor Allem, daß ich die Liquidation einerseits für unvermeidlich, und andererseits für nothwendig halte. Hinsichtlich der Anträge des Regierungsrathes und des Herrn Bützberger bin ich über einen Punkt nicht recht im Klaren, und scheint es mir, derselbe leide an einem Mangel. Herr Bützberger will die Liquidation scheinbar vermeiden; sein Antrag setzt die Einwilligung sämmtlicher Aktionäre voraus, er redet aber nicht von den Gläubigern. Ich weiß nicht, ob ihm nicht durch diese Lücke der Zweck wieder entwischt, wenn die Gläubiger zum Theil nicht einverstanden sind. Mir scheint es nothwendig, daß nebst sämmtlichen Aktionären, wie Herr Bützberger fordert, im Falle eines Kaufes aus freier Hand auch sämmtliche Gläubiger beistimmen. Bei der Regierung ist es umgekehrt: sie setzt die Zustimmung der Gläubiger, aber nicht die Zustimmung der Aktionäre voraus, und daran scheitert wieder die Möglichkeit eines Uebereinkommens. Darüber täusche man sich nicht, es gibt zur Erledigung der Sache nur zwei Alternativen: Liquidation oder Vertrag. Letzterer aber setzt selbst wieder die erstere voraus: denn der Vertrag fordert Zustimmung sämmtlicher Theilnehmenden; wie kann man aber diese kennen, ohne vorausgehende Liquidation? Ich stimme also in erster Linie zum Antrage des Herrn von Gonzenbach, gar nicht deswegen, weil ich mich auf den Standpunkt zurückversetzen möchte, den ich von vornherein verworfen habe. Ich bin damit einverstanden, daß die unternommenen Eisenbahnlinien so oder anders ausgeführt werden sollen. Aber was mich bestimmt dazu zu stimmen, ist, daß ich dafür halte, der Staat solle sich nicht in die Sache einlassen, bis auf dem Wege der Liquidation die Sachlage vollkommen klar ermittelt ist. Würde die Mehrheit des Großen Rathes dieß ablehnen, so würde ich mich dann dem Antrage des Herrn Bützberger anschließen, der meiner Auffassung näher steht als derjenige der Regierung. Ich kann beistimmen, daß ich die von Herrn Bützberger gestern entwickelte allgemeine Darstellung der Hauptfrage von A bis Z acceptire. Nach diesen allgemeinen Bemerkungen komme ich zu meinem eigentlichen Vortrage. Ich denke nicht in das Einzelne der uns heute beschäftigenden Frage einzutreten. Wäre dieß überhaupt keine leichte Sache, so müßte es besonders solchen Gliedern der Behörde schwer fallen, wo nicht ganz unmöglich sein, die an der Verhandlung keinen Theil genommen, die derselben vielmehr, wie ich, ganz fern gestanden haben und noch fern stehen, und denen wohl vor etwa 8 Tagen der Bericht des Regierungsrathes, derjenige der Spezialkommission des Großen Rathes aber erst vor vier Tagen zur Hand gekommen ist. Zu schweigen in dieser Angelegenheit, bringe ich jedoch andererseits auch nicht über mich, denn wenn irgendwo, so paßt hier das Wort: Schweigen hat seine Zeit und Reden hat seine Zeit. Zwei Zwecke können die Mitglieder des Großen Rathes bestimmen, das Wort zu ergreifen: Belehrung oder Verwahrung vor Verantwortlichkeit. In wie weit das Erstere heute möglich, das lasse ich dahingestellt; ich fürchte, nur im geringen Maße. Jedenfalls öffnet die Absicht der Belehrung mir nicht den Mund. Dazu, ich wiederhole es, ist mir das Einzelne der Frage zu ungenügend bekannt. Der andere Zweck dagegen schwebt mir, und zwar ernstlich vor. Es liegen uns Anträge ganz ungewöhnlicher Art und von seltener Tragweite vor, die aber eben deshalb auch eine außerordentliche Verantwortlichkeit involviren. Hat doch

der Große Rath soeben aus dem Munde des Herrn Justizdirektors den Ausdruck vernommen: „qu'il y a eu fraude sciemment commise.“ Herr Regierungsrath Migg hat gefühlt, daß in dieser Erklärung für die Regierung selbst ein Vorwurf liegt, der Vorwurf nämlich, den betrüglichen Ausweis genehmigt zu haben. Er suchte aber diesem Vorwurfe durch die Bemerkung zu begegnen, im damaligen Zeitpunkt habe sie keinen Grund zu Mißtrauen gehabt, sie habe die Frage des Ausweises mit dem Vertrauen behandelt und behandeln sollen, das ein Handelshaus dem andern schuldig sei. Diesen Ausdruck kann ich nicht gelten lassen, er beruht auf zu arger Verkennung der Verhältnisse. Stand denn, ich frage, die Regierung der Ostwestbahn wie ein Krämer dem andern Krämer gegenüber, mit dem er Geschäfte macht? Mit nichten! Die Regierung hatte der Gesellschaft gegenüber eine Kontrolle auszuüben, sie war der aufsichtübende, die Ostwestbahnverwaltung der beauftragte Theil und die Pflicht der Aufsicht war eine sehr ernste, denn sie war eine durch die Gesetze und die Verfassung ihr auferlegte Pflicht, und allerdings setzt die Aufsicht ein gewisses Mißtrauen voraus; denn ohne dieses hätte sie keinen Grund. Ich weise die versuchte Rechtfertigung daher zurück. Sie ist keine Rechtfertigung, sondern ein neuer Mißgriff. Diese Verantwortlichkeit gedenke ich, so fern ein Mehrheitsbeschluß im Sinne gewisser Anträge erfolgt, nicht zu theilen, im Gegentheil, ich will sie ausdrücklich und mit aller Kraft von mir weisen, darum hauptsächlich ergreife ich das Wort. Ueber die Sache selbst erlaube ich mir nur einige allgemeine Andeutungen und Betrachtungen. Vorerst ein kurzer Rückblick auf die Entstehung der Frage. Es führt uns derselbe in's Jahr 1855 zurück. Damals, daran erinnert sich ohne Zweifel der Große Rath, befaß die schweizerische Centralbahn, welche mit Beendigung der Anlage der Hauptbahn durch den Kanton, von Murgenthal nach Herzogenbuchsee und von da einerseits über Bern an die Freiburgergrenze, andererseits über Solothurn nach Biel beschäftigt war, theils bedingte theils unbedingte Konzessionen für die drei Linien Biel-Neuenstadt, Biel-Bern, Bern-Thun, und eine vierte bloße Zweiglinie, von Burgdorf nach Langnau, war Gegenstand der Unterhandlung. Ebenso allgemein bekannt ist, daß nach den dahertigen Vertragsbestimmungen die Linie Bern-Thun bis 28. Jenner 1858, diejenige von Bern-Biel bis 31. Dezember 1863 beendet werden sollte, ohne daß der Staat zu irgend welchem direkten Opfer dafür verpflichtet war. Weniger bekannt und besonderer Erwähnung werth dürfte dagegen sein, daß späterhin die Centralbahn die Entschließung gefaßt und die Vereinwilligkeit ausgesprochen, die Linie Bern-Biel schon bis 31. Dezember 1861, also im jetzt laufenden Jahre zu vollenden. Ich brauche nicht zu erzählen, was die Ausführung dieser Unternehmung, die ohne Zweifel im Interesse der Gesellschaft, aber sicher noch mehr in demjenigen des Kantons war, verhindert hat. Nun, die Linie Bern-Thun ward, dem Himmel sei's gedankt, nach mancherlei widrigen Zwischenfällen, an die sich wohl noch Jedermann erinnert, von der Centralbahn ausgeführt und zwar trotz aller Schwierigkeit, die ihr entgegen gesetzt wurde, und ungeachtet der langen Verzögerung, welche Folge, wo nicht Zweck davon war, in kaum mehr als 7 Monaten, ohne alle Theilnahme des Staates oder der Gemeinden, Tagen wurde sogar zum Mittel des Prozesses gegriffen, um der nämlichen Gesellschaft die Linie Biel-Neuenstadt, die gleicher Ausführung entgegen sah, aus den Händen zu winden, und wurde dadurch auch die Linie Biel-Bern vereitelt. Diese beklagenswerthen Folgen traten ein, nicht ohne daß es hier zu Verhandlungen kam und ohne daß ernstlich gewarnt wurde vor solchem Verfahren. Die Warnungen blieben aber ungehört, wurden verlacht, wohl gar geschmäht. Aber ich frage nun: wer beklagt es nicht, daß wir diesen Weg gegangen? Die Linie Biel-Neuenstadt ist allerdings gebaut und im Betriebe, zwar nicht der Gesellschaft, welcher sie durch Prozeß zugewendet worden, sondern derjenigen, welcher sie auf diesem Wege entrisen wurde. Allein noch ist sie unvollendet und wie ausgeführt? Ich will der Ostwestbahnverwaltung für die wiederholten Verg-

stürze, welche seit Eröffnung der Bahn ihren Betrieb unterbrochen, nicht zur Schuld machen, obschon es nicht an Warnungen, noch an naheliegenden Erfahrungen fehlte. Aber aufmerksam machen darf ich, daß die Bahn nur einspurig angelegt ist, daß für eine zweite Spur auf dieser nicht bloß Genf mit Basel, sondern Marseille mit Rotterdam verbindenden Linie, nicht nur abweichend von andern, z. B. der Linie Biel-Solothurn, weder der Unterbau bereitet, noch für denselben die Expropriation ausgeführt ist, sondern daß dieses der örtlichen Beschaffenheit wegen auf größern Strecken fast unmöglich und jedenfalls nur ausführbar sein wird durch weiteres Einschneiden des anliegenden Felsens, folglich Erhöhung von Gefahr von Unterbrechung, oder, um dieß zu vermeiden, mittelst neuer Damm- und Mauerarbeiten von außerordentlicher Kostbarkeit, also mit neuen Opfern, welche den Ertrag der Linie um keinen Rappen erhöhen werden. Die Linie Bern-Langnau will ich, da der Stand der dortigen Arbeiten mir unbekannt, übergehen. Aber die Linie Biel-Bern, diese Linie, die das Herz des Kantons mit zwei großen Landestheilen, dem Seeland und dem Jura, verbindet, soll in's Auge gefaßt werden. Wie steht es mit ihr? Daß sie von der Centralbahn bis 31. Dezember 1863, ohne Opfer seitens des Staates vollendet sein sollte, daß sogar ihre Vollendung bis 31. Dezember, d. h. im laufenden Jahr angetragen war, wurde bereits erwähnt. Zur Stunde aber ist keine Schaufel dafür bewegt worden. Ja, es waltet wohl kein Zweifel, daß, wenn es bloß auf die Ostwestbahngesellschaft, welcher diese Linie in angedeuteter Weise in die Hände gespielt worden, ankäme, sie nie gebaut werden würde. Und eben weil man dieß weiß, und ein so beklagenswerthes Ergebnis abwenden will, ohne das einfache Mittel, den Weg, in den man so unflug eingetreten ist, wieder zurückzugehen; darum legt man heute den Antrag auf Staatsbau vor, mit der Aussicht auf Verwendung von 15 Millionen auf das, was man ohne Opfer haben konnte. Ist es denn so schwer, einen begangenen Fehler anzuerkennen und denselben auf dem einfachen Wege des Zurückkommens auf das früher Beseitigte gutzumachen? Auch jetzt ist, wie schon angedeutet, die Hoffnung auf Belehrung keine große. Um so größer aber die Pflicht der Warnung. Zwei Fragen müssen sich jedenfalls darbieten. Ist die Liquidation überhaupt zu vermeiden, und das vorausgesetzt, ist es klug, d. h. im Interesse des Staates, daß sie vermieden werde? Der Regierungsrath beantragte in seiner ersten Botschaft vom 27. Februar 1861, derjenigen, die uns eigentlich heute einzig beschäftigen sollte, Erwerbung der bernischen Theile der Ostwestbahn, d. h. der Linien Biel-Neuenstadt, Biel-Bern und Bern-Langnau, um 6½ Millionen mittelst Kaufs von der Gesellschaft. Daß dabei Millionen ungedeckt blieben, daß namentlich der größte Theil des bloßen Aktienkapitals verloren ginge, übersah man gewiß nicht und konnte man nicht übersehen. Man rechnete also sicher auch nicht auf einstimmige Genehmigung solchen Kaufs, d. h. sämtlicher Aktionäre, setzte vielmehr voraus, oder mußte voraussetzen, daß es genüge, wenn die Mehrheit denselben gutheißt. Aber wie verhält sich diese Voraussetzung zu den bestehenden Gesetzen, wie zu früheren Vorgängen? Was die Gesetze betrifft, so kann ich mich nach einem früheren Votum über diesen Punkt kurz fassen. Herr Bützberger hat bereits, und genugsam schlagend nachgewiesen, daß sie die Erledigung der Sache durch einen bloßen Mehrheitsbeschluß nicht zulassen. Ich begnüge mich in dieser Hinsicht ebenfalls auf die Sitzungen 398 und 399 des Civilgesetzes zu verweisen; die ausdrücklich einer Mehrheit von Eigenthümern, und dieß sind unbestreitbar die Aktionäre einer Eisenbahn, das Recht geben, die Gemeinschaft aufzuheben; keineswegs aber durch Kauf aus freier Hand, geschweige um einen Preis, den eine Mehrheit von Aktionären, und zwar sich selbst, bestimmt; sondern einzig auf dem Wege öffentlicher Versteigerung. Und das Geldstrafgesetz, was sagt dieß über Veräußerungen von Privat- oder Gesellschaften, die unter ihren Sachen sind? Gelten etwa die Bestimmungen über Veräußerungen Zahlungsunfähiger unter dem wahren Werthe nicht mehr, oder gelten

sie nur für Dritte, nicht aber für den Staat, der sie erlassen hat? Ich begnüge mich, diese Seite der Frage anzudeuten; denn es wäre schwer, näher darauf einzugehen, ohne Verlegen des zu sagen, und die Sache ist zu ernst, um der Versuchung zu verlegen, zu unterliegen. Lassen Sie mich daher auf den andern der zwei erwähnten Gesichtspunkte, den früherer Vorgänge, übergehen, der vielleicht ohnehin für Manche deutlicher spricht, als theoretische Auseinandersetzungen. Bekanntlich bestand im Frühling 1857 der Plan, die bedeutenderen schweizer. Eisenbahn-Unternehmungen in eine zu verschmelzen. Zwischen drei dieser Gesellschaften, der Centralbahn, der Nordostbahn und der Westbahn, war es darüber zu ernstlichen Unterhandlungen gekommen und ein Projekt-Fusionsvertrag lag vor. Am 30. April kam dieses Projekt in Basel in der Generalversammlung der schweizerischen Centralbahn zur Behandlung und ein großer, ich darf sagen, der größte Theil der Aktionäre, sowohl der Kopfszahl als der Aktien nach, war für das Projekt, am entschiedensten einige auswärtige Aktionäre, die für sich allein fast drei Viertel aller Stimmen geltend zu machen hatten. Vielleicht erinnert sich noch dieser oder jener meiner Herren Kollegen und für den Fall, daß dem nicht so wäre, sei es mir zu erlauben erlaubt, daß damals die Frage, wie weit die Mehrheit einer Minderheit gegenüber berechtigt sei, ebenfalls zur Sprache kam, und daß der Bevollmächtigte eines abwesenden Aktionärs sich erhob und erklärte, die Mehrheit sei zu einer Fusion nicht berechtigt und wenn alle anwesenden Aktionäre dafür stimmen würden, so protestire er im Namen des Einzigen, den er verrete. Und wer war dieser Einzige und wer sein Vertreter? Der protestirende Aktionär war die Regierung, die nämliche Behörde, von der der heutige Kaufantrag ausgegangen ist, und ihr Bevollmächtigter Herr Regierungsrath Sahli. Man wird vielleicht sagen, damals habe es sich um eine Fusion gehandelt, heute sei ein Verkauf in Frage. Allerdings! Aber es braucht wohl keiner besonderen Auseinandersetzung zum Nachweise, daß, wenn der Mehrheit das Recht zur Fusion nicht zustand, ihr noch weit weniger die Befugniß zum Verkauf aus freier Hand zukommen kann; zumal wenn der Kaufpreis so bestimmt wird, daß eine Menge berechtigter Ansprüche ungedeckt bleiben. Ich habe wohl sagen hören, und auch in öffentlichen Blättern wurde es ausgesprochen, man dürfe es zu keiner Liquidation kommen lassen, weil es sonst eine Menge von Prozessen gäbe. Aber glauben Sie, daß der entgegengesetzte Weg eines Verkaufs aus freier Hand das Mittel sei, Prozesse zu vermeiden? Ich dächte umgekehrt, es wäre der sicherste Weg, deren recht viele zu bekommen; oder glauben Sie wirklich, die Aktionäre und Gläubiger der Gesellschaft, welche in Folge eines solchen Kaufs verlustig würden, sollten dieß geduldig hinnehmen, sollten es geschehen lassen, daß andere Aktionäre unter sich einen Handel schließen, dabei die eigenen Interessen möglichst salven und ihnen das Nachsehen lassen? Also auch die Rücksicht auf Prozesse spricht für die Liquidation, und zwar für die gerichtliche. Allerdings wird es dabei an Streit nicht fehlen. Aber so zahlreich die Prozesse auch sein mögen, man sieht ihnen doch ein Ende, denn sie werden alle im Liquidationsverfahren und durch eine Entscheidung erledigt. Man wendet ein, der Preis solle durch Experten bestimmt werden. Aber wer soll diese Experten wählen? Die Gesamtheit der Aktionäre, mit Einschluß derjenigen, die nicht verkaufen wollen, oder die Mehrheit, und welche? oder vielleicht einige, die sich die Rechte unter den Heuerlingen wäghen mögen? oder gar, wie es vorgeschlagen ist, ein einziger Aktionär, die Regierung selbst? Offenbar wird durch die Beiziehung von Experten die rechtliche Schwierigkeit nicht gehoben. Ist die Mehrheit zum Verkauf überhaupt nicht berechtigt, so ist sie es auch nicht in dieser Form, und nur eine Veräußerung gibt es, an die Jedermann kommen muß, der Aktionär wie der Gläubiger, der Staat wie die Gesellschaft, der Große wie der Kleine, der Erste und der Letzte: die Veräußerung auf dem Wege gerichtlicher Liquidation. Weit entfernt demnach, daß ich diese als den Interessen der Betheiligten schädlich erkennen könnte,

ist sie nach meiner Ueberzeugung das einzige Mittel, das diesen Interessen entspricht, nicht indem sie die Nachteile und Gefahren, welche die Unternehmung, in die man sich eingelassen, nun einmal darbietet, beseitigt, das ist unmöglich; aber indem sie durch Befolgung des gesetzlichen Weges und der gesetzlichen Formen das Uebel auf das Minimum reduziert. Oder rath etwa die Klugheit, die Liquidation zu vermeiden? Es ist wohl Keiner unter uns, selbst ohne Diejenigen auszunehmen, bei denen eine andere Voraussetzung erlaubt sein sollte, der nicht zugestehen wird, daß die letzten Wochen oder Monate Thatfachen und Verhältnisse, betreffend die Ostwestbahn, an's Licht gefördert haben, die ihnen unbekannt waren, ja die man kaum geahnt hätte. Wer wagt nun aber heute zu sagen, und falls man es wagte, wer garantirt, daß zur Zeit das ganze Sachverhältniß ins Klare gesetzt werde, daß der Große Rath vollständige Kenntniß der Lage der Ostwestbahn-Unternehmung, d. h. vom Sollen und Haben der materiell falliten Gesellschaft habe? Erklärt nun ja doch sogar Herr Niggeler, also das Organ der Regierung in der Ostwestbahnverwaltung, er habe von allen diesen Unregelmäßigkeiten und Unordnungen keine Kenntniß gehabt! Welches andere Mittel aber gibt es, diese Kenntniß zu erlangen, als eine gerichtliche Liquidation? Ich sage nicht nur, diese ist an sich nichts Beforgliches, sondern ich sage: Klugheit und Interesse rathen dazu, und dieß sage ich um so mehr, je mehr von gewisser Seite man sich doppelt sträubt. In der That hat dieses Sträuben etwas sehr Auffälliges, und daß ich es gerade heraus sage, Verdächtiges! Es muß dieses Sträuben auf Gründen beruhen und diese Gründe, fürchte ich, sind gerade solche, die Unbefangene je mehr und mehr von der Dringlichkeit gerichtlicher Vereinigung überzeugen müssen. Hört man gewisse Leute von der Sache sprechen, so sollte man glauben, durch die Liquidation würde die Ostwestbahn mit gebundenen Händen ihren Feinden überantwortet. Aber wem siele denn die Liquidation zu? Etwa der Centralbahn oder der Nordostbahn, oder Personen, die abhängig von derselben sind? Von Allem dem ist, das wissen Sie wohl, nichts der Fall. Die Liquidation siele Personen und Beamten zu, die der Staat gewählt, und würde nach den Gesetzen und Formen geführt, welche der Staat aufgestellt, als die besten und bei unzulänglichen Vermögensmassen für alle Interessen zuträglichsten, und würde es unter der Aufsicht der Staatsbehörde. Wo liegt also hier die Gefahr? Gestehe man es nur sich selbst und Andern: nicht die Formen der gerichtlichen Liquidation an sich sind es, die man scheut, (in Neuenburg wurde die Liquidation mit allgemeiner Zustimmung beschlossen und seitdem von Niemanden bereut) sondern die unvermeidlichen Enthüllungen, die sie herbeiführen müßte. Dieß ist meine Ueberzeugung und gewiß die Ueberzeugung vieler, und gesetzt, es wäre diese Voraussetzung irrig, wie wollen Sie dieselbe den Leuten nehmen, die um so geneigter sein müssen, eine derartige Erklärung zu suchen, je mehr sie sehen, daß der Widerstand gegen eine offene Darlegung der Dinge von Leuten ausgeht, die sonst überall und in Allem Oeffentlichkeit fordern? Meine Meinung, daß ich nicht mißverstanden werde, ist es keineswegs, daß die Liquidation ohne Aergerniß ablaufe. Wenn schmutzige Wäsche ausgehängt wird, so ist Aergerniß unvermeidlich. Aber die Wäsche ist nun einmal da, und ich will, daß sie auch, wie sich gebührt, ausgehängt werde an's Sonnenlicht, damit sie trockne und das größte Aergerniß diejenigen treffe, denen es gebührt; das größte Aergerniß, nach meinem Dafürhalten, wäre es aber, wenn man die Wäsche nicht aushängen dürfte. Dieß führt mich auf einen andern Einwurf, den bedeutendsten vielleicht, oder wenigstens den ernstest gemeinten in der Sache: die Ehre des Kantons sei einer Liquidation entgegen! Dieser Einwurf erinnert mich jedesmal an ein bekanntes Wort eines bekannten Dichters vom „Geist des Herrn“. „Der Geist des Herrn, sagt derselbe, „ist der Herren eigener Geist.“ Die Ehre stehe dabei in Frage! Ja wohl kann die Frage eine Ehrenfrage werden. Aber die Ehre des Kantons? Dagegen protestire ich feierlich, daß die Ehre des Landes in

Frage stehe. Was hat denn das Land mit der Sache zu thun? Weil Einzelne, gleichviel, ob in amtlicher oder nichtamtlicher Stellung, leichtfertig eine solide Gesellschaft preisgegeben, um eine andere an ihre Stelle zu setzen, deren Blöße von Anfang an jedem offen lag, der nicht mit sehenden Augen blind war; weil die Andern den gleichen Leichtsin, den sie in der Aufstellung des Zweckes bewiesen, in der Wahl der Mittel beweisen, und daß sie, als Licht eindringen wollte, noch weiter gingen, und damit man doch nicht sehe, sich selbst und Andern Sand in die Augen streuten, daß dieses und anderes, das ich nicht anführen und am wenigsten im Einzelnen darzulegen begehre, ihre Ehre nachtheilig berühren möge; o ja, das ist wahr, leider nur zu wahr. Aber die Ehre des Kantons? Dagegen muß ich Verwahrung einlegen; das kann Niemand von uns zugeben, denn noch einmal, der Betreffenden — ich sollte vielleicht sagen der „Betroffenen“ — Ehre ist nicht des Landes Ehre. Diese erstere, weit entfernt, bei Verdeckung der Sache zu gewinnen, hat dabei nur zu verlieren, und umgekehrt mag bei einer Liquidation die Ehre Einzelner bedroht sein, die Ehre des Landes hat dabei nur zu gewinnen, denn sie ist das einzige Mittel, zu erlangen, daß, was Unehrenhaftes in der Sache liegt, vom Lande abgewälzt und nach der Regel „saum cuique“ dahin gewiesen werde, wohin es gehört. Oder, glauben Sie wirklich, die Ehre des Landes zu fördern, indem sie Geschäfte, wie das vorliegende, offener Darlegung entziehen, indem Sie den großen Staatsmantel darüber breiten und im grellen Widerspruch mit dem sonstigen Schreien nach Oeffentlichkeit, hier plötzlich Verhandlungen, bei denen das ganze Land sich theiligt fühlt und wirklich theiligt ist, und von denen es genug kennt, um zu wissen, daß viel Schmutz und Unrath darin ist, im Dunkel verhüllen? Ich denke, und wohl jeder Unbefangene mit mir, daß die Sache gerade umkehren ist, daß die Ehre des Landes, je offener und rücksichtsloser die Verhältnisse untersucht und offengelegt werden, desto mehr vor unverdienter Befleckung bewahrt wird. Wem sollte dabei nicht ein Beispiel vor Augen treten, das sich in aller neuester Zeit in einem benachbarten Lande zugetragen hat? Ich meine den bekannten Mires' Handel, der diesen Augenblick in Frankreich spielt, und der so viel und so betrübte Analogie mit unserer Frage hat? Auch dort stehen neben einem Hauptschuldigen, oder wenigstens Hauptschuldigten, Mibeschuldigte, zum Theil bis in die höchsten Kreise. Aber welches war dort das Verhalten der Staatsgewalt? Glaubte der französische Machthaber, der sich doch mancher Rücksicht überhoben glauben konnte, die für uns geboten ist, seine und des Landes Ehre erfordern, daß der Hafen, in dem das schmutzige Gericht lag, mit dem Deckel zugedeckt sei? O nein! das Verfahren des französischen Gouvernements war ein ganz anderes. Wohl soll das Staatswohlhaupt aus eigenen Mitteln Millionen geopfert haben, um einzelne bedrohte Privatinteressen zu retten. Aber die Mires'sche Schwindelwirthschaft wurde nicht dem Fiskus aufgehalsen; für die Ehre des Landes wird anders gesorgt. Weit entfernt davon, diese zum Vorwande zu nehmen, um einer Untersuchung aus dem Wege zu gehen, war man der Ansicht, daß Untersuchung, und zwar die rücksichtsloseste Untersuchung nöthig sei, damit die Ehre des Landes gerettet werde. Auch die Mires'sche Geschichte hat zu öffentlichen Verhandlungen Anlaß gegeben. Erlauben Sie, daß ich Ihnen daraus eine Stelle zitiere. Ein Redner sagte: „Und wenn die Stunde der Liquidation gekommen und wenn alle diese Familienväter, diese Handwerksleute, diese kleinen Rentner und verabschiedete Soldaten hart vor dem Abgrunde stehen, der sich vor ihren Füßen geöffnet hat, was thut man? Man wirft den in's Gefängniß, dem man gestern noch Weibrauch streute. Ist aber das öffentliche Gewissen eingeschlafen? Nein, Nein! es sagt, daß solche Scandale nicht vorkommen könnten, wenn man die Freiheit hätte, wenn die Regierung über die ihr anvertrauten Interessen gewacht, wenn sie offen und gerade derartigen Unternehmungen entgegengetreten wäre, um deren Lügenhaftigkeit darzuthun und über alle diese Finsternisse Licht zu verbreiten.“

Dies ist es, was Frankreich sagt; es will nicht, daß derartige Ereignisse sich wiederholen.“ Ich bin überzeugt, jeder von Ihnen fühlt, daß die französische Staatsgewalt in diesem Falle richtig geurtheilt und richtig gehandelt hat. Ich will nicht sagen, daß ihre Ehre dabei ganz unberührt geblieben. Etwas, was Unehre gleicht, mag selbst auf die zurückfallen, die zur Mires'schen Angelegenheit in keiner andern Beziehung stehen, als daß sie die Pflicht besserer Ueberwachung zu erfüllen gehabt hätten. Aber die Ehre des Landes ist dadurch gewahrt, denn die Regierung hat damit feierlich und öffentlich die Solidarität mit den Mires'schen Schwindelern abgelehnt und von sich gewiesen. Glauben Sie, daß das sich auch sagen ließe, wenn die Angelegenheit vertuscht, oder wenn die ganze Sache, was doch dort von einem Einzelnen abhing, auf die Schultern des Staates genommen worden wäre? Weit entfernt also zuzugeben, daß die Ehre des Kantons die Vermeidung einer Liquidation fordere, lehre ich den Satz um, und sage, die Ehre des Kantons und vorab die Ehre der Regierung erfordert, daß liquidirt d. h. daß rückständiglos untersucht werde, und wehe, wenn letztere anders darüber urtheilt und anders empfindet, wenn sie um der eigenen Ehre willen die Liquidation von sich stoßen sollte! denn was — darüber täusche man sich nicht — wäre die Bedeutung des Beschlusses der Vermeidung einer Liquidation durch Staatsübernahme? Jedermann würde — und daß ich es offen heraus sage — Jedermann müßte darin das Geständniß einer Solidarität zwischen der Staatsbehörde und der Verwaltung der Ostwestbahn erblicken, für die zwar mancher Schein geboten worden ist, die ich aber — der Ehre des Kantons wegen verwerfe, gegen die ich mit Nachdruck protestire und die bis jetzt wenigstens der Große Rath nie anerkannt, die er durch keinen Akt zugestanden hat, die er — ich hoffe es — auch heute nicht zugestehen wird. Zum Schlusse dieses Theiles meines Vortrages sei mir noch eine andere Erinnerung erlaubt, die an die schweizerische Nationalvorsichtskasse. Die Analogie beider Fälle ist zu einleuchtend, als daß ich sie besonders auszuheben brauche. Die Nationalvorsichtskasse war, wie die Ostwestbahngesellschaft eine Privatunternehmung. Ihr Zweck beschränkte sich nicht auf den Kanton Bern, aber wie die Ostwestbahngesellschaft, hatte sie den Sitz ihrer Verwaltung in Bern. Sie beruhte auf öffentlicher Anerkennung. Ihre Statuten waren, wie die der Ostwestbahn vom Staate genehmigt. Sie stand daher ebenfalls unter hoheitlicher Aufsicht, nur war diese Aufsicht keine so bestimmt geordnete und permanente, durch spezielle Vorschriften geregelte. Es hatte der Staat weder statutengemäß einen eigenen Vertreter, man könnte sagen Wächter in der Verwaltung der Nationalvorsichtskasse noch besonders eine eigene Direktion mit einem Mitgliede der Regierung an der Spitze zur Leitung und Ueberwachung dieser Anstalt, die andererseits auch nicht die Befugniß besaß, Landbesitzern gegen ihren Willen ihren Grundbesitz zu entziehen, sondern deren Aufgabe umgekehrt vor Allem es war, bedrängten Landbesitzern Hülfsmittel zu bieten, damit sie ihren bedrohten Besitz erhalten, ihr Gewerbe ausdehnen, es fruchtbringender machen könnten. Sie alle wissen, in welche schwere Bedrängniß später diese Anstalt gerieth, wissen auch, durch wen und durch welche Mittel es geschah. Es liegt nicht in meinem Willen, die Erinnerung an diese Verhandlungen im Einzelnen aufzufrischen. Nur das sei mir zu sagen erlaubt und wird wohl jeder sich selbst sagen: daß damals von tonangebender Seite ganz anders gesprochen und ganz anders gehandelt wurde als heute. Die finanzielle Lage der Nationalvorsichtskasse, das hat der Erfolg gezeigt, war ein durchaus günstiger und sicher die Liquidation derselben daher unnöthig. Ihre Liquidation konnte den Theilhabern in keinem Falle Nutzen bringen, sie konnte ihnen nur Schaden. Schon diese Rücksicht hätte daher von der Liquidation abhalten sollen. Mehr aber noch ohne Zweifel die Ehre des Kantons; denn Unehre war es schon, daß überhaupt den Tausenden gegenüber, die der Anstalt ihre Ersparnisse anvertraut hatten — das Wort Liquidation ausgesprochen wurde. Und besonders die Interessen des Kantons, wie sehr erforderten sie, daß die

Anstalt erhalten werde? Aber damals wurde nicht, wie heute, die Ehre des Kantons hervorgehoben um der Liquidation entgegenzutreten. O Nein! Trotz der Unehre, die daraus erwachsen mußte, mußte hier eine durchaus unnöthige Liquidation erzwungen werden. Heute aber soll eine dringend nöthige Liquidation unterbleiben, der Ehre des Kantons wegen? Und sonderbar, zum Theil wenigstens, sind es die gleichen Leute, welche damals Alles daran setzten, die Nationalvorsichtskasse in Liquidation zu stürzen und die damit nichts bewirkt, als das Uebersiedeln einer gemeinnützigen Anstalt, die für den landbauenden Kanton Bern von eminentem Vortheil war von Bern nach Zürich — es sind, sage ich, theilweise die nämlichen Personen, die nun wieder alles daran setzen, die höchst dringende Liquidation einer andern Unternehmung um jeden Preis zu verhindern. Es handle sich, sagt man, um eine Gesellschaft, die ihren Verwaltungssitz in Bern habe, und um Erhaltung dieses Sitzes namentlich sei es zu thun! Aber die Nationalvorsichtskasse hatte ihren Sitz auch in Bern. Wie kommt es denn, daß Ihr damals nicht ebenso sprachet, als Euch vorausgesagt wurde, die Liquidation werde nur die Uebersiedlung der Anstalt mit allen ihren Kapitalien an einen gastlicheren Ort zur Folge haben? Aber nein! die Nationalvorsichtskasse mußte liquidirt werden, obschon ihre finanzielle Lage eine durchaus günstige war und mußte es, ungeachtet der Sitz ihrer Verwaltung für Bern verloren ging. Im heutigen Falle aber, wo die Liquidation nothwendig, die finanzielle Lage die allerbetrübteste, heute begnügt man sich nicht damit, den Sitz der Verwaltung in Bern zu erhalten, er soll aus dem Bureau der Gesellschaft auf's Rathhaus gezügelt werden. Dort waren unter den günstigsten Verhältnissen Zerstörung und gänzliche Scheidung das Ziel oder wenigstens der Erfolg; hier bei den mißlichsten Verhältnissen soll Vertuschung helfen und diese erreicht werden durch eine Heirath des Staates mit der bankrottten Gesellschaft. Dazu helfe, wem das Gewissen, wem das Gefühl für Ehre dazu helfen läßt. Mir ist es nicht gestattet. Nicht nur stimme ich dagegen, ich übe ein unbestreitbares Recht und werde es nöthigenfalls noch in besserer Form üben, indem ich förmlich dawider protestire. Was Sie auch hier beschließen mögen, den natürlichen Gang der Dinge werden Sie nicht aufhalten. Sie können beschließen, die Ostwestbahn zu Händen des Staates zu übernehmen und dadurch die Liquidation für den Augenblick zu vermeiden; vielleicht nur vermeiden für die Einzelnen, die der Gesellschaft in Unkenntniß der wahren Sachlage leichtsinnig ihr Geld anvertrauten, nicht aber für den Staat, dessen Leichtsin, wenn er mit Kenntniß dessen, was heute zu Tage liegt, die ganze — ich weiß nicht, wie ich's um parlamentarisch zu bleiben, heißen soll, auf sich nimmt — ohne Zweifel schuldvoller, unverantwortlicher ist. Auch das mögen Sie beschließen, und es mag Ihnen gelingen, denn die bestehende Wirthschaft hat noch nicht lange genug gedauert, um den finanziellen Kredit des Kantons zu vernichten — 6, 8, 12 vielleicht noch mehr Millionen aufzubrechen, um die Unternehmung von Staatswegen auszuführen. Eines aber können Sie nicht dekretiren, daß dieselbe auch einen entsprechenden Ertrag abwerfe. Augenblickliche Verlegenheit können Sie also ausweichen, aber doppelte und dreifache wird nachfolgen. Zweimal war ein benachbarter Kanton in sehr ähnlicher Lage, der allen Warnungen zum Trotz ebenso gehandelt. Auch dort galt es, nach dem Vorgeben der Führer, die Ehre des Kantons mittelst finanzieller Opfer zu retten. Zweimal wurden die Opfer gefordert und gebracht, immer größere und immer schwerere, und dennoch kam endlich der Geldstapel der finanzielle, der thöricht unternommenen und unklug fortgesetzten Unternehmung und der moralische derer, welche die Schuld trifft, daß heute die Finanzen und die Ehre des Kantons Neuenburg so schwer kompromittirt sind. Ich habe geringe Hoffnung, mit diesen Zusammenstellungen Jemanden zu belehren. Aber bei solcher Auffassung und solcher Uebersetzung wird es Jedermann begreifbar finden, wenn ich noch einmal erkläre: nicht nur stimme ich nicht zur Uebernahme der Ostwestbahn auf Staatsrechnung, sondern ich protestire gegen jede

derartige Schlußnahme. Das Gesetz über die Verantwortlichkeit der Behörden v. 19. Mai 1851 gibt mir ein Recht dazu. Der § 4 dieses Gesetzes sagt: „Jedes Mitglied einer Behörde ist berechtigt, gegen einen Beschluß seine Vermuthung zu Protokoll zu geben, sofern es in der Umfrage die Gründe gegen denselben geltend gemacht hat.“ Zu diesem Verfahren behalte ich mir daher förmlich das Recht vor. Wenn doch wenigstens Hoffnung bestände, daß die Sache in den Händen der Staatsbehörde besser gehen werde? Allein sollen die, die sich untauglich erwiesen, die Unternehmung zu überwachen, geschickter sein, sie selbst zu führen? Wahrlich, ich sehe nicht, worauf diese Hoffnung sich stützen sollte. Ist es doch selbst, abgesehen von allen Persönlichkeiten, eine bekannte Sache, daß Behörden die ungeeignetsten Organe zur Verwaltung industrieller Unternehmungen sind. Was mich betrifft, so wäre ich, und ich denke, viele auf dem Lande werden meine Ansicht theilen, zufrieden, wenn die Glieder der Staatsbehörden die eigentlichen Staatsinteressen fleißig und sorgsam pflegten und ihre ganze Zeit, wie es die Pflicht erheischt, darauf verwendeten. Es ist nicht meine Aufgabe, und auch nicht meine Absicht, mich hier in Klagen zu ergeben. Doch sei mir eine Bemerkung erlaubt, daß es für manchen Bürger und für manche Gemeindebehörde die oft Wochen- oder Monate lang auf die Erledigung ihrer Angelegenheiten zu warten haben, sehr schmerzlich sein muß, aus den Verhandlungen über das bekannte Darlehen von Fr. 625,000 zu sehen, wie in diesem Falle ein Begehren der Ostwestbahn-Gesellschaft ihr 100,000 Fr. zu verabsorgen, am gleichen Tage an welchem es gestellt ward, (9. Juli 1860) auch schon von der Eisenbahndirektion empfohlen und von der Regierung ihr entsprochen wurde, ungeachtet es sich hier um eine Entscheidung handelte, die die Finanzdirektion nicht nur als unzweckmäßig, weil der Staatsverwaltung nachtheilbringend, sondern geradezu als verfassungswidrig bezeichnet und nachgewiesen hatte, worauf schon am nämlichen Tage ein zweites Begehren um Verabsorgung von Fr. 128,561. 81 folgte, dem ebenfalls schon am 10. und 11. Juli entsprochen wurde. Dieß führt mich zum Schlusse auf diese spezielle Verhandlung die ich nun allerdings etwas näher zu berühren mir erlaube, weil meine besondere Pflicht als Mitglied der Staatswirtschaftskommission mich davon genauere Kenntniß nehmen ließ. Das Wesentliche davon besteht in folgendem: die Direktion der Ostwestbahn war in Bedrängniß und forderte vom Staate ein Darlehen von Fr. 600,000 denen später noch Fr. 25,000 hinzugefügt wurden. Sie verlangte das Geld dringend, aber sie verlangte es nicht, ohne gewisse Garantien anzubieten. Diese waren doppelter Art: pfandweise Hinterlegung von 2400 Obligationen auf sie selbst, als Sicherheit für das Kapital und Abtretung des Pachtzinses der Centralbahn für die Linie Biel-Neuenstadt als Sicherheit für die Zinse. Die Sache kam zuerst an die Eisenbahndirektion. Diese erklärte in ihrem Rapport vom 27. Juni 1860. Die Finanzlage der Ostwestbahn sei so beschaffen, „daß täglich eine allgemeine Arbeitseinstellung zu gewärtigen.“ Die wichtigsten Staatsinteressen und die Ehre des Kantons seien so mit der Uebernahme der Ostwestbahn verbunden, „daß ein Aufgeben von seiner Seite kaum denkbar wäre.“ Die ganze Eidgenossenschaft sehe zu: „ob Bern beim allfälligen Unvermögen der Gesellschaft für dieselbe einstehen und die Konsequenzen der von ihm befolgten Eisenbahnpolitik übernehmen werde. Es handle sich darum „eine Katastrophe abzuwenden.“ Angetragen war: Fr. 600,000 zu 5 Prozent jährl. vorzuschießen: gegen Hinterlegung von 2400 Stück Obligationen und zwar mit der Bemerkung begleitet, die nähere Untersuchung der Sache habe noch nicht stattgefunden, solle aber folgen. So kam die Sache an die Finanzdirektion und hier wenigstens glaubte man zuerst untersuchen und dann erst Anträge stellen zu sollen. Und was fand nun die Finanzdirektion? Schon der Eingang ihres Berichts ist bemerkenswerth. Er lautet wörtlich: „Was aus dem Studium dieses Vortrages (der Ostwestbahn) sogleich mit Gewißheit hervorgeht, ist die absolute Unzuverlässigkeit derselben.“ Es folgen dann als Belege zwei Zusammenstellungen, woraus

sich ergibt, daß die Ostwestbahn die nämliche Sache im ersten Beispiel am einen Ort auf Fr. 4,175,000, am andern auf Fr. 1,032,000; im zweiten Beispiel am einen Ort auf Fr. 1,335,750, am andern auf Fr. 1,799,592 angeschlagen und berechnet hatte; so daß, wie die Finanzdirektion ganz richtig bemerkte, das verlangte Darlehen von Fr. 600,000 ein bloßes „Palliativ“ sei. Allein die Finanzdirektion ging weiter und führte in ihrem Berichte aus: einmal sei die Verabsorgung von Fr. 600,000 an die Ostwestbahn faktisch unmöglich, denn die Staatskasse könne der eigenen Bedürfnisse wegen diese Summe nicht entbehren, was näher nachgewiesen und mit Zahlen belegt wurde, mit denen ich Sie verschonen will. Zweitens aber, und das ist wohl das Bedeutsamere, sei der Regierungsrath zu diesem Darlehen an die Ostwestbahn gar nicht kompetent, und zwar nicht kompetent, sowohl nach klaren Vorschriften der Gesetze und nach dem Wortlaut der Verfassung. Und was that hierauf der Regierungsrath? Er gab das Geld dennoch; mit welcher Stimmenmehrheit, ist mir unbekannt. Doch waltete selber dabei eine gewisse Vorsicht vor. Der bezüglich Beschuß bestimmte zunächst, unter Nr. 2, daß, wie angetragen, 2400 Prioritätsobligationen und Fr. 30,000 vom Pachtzins für die Linie Biel-Neuenstadt abzutreten, resp. zu hinterlegen seien. Ferner bestimmte Art. 4 wörtlich: „Die Ostwestbahn habe sich einer genauen und sichern Kontrolle zu unterwerfen?“ Wie aber ward ferner verfahren? Ich will mich nicht daran aufhalten, daß, wie man versichert, die fraglichen Obligationen dem Gesetze zuwider ungestempelt; auch daran nicht, daß, wie ebenfalls versichert wird, im Hauptakt die Formel der Hab- und Gutsverschreibung gefehlt habe, es also, sofern dieß richtig, gar keine Obligation war. Aber das will ich anführen, daß als der Centralbahngesellschaft von der Verschreibung eines Theils ihres Pachtgeldes für Biel-Neuenstadt angezeigt wurde, dieselbe erwiderte (5. September 1860), sie stehe mit der Ostwestbahn noch in andern Rechtsverhältnissen und „könne daher für die Zahlung der beanspruchten Fr. 30,000 jährlich kein unbedingtes Versprechen abgeben,“ und daß, nach dem dadurch konstatirt war, daß für den Zins der Fr. 600,000 gar keine reelle Sicherheit bestehe, man noch weiter ging, und auch noch von den zur Sicherheit des Kapitals hinterlegten 2400 Obligationen 1000 Stücke zurückgab, und zwar abermals entgegen dem Gutachten der Finanzdirektion, die in ihrem Rapport vom 9. November 1860 ausdrücklich erklärte, die Garantie sei ohnehin „weit präferabler geworden“, und eine weitere Schwächung könne „unmöglich gerechtfertigt erscheinen.“ In Betreff dieser Verhandlung sind die Akten nicht geschlossen. Wohl wird es darüber noch zu andern Erörterungen und besondern Anträgen kommen. Ich will denselben einzuweilen nicht vorgreifen und behalte mir vor, unter Umständen selbst diesen Faden wieder aufzunehmen. Dieser Punkt war vor einiger Zeit Gegenstand einer Interpellation und es wurde hier von einem Regierungsmitgliede Antwort darauf ertheilt. Unangenehm ist mir, daß in den gegenwärtigen Verhandlungen die Regierung das Bestreben verräth, vor Allem diese Fr. 625,000 zurückzahlen. Ich begreife es, denn die Herren, welche dazu gestimmt haben, sind Bürge dafür. Wenn die Finanzdirektion einerseits erklärt, die in der Staatskasse vorhandenen Mittel seien nicht zulänglich, andererseits sei die Regierung nach Gesetz und Verfassung zu einem solchen Beschlusse nicht kompetent, und man es dennoch bewilligt, — dann ist man Bürge dafür. Was werden aber die übrigen Theilnehmenden sagen, wenn man vor Allem diese Fr. 625,000 deckt? Wird das zur Ehre des Kantons gereichen? Nach meinem Dafürhalten tritt das Gegentheil ein. Damit will ich schließen. Ich habe bereits im Eingange gesagt: ich halte die Liquidation für unvermeidlich, ich betrachte sie als ein Mittel, das Uebel auf das Minimum zu reduzieren, als ein Mittel, das zwar nicht aller üblen Nachrede den Faden abschneiden wird, aber geeignet ist, die Ehre des Kantons so zu retten, wie es unter solchen Umständen möglich ist. Wenn es mir darum zu thun wäre, einen positiven Antrag zu stellen, so würde ich auf Liquidation antragen, aber ich will die Sache nicht verwirren, sondern

stimme in erster Linie zum Antrage des Herrn von Gonzenbach und dann in zweiter Linie zu demjenigen des Herrn Bützberger, den ich im angegebenen Sinne ergänzen möchte.

Herr Berichterstatter der Kommission. Der bisherige Verlauf der Diskussion hat die Mitglieder der Kommission zur Ueberzeugung gebracht, daß eine Ausgleichung der Differenzen wenigstens unter ihnen möglich sei. Deshalb versammelte sich die Kommission über Mittag noch einmal und vereinigte sich schließlich auf folgende Anträge: „Art. 1. Der Regierungsrath ist beauftragt, die Rechte und die Interessen des Staates, so weit sie durch die Konzessionen der Ostwestbahngesellschaft begründet sind, zu wahren.“ Dieser Artikel ist gleichlautend, wie der Artikel 1 des ursprünglichen Kommissionsantrages; dann kommt folgender Zusatz: „Die im Artikel 38 der Konzession der Ostwestbahngesellschaft vorgesehene Haftbarkeit der Linie Biel-Neuenstadt für die Ausführung der Linie Biel-Bern-Luzern wird auf die Linie Biel-Bern und Bern-Langnau beschränkt.“ „Art. 2. Der Regierungsrath wird ermächtigt, die beiden Linien Biel-Neuenstadt und Gümli-Langnau zu Handen des Staates käuflich zu erwerben. Ein Privatkauf mit der Gesellschaft darf jedoch nur abgeschlossen werden, wenn sämtliche Aktionäre und Gläubiger dazu einwilligen, es sei denn, daß die Gesellschaft der Ostwestbahn vorher ihre Auflösung beschließt.“ Neu ist in diesem Artikel der Zusatz, daß nebst der Einwilligung der Aktionäre auch diejenige der Gläubiger gefordert und der Fall einer Auflösung der Gesellschaft vorgesehen wird. „Artikel 3. Zum Zwecke des Ankaufs der genannten beiden Bahnstrecken wird ein Kredit im Maximum von 7 Millionen Franken bewilligt. Es sollen jedoch aus der Kaufsumme vor Allem bezahlt werden: a. die ausstehenden Expropriationen sammt Zins; b. die vom Staate zum Zwecke der Fahrbarmachung von Biel-Neuenstadt vorgeschossenen Fr. 625,000 sammt Zins.“ Der einzige Unterschied gegenüber dem früheren Antrage besteht also darin, daß nun statt 6 Millionen ein Maximum von 7 Millionen vorgeschlagen wird. Anlaßlich dieses Antrages bemerke ich, daß die ganze Kommission einig ist, auf 7 Millionen zu gehen, mit Ausnahme des Herrn von Gonzenbach, der bei 6 Millionen bleibt. „Artikel 4. Im Falle des Kaufes soll die Regierung den Großen Rath im geeigneten Zeitpunkt einberufen, um demselben Vorträge über das weiter Vorzulehrende zu hinterbringen.“ Dieser Artikel bleibt unverändert. Ferner verständigte sich die Kommission auf einen Antrag als Artikel 5, welcher nun also lauten würde: „Der Regierungsrath wird ermächtigt, auf Rechnung des ihm nach Artikel 3 bewilligten Kredites die verpfändeten oder deponirten Prioritätsobligationen der Ostwestbahngesellschaft einzulösen, oder dafür zu sorgen, daß solche nicht mit Verlust veräußert werden.“ Bezüglich der Sicherung der ausgeführten Bauarbeiten sah die Kommission sich nicht veranlaßt, einen Antrag zu stellen, weil sie glaubte, es liege ohnehin in der Stellung der Regierung, bei eintretenden Störungen des Verkehrs auf Beseitigung derselben hinzuwirken. Ich empfehle Ihnen also diese modifizirten Anträge zur Genehmigung.

Brunner stellt die Frage, ob es der Regierung nicht erwünscht sei, vorläufig sich über die neuen Kommissionsanträge zu berathen.

Der Herr Präsident erklärt, die angeregte Frage hindere nicht, daß die Diskussion fortgesetzt werde.

Der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes bemerkt, daß auf vier Uhr eine Sitzung dieser Behörde angesetzt sei.

Egger, Hektor. Als Mitglied der Kommission halte ich mich für verpflichtet, Ihnen einige Erläuterungen zu geben, werde mich aber dabei nur auf dem Felde bewegen, auf dem ich zu fahren verstehen soll, nämlich vom technischen Stand-

punkte aus. Bei Untersuchung und Feststellung der Baukosten wurde auf folgende Art verfahren. Herr Karrer und ich erhielten von der Kommission den Auftrag, die technischen Arbeiten zu prüfen und einen umfassenden Bericht bezüglich der ausgeführten und noch auszuführenden Bauten, namentlich mit Rücksicht auf den Kostenpunkt abzugeben. Zu diesem Zwecke begaben wir uns zu Herrn Wetli, der uns die sachbezüglichen Pläne, Voranschläge, Verträge, Pflichtenhefte, Maßurfunden u. s. w. vorlegte. Das Enderesultat ist immer nur ein ziemlich annäherndes, weil für die Arbeiten keine Abrechnungen mit Uebernehmern vorlagen. Es wurde Loos für Loos, Arbeitsgattung für Arbeitsgattung notirt nach den Maßurfunden; diese waren aber nicht von den Unternehmern angenommen, sondern nur vom Oberingenieur unterzeichnet, so weit er glaubte, daß man denselben schuldig sei. Es wird sich nun fragen, ob die Unternehmer sich damit einverstanden erklären, was aber höchst wahrscheinlich nur bei wenigen der Fall sein wird. Auf dieses hin erfolgte die Zusammenstellung, wie sie im Berichte der Kommission enthalten ist. Man schied genau aus, was die ausgeführten Arbeiten und was die noch fehlenden kosten. Herr Wetli mußte aber erklären, er könne nicht gerade für die Richtigkeit der Summe einstehen, sondern er glaube, es entspreche dem ausgelegten Gelde, da die Abrechnungen mit den Unternehmern nicht vorliegen, so daß später bedeutende Differenzen eintreten können. Wir hatten keinen Auftrag, eine unparteiische Expertise für die fraglichen Linien zu veranstalten, sondern nahmen in Treue und Glauben die Angaben des Herrn Wetli an, d. h. den Betrag des zu bezahlenden Geldes. Bei Gümli-Langnau finden Sie den Voranschlag des Herrn Schmid, der als Oberingenieur die ersten Pläne und Voranschläge der Gesellschaft machte. Nun zeigt sich nur auf dem Unterbau gegenüber seinem Voranschlage eine Ueberschreitung von Fr. 763,780 oder 41 Prozent. Es soll die nur angeführt werden, um begreiflich zu machen, wie leicht Anfangs mit der Sache umgegangen wurde, um schöne Rentabilitätsverhältnisse herauszubringen. Bezüglich des Zuschlages von 5 Prozent vom Fehlenden für Unvorhergesehenes bemerke ich beiläufig, daß dieser Posten meines Erachtens von der ganzen Bau Summe hätte in Rechnung gebracht werden sollen. Nach den Angaben des Herrn Wetli kamen wir bei der Zusammenstellung (vorausgesetzt, daß man die Strecke Biel-Bern immer zu Fr. 5,600,000 devise) auf eine Gesamtsumme von Fr. 16,398,774, nämlich:

Gümli-Langnau auf Fr.	6,428,335,
Biel-Neuenstadt	4,370,439,
Biel-Bern	5,600,000.

Sie finden im Berichte der Kommission einen Abzug von Fr. 500,000 für zu hoch berechnete Gründungskosten, ferner einen solchen von 25 Prozent für zu hoch bezahlte Preise an gemachte Arbeiten, was eine Summe von Fr. 632,000 ausmacht, so daß die Erstellungskosten aller drei Linien auf Fr. 15,216,774 zu stehen kommt. Man wird sagen, der Abzug von 25 Prozent sei unbegründet. Ich will hier nicht die Arbeitspreise kritisiren, obschon solche doppelt so hoch angelegt vorkommen, als sie gewöhnlich landesüblich sind und gerne das Urtheil Anderer gewärtigen; hingegen sollte nach meiner innigsten Ueberzeugung 40 Prozent statt 25 Prozent abgezogen werden. Auch bestritte ich, daß der Abzug von Fr. 100,000 für irrtümlich in Rechnung gebrachte Kosten des Betriebsmaterials gerechtfertigt sei, denn diese Summe hebt sich auf mit dem nicht in Rechnung gebrachten Minderwerthe der Schienen und Schwellen (im Betrage von Fr. 100,000), welche während der Bauzeit den Unternehmern zur Verfügung standen und tüchtig abgenutzt wurden. Ziehen wir die Kosten der fehlenden Arbeiten von der Gesamtsumme ab, so ergibt sich als Werth der vorhandenen Arbeiten Fr. 6,949,354, wohl verstanden, alles nach dem ausgelegten Gelde der Gesellschaft berechnet, ohne allfälligen Minderwerth für mangelhafte Arbeiten, wie solche bei Biel-Neuenstadt vorkommen sollen. Um zu zeigen, daß dieser Bauwerth ziemlich richtig sein wird, will ich Ihnen eine Berechnung anderer Art vorlegen. Dabei kann

ich mich aber nicht auf die Theorie stützen, nicht Linien, die nur auf dem Papiere stehen, wie diejenige durch das Entlibuch nach Luzern oder diejenige über Biel und Bruntrut nach Basel, als Basis annehmen, sondern ich stütze mich auf die Erfahrung, auf die Praxis und nehme vollendete Linien der Centralbahn, die jährlich feste Resultate liefern, zur Grundlage. Ich vergleiche die betreffenden Linien in ihrer Anlage mit andern und stelle Gümmligen-Langnau (um das günstigste Verhältniß anzunehmen und mich nicht dem Vorwurfe auszusetzen, als reite ich auf der Ostwestbahn) zwischen die Linien Olten-Luzern und Bern-Thun, beides einspurige Bahnen. Olten-Luzern kostet, nur den baulichen Werth inbegriffen, ohne Erpropriation, Gründungskosten, Betriebsmaterial per Kilometer Fr. 133,850, Bern-Thun in gleichen Umständen Fr. 119,386. Nun nähert sich meiner Ansicht nach Gümmligen-Langnau bezüglich der Erstellungskosten eher der Linie Bern-Thun als Olten-Luzern mit dem schwierigen Stücke Emmenbrücke-Luzern. Ich nehme also für Gümmligen-Langnau einen Ansatz von Fr. 125,000 per Kilometer an. Ich will hoch gehen und alle Berechnungen zu Gunsten der Ostwestbahn machen, damit man nicht sage, ich sei Centralbahnler und dem Unternehmen deswegen nicht günstig. Die Baukosten für 30,12 Kilometer zu Fr. 125,000 betragen Fr. 3,765,000.

Dazu kommen in bekannten Zahlen:

für Erpropriation	"	900,000,
Gründungskosten	"	100,000,
Bauleitung	"	100,000,
Zinse, Emission etc.	"	270,000,
Betriebsmaterial	"	600,000,

so kommt die fertige Bahn Gümmligen-Langnau zu stehen auf Fr. 5,735,000.

Bei Biel-Neuenstadt nehme ich an, der Bau sei bedeutend schwieriger und stelle diese Linie einer zweispurigen Linie der Centralbahn gleich, nämlich Aarau-Herzogenbuchsee, welche drei größere Brücken und einen Tunnel bei Aarburg hat. Aarau-Herzogenbuchsee kostete per Kilometer Fr. 140,746, Olten-Luzern, wie schon bemerkt, Fr. 133,850. Ich sage nun: Olten-Luzern ist zu niedrig, Aarau-Herzogenbuchsee dagegen etwas zu hoch, und nehme per Kilometer Fr. 140,000 an, was auf 15,2 Kilometer eine Gesamtsumme ausmacht von Fr. 2,128,000.

Dazu kommt wieder:

für Erpropriation	"	1,044,000,
Gründungskosten, Emission etc.	"	500,000,
Bauaufsicht	"	55,000,
Betriebsmaterial	"	400,000,

zusammen Fr. 4,127,000.

Biel-Neuenstadt und Gümmligen-Langnau kämen auf Fr. 9,862,000 zu stehen; dazu schlage ich Biel-Zollikofen mit Fr. 5,600,000,

so daß die fertige Arbeit Neuenstadt-Langnau ein Kapital erfordert von Fr. 15,462,000.

Bei dieser Berechnung ist nun keine Summe für zu hoch gestellte Preise abzugiehen, resp. 25 Prozent, sondern es sind einzig abzugiehen Fr. 500,000 für übermäßige Gründungskosten, weil solche nach Bericht und Angaben des Herrn Wettli in Rechnung gebracht wurden, so daß sich nach Abzug dieser Summe ein Baukapital von Fr. 14,962,000 ergäbe. Wenn ich nun alle fehlenden Arbeiten der ganzen Linie abziehe mit Fr. 8,640,400,

so bleibt ein Bauwerth für Biel-Neuenstadt und Gümmligen-Langnau von Fr. 6,321,600.

Ob diese Rechnung begründet sei, überlasse ich dem Urtheile der Sachverständigen; ich stelle es jedem Unbefangenen anheim, zu beurtheilen, ob der Werth der Bauarbeiten nicht eher zu hoch als zu niedrig angeschlagen sei. Jeder möge beurtheilen, ob eine zweispurige Bahn mit einer einspurigen auf die gleiche Linie zu stellen sei, ob nicht die Ansätze noch bedeutend modi-

fiziert werden könnten. Herr Wettli gab bei der letzten Sitzung der Kommission noch eine Berechnung ein, die in der Gesamtsumme ohne allen Abzug um Fr. 100,000 höher zu stehen kommt, als nach den früher gemachten Angaben. Woher diese Differenz rührt, weiß ich nicht. Nach genommener Rücksprache mit Herrn Wettli wäre seit Neujahr eine Summe von Fr. 100,000 verbaut worden und daher vom Fehlenden abzuziehen; ferner gibt er einen Posten von Fr. 150,000 für zwei Lokomotiven an, die vom fehlenden Betriebsmaterial ins angeschaffte zu übertragen wären, aber am Ganzen nichts ändern. Die verschiedenen Kostenberechnungen ergeben folgende Resultate:

nach dem Berichte der Regierung	Fr. 15,840,000,
" " " Kommission	" 15,216,774,
" " letzten Berichte des Herrn Wettli	" 16,250,000,
" meiner Berechnung	" 14,962,000,

oder es könnte für die ausgeführten Arbeiten mit Erpropriation bezahlt werden:

nach der Berechnung der Regierung	Fr. 7,459,000,
" " " Kommission	" 6,949,354,
" " " des Hrn. Wettli	" 8,250,000,
" meiner Berechnung	" 6,321,600.

Wenn wir nun zur Berechnung der Rentabilität übergehen, so finde ich die Ansätze des Berichtes vollständig gerechtfertigt. Man nahm nämlich an, Biel-Neuenstadt werde etwas rentiren, ebenso Biel-Bern, dagegen werde sich Gümmligen-Langnau bloß decken. Nach Vergleichung des Ertrages der besten Bahnen der Schweiz kam man zu einer durchschnittlichen Bruttoeinnahme von Fr. 24,000 per Kilometer. Dieser Ansatz läßt sich namentlich gegenüber denen rechtfertigen, welche meinen, die Rentabilität sei zu gering angeschlagen. Die Reineinnahme auf der Strecke Bern-Neuenstadt beträgt, nach Abzug von Fr. 10,000 per Kilometer für Betriebskosten, Fr. 686,000, so daß der Staat einen jährlichen Ausfall zu decken hätte, der bei einem Zinsfusse von $4\frac{1}{2}$ Prozent Fr. 169,720, bei einem solchen von 5 Prozent, Fr. 245,800 betragen würde. Herr Büzberger kam auf eine höhere Differenz, und ich bin mit ihm einverstanden. Herr Niggeler bestreitet zwar seine Berechnung, aber Herr Niggeler vergißt, daß die 2 Mill. Fr. in Aktien auch bezahlt werden müssen, von denen die Kommission nichts in die Berechnung aufnahm, weil diese Summe mit andern doch fließen geht. Die Berechnung des Herrn Büzberger ist richtig. Es bot sich also die Frage: wenn wir einen solchen Ausfall zu decken haben, wie können wir es verantworten gegenüber dem Volke, das uns hieher schickte? Zu $4\frac{1}{2}$ Prozent kapitalisirt, würde der Ausfall ein Kapital von Fr. 3,771,500 ausmachen. Ziehen wir diese Summe vom aufgestellten Bauwerthe ab, so könnte man für die gemachten Arbeiten bloß noch etwa $3\frac{1}{2}$ Millionen bieten. Zu 5 Prozent noch viel weniger. Die Kommission fand jedoch, diesen Weg könne man nicht einschlagen. Man soll nicht einen Kaufpreis vorschlagen, daß man dem Kanton Bern vorwerfen könnte, er bühne keinen Centime ein. Wie verfuhr man? Zuerst sagte man, der Staat solle $5\frac{1}{2}$ Mill. bieten; eine Partei wollte auf $6\frac{1}{2}$ Millionen steigen; am Ende vereinigte man sich auf ein Maximum von 6 Millionen. Herr Regierungsrath Niggler fragte, warum man gerade auf 6 Millionen komme, nicht mehr und nicht weniger, warum nicht eine Schätzung maßgebend sein solle. Weil die Sache bei einer Schätzung verschieden angeschaut wird. Uebrigens wenn der Staat jährlich einen Ausfall von Fr. 200,000 zu tragen hat, so kann die Gesellschaft zufrieden sein, noch mit solchen Opfern der Sache los zu werden, und man kann denjenigen, welche ein solches Angebot machen, nicht vorwerfen, sie seien dem Unternehmen abgeneigt. Nun versammelte die Kommission sich heute noch einmal und setzte in ihrer Mehrheit das Maximum auf 7 Millionen fest. Wenn die Herren nun glauben, man sei unter dem Preise geblieben, so mögen Sie selber entscheiden. Unsere Pflicht haben wir gethan. Der Große Rath hat die Kommission ernannt, daß sie dem Lande und dessen Vertretern getreuen Bericht erstatte, nicht falschen. Nun komme ich gerade auf den Punkt, wo

feiner eine so schwierige Stellung hat, wie ich selbst. Es wurde mir nicht nur einmal, sondern wiederholt unter die Nase gehalten, ich sei Centralbahnliter, verkauft, bestochen; in öffentlichen Blättern konnte man es sehen. Vor dem ganzen Bernervolke lege ich hier Protest dagegen ein. Ich kann es nicht anders bezeichnen, als wie Herr Regierungsrath Sahli es bezeichnete, wenn man Männer, die anderer Ansicht sind, aber das Interesse des Vaterlandes im Auge haben, auf diese Weise verdächtigt, ich nenne es perfid. Heißt es nicht in der Petition der Bauunternehmer, die Behörde solle sich nicht von Leuten leiten lassen, die durch persönliche Interessen und andere Gesellschaften eingenommen seien? Das ist nicht die Sprache, die man an eine oberste Landesbehörde richtet! Man kann gekauft werden, aber nicht mit Geld, durch Fleiß und Thätigkeit, und wer auf dieser Bahn wandelt, dem wünsche ich Glück. Es wurde in der Kommission viel zu Gunsten der Unternehmer gesprochen, aber man glaubte, es führe zu weit, wenn man allen Ansprüchen Rechnung trage. Indessen wenn die Petenten einwenig gewartet hätten und mit einer andern Sprache aufgetreten wären, ich glaube, sie hätten mehr Berücksichtigung gefunden. Man hat mich im Leben oft ausgelacht, aber ich habe meine Ansicht. Soll ich der Regierung wegen einen falschen Bericht abgeben? Das thut Egger nicht! Den Rechtspunkt bin ich nicht im Stande zu berühren, doch habe ich das Recht zu sagen, warum ich so stimmen muß. Es wurden in der Kommission die besten Fürsprecher zu Rathe gezogen, ob ein Ankauf der fraglichen Bahnstrecken mit oder ohne Liquidation vorgeschlagen werden solle. Die Einen sagten, ja, man könne es ohne Liquidation machen, die Andern bestritten es. Was soll dann unser Einer thun, wenn die gescheidesten Fürsprecher auseinander gehen? Es soll sich dann Jeder dahin wenden, wo die eigene Ueberzeugung ihn hinführt, und das ist mein Standpunkt. Wenn Prozesse entstehen, soll nicht der Staat sie ausfechten, sondern die Ostwestbahndirektion; wir bekommen vielleicht noch genug. Man soll nur nicht sagen, der ganze Obergeraue sei gegen die Ostwestbahn. Ich behaupte, neun Zehntheile der Bevölkerung sind zu Gunsten des Unternehmens, aber das „Wie“ —, wie es ausgeführt werden soll, — das ist eine andere Frage; die Leute wollen wissen, wie weit es führt. Damit ein gütliches Uebereinkommen nicht unmöglich sei, bot ich heute die Hand zu gemeinschaftlichen Anträgen. Ich will mir nur noch ein Wort über den Staatsbau erlauben. Ich fasse den Staatsbau in seiner großen Tragweite in's Auge. Es ist in den Anträgen der Kommission nicht gesagt: wir wollen keinen Staatsbau; sie sagt auch nicht: wir wollen Staatsbau; aber sie sagt: die Rechte des Kantons sollen gewahrt werden. Komme wer wolle, eine Franko-Suisse, eine Centralbahn, eine Dornbahn, die Regierung soll allen gegenüber die Rechte des Kantons wahren; wenn dieß aber nicht geschehen kann, dann soll man auch nicht Staatsbau erkennen. Es ist sehr wahrscheinlich, daß der Staatsbau erkannt wird, und ich werde wahrscheinlich dazu stimmen müssen, so wehe es mir thut, aber ich möchte noch ein paar mal darüber schlafen, ich möchte nicht heute schon einen zweiten Schwindel auf den ersten begeben. Man sieht, wie die Verhältnisse sich ändern können, daher möchte ich gehörige Vorlagen gewärtigen. Es ist nichts anderes als Vorsicht, was die Kommission will. Man sagt, es sei der Centralbahn in die Hände gearbeitet. Wenn aber die Anträge der Kommission nichts anderes bezwecken, als was billig und recht ist, so können Sie keinen andern Weg einschlagen. Will man der Sache eine politische Färbung geben, so sage ich: es stehen für diese Anträge Männer, die so gut ein Vaterlandsgefühl haben als Andere. Es mag Leute geben, die andere Ansichten haben, aber die Männer, welche mit mir gearbeitet, haben keine andere Absicht, als das Wohl des Landes zu fördern. Herr Büzberger entwickelte gestern die Sache im nämlichen Sinne, deshalb stimmen Herr Schmid und ich mit ihm. Ich bin nicht der Ansicht, daß man nicht eintreten soll, wie Herr von Gonzenbach vorschlug. Etwas muß gehen. Ich stimme daher zum

Tagblatt des Großen Rathes 1861.

Eintreten; daß Uebrige kann bei der artikelweisen Berathung zur Sprache kommen.

Ganguillet. Auf einmal hat das Geschäft eine andere Wendung genommen. Es wurden uns andere Anträge vorgelegt, die wenigstens ich, und ich denke, auch andere Mitglieder der Versammlung, nicht gehörig würdigen können. Ich frage daher, ob es nicht der Fall wäre, die Berathung zu verschieben. Uebrigens mache ich aufmerksam, daß kein Berichterstatter, kein Regierungsrath anwesend ist. Wahrscheinlich wird der Regierungsrath andere Anträge bringen. Auf welcher Grundlage diskutieren wir? Es ist ein ganz eigener Fall.

Herr Präsident. Mir scheint, eine Unterbrechung gehe nicht an. Bei jeder Berathung können neue Anträge kommen. Wenn man jedesmal die Berathung verschieben würde, so käme man zu keinem Ende. Die Tagesordnung für morgen ist ausgefüllt und es bliebe nichts anderes übrig, als künftige Woche noch die Sitzung fortzusetzen. Wenn daher Niemand anderer Ansicht ist, so setze ich die Diskussion fort.

Büzberger. Ich gebe zu, daß vom reglementarischen Standpunkte aus gegen die sofortige Behandlung der Kommissionsanträge Einwendungen zu machen sind, aber es ist nur eine Formalitätsache. Jedes Mitglied kann sich immerhin ausdrücken, wie es will. Uebrigens mache ich aufmerksam, daß das, was die Kommission geändert hat, im Wesentlichen nichts anderes ist, als was man gestern hier zugegeben hat, und was Herr von Gonzenbach (mit Ausnahme des Kredites) zugibt. Wer den ursprünglichen Antrag der Kommission aufnehmen will, dem steht es frei.

Kurz, Oberst. Ich mache die Versammlung aufmerksam, daß nicht im Geringsten ein Verstoß gegen das Reglement vorliegt. Die Anträge der Kommission liegen vor. Wer den ursprünglichen Antrag aufnehmen will, kann es thun. Das geschieht täglich bei unsern Berathungen, daß Anträge abgeändert werden. Die Kommission beantragte einen Kaufpreis von 6 Millionen, nun schlägt sie 7 Millionen vor. Ich finde nicht, daß darin etwas Unreglementarisches liege. Und wenn die Regierung kommt und sich anschließt? Wenn man glaubt, die Sache verschieben zu sollen, so steht es der Versammlung frei, aber nur aus dem Grunde soll man die Verschiebung nicht beschließen, weil man die sofortige Behandlung der Anträge nicht für reglementarisch hielt.

Steiner, Müller. Mich dünkt, wir stehen auf lauter Flugland. Wir wissen nicht, ob wir selber noch weggeweht werden. Die Juristen sagen, es sei nicht gegen das Reglement, daß Anträge, die hier gestellt werden, abgeändert werden, ich finde, man soll einen Unterschied machen. Wenn ein Mitglied des Großen Rathes hier einen Antrag stellt, so hat dieser Antrag nur die Autorität des einzelnen Mitgliedes; wenn aber eine Kommission Anträge bringt, so ist die Autorität viel gewichtiger. Dazu kommt das Faktum, daß man die Regierung auf einen Augenblick in das Nebenzimmer treten läßt. Ich bin nicht Jurist, aber ich habe mit andern Mitgliedern das Gefühl, daß die Gegenstände ihrer Wichtigkeit angemessen behandelt werden sollen. Ich will nur erinnern, wie bei diesem wichtigsten aller Geschäfte, welche seit vielleicht 40—50 Jahren hier behandelt wurden, verfahren wird. Als im Dezember vorigen Jahres die Sache zur Behandlung kam, sagte man: die Kommission soll nicht sofort ihre Arbeit beginnen, sondern erst, wenn die Regierung ihre Vorlagen gemacht habe; diese ließen aber auf sich warten. Man hat also Schindluder mit der Kommission getrieben und treibt nun Schindluder mit dem Großen Rathe.

Von mehreren Seiten wird gerufen: zur Ordnung!

Das Präsidium verweist dem Redner den Ausdruck, als würde mit dem Großen Rathe Schindluder getrieben.

Steiner, Müller. Ich muß meinen Antrag begründen. Die Kommission hat uns einen Antrag vorgelegt; jetzt macht sie eine plötzliche Wendung und bringt neue Anträge. Ich finde mich veranlaßt gegen ein solches Verfahren zu protestiren.

Herr Präsident. Ich mache die Versammlung aufmerksam, daß es sich gegenwärtig nur um die Eintretensfrage handelt und zwar in dem Sinne, daß der Große Rath zu entscheiden hat, ob er einen Beschluß fassen wolle, sei es nach dem Antrage der Kommission oder des Regierungsrathes. Zweitens ist es gar nicht richtig, daß das Verfahren, welches man heute befolgt, etwas Unerhörtes wäre. Ich erinnere mich an eine Menge von Fällen, daß die vorberathenden Behörden bei Meinungsverschiedenheiten zusammentraten, um sich über neue Anträge zu berathen. In der Regel erledigt der Berichterstatter die Sache von sich aus.

Karrer. Ich hätte nicht geglaubt, daß in einer solchen Angelegenheit solche Zweifel entstehen könnten und zwar noch weniger in solcher Form. Welches ist die Stellung der Kommission? Hätte sie ihre Aufgabe beginnen sollen ohne Vorlagen der Regierung? Ich fordere den Herrn Steiner auf, die Verfassung und das Großrathsglement zu durchlesen und zu sehen, ob eine Bestimmung vorhanden sei, die ein anderes Verfahren gestattet als dasjenige, welches befolgt wurde. Die Stellung der Kommission war die, die Vorlagen der Regierung zu prüfen; deßhalb verwahrte ich mich denn auch seiner Zeit in der Kommission dagegen, daß man irgend etwas thue, bevor die Regierung Vorlagen gemacht habe, weil es eine Verfassungs- und Gesetzesverletzung wäre. Der § 45 des Großrathsglementes schreibt vor, wie verfahren werden soll, wenn der Große Rath auf einen Antrag des Regierungsrathes eintritt, oder wenn er denselben zurückweist. Es wäre seiner Zeit in der Stellung des Großen Rathes gewesen, nicht sofort eine Kommission zu ernennen, sondern erst nach eingeholtem Gutachten des Regierungsrathes. Ich begriff indessen ganz gut, daß der Große Rath, um Zeit zu gewinnen und eine gründliche Untersuchung zu veranstalten, von sich aus die Kommission sofort erwählte. Die Stellung der Kommission ist daher sowohl nach der Verfassung als nach dem Reglemente und in der Natur der Sache eine unzweifelhafte. Wenn Herr Steiner sich solcher Ausdrücke bediente, wie es hier geschah, so bedachte er nicht, was er sagte und wo er es sagte.

Dr. Manuel. Ich ergreife nur das Wort, um der Großrathskommission das letzte Wort zu vindiziren. Was entsteht aus diesem Verfahren? Wir bewegen uns in einem Zirkel. Die Kommission hat allerdings das Recht, ihre Anträge abzuändern; aber wenn auch die Regierung wieder neue Anträge bringt, so ist die Folge die, daß die Kommission sich dann wieder versammelt, um dieselben zu prüfen, und wenn dann die Regierung abermals zusammentritt, um die Anträge der Kommission ihrerseits zu prüfen, so kommen wir nicht zu Ende. Ich möchte also der Kommission das letzte Wort über die Anträge der Regierung vindiziren.

Röthlisberger, Gustav. Ich glaube, wir streiten uns um des Kaisers Bart. Der Regierungsrath wird entweder die Anträge der Kommission annehmen oder auf den seinigen beharren.

Der Antrag auf Unterbrechung der Berathung bleibt in Minderheit. Die Diskussion wird fortgesetzt.

Ganguillet. Da ich nach der Reihenfolge der Einschreibung das Wort habe, so werde ich meinen Vortrag halten. Ich werde einstweilen keine Rücksicht nehmen auf die neuen Anträge, sondern mich auf der ursprünglichen Basis bewegen. Wenn die Regierung neue Anträge bringt, so werde ich dann sehen. Ich glaubte, in dieser Angelegenheit das Wort ergreifen zu sollen, erstens weil ich einer der Urheber der Motion bin und zweitens weil ich mich in einer andern heißen Stellung befinde. Die vorliegende Frage hat eine große Tragweite und zwar um so mehr für mich, als für einen Sohn des Jura, der aber in Bern angesessen ist, und der die Annexion des Jura will, aber die Annexion mit Bern. Ich komme auf den ersten Punkt, der Anlaß zur Untersuchung gab. Bekanntlich litt die Ostwestbahngesellschaft an der Schwindsucht; man wußte schon lange, daß sie zahlungsunfähig ist, daß sie betrieben wird. Man wußte aber auch, daß ein Finanzausweis vorhanden ist, der vom Bundesrath genehmigt und der Regierung vorgelegt wurde. Der Bundesrath hatte weniger Interesse bei der Sache als die Regierung von Bern, welche 2 Millionen im Unternehmen hatte. Wie man dabei verfuhr, wurde bereits von anderer Seite geschildert. Ich will nicht wiederholen; dagegen möchte ich auf einen Umstand aufmerksam machen, der noch nicht erörtert wurde. Es heißt nämlich im Berichte der Kommission, man habe dem Regierungsrathe eigentlich nicht zumuthen können, daß er bei Untersuchung des Finanzausweises Verdacht habe, man habe damals nicht voraussetzen können, daß solche Unordnungen oder Fälschungen, wie sie später zu Tage getreten, sich im Ausweise befinden. Es thut mir sehr leid, daß ich nicht der gleichen Meinung sein kann. Es ist mir auch leid, daß der Herr Berichterstatter der Regierung nicht da ist. Ich muß hier etwas Unangenehmes sagen, und würde es lieber in seiner Anwesenheit sagen. Im Juni oder Juli 1859 wurde ich auf die Manipulationen der Verwaltung der Ostweibahn aufmerksam gemacht, so auf den Vertrag mit Voller und Komp., auf den Vertrag der banque générale suisse, die dann den Namen Paris-Genfer-Gesellschaft erhielt. Es wurde mir gesagt, 6000 Aktien seien falsch eingeschrieben, ebenso, daß die effektiven Einzahlungen nur Fr. 450,000 betragen. Das wurde mir von einer Person gesagt, die ich vorher nie gesehen habe; von einer Person, die zu mir kam, weil sie wußte, daß ich gegen die Staatsbetheiligung war. Dieselbe Person versicherte mich, sie habe es dem Präsidenten des Verwaltungsrathes der Ostweibahn-Gesellschaft, ebenso einem Mitgliede des Regierungsrathes gesagt. Es ist Jemand, der mit Herrn Hildebrand brouillirt war. Das betreffende Mitglied des Regierungsrathes sagte mir, es habe Herrn Regierungsrath Sahli aufmerksam gemacht. Man hatte also Indizien, daß nicht alles in Ordnung sei, man hätte die Sache untersuchen sollen. Die Mittheilung blieb in meinem Kulte; ich hätte sie zu Zeitungsartikeln verwenden können, ich that es nie. Als die Kommission zusammenkam (und das war einer der Hauptgründe für mich, die Untersuchung zu verlangen), übergab ich die Eisenbahnnotizen dem Herrn von Gonzenbach und sagte ihm: das wurde mir vor zwei Jahren mitgetheilt. Was antwortete mir Herr v. Gonzenbach? Es sei alles ziemlich richtig eingetroffen. Die Regierung — ich sage nicht, die ganze Regierung, aber einzelne Mitglieder derselben — hätten es schon damals verhindern können. Nun komme ich auf das Unternehmen selbst und frage: wie sind wir auf den Punkt gekommen, wo wir stehen? Bekanntlich erhielt die Centralbahn seiner Zeit die Konzession für die Hauptlinie, welche das Herz des Kantons durchschneidet. Auf einmal tauchte die Ostwestbahn auf und wollte der Centralbahn die Strecke Bern-Thun entreißen. An jenen Kampf werden wir uns noch Alle erinnern, und wir werden uns Glück wünschen, daß die Thunerlinie der Centralbahn zuerkannt wurde. Aber woher kam jener Streit? Vom sogenannten Zweiliniensystem, das auf einmal in der Bundesversammlung aufgetaucht war, nach langen Kämpfen, die unsern Kanton mit vielen andern Kantonen brouillirten; so mit Waadt, mit Zürich u. s. f. Ich habe das

Zweiliniensystem schon früher bestritten, ich bestritte es heute noch und erlaube mir, darauf zurückzukommen. Ich bin gewiß Freund der Eisenbahnen, ich wohnte der allerersten Versammlung bei, die hier in Bern zum Zwecke der Einführung dieses Verkehrsmittels abgehalten wurde, und weiß, wie wichtig es ist, daß die Hauptstadt nicht abgeschnitten ist. Ich weiß, daß zur Zeit, als von dem Projekte Stephenson die Rede war, Viele die Linie durch das Seeland vorzogen, daß Andere nichts davon wollten. Die Hauptlinie wurde gebaut. Es handelte sich dann um Fortsetzung der Linie von Biel nach Yverdon. Man glaubte anfänglich, die Schifffahrt auf dem Bieler- und Neuenburgersee genüge. Was geschah in Folge des Zweiliniensystems? Daß wir zur Stunde, wenn wir auf der Eisenbahn nach Lausanne oder Genf reisen wollen, noch über Herzogenbuchsee reisen müssen, daß wir erst seit wenigen Monaten auf der Eisenbahn in den Westen der Schweiz gelangen können, die direkte Verbindung noch nicht haben. Alle diese Vortheile haben wir verloren. Vier bis fünf Jahre im Leben verlieren, ist schon viel. Man wird sagen, der Vortheil komme mit der Zeit zurück. Ich sage aber: nein, er kommt nicht zurück, jedenfalls für die Hauptlinie nicht. Aber abgesehen davon, frage ich: ist das Zweiliniensystem ein rationelles, in staatsökonomischer Hinsicht vernünftiges? Ich behaupte, nein. Es war nicht notwendig, zwei Linien auf 4-6 Stunden Distanz neben einander laufen zu lassen, und wenn man das Einliniensystem über Murten nach dem Welschland gehabt hätte, so wäre Allem geholfen gewesen. Für das Emmenthal hätte man eine Zweigbahn von Burgdorf nach Langnau bauen müssen; auch Freiburg hätte eine Zweiglinie bekommen, und so wäre das Unternehmen ganz gut gewesen. Was hätte man dabei gewonnen? Daß man sein Geld und seinen Kredit nicht vergeudet hätte, daß man andern Landesheilen, welche diesen Vortheil nicht haben, auch etwas hätte geben können. Glauben Sie, wenn man jetzt diese 15 Millionen gibt, daß man dem Jura, auch wenn man den guten Willen dazu hat, geben kann, was ihm gehört? Ich glaube es nicht. Das beklemmt mir das Herz. Und so gewiß Sie dem Jura keine Eisenbahn geben, so pflanzen Sie die Fahne der Trennung auf, und das schnürt mir das Herz zusammen! Das System, das man heute durchsetzen will, hat einen langen Stiel, einen politischen Stiel. Nicht daß dabei die Parteinamen Schwarz und Weiß in Betracht kämen, aber si vous tuez la poule aux œufs d'or, elle ne pourra plus pondre, elle ne pourra plus vous aider ni vous nourrir. Darum sage ich: hütet Euch wohl, dem Bären das Blut zu nehmen, daß er für die andern Kinder keines mehr hat. Nun komme ich zu den Voten der Herren Niggeler und Migy. Herr Migy nannte die gegenwärtige Sachlage ein Unglück, man müsse einander helfen, Verschuldigungen nützen nichts; warum also auf das Vergangene zurückkommen? Wir sind in einer fatalen Lage, und müssen schauen, wie wir uns daraus ziehen; aber ist dieß wirklich möglich, ohne zurückzuschauen? Welche Rolle spielte die Opposition vor zwei Jahren, als es sich darum handelte, die Staatsbetheiligung zu beschließen? Sagte man Ihnen damals nicht: Ihr macht einen Fehltritt, diese Gesellschaft ist nicht lebensfähig; Ihr legt den ersten Ring zu einer Kette, deren Ende man nicht absieht! In dieser Lage sind wir. Ich glaubte, die Regierung würde thun, was sie sollte. Nun will man uns aufbinden, es wäre viel besser, der Staat hätte damals selbst die Sache übernommen. In dieser Beziehung frage ich: war das klug, war das politisch, so zu verfahren, wie bisher verfahren wurde, — hier zwischen Gümliigen und Langnau, dort zwischen Zug und Luzern, zwischen Biel und Neuenstadt eine Strecke anzufangen, dagegen die Linie von Biel nach Bern ungebaut zu lassen? Wäre es nicht besser gewesen, das Geld, das man auf Gümliigen-Langnau verwendete, auf Bern-Biel zu verwenden? Man könnte dann wenigstens per Eisenbahn nach Neuenstadt fahren, und die Mitglieder aus dem Jura könnten diese Verbindung benutzen. Man hätte doch wenigstens einen Zins. Wie lange geht es, bis ein Zins auf der Strecke Gümliigen-Langnau zu erwarten

ist? Warum hat man dieß gethan? Um den Großen Rath zu knebeln, weil man wußte, daß er sonst nichts davon wollen dürfte. Der Republikaner soll aber offen reden. Ich mache aufmerksam auf einen gewissen Brief, der seiner Zeit geschrieben wurde. In diesem Briefe hieß es: Staatsbau geht nicht, Zinsengarantie auch nicht, aber Staatsbetheiligung, und damit begann man. Wir haben den Strick am Hals, und wie weit er geht, will ich nun zeigen. Wir kämen also zum Staatsbau auch nach dem Antrage der Kommission indirekt, wenn auch nicht direkt. Es handelt sich um eine Summe von 15 Mill. Für Bern ist es keine Schwierigkeit, dieses Kapital aufzubringen. Aber Schulden machen ist leichter, als Schulden zahlen. Ich gehe weiter und sage: ich würde gar nichts einwenden, wenn man den Zins davon bekäme. Das führt mich auf die Rentabilität. Die Herren Buzberger und Niggeler sprachen gestern über diesen Punkt. Es ist mir leid, daß ich in meiner Berechnung bedeutend von der Kommission abweiche und noch bedeutender von der Ansicht unsers Herrn Präsidenten. Wenn man gewisse Redner hört, sollte man meinen, wir wären noch achtzehnjährige Leute, voll von Illusion, und doch sollten wir einige Erfahrung haben. Aber man mag Erfahrungen machen von Jahr zu Jahr, das hindert nicht, neue Fehler zu begehen. Was ich sage, will ich durch Thatfachen beweisen; ich will sehen, wer es mir durchthun wird. Die Kommission behauptet, Biel-Neuenstadt sei die beste Linie in der Schweiz, sie werde einen Betrag von 15 Prozent abwerfen. In dieser Beziehung macht man sich große Illusionen. Diese Linie ist allerdings eine sehr gute und wird bedeutend abtragen, aber nicht so viel, wie man annimmt. Die Kommission berechnet den Rohertrag der Linien Neuenstadt-Biel und Biel-Bern auf Fr. 24,000 per Kilometer. Ich möchte diese beiden Strecken auseinanderhalten. Neuenstadt-Biel ist eine Transitlinie, Biel-Bern nicht, aber die letztere hat einen großen Lokalverkehr. Es bedarf dreier Faktoren, um eine Bahn rentabel zu machen: eines starken Transits, eines starken Personen- und Waarentransportes und eines starken Lokalverkehrs. Nun nehme ich an, Biel-Neuenstadt trage Fr. 25,000 per Kilometer ab, was auf eine Länge von 15 Kilometer eine Summe von Fr. 375,000 jährlich ausmacht. Für die Linie Biel-Bern nehme ich einen jährlichen Ertrag von Fr. 16,800 per Kilometer an, oder einen Gesamtertrag von Fr. 436,800. Das ist ein großer Sprung gegenüber der Annahme der Kommission, und man wird mich fragen, wie ich rechne. Hier ist das Tableau der Einnahmen sämmtlicher schweizerischer Eisenbahnen. Da sieht man, was jede einzelne Linie einträgt, so daß man berechnen kann, was eine andere Linie ungefähr in gleichen Verhältnissen abtragen kann. Kaum sind acht Tage verfloßen, seit Herr Friz Lambelet, einer der Direktoren der Franco-Suisse, bei mir war; seinen Mittheilungen entnahm ich, daß die Franco-Suisse, so weit sie Uferlinie ist, dem See entlang geht, einen Ertrag von Fr. 25,000 per Kilometer liefert. Diesen Maßstab nehme ich für Biel-Neuenstadt an, weil die Verhältnisse dieser Linie denen der Uferlinie der Franco-Suisse ungefähr gleich sind. Es ist zu bemerken, daß die Franco-Suisse zwei Linien hat, erstens die Seeline, zweitens eine Strecke, die gegenwärtig unserer Emmenthal-Linie gleich kommt, die aber später durch den Transit bedeutend wird. Die erstgenannte Linie ist schon lange im Betriebe, die andere erst seit kurzer Zeit; die letztere Strecke übte im letzten Halbjahre einen nachtheiligen Einfluß auf das ganze Unternehmen aus, so daß der letztjährige Ertrag per Kilometer Fr. 14,700 betrug. Wenn ich also für die Strecke Biel-Bern, die keinen Transitverkehr hat, dagegen uns wohl alles, was nach Bern will, vom Jura, vom nördlichen Waadtlande, vielleicht auch später einen Theil aus Frankreich, zuführt, ich sage, wenn ich für diese Strecke per Monat einen Ertrag von Fr. 1400, oder im Jahre von Fr. 16,800 per Kilometer annehme, so gehe ich ziemlich weit. Welches ist nun das Gesamtverhältniß für die Linie Neuenstadt-Biel-Bern? Sie wird einen durchschnittlichen Ertrag von 4 1/2 Prozent abwerfen. Es ist aber eine Linie, die unter allen Umständen erstellt werden muß, eine Linie, deren Ausführung schon

ursprünglich im Projekte war; sie wird sich also rentiren. Aber nun kommt der große Haken, die Gümligen-Langnau-Linie, welche angefangen und auf der vieles gemacht ist. Diese Linie wird zu einer förmlichen Sackgasse. Wie soll ich sie ansetzen? Am nächsten steht derselben die Linie Bern-Freiburg, obschon der Verkehr auf letzterer Strecke bedeutender ist als von Gümligen nach Langnau. Nun haben wir die Erfahrung, daß seit dem Zeitpunkte, wo die Linie Bern-Freiburg in Betrieb gesetzt wurde, auf derselben in einem einzigen Monat, im August, die Betriebskosten herausgeschlagen wurden, sonst mußte die Verwaltung immer zusehen. Herr Troy sagte, man werde jährlich Fr. 80,000 zusehen müssen. Bezüglich der Linie Gümligen-Langnau nimmt die Regierung an, sie werde nichts abtragen; die Kommission ebenfalls. Ich nehme an, diese Strecke werde doch etwas abtragen und zwar schlage ich den durchschnittlichen Ertrag auf Fr. 800 per Monat oder Fr. 9600 jährlich per Kilometer an. Wenn ich viel günstiger rechne als der Regierungsrath und die Kommission, welche die Betriebskosten auf Fr. 10,000 per Kilometer anschlagen, während ich dafür nur Fr. 9000 ansetze, weil es Bahnen gibt, deren Betrieb nur so viel kostet, — welches ist dann das Resultat? Der Ertrag wäre dann folgender:

Ziel-Neuenstadt mit	Fr. 375,000
Ziel-Bern	" 436,800
Bern-Langnau	" 288,000

Zusammen: Fr. 1,099,800

Davon gehen ab:

Vergütung an die Centralbahn für Benutzung des Bahnhofes und der Strecken Zollkassen Bern und Bern-Gümligen	" 170,000
	Fr. 929,800

ferner sind abzuziehen:

Betriebskosten auf 72 Kilometern zu Fr. 9000	" 648,000
bleiben netto	Fr. 281,800
Die Kapitalverzinsung zu 5 Prozent erfordert	" 800,000

Es ergäbe sich also ein jährlicher Ausfall von Fr. 518,200 oder bei einem Zinsfuße von $4\frac{1}{2}$ Prozent von " 438,200. Dazu kommt der Zins der bereits gegebenen und als verloren zu betrachtenden 2 Millionen, abgesehen von dem Vorlusse von Fr. 625,000. Sie sehen also, daß im Falle, wenn sich diese günstig angenommene Rentabilitätsberechnung in der Wirklichkeit bestätigen würde, das Unternehmen vom Staate einen jährlichen Zuschuß fordert, der bei einem Zinsfuße von 5 Prozent Fr. 618,200, bei einem Zinsfuße von $4\frac{1}{2}$ Prozent Fr. 528,200 beträgt. Wenn dieß im besten Falle eintritt, wie wird es sich in Wirklichkeit gestalten? Ich glaube, der Ausfall wird in der Wirklichkeit wenigstens Fr. 800,000 betragen. Nun beträgt die ganze Einnahme des Staates auf den direkten Steuern kaum Fr. 1,200,000. Man wird einwenden, es liege kein Beweis vor, daß der Ausfall so hoch sein werde. Ich gebe es zu, heute nicht, aber in ein paar Jahren werden Sie den Beweis haben, und zu dieser Berechnung siehe ich. Ich komme zu dem Finanzpunkte. Der Staat muß Millionen entlehnen, und am Schweiße dieser Millionen hängen neue Abgaben. Daß der Staat jetzt kein disponibles Geld hat, ist bekannt, ebenso daß es ein großer Uebelstand ist. Die Herren werden in öffentlichen Blättern, im „Handelsfourier“ und im „Echo du Châtelain“ Klagen gelesen haben, daß die Bank seit Neujahr kein Geld mehr gibt. In St. Immer escomptirt man keine Wechsel mehr. Es liegt sogar eine Petition von St. Immer vor, worin von der Bank Aushebung des Beschlusses, keine Kredite mehr zu eröffnen, verlangt wird. Noch mehr: man verlangt einen Zuschuß von einer Million auf Hypothek wegen der Kriftis, welche in der Uhrenmacherei ausgebrochen ist. Auch die Hypothekarkasse hat Geld nöthig. Der Verwaltungsrath der Bank verlangte in seiner Dezembersitzung eine Vermehrung des Grundkapitals von 2 Millionen, der Herr Finanzdirektor äußerte guten Willen, dem Gesuche zu entsprechen, aber ein Antrag

wurde noch nicht vor den Großen Rath gebracht. Wenn man die $2\frac{1}{2}$ Millionen, welche im Ostwestbahnunternehmen liegen, zur Verfügung gehabt hätte, so hätten sie nach meiner Ansicht dem Lande bessere Dienste geleistet. Ich komme zu einem andern Umstande. Niemand verhehlt sich, daß wir uns in sehr außerordentlichen Verhältnissen befinden, daß, wenn nicht heuer, doch für nächstes Jahr ein allgemeiner Krieg bevorsteht. Wenn dann unsere Geldmittel erschöpft sind, werden wir dann alles ertragen können? — Nun ein Wort über die Frage der Liquidation. Ich will mich nicht in juristische Erörterungen einlassen, aber einige Punkte erlaube ich mir zu berühren. Es heißt im Berichte der Regierung, die Liquidation werde eine fieberhafte Aufregung im Lande verursachen. Solche Folgen werden ohne dieß eintreten. Auch von der Ehre des Kantons ist die Rede. Was fordert die Ehre Berns? Ich finde, man habe dieselbe bedeutend kompromittirt. Oder war es mit der Ehre des Kantons verträglich, daß die Regierung sich mit einer bankrott gewordenen Gesellschaft assimilierte? Man ging noch weiter. Es liegt eine Petition von Bauunternehmern vor, die zum Theil über eine Million von der Ostwestbahngesellschaft fordern. Ich muß gestehen, daß ich an ihrem Plaze eine Vorstellung an den Großen Rath in solcher Lage in anderem Tone abgefaßt hätte. Aber ich frage: warum haben diese Unternehmer sich eingelassen? Weil sie glaubten, sie haben die Regierung von Bern hinter sich. Ist nun der Kanton Bern dafür verantwortlich? Nein; der Große Rath hat nichts anderes beschlossen, als die Ertheilung der Koncession und eine Staatsbetheiligung von 2 Millionen. Hingegen ging die Regierung allerdings weiter, oder wenigstens die Mitglieder, welche damit zu thun hatten. Es heißt im Berichte des Regierungsrathes: „Allein nicht nur die angeführten positiven Interessen, sondern auch der Kredit, die Ehre und die politische Stellung des Kantons gegen Außen sind bei der vorliegenden Frage engagirt. Derselbe hat bis jetzt in jeder Beziehung seinen Willen an den Tag gelegt, seine Eisenbahnverhältnisse so zu ordnen, daß seine Selbstständigkeit gewahrt sei. Dafür hat er sich finanziell bei dem Ostwestbahnunternehmen betheiligt, dafür hat er die Gemeinden mitveranlaßt, ihre Betheiligung demselben ebenfalls zuzuwenden etc.“ Also der Kanton Bern soll die Gemeinden im Emmenthal bewegt haben, sich dabei zu betheiligen? Dagegen protestire ich als Mitglied des Großen Rathes! Einzelne Mitglieder der Regierung sind nicht der Kanton Bern. Hier kann man nicht sagen, wie Ludwig XIV! „l'Etat, c'est moi!“ Ich verneine dieß und bin nicht dabei. Es ist mir sehr leid, daß man das gemacht hat. Man sagt, es sei fast kein Kanton der Schweiz, der nicht große Opfer gebracht habe, um Eisenbahnen zu erhalten. Man nenne mir die Kantone, die Opfer dafür gebracht, denen nicht Gesellschaften Eisenbahnen gleichsam auf dem Teller angeboten hätten! Hat etwa Zürich, als Kanton, Opfer gebracht? St. Gallen allerdings that es, auch Neuenburg; aber wie steht es dort? Man sagte schon früher, die neuburgische Bergbevölkerung verblute an den Eisenbahnen. Ist es nicht eingetreten? Der Gemeinderath von La Chaux-de-Fonds ist abgetreten; in Locle haben patriotische Männer eine „Subscription“ eröffnet, um die Schulden der Gemeinde zu decken, und sind bereits Fr. 700,000 gezeichnet. Aber um Fr. 50,000 auf den Altar des Vaterlandes zu legen, wie es einzelne Subscribenten in Locle thaten, muß man zuerst ein entsprechendes Vermögen besitzen; und Männer mit solchem Vermögen haben wir nicht viele. Man verlangt, daß der Staat die Gläubiger zahle, welche die Arbeiten ausgeführt haben. Ich bin damit einverstanden, wenn der Staat die Sache an die Hand nimmt; der Staat soll nicht gegenüber den Unternehmern profitiren. Ich erinnere hier an das Geld, das für Expropriation bestimmt war, aber verschleudert wurde. In dieser Beziehung wollen wir später Anträge gewärtigen. Nun gesteht man ein, daß das vorgegebene Aktienkapital nie vorhanden war. Das weiß man. Ferner vernehmen wir, daß Luzern und Zug nichts mehr geben werden. Es heißt im Berichte der Regierung ferner: „Dagegen halten wir das Projekt eines lediglich auf die berni-

schen Linien Neuenstadt-Biel, Biel-Bern und Bern-Langnau beschränkten Staatsbaues für dasjenige, welches die Interessen des Staates in jeder Beziehung am besten zu wahren geeignet ist.“ Ich habe bereits gesagt, warum ich nicht für den Staatsbau bin, weil, wenn wir hier bauen, wir an einem andern Orte auch bauen müssen. Ob der Große Rath überhaupt in dieser Hinsicht einen Beschluß fassen könne, bevor eine Verständigung vorausgegangen, ist eine Frage, deren Erörterung Sache der Juristen ist. Man weiß eben zur Stunde noch nicht, wie die Sache steht, weder die Kommission weiß es, noch die Unternehmer wissen es. Ich hörte, die Forderungen der Unternehmer belaufen sich bereits über 4 Millionen, zwei Unternehmer allein fordern 2,600,000 Fr. Wenn ein gerichtliches Inventar aufgenommen würde, dann könnte man sich ein Urtheil bilden, aber da hat man keinen andern Ausweg als die Liquidation. Ist es deshalb nöthig, die Sache zu veräußern? Nein, man könnte einen Termin festsetzen, in welchem die Eingaben zu machen wären, um nachher das Geeignete zu beschließen. Ich schließe und sage: ich weiß noch nicht, zu welchem Antrage ich stimmen kann; sie sind eben schnell abgelesen worden. In erster Linie stimme ich für Nichtentretten, in zweiter Linie behalte ich mir vor, zu den Anträgen zu stimmen, die mir am geeignetsten scheinen.

Das Präsidium zeigt an, daß noch sechszehn Redner eingeschrieben sind.

Sessler. Wenn ich auch nicht gehört hätte, daß noch sechszehn Redner eingeschrieben sind, so würde ich doch keine lange Rede halten. Man hat das Innere der Verwaltung der Ostwestbahn so genug durchgehechelt, daß jedes weitere Wort darüber verloren ist. Für uns ist die Hauptfrage diese: was ist bei der gegenwärtigen Sachlage zu thun? und um diese Frage zu lösen, haben wir zu untersuchen, wie wir in die Lage gelangt sind, in der wir uns befinden. Man erinnert sich, daß seit der Zeit, wo die Linie Biel-Neuenstadt zur Sprache kam, die Ansichten über das Eisenbahnwesen sich bedeutend geläutert haben. Während man früher alle Eingangs- und Ausgangspunkte in die Hände der Centralbahn legte, kam man später zu andern Ansichten. Der Jura hat lange geschlafen, bis er zur Einsicht kam, und die Frage auftauchte: was wird aus dem Jura, aus seiner Industrie, wenn er keine Eisenbahn erhält? Man verlangte, daß eine Bahn vom Staate erbaut werde. Um aber Geld darauf zu bekommen, bedurfte man eines Süßes im Thale. Die Jurassier verlangten daher Staatsbau für Biel-Neuenstadt. Hierauf regten sich auch andere Gegenden, und die Seeländer sagten, auch die Linie Biel-Bern müsse erstellt werden. Die Jurassier hatten damals noch wenig Muth, indem sie fürchteten, es werde im Großen Rathe nicht durchgehen. Man fühlte sich glücklich, als man von dem Alp befreit war, und bot auch dem Emmenthal, das ebenfalls ein Lustloch nöthig hatte, die Hand. Die Gesellschaft der Ostwestbahn trat nun an die Stelle des Staates und ging die ihr gestellten Konzeptionsbedingungen ein; sie geht vielleicht jetzt an der Bereitwilligkeit, die sie damals bewies, zu Grunde. Der Alp kommt auf uns zurück und wir seufzen wieder. Das muß ich erklären, es sträubt sich in mir ein gewisser Stolz dagegen, Jemanden zu verdammen, der ein Unternehmen ausführen wollte, von dem man anerkennt, daß es im Interesse des Landes liegt, das aber an ungünstigen Verhältnissen zu scheitern droht. Ich bin weit entfernt, alle Machinationen zu billigen, die vor sich gingen, aber über kleinliche Dinge, aus denen man einen ganzen Wald macht, setze ich mich hinweg und es bietet sich der Grundgedanke: das Unternehmen fiel in eine grundschlechte Zeit, und wäre die Ostwestbahn auch etwas stärker gewesen, so hätte es doch geschehen können, daß sie sich hätte an den Staat wenden müssen. Auch die Centralbahn hatte ihre schlechte Zeit. Wenn man die Sache nur vom Standpunkte der Indignation aus betrachten würde, so könnte man sagen, die Verwaltung der Ostwestbahn verdiene es nicht, daß der Kanton Bern in den

Riß trete. Aber wenn er nicht eintritt, — was geschieht? Die Gesellschaft verfällt in Geldstagnation und es werden bei der gerichtlichen Liquidation die vorhandenen Sachen zum Schaden der Aktionäre und auch des Staates unter dem Werthe veräußert, — an wen? Wahrscheinlich an die Centralbahn. Nun frage ich: können Sie, die seiner Zeit Werth darauf gelegt haben, die Linie Biel-Neuenstadt, statt der Centralbahn der Ostwestbahn zu geben, diese Linie nun in die Hände der Centralbahn übergehen lassen? Von der Franko-Suisse wird man von vorneherein abstrahiren wollen, weil man nicht eine fremde Verwaltung wollen wird. Das ist der Grund, warum das Staatsinteresse gebietet, dem Staate die fraglichen Linien zu erhalten. In der Kommission war man, wie Herr v. Gonzenbach gestern erklärte, darüber einig, daß dieselben erstellt werden müssen, nur darüber war man nicht einig, wie sie erworben werden sollen. Auch über diesen Punkt hat sich die Kommission nun geeinigt. Wenn ich von dem Grundsatz der Vergütung des reinen Bauwerthes abgekommen bin, so geschah es um in der Kommission Einigkeit herbeizuführen und dadurch zur Beruhigung des Landes beizutragen. Das Angebot von 7 Millionen entspricht nach meinem Dafürhalten ungefähr dem, was die Gesellschaft nach unparteilicher Schätzung verbaut haben wird. Nach den Angaben des Herrn Weili belaufen sich die Baukosten ungefähr auf 8 Millionen. Davon sind aber Verluste abzuziehen in Folge von Transaktionen, welche der Staat nicht gehabt hätte; ebenso die Mehrkosten auf der Linie Biel-Neuenstadt. Dieser Abzug mußte auch bei einer Schätzung gemacht werden, denn dieselbe müßte nach landesüblichen Preisen geschehen. Ich glaube daher, bei einem Angebote von 7 Millionen könne man beruhigt sein, daß man sich nicht dem Vorwurfe aussetze, der Große Rath von Bern mache ein „G'schäftli“ gegenüber den Unternehmern. Gegen ein solches „G'schäftli“ empört sich mein Inneres. Man sagt freilich, der Staat Bern habe keine Pflicht, die Sache zu übernehmen. Aber man wird zugeben, daß der Staat durch seine Subvention von 2 Millionen den Unternehmern Zutrauen zu dem Unternehmen einflößte. Ich spreche also die Erwartung aus, daß die Unternehmer und die Aktionäre zu einem Vergleiche handbieten werden, wenn der Große Rath einen Kredit von 7 Millionen Franken bewilligt. Wenn sie es nicht thun, dann sind sie selbst schuld. Ich halte das Resultat des Kommissionsvorchlages für ein glückliches. Die Seeländer wenden ein, es sei in den Anträgen der Kommission nichts von der Strecke Biel-Bern gesagt. Es ist aber darin enthalten, denn wenn die beiden andern Stücke vom Staate erworben werden, so versteht es sich von selbst, daß auch die Strecke Biel-Bern ausgeführt werden muß. Der Jura ist auch nicht zufrieden; er möchte sofortige Befreiung des Staatsbaues. Auch er wird später an die Reihe kommen, und ich möchte dem Jura, wie den Seeländern rathen, sich zu frieden zu geben. Allerdings könnte nach den Vorschlägen des Regierungsrathes das Ganze abgemacht werden, aber man soll sich nicht verhehlen, daß noch Bedenken gegen den Staatsbau obwalten. Bis die Regierung uns über die Ausführung des Unternehmens nähere Vorlagen bringen wird, werden sich manche Bedenken aufklären, und Mancher, der jetzt sich den Staatsbau als etwas Gräuliches vorstellt, wird leichter dazu stimmen. Wenn die Regierung die fraglichen Bahnstrecken käuflich erwirbt, wenn sich keine Gesellschaft findet, welche die Ausführung übernimmt und dem Kantone alle Garantie gewährt, so kommt der Staatsbau. Sie hörten heute mehrfache Kostenberechnungen. Wahrscheinlich würde der Staat in den ersten Jahren einen Verlust von circa Fr. 200,000 machen, aber wenn die Berechnung der Kommission richtig ist, worüber die Mitglieder einig sind, — kann man nicht annehmen, daß in wenigen Jahren ein Gewinn zu erwarten ist? Ganz gewiß. Die Erfahrung beweist es, und es läßt sich ganz gut erklären. Die Bevölkerung gewöhnt sich nach und nach an die Benutzung der Eisenbahnen; sie muß allmählig in die Eisenbahn hineinwachsen (um mich so auszudrücken), bis sie zur Ueberzeugung kommt, daß durch dieses Verkehrsmittel Zeit und Geld

erspart wird. Wenn sich im Anfang auf einer Bahnlinie von 71 Kilometer ein Verlust von Fr. 200,000 herausstellt, so hat man die Aussicht, daß das Verhältniß sich in einem Zeitraume von zehn Jahren ausgleichen werde. Es wurde die Befürchtung geäußert, dieser Ausfall würde jährlich auf dem Budget figuriren und eine Steuererhöhung zur Folge haben. Dieser Meinung bin ich nicht. Wir haben das Beispiel anderer Staaten vor uns. So hatte Belgien zur Zeit, als es die Ausführung seiner Eisenbahnen begonnen, einen jährlichen Verlust von mehreren Millionen; dieser Ausfall wurde aber nicht auf das ordentliche Budget gesetzt, sondern einem eigenen Verlustkonto der Eisenbahnen selbst zur Last geschrieben, dem ein Cyclus von dreißig Jahren eingeräumt wurde. Die Verluste stiegen nach und nach auf die Summe von 31 Millionen, dann stieg der Gewinn an, und dieser stieg so rasch, daß er im letzten Jahre 8 Millionen betrug. Nun bedarf man noch eines Jahres, bis der ganze Verlust getilgt ist, dann hat Belgien eine Staatseinnahme auf seinen Eisenbahnen, oder es kann die Laren der Bürger vermindern. Wenn man sagt, es sei nicht nur um die 15 Millionen zu thun, sondern um die Konsequenzen des heutigen Beschlusses, denn der Jura werde auch mit seinen Ansprüchen kommen, so erwiedere ich, daß wir uns dies nicht lange verhehlen können. Ist der Jura mit dem Kanton Bern so gut verbunden, wie mit andern Gegenden? Durchaus nicht. Die Abgeordneten von St. Immer, Delémont, Bruntrut kommen in verschiedenen Richtungen nach Bern. Man weiß auf den Bau einer schönen Reuchette-Strasse hin, und könnte sagen, bis eine Eisenbahn durch den Jura gebaut werde, werden die Lustbahnen erfunden. Ich frage aber: wäre der Bau der Jura-bahn eine so oneröse Operation? Keineswegs. Wir müssen dieser Frage frisch in's Auge schauen. Es ist die kürzeste Linie zwischen Basel und Genf. Dazu kommt ein anderer Umstand. Wenn der Jura selbst schon vermöge seiner Industrie eine Bahn befruchtet und vielleicht — wie mir heute ein Abgeordneter aus dieser Landesgegend sagte — den nöthigen Grund und Boden unentgeltlich abtritt, dann kommt die Bahn nicht zu theuer zu stehen, und die Rente muß kommen, wie bei der Centralbahn. Man soll also vor diesem Gespenste nicht erschrecken. Ich bin so frei, hier an den geneueren Sinn zu erinnern, mit welchem die jurassischen Abgeordneten bei verschiedenen Anlässen große Summen bewilligen halfen. Wer hat zur Staatsbetheiligung von 4 Millionen bei der Centralbahn gestimmt, trotz dem daß der Jura nichts davon hatte? Die Jurassier. Wer hat für die Subvention an die Dübendorf-Bahn gestimmt? Die Jurassier, einstimmig. Wer wird heute wieder dazu stimmen? Wahrscheinlich die Jurassier. Die Bevölkerung des Jura verdient also ein besseres Entgegenkommen, und ich weise die Befürchtungen von nachtheiligen Konsequenzen zurück. Was die Frage betrifft, ob eine Liquidation eintreten solle oder nicht, so überlasse ich deren Erörterung den Juristen, und beschränke mich darauf, Sie zu erinnern, daß mehrere Redner im Laufe der Diskussion zeigten, daß im Falle der Liquidation viele Prozesse entstehen, daß die Arbeiten auf der Linie Gmüli-Genève unbeschützt dem Wetter preisgegeben und dem Erdboden gleich gemacht würden, daß 3 Millionen dadurch verloren giengen. Wenn nun die Kommission einstimmig ihren Antrag etwas modifizierte, so geschah es aus dem Grunde, die vorhandenen Schwierigkeiten möglichst zu vermeiden. Ich schließe mit einem kleinen Appell an die Abgeordneten von Bern. Ich kann nicht umhin zu erklären, daß mich die Rentenz, mit der sich die Abgeordneten der Stadt Bern immer benommen haben, stets bemühte, indem es mir unbegreiflich ist, daß Jemand, dem man das Glück von allen Seiten herbringt, es nicht anerkennt; warum? Nicht deswegen, weil man es nicht erkennt, aber weil es nicht von den Leuten herkommt, von denen man es wünschte. Am Ende mischt sich noch Politik in die Sache. In Bern wird alles politisch. Da hat man eine radicale und eine konservative Baugesellschaft. Ich gebe nun den Herren zu bedenken, daß Bern nicht so gleichgültig ist gegen die Dübendorf-Bahn, wie sie sich vielleicht vorstellen. Es fängt auch in Bern zu tagen

an, und ich glaube, daß die Abgeordneten von Bern bald nicht mehr die Ansicht der hiesigen Bevölkerung vertreten dürften, wenn sie im Großen Rathe zu etwas nicht handbieten wollen, weil es von einer Regierung oder von einem Systeme kommt, das ihnen nicht genehm ist. Ich bin auch dafür, daß im Falle des Staatsbaues nicht die Regierung die Eisenbahn verwalten solle, sondern es müßte eine besondere Verwaltung eingerichtet werden, wie z. B. bei der Kantonalbank, in welcher alle Parteien vertreten sind. Dann wird eine Annäherung aller Parteien stattfinden können, wenn es sich um die Lösung volkswirtschaftlicher Fragen handelt. Schließlich stimme ich zu den Anträgen der Kommission.

Steiner, Müller. Wenn ein Ausgewandelter oder ein Verstorbenen zurückkehrte, der unsere öffentlichen Verhältnisse vor einem oder zwei Jahrzehnten gekannt hat, er würde erstaunen über die Leichtfertigkeit, mit der man heute mit den Millionen des Staatsvermögens verfährt. Ja selbst wir, die wir mitten in diesem Getriebe leben, wir verwundern uns darüber und fragen: wann wird dies aufhören? Die Antwort lautet: wenn keine Millionen mehr da sein werden. Darum ist man geneigt, es für ein kluges Verfahren anzusehen, wenn hier das einzelne Mitglied, statt sich fruchtlos der Strömung entgegenzustellen, derselben nachgibt und etwas davon zum Vortheile seiner Gegend oder seiner Person abzuleiten versteht. Ein solches Verfahren halte ich aber für verderblich, und da man in Eisenbahnningen nicht sprechen kann, ohne daß die Einen rufen: hört doch den Centralbahnmann! oder die Andern: das muß ein Dübendorfer sein! — so erlaube ich mir, von meiner Person zu bemerken, daß weder ich noch meine nächsten Verwandten jemals auch nur eine einzige Eisenbahnaktie besitzen haben oder noch besitzen, so daß ich mich wohl als unbefangenen ansehen darf. Ich hätte vielleicht Gründe, dem Dübendorferbahnunternehmen gar nicht so feind zu sein, wie Herr Seftler von den Abgeordneten von Bern voraussetzt. Ich habe sehr ehrenhafte Bekannte, die dabei theilhaftig sind; ferner hatte ich an der Langnauer Linie eine Liegenschaft, von der ich erprobiert wurde, und habe von daher Landentschädigung zu fordern. Zur Sache selbst übergehend, frage ich: wie sind wir zum Dübendorferbahnunternehmen gekommen? durch ein dringendes Bedürfnis? Wenn man sich diese Frage vorlegt, so begegnet man zuerst dem Schlagworte „Zweiliniensystem.“ Das Zweiliniensystem habe diese Bahn nothwendig gemacht, sagt man. Was bedeutet dieses Schlagwort? Ist etwa das Zweiliniensystem ein Gedanke, der in einem Guß irgend einem genialen Kopf entsprang? Nein. Diese zweite Linie hat der Zufall auf die Karte gezeichnet, sie ist ein Bleiwerk. Am meisten Berechtigung hatte die Erbauung einer zweiten Linie im Osten der Schweiz, sie entstand natürlicher Weise aus der Rücksichtslosigkeit der Zürcher gegenüber den St. Gallern, so daß das Unternehmen durchaus berechtigt war. Im Westen wurde den Verhältnissen schon mehr Gewalt angethan, um die Dronlinie zu erkünsteln, und ich bekenne offen, daß ich ein alter Anhänger der Murtenlinie bin. Ich habe sehr bedauert, daß nicht diese Linie ausgeführt wurde, daß Herr Stämpfli die Lösung gab, über Dron zu bauen, während wir durch Erstellung jener Linie eine Verbindung mit dem Westen bekommen hätten, die uns keinen Kreuzer gekostet hätte. Ich sage offen, ich hätte zu einer unmittelbaren Verbindung mit den Waadtländern viel lieber Hand geboten, als einer solchen mit den Freiburgern und es schmerzte mich, daß die bernischen Vertreter, nachdem man den Waadtländern in den ersten Zeiten der Bahnfragen so viel, die ganze Eisenbahnposition zu verdanken hatte, diese Dienste mit solchem Undank belohnten. Nun komme ich zu der Dübendorferbahn: wo fängt sie an? Man weiß es nicht; sie verläuft sich im Sand, wie der Rhein. Die Einen sagen, sie beginne in Zürich, die Andern, in Rapperswil. Schon daraus, daß die Linie keinen sichern Anschluß hat, erscheint sie nicht als rationell. Im Westen ist der Anschluß gegeben. Die Dübendorferbahn bildet aber nicht ein absolut nothwendiges Bindeglied, dessen Ausführung so sehr

drängte. Als Vorzug derselben wird die kürzere Verbindung mit Luzern hervorgehoben. Ich gebe dies zu, aber wenn Sie weiter wollen, wenn Sie die Verbindung mit Zürich und dem Bodensee ins Auge fassen, so ist die Linie der Ostwestbahn länger als diejenige der Central- und der Nordostbahn. Nur dem Wallenstatsee entlang nach Sargans hätte man etwas näher, wenn man in das Land „dahinten“ will. Wenn man dann die Langnauer-Linie ins Auge faßt, so kann man fragen, ob der starke Verkehr nach dem Emmenthal diesen Bahnbau so dringend nöthig machte. Ich behaupte, nein. Der Verkehr in dieser Richtung ist nicht sehr stark, und jeder Landmann wird sagen, man müsse sich verwundern, wie man zu dem Gedanken gekommen sei, da eine Eisenbahn zu bauen. Höchstens im Herbst, wenn die Käsefuhrten beginnen, wird die Straße stärker befahren, nicht aber infolge des gewöhnlichen Landesverkehrs, und der Transport von etwa 30,000 Zentner Käse macht nicht gerade eine Eisenbahn nöthig. Die Post selbst machte wiederholte Versuche, größere Wagen in jener Gegend einzuführen, aber man kam wieder auf die zweispännige Postkutsche zurück, wie denn auch ein zweispänniges Güterwägelchen den Güterverkehr auf der Bern-Langnauerstraße vermittelt. Auch mit der Einführung eines täglichen Omnibusdienstes wurden Versuche gemacht, die aber nicht gelang. Man kam bald davon zurück auf zwei-, dreimalige Fahrten per Woche, wie früher. Wie soll da eine Bahn rentiren? Läßt sich ein anderer Grund für diese Bahn anführen? Hat etwa Ueberfluß an Kapital dieses Unternehmen ins Leben gerufen? Ach nein! Selbst im Regierungsberichte finden wir nichts als Klagen über mangelndes Geld infolge Ungunst der Zeit und feindseligen Widerstrebens derjenigen, die Geld hätten hergeben sollen. Unter solchen Umständen muß also das Unternehmen erzwungen worden sein — ich habe hier bloß das ursprüngliche Projekt im Auge, — und wer hat es erzwungen? Ich will es offen sagen: es sind die Herren, die an's Anrichtloch wollten. In alter Zeit sprach ein Vorsteher der römischen Republik, als ein fremder Gesandter ihm ein reiches Goldgeschenk anbot: „Behaltet Euer Gold; ich will lieber über Reiche gebieten, als selber reich sein.“ Diese Zeit der Einfalt ist von der unsrigen weit überflügelt. In unsern schweizerischen Republiken sehen wir bald überall an der Spitze der zweiundzwanzig Regierungen Männer, die ihre Stellung sich dadurch zu verbessern suchen, daß sie gleichzeitig Eisenbahnbarone oder Vorsteher von Kreditanstalten werden, oder gar von Spielhöllen Gewinn ziehen. Ich hörte selbst in einem Kantone die Bauern darüber klagen, daß eine Gesellschaft an Landspekulationen 200—300,000 Fr. gewonnen habe. Wer nun eine Stellung an derartigen Anstalten einnimmt, der kann sich leicht bereichern. Ein leichtes Zwinkern mit den Augen oder ein Druck mit dem Daumen beim Abschluß eines Vertrages kann oft viele tausend Franken einbringen. Machen deswegen solche Anstalten gute Geschäfte, weil diejenigen, welche an der Spitze stehen, reich werden? Durchaus nicht. Mit einem Worte: der Staatsmann von heutzutage kennt den Spruch des alten Römers nicht, er spricht umgekehrt: „Gebt her Euer Geld; ich will lieber über Verarmte herrschen, als selber nicht reich sein.“ Wem aber die Einkünfte des öffentlichen Amtes nicht genügen, der sollte sich davon zurückziehen und größeren Gewinn nie in öffentlicher Stellung suchen. Das Ostwestbahnunternehmen hatte unter den angedeuteten Umständen höchst mühsame Anfänge. Man sprach über ein Jahr lang davon, aber Jedermann schüttelte ungläubig den Kopf. Plötzlich im Frühjahr sproßt der unscheinbare Keim auf. Was für ein milder Winter muß vorhergegangen sein; wie mild war der Frühling, daß dies möglich wurde? Oder hat etwa gar ein Goldregen das Erdreich befruchtet? Ich komme hier zu einem Vorfall, den ich nicht übergehen kann. Anno 1847 mußte Bern als schweizerischer Vorort für die Führung des Sonderbundesfeldzuges ein Anleihen von 10 Millionen alten Franken aufnehmen; man ging zur Kantonalbank und schrieb es aus; es war bald gedeckt und die Eidgenossenschaft hatte fast keine Kosten für das Geld.

Es geht neun Jahre; die Eidgenossenschaft mußte wieder Geld haben bei der Verwicklung mit Preußen. Was geschieht? Fremde Vögel freien in Bern herum wie Gier, so die Herren von Rappard, Hildebrand, Stockmayer. Das eidgenössische Finanzdepartement hatte ein Anleihen von 12 Millionen Franken aufzunehmen, was in folgender Weise bewerkstelligt wurde. Es wurden aufgenommen:

1) 6 Millionen Fr. zu 5 Prozent zum Kurs von 98 für 100, daheriger Kursverlust, Gewinn für die Uebernehmer	Fr. 120,000,
Extrakommission an ein Bankhaus in Stuttgart	„ 10,000,
„ „ Herrn Stockmayer	„ 5,000,
Ordentliche Kommission an Herrn Stockmayer	„ 30,000,
2) 5 Millionen Fr. zu 4½ Prozent zu 94 für 100, Kursverlust, Gewinn für die Uebernehmer	„ 300,000,
Ferner wurden bezahlt:	
Extrakommission an Uebernehmer in Frankfurt	„ 60,000,
Ordentliche Kommission an Herrn Stockmayer	„ 30,000,
Kurs-Differenz auf der rückgekauften zwölften Million, d. h. Entschädigung, um dieselbe nicht beziehen zu müssen	„ 20,000,

Summa Fr. 575,000,

oder nach genauerer Berechnung in den Aktien Fr. 600,411. 58. Verlust der Eidgenossenschaft oder Gewinn für die Uebernehmer des Anleihe. Es heißt, Herr Professor Hildebrand habe Fr. 400,000 zu 4½ Prozent zu liefern übernommen, auf den vertragmäßigen Endtermin hätte er aber bloß einbezahlt Fr. 256,721; das Fehlende entlehnte er bei der eidgenössischen Kasse, um es derselben vorstrecken zu können. Der Krieg war rasch vorüber, man hatte kein Geld mehr nöthig; die Eidgenossenschaft mußte dann zahlen, um nicht Geld zu bekommen.

Herr Präsident. Ich muß Herrn Steiner aufmerksam machen, daß wir nicht das eidgenössische Anleihen zu verhandeln haben. Nach dem Reglemente des Großen Rathes soll jedes Mitglied, welches das Wort ergreift, über den in Berathung liegenden Gegenstand kurz, deutlich, ohne Wiederholung, mit der Anständigkeit, die es der Würde der Versammlung schuldig ist, vorzüglich ohne beleidigende Anzüglichkeiten gegen irgend Jemand und ohne Einmischung fremder Gegenstände sprechen. Wenn nun ein anderer Redner den Preußenfeldzug, ein dritter die Gemeindevverwaltung von Bern erörtern wollte, wohin kämen wir? Ich ersuche also Herrn Steiner, bei dem Hauptgegenstande der Berathung zu bleiben.

Steiner, Müller. Ich komme gerade zum Hauptgegenstand. Es sind Namen, die dem eidgenössischen Finanzdirektor viel näher stehen als die Genannten, bei dem erwähnten Anleihen theilhaftig. Noch eine abschweifende Bemerkung. Nachdem die Sache so gestanden ist, will ich nur fragen: wenn ein Secrelmeister der alten Republik Bern von 1793 ein Anleihen für den Staat in dieser Weise abgeschlossen hätte, ob nicht vielleicht heute in öffentlichen Blättern die Frage aufgeworfen würde, (ich erinnere an den schändlichen Millionenhandel), daß die Nachkommen des Secrelmeisters beweisen sollen, daß ihr Vorfahr nicht mit unter der Decke gesteckt habe. Dieser gähe Glücksfall, der große Gewinn beim Anleihen ermutigte zur Gründung des Ostwestbahnunternehmens, trotz aller Ungunst anderweitiger Verhältnisse. An der Spitze eines Aktienunternehmens kann man sich gut stehen, selbst wenn die Aktionäre sehr schlecht dabei fahren; und wie hoch ist nicht der zu erlangende Einfluß anzuschlagen? Wie wird das Unternehmen weiter geführt? Man verlangt die Konzeption mit dem Vorgeben, der Staat habe finanziell nichts zu leisten und täuscht den Großen Rath schon bei diesem ersten Akt. Damals versicherte Herr Regierungsrath Sahli wiederholt, der Staat werde in keiner Weise in Anspruch genommen. Er sagte u. A.: „Ich soll noch bemerken, daß der Staat dabei in keiner Weise in Anspruch genommen wird, daher kann ich die Genehmigung

gierungspräsidenten Schenk, als er sagte, man wolle die Gemeinde Bern nicht beteden, fragen können, ob er mit Herrn Sahli, begleitet vom Regierungsrathhalter, vor drei Jahren etwa im Emmenthale herumreiste, um die Gemeinden zu warnen. Von einem Augenzeugen wurde mir mitgetheilt, daß man dem Ausgesprochenen einer armen Gemeinde, der sagte, seine Gemeinde sei arm, sie könne daher keine Aktien übernehmen, erwiderte: gerade weil die Gemeinde arm ist, soll sie Aktien übernehmen! Herr Schenk hätte den Einfluß, den er auf das Emmenthal hat, um so weniger zu einem solchen Zwecke benützen sollen, als ihm diese Landesgegend wegen des Armengesetzes zu Dank verpflichtet ist. Um das Unternehmen in Gang zu bringen, machte man, wie schon erwähnt, mehrere Verträge, unter anderem mit einem hiesigen Notare, dem man es nicht so zum Vorwurfe machen kann (er ist ein Geschäftsmann), wohl aber der Verwaltung. Man sagt, jener Notar habe nicht nur seine Papiere verkauft, es seien auch Leute vom radikalen Generalstabe dabei theilhaftig; man habe guten Freunden ihre schlechten Papiere gegen Ostwestbahnbobligationen ausgetauscht, die durch den heutigen Beschluß zur Zahlung gelangen sollen. Ich frage nun: ist der Große Rath von Bern dafür da, solche Sachen in Bausch und Bogen zu genehmigen? Ist die Staatskasse dazu da, schlechte Papiere und mißlungene Privatspekulationen zu guten zu machen? Ich glaube, nein. Der nämliche Vertrag enthielt die weitere Bestimmung, daß die Herren Großrathspräsident Niggeler und Hildebrand sich verpflichteten, dahin zu wirken, daß der Große Rath ein Gesetz über Hypothekierung der Eisenbahnbobligationen erlasse; dazu verpflichteten diese Herren sich in einem Privatvertrage. Ich habe nicht gewußt, daß Herr Hildebrand solchen Einfluß auf den Großen Rath habe, wohl aber wußte ich, daß Herr Niggeler Einfluß habe. Sind wir nun sicher, daß nicht vielleicht ein Vertrag besteht mit der Klausel, den Großen Rath heute „über den Graben springen zu lassen?“ — Man verrechnet Fr. 870,000 für Gründungskosten, man belohnt einen verdienten Patrioten mit Geschenken von Fr. 5000 und Fr. 50,000. Jetzt ist es mir erklärlich, warum Herr Dr. Schneider hier so laut für Staatsbetheiligung gesprochen hat. Man sendet drei bernische Magistraten in's Ausland, um Hülfe zu suchen; sie ziehen von Stadt zu Stadt, von Judenschaft zu Judenschaft und bringen einen Vertrag mit einem Eisenbahnunternehmer heim. Solche Vorgänge sind demüthigend für Bern. Raphael Erlanger und andere Juden aus Frankfurt kommen nach Bern, um ein Wörtchen mit dem gewesenen „Herrn Präsidenten der Schweiz“ zu sprechen. In den Gewölben dieses alten Rathhauses lagen sonst Zinschriften auf Könige und Fürsten aller Länder, jetzt sind wir auf dem Wege, die Schuldner aller Judenschaften Europas zu werden. Man erfindet die Theorie des privaten und öffentlichen, des gelungenen und mißlungenen Betruges. Wer fortan vor den Äußen steht, wird mit gewissen Herren sprechen: was wollt ihr von mir? Ich habe ja nichts davon! Oder: ich will euch meine Aktien abtreten. Man führt eine munterhafte Protokollführung und Buchhaltung, wahrscheinlich damit man nicht über das Geföck komme, um mißliebige Untersuchungen zu vereiteln. Laut Bericht des Regierungsrathes finden sich für Fr. 458,000 ungebuchte Wechsel vor, d. h. solche, die nicht in die Bücher eingetragen sind. Wer denkt nicht daran, daß wir heute eine „ungebuchete“ Wäsche zu behandeln haben, in der sich viel schmutziges Zeug vorfindet? Ja, wir könnten an dieser Wäsche noch viele Tage waschen, trocknen und glätten, ohne daß das schmierige Zeug sauber würde. Ich komme zu der Frage: wie hilft man sich aus diesem Glende, aus diesem Wirrwar? Die Regierung findet fast den Weg nicht; ihr Bericht erinnert mich an den Pfarrer, der zu seiner Gemeinde sagte: Lasset uns fortfahren zu singen von dem angefangenen traurigen Liede die ferneren traurigen Hsag! So lautet das Ostwestbahnlied. Kauft die Kage im Sack, sagt man uns, pareilsche Schäger werden bestimmen, wie viel Geld nöthig ist, um alles zu befriedigen, die etwas fordern. Die Regierung will um jeden Preis die Liquidation vermeiden. Wenn man der Gesellschaft

und gewissen theilhaftigen Personen helfen will, so befolge man den Rath der Regierung; will man aber das Unternehmen erhalten und fast man das allgemeine Wohl in's Auge, dann nähert man sich mehr dem Antrage der Kommission, und da gefällt mir der Antrag des Herrn von Gonzenbach am besten. Zudem ändert die Regierung ihre Anträge jeden Augenblick, und bei dieser Sachlage wäre es am Orte, wenn der Große Rath einwenig darüber schlief. Durch den Geltsdag erhalten wir einen genauen Etat des Vermögens und der Schulden. Wir sind sicher, daß der Staat die Bahn dann zum wahren Werthe erhält an öffentlicher Steigerung, auf dem von der Regierung vorgeschlagenen Wege ist dieß nicht der Fall. Ueber dieß gewinnt man Zeit zu reiflicher Ueberlegung oder auch zu Unterhandlungen. Ich bin nicht Centralbahnhüter, aber wenn eine neue Gesellschaft sich bilden würde, so könnte man mit ihr unterhandeln. Sollte der Antrag des Herrn von Gonzenbach nicht das Mehr erhalten, so kann ich mich auch der Mehrheit der Kommission anschließen im Sinne des Herrn Bützberger, obschon diese etwas weiter gegen will. Zwar stimme ich nicht zu 7 Millionen, indem mir dieser Vorschlag zu weit zu gehen scheint; zu den 6 Millionen hätte ich gestimmt. Wohin führen uns aber die Anträge der Regierung? Erstens zur Vertuschung und Bemäntelung einer Menge unbekannter Sachen, alles Geschehenen; ein dichter Schleier soll darüber geworfen, Unbestimmtheit ausgesprochen werden. Man hört bereits in der Stadt das Gerücht verbreiten, die Sache sei zwar vor dem Untersuchungsrichter, aber die Untersuchung werde bald niedergeschlagen werden; es hätten zu einflußreiche Leute ein Interesse daran, daß die saubere Wirtschaft nicht bekannt werde. Nur der Geltsdag zieht alles, wie sich's gebührt, an's Licht. Deffentlichkeit und Redlichkeit der Verwaltung sind die Grundsteine des republikanischen Staatslebens. Wenn man das Volk in Anspruch nehmen will, soll man ihm die Sachlage klar vorlegen. Oder sollten wir große Opfer bringen, ohne daß jeder Bürger wissen kann, wofür er sie leistet? Die Anträge der Regierung führen uns zweitens zum Staatsbau, und diesen will ich nur, wenn er absolut nöthig ist. Ich habe die Ueberzeugung, daß man trotzdem auf der Eisenbahn nach Langnau und nach Biel fahren werde, ich möchte nur nicht blindlings dreinspringen. Jedermann sucht den Staatsbau zu vermeiden, die Regierung hingegen sucht ihn in die Hände zu bekommen. Ist nicht schon dieser Umstand beunruhigend? Verdient die Regierung dieses Zutrauen, nachdem sie sich bisher als unfähig bewiesen hat, den Gesellschaftsbau gehörig zu überwachen? Wir können den Herrn Sahli von seiner Stelle nicht entfernen, er bleibt nach wie vor Eisenbahnirektor, durch Gottes Zulassung. Die Anträge der Regierung lassen drittens durchblicken, daß auch der Zura eine gewisse Berechtigung habe, Eisenbahnen zu verlangen. Ein gültlicher Kauf hat diese Folge, ein gezwungener Kauf und infolge Geltsdags aber nicht; deshalb möchte ich davor warnen. Ich wünsche, daß dem Zura noch werde, was er verlangt und wozu er das Recht hat, aber hier heißt es: nur langsam voran! bei einem Projekte, dessen Ausführung 40 Mill. Fr. in Anspruch nimmt. Dazu kommen noch 20 Millionen für die Linien im alten Kantonsheil. Man wird vielleicht sagen, ich übertreibe, aber ich bin vielleicht der Wahrheit näher als diejenigen, welche hier mit Kilometern um sich werfen, während viele nichts davon verstehen. Dann haben wir ein Bahnnetz, das fast so viel kostet, als dasjenige der Centralbahn; aber mit Ausnahme der Bielerseelinie wird keine Stunde auf diesem Netze zu finden sein, die den durchschnittlichen Ertrag der Centralbahn auch nur annähernd erreichte, und doch ist die Rente der letztern nicht so glänzend! Deshalb wird uns der Antrag der Regierung zum Ruin der Staatsfinanzen führen. Wir sind nicht Meister über die Schazung. Wir entscheiden in dieser Nacht über einen großen Theil des Staatsvermögens, — vielleicht über den doppelten Betrag desselben, wenn wir die Zurabahn daunehmen. Schon im Jahre 1858 sagte zwar die „Berner Zeitung“, jetzt sei der Moment da, die Schöpfung in's Leben zu rufen. Dieser Ausdruck brachte mich zum Nach-

denken. Ich glaube deshalb, wir können wohl noch einmal zusammenkommen, bevor wir entscheiden. Wenn wir heute leichtfertig zu Markte gehen, so kommen wir zu Steuern, die 3 oder 4 vom Tausend betragen. Wie sollen dann die verschiedenen Stände der Bevölkerung sich darein finden; wer wird gut dabei fahren? Etwa das kleine Gewerbe? Der kleine Gewerbsmann wird gänzlich ruiniert, wenn er Steuern zahlen soll, um sich die fremde Konkurrenz auf den Hals zu laden. Er wird glücklich sein, wenn er es zu einer Eisenbahnstelle bringt, und mag sich mit unsern Brutussen höhern Ranges trösten, die ebenfalls begierig sind, die Eisenbahnlioree zu tragen. Werden Handel und Industrie dabei gefördert? Wenn wir den Jura und gewisse Branchen abrechnen, so haben wir nicht so viel Industrie im Kanton, und dann muß man nicht mit Staatsabgaben kommen, wenn man diese Zweige fördern will, im Gegentheil dürfen sie nur mit geringen öffentlichen Kosten beschwert werden, wenn sie sich ausdehnen und gedeihen sollen. Wenn man fragt, wie die schweizerische Industrie zur Blüthe kam, so erhalten Sie zur Antwort: durch die freien Institutionen des Landes; mit großen Abgaben werden wir sie verjagen. Es ist, als wenn die Vorsehung uns solche Fragen zum Entschiede vorlegen ließe, um zu zeigen, wohin sie führen können. Wie liegt gerade jetzt in den Neuenburger Bergen die blühendste Industrie der Welt darnieder infolge des Eisenbahnwindels! Wir sehen einen Theil der Bevölkerung auswandern wegen der großen Lasten, welche sie zu tragen hat. Auch wir kommen auf die Bahn der Anleihen. Der Kanton Freiburg hat zu ähnlichem Zwecke 16 Millionen aufgenommen. Man sagt, schon bei der ersten Serie habe es nicht gehen wollen, der Staat habe zum Schein 1½ Millionen gezeichnet, um die Sache in Gang zu bringen. Jetzt haben die armen Freiburger mit den Eisenbahnobligationen zu kämpfen. Der bernische Finanzdirektor mußte bereits nach Frankfurt reisen, ein anderes Mitglied der Regierung nach Genf, um eine Gantsteigerung zu verhüten. Der Kanton Genf bekam früher Geld *zu pari*, dann aber, wie die Schulden zunahmen, erhielt er nur noch 90, später 80 für 100, und gegenwärtig geht Genf damit um, ein Anleihen aufzunehmen, um die Zinsen seiner Schulden zu bezahlen und zwar zum Kurse von 70 für 100. Und unser Bauernstand, sonst der Stolz des Vaterlandes? Was soll bei solcher Wirthschaft aus unsern ehrenfesten elben Kutten werden, wenn man Schulden auf Schulden häuft? Wie steht es mit den Fruchtpreisen nach einem Fehljahre? Der Bauernstand hat sich darein ergeben, nicht viel aus der Frucht zu lösen; wenn die Ernte gering ist, so wird er wenig machen; früher war es anders. Man machte sich aber mit der Idee vertraut, wenn einmal die Eisenbahnen gebaut seien, dann bessere es mit dem Râshandel. Ich will nicht sagen, die Eisenbahnen seien schuld, daß der Handel letztes Jahr nicht besser ging, aber man sieht, daß man sich in den Berechnungen irren kann. Was wird die Folge sein, wenn der Staat fünfprozentige Anleihen aufnimmt? Der Zinsfuß wird steigen, es werden mehr Titel aufgefundet. Schon jetzt klagt die Kantonalbank und die Hypothekarkasse, daß ihnen nicht mehr die nöthigen Fonds zufließen, und es wird noch anders kommen. Was bleibt dann bei hohen Zinsen und übermäßigen Steuern noch dem fleißigen Landmann übrig? Fürwahr, mir scheint, die zahlreichen Vertreter des Bauernstandes sollten nicht im Zweifel stehen über das, was sie heute in diesem Saale zu thun haben. Ich bin sicher, die Eesfiger werden heute nicht dem Herrn Kommandanten Meyer nachtrappen, um an Bahnen zu steuern, während sie es bisher noch zu keiner Bernstraße gebracht haben. Gegenwärtig bietet das Bernbiet noch das Bild eines schönen, stattlichen Bauernhofes, ein ansprechendes Bild soliden und behaglichen Wohlstandes, das eines Jeden Aug' und Herz erquickt, der des Weges zieht. Wollt Ihr nun aus diesem schönen Heimet ein herabgekommenes, abgeschleiftes Gut machen, wo jede Scholle zeigt, wie mager und verwahrlost der Boden ist, wo es unordentlich und wüst aussieht um das Haus herum, dem Sitz einer liederlichen Haushaltung;

wo jeden Tag der Weibel vor der Thür steht und der Mett alle Morgen den Hut ausbürstet, um für Geld auszugehen; wo das Gefinde nicht mehr arbeiten mag, weil Alle das Gefühl haben, die Schuldenlast sei zu schwer geworden, um sie durch äußersten Fleiß noch bewältigen zu können? Da werden Alle, die des Weges ziehen, die Köpfe schütteln und für sich sagen: da hat es ehemals anders ausgesehen! Es werden Zustände kommen, wie sie der Dichter schildert, indem er sagt:

„Das Korn wächst da in weiten, schönen Auen,
Und wie ein Garten ist das Land zu schauen.
Das Land ist schön und gütig, wie der Himmel;
Doch die's bebauen, sie genießen nicht
Den Segen, den sie pflanzen.“

Und wenn dann in jenen Zeiten gefragt wird, wie der Knabe Tell seinen Vater fragte:

„Sprich, Vater, wohnen sie nicht frei, wie Du,
Auf ihrem eig'nen Erbe?“

so wird die Antwort lauten: Nein! sie wohnen nicht frei, das Erbe der Väter ist schwer verschuldet und verpfändet; Jahrhunderte lang hat dieses Land seine Freiheit erhalten, aber jetzt ist es fremden Spekulant und Geldjuden jähbar geworden. Und solche Zustände möchte ich nicht. — Der Große Rath hat aber noch eine andere Aufgabe zu erfüllen. Ein früheres Mitglied sagte mir unlängst, in der ganzen Ostwestbahngeschichte schmerze ihn der Verlust von 2-3 Millionen weniger als die Verdorbenheit unserer öffentlichen Zustände, die Korruption, die in dieser Angelegenheit zu Tage getreten sei, wie er es nicht erwartet hätte. An uns ist es, zu zeigen, daß die oberste Landesbehörde Gerechtigkeit walten lasse gegen Alle ohne Ansehen der Person, gleiche Gile, gleiches Maß gegen Hohe wie Geringe, daß die Fehltritte der Angesehenen nicht verdeckt, dagegen die der Geringen mit der Schärfe des Gesetzes geahndet werden sollen. Morgen sind Sie berufen, über Leben und Tod armer Verbrecher zu entscheiden. Denken Sie, wenn diese Leute Gelegenheit gehabt hätten, durch einen einzigen, weniger strafbaren Griff zu einem Vermögen von 50,000 Fr. zu gelangen, Gueniat hätte vielleicht ein ehrbares Leben geführt und wäre nicht so blutdürstig gewesen. Beweisen Sie schon durch Ihren heutigen Beschluß, daß Sie das weltliche Schwert der Gerechtigkeit würdig tragen, nach Gottes Ordnung. Mein Antrag geht dahin, nicht einzutreten. Ich hatte früher die Absicht, mich der Mehrheit der Kommission anzuschließen, aber jetzt stimme ich nicht dafür; ich vermag es nicht.

Röthlisberger, Gustav. Die unglücklichen Operationen, die großartigen Mißgriffe, welche stattgefunden, haben nach meiner Ansicht die Aufmerksamkeit der Versammlung genugsam in Anspruch genommen, und mir scheint, der Moment sei da, wo man die Situation acceptiren soll, wie sie sich darbietet, wo man einander die Hand bieten und fragen soll: wie kann man das Unglück verhüten? Wir stehen vor einer großen Landeskalamität und Jeder muß sich fragen: was haben wir zu thun, um aus dieser Lage zu kommen? Stellen wir uns also auf den Standpunkt der möglichen Ausführung des Unternehmens im Interesse des Landes. Ich beginne mit der Erklärung, daß ich mit der Kommission einverstanden bin, daß die in Frage stehenden Eisenbahnlinien im Interesse des Landes sind, daß ihre Ausführung wünschenswerth ist, und wir unser Möglichstes thun sollen, um sie zu sichern. Aber auf welchem Wege läßt sich das Werk ausführen, daß wir auf der einen Seite nicht zu sehr den Staat, resp. die Steuerzahlenden belästigen, auf der andern Seite die großen Interessen, welche hier auf dem Spiele sind, nicht gefährden? Es liegen verschiedene Anträge vor. Ich erlaube mir die Hauptpunkte zu berühren. Der erste Antrag bezieht die Liquidation; ein zweiter Antrag, derjenige des Herrn v. Gonzenbach, möchte einstweilen die Sache verschieben; ein dritter Antrag des Herrn Imer schlägt eine Zinsengarantie vor; endlich steht der Antrag der Kommission demjenigen der Regierung gegenüber. Ich war früher derjenige, der eine besondere Vorliebe für die Liquidation

hatte, ich habe mich sogar in einer öffentlichen Versammlung dafür ausgesprochen, weil ich glaubte, eine Liquidation entspreche den Interessen des Landes am besten. Ich ging von der Ansicht aus, eine solche Gesellschaft sei zu halten wie jeder andere Bürger, und wenn sie die eingegangenen Verpflichtungen nicht halten könne, solle sie insolvent erklärt werden. Aber bei näherer Prüfung der Sachlage und der Interessen des Kantons muß ich gestehen, daß ich zu einer andern Ansicht kam, und sagte ich mir: wenn wir auf einem andern Wege zu einer Verständigung gelangen können, so sollen wir es thun. Wenn durch eine Liquidation großes Unglück entsteht, warum sollten wir nicht den andern Weg einschlagen? Ich hörte heute von Herrn alt Regierungsrath Blösch behaupten, eine Liquidation würde am besten zum Ziele führen; aber ich glaube, eine Liquidation würde eine Masse Interessen gefährden. Ich bin deshalb der Ansicht, es sei der Fall, daß wir auf den heutigen Tag noch eine andere Basis annehmen, und auf die Gefahr hin, einer Inkonsequenz bezichtigt zu werden, bin ich dafür, daß wir uns auf den Standpunkt der Kommissionsanträge stellen. Ich gehe von der Ansicht aus, es soll jeder nach bestem Wissen und Gewissen handeln. Ich komme hieher, mich belehren zu lassen, was zum wahren Interesse des Vaterlandes dienen möge. Die Anträge der Regierung und der Kommission differiren in zwei Punkten: der Kommissionsantrag will eine feste Summe für die Uebernahme der fraglichen Bahnstrecken durch den Staat bestimmen, der Regierungsrath dagegen eine Schätzung durch Experten; der zweite Hauptpunkt, worin die Kommission von der Regierung abweicht, ist der, daß durch den Antrag der letztern der Staatsbau sofort im Prinzip erkannt würde, während der Kommissionsantrag diese Frage noch offen lassen will. Ich will diese beiden Punkte noch etwas näher in's Auge fassen, um zu begründen, warum ich für den Antrag der Kommission bin. Die erste Frage ist also die: sollen wir eine fixe Summe festsetzen, oder eine Schätzung gewärtigen? Hier kommt zunächst der Werth der Bauten in Betracht. Nun soll die Kaufsumme nach dem Werthe des Bauobjektes, hauptsächlich aber auch mit Rücksicht auf die Rentabilität der betreffenden Bahn bestimmt werden. Wenn ich mich frage, ob das Tracé der Ostwestbahn durch das Emmenthal so gezogen sei, daß eine Rente möglichst gesichert werde, so wird man zugestehen, daß das allerungünstigste Tracé gewählt wurde. Das ist ein Mißgriff, über den man ziemlich einig sein wird, — sonst würde man nicht von Bern nach Signau fahren, ohne einen Kirchthurm zu sehen. Ist es nun billig, daß der Staat das Opfer solcher Mißgriffe werde, daß die Steuerkraft des Volkes deswegen in erhöhtem Maße in Anspruch genommen werde? Nein; daher könnte ich unmöglich den Bauwerth als einzigen Maßstab annehmen für die Summe, welche anzubieten ist. Ich komme zur zweiten Frage: liegt es in der Stellung des großen Rathes, daß er heute im Prinzip erkenne: wir übernehmen die Bahn, aber zu welchem Preise? das soll dann eine Schätzung bestimmen? Nein, das können wir nicht, das sollen wir nicht! Bei einer solchen Schätzung sind eben mancherlei Umstände von Einfluß auf das Resultat. In der einen Gegend sind die Arbeiten leichter zu erfüllen, in der andern schwerer; die Expertise könnte doch ein für den Staat ungünstiges Resultat liefern, wenn die Experten auf der einen Seite Unternehmer sehen, denen Nachtheil droht, auf der andern Seite den Kanton Bern mit seiner Steuerkraft. Solche Rücksichten können leicht Einfluß auf die Bestimmung der Kaufsumme haben. Ich möchte mich des Bestimmtesten verwahren, daß wir hier einen Beschluß fassen, wie die Regierung uns vorschlägt. Das Sprichwort sagt: wer zahlt, der befiehlt, und wenn wir zahlen, wollen wir doch sagen, wie wir es haben wollen. Ein fernerer Punkt betrifft den Staatsbau. Dieser hat allerdings seine Vorzüge, indem von einer Regierung viel mehr als von einem Privatunternehmer erwartet werden kann, daß sie die Bedürfnisse des Verkehrs im Auge habe, während der Privatunternehmer sein Interesse obenan stellt. Aber der Staatsbau hat auch bedeutende Gefahren. Der erste Einwurf, den ich ihm mache, ist,

daß dann eine ganze Legion von Angestellten in Dienst genommen werden müssen. Ich hörte oft die Bemerkung machen, daß in Zeiten politischer Aufregung eine große Zahl von Angestellten, die einer Regierung zu Gebote stehen, ein gefährliches Mittel werden könne, wenn sie es benutzen will. Ich möchte unsere Regierung jedenfalls nicht der Versuchung einer solchen Lage aussetzen, Leute, die im ganzen Lande herumkommen, zu gewissen Zwecken zu benutzen. Ich gebe zu, daß momentan die Gefahr nicht mehr so groß ist, aber ich sehe es nicht gerne und möchte es daher vermeiden. Die größte Gefahr aber besteht darin, daß der Staat auf die Bahn des Schuldenmachens kommt. Ich freue mich immer für mein Vaterland, daß wir bisher von dieser gefährlichen Wlase frei bleiben konnten, während alle andern Staaten mehr oder weniger mit Schulden belastet sind. Wenn man einmal dahin kommt, den Kredit zu benutzen, dann ist die Gefahr sehr groß, bis man dazu kommt, die Schulden zu vermehren, um die Zinse der gemachten Anleihen zu zahlen. Das sehen wir in Genf. Ich habe die Ueberszeugung, daß es der Anfang einer ganz neuen, unglücklichen Zeitperiode wäre. Woher wollen Sie das Geld nehmen, um die fraglichen Eisenbahnen zu bauen? Es steht Ihnen nur der Weg des Anleiheens offen, und wenn Sie einmal zu diesem Mittel greifen, dann führt es immer weiter. Ich glaube daher, es wäre eine sehr große Uebereilung, wenn wir nach den Anträgen der Regierung hier den Staatsbau erkennen würden. Dazu kommt, daß die Regierung immer theurer baut und theurer verwaltet als Privatunternehmer. Man sagt uns allerdings, die Regierung werde es so gut und billig machen, als sie könne. Das mag sein, was den Bau anbetrifft; aber in Bezug auf die Verwaltung bestreite ich es. Es liegt in der Natur der Sache, daß Mancher, wenn er den Staat mit seiner halben Million Seelen hinter sich sieht, weniger Bedenken trägt, irgend eine Ausgabe zu machen, obschon sie nicht gerade nöthig wäre. Ein leichtes Bedenken bietet der Umstand, daß wir unserer Regierung eine neue und bedeutende Last auflegen würden, obschon man bemerkte, es werde eine getrennte Verwaltung aufgestellt werden. Ich zweifle nicht daran, aber die Regierung müßte immerhin die ganze Verwaltung organisiren und dann überwachen. Wenn wir nun wissen, wie außerordentlich groß die Ansprüche sind, die von Tag zu Tag immer mehr an die Regierung gerichtet werden; wenn wir sehen, daß wir mit dem Armenwesen noch nicht ganz in Ordnung sind, daß im Bauwesen noch vieles zu leisten ist, daß immer größere Anforderungen an den Staat gemacht werden, so muß man gestehen, daß die Aufgabe immer schwieriger wird. Die Arbeit wird immer schwerer, eine Zersplitterung der Kräfte könnte daher nur nachtheilig wirken. Auch die Stellung des Zura dürfen wir nicht übersehen, der seit Jahren seinen Blick auf die Erstellung einer Eisenbahn in seiner Gegend richtet. Ich bin der Erste, der es einseht, daß der Zura in einer Lage ist, die ihn berechtigt, sich zu wehren. Aber wie können wir uns heute durch Erkennung des Staatsbaues indirekt für den Zura verpflichten? Ich bin der Erste, der handbietet, sobald ich eine klare Einsicht habe in die Frequenz, in die Rentabilität, welche die fragliche Linie in Aussicht stellt; aber diese Beruhigung habe ich eben heute nicht. Ich kann mich daher nicht zu etwas verpflichten, über das ich im Unklaren bin. Ich will vor Allem gerecht sein. Der Zura ist mir so lieb als der alte Kantonsrath, und das war der Grund, warum ich seiner Zeit nicht für die 2 Millionen stimmte, weil ich sagte: wenn wir hier geben, so werden wir auch dort geben müssen. Bevor wir heute den Staatsbau grundsätzlich beschließen, frage sich Jeder, wie weit uns der Beschluß führen werde. Die Kommission will, wie gesagt, diese Frage noch offen lassen, und das ist es, was mich auch veranlaßt, zu ihrem Antrage zu stimmen. Ich möchte wo möglich die Regierung eingeladen wissen, gründlich zu untersuchen, ob nicht auf dem Wege des Uebereinkommens mit einer Privatgesellschaft die Sache zum Ziele gebracht werden könne. Auch im Antrage des Herrn Smer, der eine Zinsengarantie vorschlägt, läge ein Auskunfts-

mittel. Ich bin zwar prinzipiell nicht für eine solche Garantie. Der Grund liegt darin, daß der Staat alle Chancen des Verlustes trägt. Wenn aber kein anderes Mittel übrig bleiben und dadurch das Unternehmen gesichert werden könnte, so würde ich dafür stimmen. Immer aber müßte ich vor einer Schätzung durch Experten warnen, weil wir nicht wissen, von welchem Standpunkte aus sie die Kaufsumme bestimmen würden. Die Minderheit der Kommission hält am ersten Kaufpreise von 6 Millionen fest, während die Mehrheit heute auf einmal, nach einer kurzen Unterbrechung der Verhandlungen auf 7 Millionen steigt. Wenn man nun sieht, wie die Kantonalbank die größte Mühe hat, ihr Kapital zu vermehren, ebenso die Hypothekarkasse, so muß es Einen bemühen, hier plötzlich eine Million mehr bieten zu sehen. Ich wünsche daher, daß die Summe von 6 Millionen nicht überschritten, sondern festgehalten werde. Wenn ich mich frage, wohin wir mit einem Angebote von 6 Millionen kommen, so ist die Antwort die, daß wir dann bei einem Zinsfuß von $4\frac{1}{2}$ Prozent einen jährlichen Ausfall von Fr. 245,000, bei einem Zinsfuß von 5 Prozent aber einen solchen von Fr. 310,000 haben. Herr Seßler stellte uns zwar in Aussicht, daß dieser Ausfall sich nach und nach ausgleichen werde, indem er behauptete, je länger die Eisenbahnen bestehen, desto mehr werden sie benutzt, desto größer sei ihre Rentabilität. Das sind Fragen, über die man verschiedener Ansicht sein kann. Aber wir dürfen nicht vergessen, daß die Verhältnisse ändern können, daß die Strecke Biel-Neuenstadt durch die Dronlinie verlieren wird, wenn letztere einmal erstellt ist. Wenn es sich also darum handelt, unser Budget jährlich mit einem Ausfall von Fr. 245,000—310,000 zu belasten, so muß man die Sache wohl bedenken. Ich stimme daher zum Antrage der Minderheit der Kommission bezüglich des Kaufpreises. Zum Schlusse erlaube ich mir noch eine ganz kurze Bemerkung. Die heutige und die gestrige Diskussion hat auf mich einen günstigen Eindruck gemacht; es freute mich zu sehen, daß man sich bemühte, die Sache möglichst von einem objektiven Standpunkte aus zu behandeln, sich gegenseitig handzubielen. Aber wahrlich wir haben es nicht dem Eingangsrapporte des Herrn Eisenbahndirektors zu verdanken, der auf mich einen sehr widrigen und verletzenden Eindruck machte. Ich hätte es vom Berichterstatter der Regierung nicht erwartet, daß er die Sache auf das politische Gebiet hinüberziehen würde. Es ist sehr unpatriotisch, sich in solchen Dingen auf diesem Gebiete zu bewegen. Hüten wir uns also davor!

Dr. Schneider. Ich bin leider im Falle, mit einer Persönlichkeit anzufangen. Ich danke dem Herrn Steiner, daß er mir Gelegenheit gibt, hier im Großen Rathe mich gegen eine der vielen Anschuldigungen, die in den Zeitungen gegen mich erschienen, zu verteidigen. Es gibt Leute, die, wenn sie Kenntnis von einer Thatsache bekommen, die sie sich nicht erklären können, gleich an Heren und Wunder glauben. Man nennt diese Leute dumme Leute. Dafür halte ich Herrn Steiner nicht. Aber es gibt Leute, die, wenn sie sich etwas nicht erklären können, gleich sagen: es ist Egoismus und nur Egoismus! und zu dieser Klasse rechne ich den Herrn Steiner. Sie haben heute gehört, daß Herr Steiner ein Mitglied dieser Versammlung auf die gleiche Linie stellte mit Einem, der zum Tode verurtheilt ist. Ist das parlamentarisch, ist das gerecht? — Ich komme, obschon ich den Herrn Steiner nicht als Inquisitor anerkenne, auf die 100 Aktien, die man mir zum Vorwurfe macht. Es wurde mir zu einer Zeit, ehe das Ostwestbahnunternehmen zur Sprache kam, der Vorschlag gemacht, das Projekt einer Eisenbahn von Neuenstadt aus über das große Moos direkt gegen Bern zu portieren; im nämlichen Briefe, wo mir dieses Anerbieten gemacht wurde, erklärte man: wenn ich die Konzession dafür erhalte, so bekomme ich Fr. 100,000 baar. Der Brief liegt hier zur Einsicht. Herr Steiner, was hätten Ihr gemacht? Hättet Ihr es gethan? — Ich sagte: wenn ich zu einer Konzession handbiete, so will ich vor Allem, daß die Unternehmung in schweizerische Hände gelegt werde; und was war die Folge?

Daß mir und Herrn Hubler von Burgdorf das Recht in die Hände gegeben wurde, das Direktorium in unserm Sinne zu bestellen, uns in die Direktion zu wählen. Schon von diesem Standpunkte aus weise ich die Verdächtigung zurück. Aber gesetzt, ich hätte das Anerbieten angenommen, wäre es eine schlechte Handlung gewesen, Herr Steiner? Wenn ich Euch sage: geht und kauft in Odessa für so und so viel hunderttausend Franken Korn, ich gebe Euch das und das dafür: hättet Ihr es weggeworfen, Herr Steiner? Ich gab später ein Konzessionsbegehren ein, dann kam die Ostwestbahn ins Spiel und trat als Konkurrent auf, und da, ich sage es offen, kamen meine Freunde und ersuchten mich, zu Gunsten der Ostwestbahn zurückzutreten. Ich erwiderte, daß ich durch einen Vertrag gebunden sei und nicht einseitig handeln könne; indessen hatte die Ostwestbahn günstigere Bedingungen gestellt als Herr Hubler und ich; und das bestimmte uns, ein modifizirtes Konzessionsbegehren einzureichen in der Beglaubigung, die Auftraggeber seien einverstanden. Einige Zeit nachher kommt ein Brief, der ebenfalls hier liegt, mit der Erklärung, wir seien zu weit gegangen in den Bedingungen, namentlich wegen Uebernahme der Linie Bern-Luzern, und die Betreffenden zogen sich geradezu zurück; ich hatte keinen Rücken mehr. Da kamen die Mitglieder der Ostwestbahndirektion und ersuchten mich, die Konzession nicht zurückzuziehen, um dieselbe ihnen abzutreten, falls ich sie erhalten sollte, statt die Direktion. Ich schrieb meinen Auftraggebern hierüber und erhielt von diesen eine Antwort, in der sie mir gute Rätze ertheilten und mir abriethen. Dessenungeachtet fand eine Versammlung in Biel statt, der auch Großrathsmglieder aus dem Jura beizwohnten. Hierauf kam die Kautionsfrage zur Sprache; Herr Hildebrand schrieb mir, daß er dafür sorgen werde, die Kautions zu erlegen, ich solle unbekümmert die Konzession gehen lassen. Die Verhältnisse hatten sich geändert, und da Herr Hildebrand mir früher mündlich erklärt hatte, er wolle mir etwas dafür geben, sagte ich, ich wolle nicht etwas annehmen, für was ich nichts geleistet. Ich übernahm die Beschaffung der Kautions von Fr. 500,000 und die Zahlung der Zinse und Provisionen. Herr Steiner kann nachsehen, was mich das gekostet hat, und wenn er mir den zehnten Theil dafür gibt, so kann er alle hundert Aktien haben. Aber es wurden mir von anderer Seite Anerbieten gemacht, es könnten Mitglieder des Großen Rathes davon reden; ich hätte dafür baare Bagen bekommen. Was habe ich aber geantwortet? Ich konnte mich auf Mitglieder der Großrathskommission berufen. Ich erwiderte, ich wisse, was im Interesse des Kantons Bern liege, und das sei, daß die fragliche Eisenbahn nicht in die Hände der Centralbahn komme. Auf andere Punkte will ich jetzt nicht eintreten, aber zurückweisen mußte ich die Verdächtigung. Um was handelt es sich nun heute? Ich stelle mich ungefähr auf den Standpunkt des Herrn Röhlißberger. Es handelt sich darum, einen Entscheid zu fassen, der für die Zukunft des Kantons Bern und der Schweiz von ungeheurer Tragweite ist, aus einer großen Verlegenheit zu kommen. Dabei müssen wir ruhig sein. Gestehen wir uns, mit dem Vorhalten von Geschehenem kommen wir nicht weiter. Gestehen wir, daß vor Allem die Gesellschaft gefehlt hat, die Direktion, der Verwaltungsrath und namentlich ich. Ich war längere Zeit Präsident des Verwaltungsrathes. Ich erkläre offen, ich habe meine Pflicht in dieser Stellung nicht erfüllt, aber ich hatte von vornherein dem Verwaltungsrathe erklärt, daß es mir wegen der übrigen Geschäfte nicht möglich sei. Warum wurde ich zum Präsidenten des Verwaltungsrathes gewählt? Weil in Bern die Begeisterung für die Ostwestbahn so ungeheuer war, daß sich nur drei Personen fanden, die je 25 Aktien gezeichnet hatten, und als die beiden Andern zurücktraten, nahm man den Dritten. Leider sah ich später ein, daß ich gefehlt hatte, daß ich nicht früher austrat. Später trat ich zurück und wurde dann Suppleant; in dieser Eigenschaft wohnte ich mancher Sitzung theilweise bei und bot Hand zu Handlungen, die Herr Steiner vielleicht wird verdammen müssen. Der Hauptfehler war aber gewiß der, daß

die Verwaltung von vornherein zu großes Zutrauen in ihr Talent, in ihre Kenntnisse und in das Unternehmen selbst hatte. Sie irrte sich. Aber auch am Publikum irrte sie sich, indem sie glaubte, sie habe es mit einem Publikum zu thun, wie anderwärts, wie in Freiburg, wo man Begeisterung für die Eisenbahnen hat. Auch von Seite der Behörden wurde gefehlt. Wo wurde der erste große Bock gemacht, der die Ostwestbahn zu Grunde richtete? Die Centralbahn sagte seiner Zeit, sie habe ein Kapital von 48 Millionen, während sie einige Wochen nachher hier um eine Subvention von 4 Millionen einkam. Der Staat entsprach ihrem Begehren, und später sagte man: weil man es der Centralbahn gethan, muß man es der Ostwestbahn auch thun. Die Centralbahn hatte sich acht Wochen vorher noch über den Besitz eines Kapitals von 36 Millionen ausgewiesen, das aber in der Folge auf 14 Millionen reduziert wurde. Man gab aber der Ostwestbahn nur 2 Millionen; das war der Fehler. Wenn man sie unterstützen wollte, so hätte man sie kräftiger unterstützen sollen. Was geschah? Man sagte hier, in Folge der Staatsbetheiligung haben sich eine Menge Privaten bei dem Unternehmen ebenfalls betheiligt, die es sonst nicht gethan hätten. Das Gleiche geschah seiner Zeit bei Erbauung der Nydeckerbrücke. Damals wurde eine Subscription eröffnet. Wochenlang wollte Niemand sich betheiligen; da sagte man: diese Brücke muß ein Werk der Versöhnung zwischen Stadt und Land werden; der Staat betheiligte sich um Fr. 200,000 a W., dann kamen die Privaten auch und — waren angeschmiert! Ich sage daher: die Art und Weise der Unterstützung war eine unzumuthbare, daher nehme der Große Rath auch einen Theil auf sich, die Regierung auch. Aber wir wollen annehmen, das Alles wäre vermieden worden, wäre es dann gut gegangen? Ich glaube es nicht; warum? Der Hauptfehler liegt darin, daß die Ostwestbahn nicht die erste Eisenbahn gewesen ist, die in der Schweiz gebaut wurde. Wäre sie es gewesen, dann wäre es ihr gegangen, wie den St. Gallern, wie den Zürchern, die viel mehr Unterschriften für Aktien erhielten, als sie bedurften. Sie wissen, wie es bei der Centralbahn ging, daß die schweizer. Unterzeichner von Aktien, namentlich unsere Berner, gestrichen wurden mit der Bemerkung, man brauche unser Geld nicht. Also das erste Unglück der Ostwestbahn ist, daß sie zu einer Zeit kam, wo das erste Eisenbahnfever vorüber war. Noch mehr: sie kam in einem Momente, wo sie die Nordostbahn und die Centralbahn als Konkurrenten sich gegenüber hatte. Die Verhältnisse änderten sich. Nachdem die St. Galler-Linien Unglück hatten, sagte man im Auslande, man wolle mit den schweizerischen Eisenbahnen nichts mehr zu thun haben. Wir sollen uns also Alle ein wenig helfen, und wie kann es geschehen? Es liegen verschiedene Anträge vor. Der eine Weg ist der von Herrn Zmer vorgeschlagene: Zinsgarantie. Ich halte dafür, es wäre allerdings momentan dieses das Beste, was man thun kann, und ich könnte in erster Linie dazu stimmen. Es ist der Modus, den Frankreich in ähnlichen Fällen in sehr großartiger Weise befolgt hat. Im Jahre 1857, als die großen Linien gebaut waren und die betreffenden Gesellschaften die Nebenlinien hätten ausführen sollen, gab es Unternehmungen, auf deren Aktien im Betrage von Fr. 300 Dividenden von Fr. 30 bezahlt wurden. Es trat eine Krisis ein. Herr Regierungsrath Blösch ist in seiner Rede auf die Geschichte Mires in Paris gekommen und hat unglückliche Vergleichen gemacht, die ich ihm so hoch nicht anrechnen möchte, indem man im Flusse seiner Rede nicht immer aller seiner Worte und Wendungen Meister sein kann; aber ich gestehe, ich hätte heute lieber nicht gehört, daß man hier im Grobathsaale sagen durfte, die Zustände bei uns seien der Art, daß man sich oft wahrhaft nach den Liberalitäten und den Rechtszuständen in dem despotisch regierten Frankreich sehnen müsse. Und was hat uns Herr Blösch gesagt? Dort herrsche das Recht, wie es auch bei uns sein sollte; dort habe ein Kaiser Napoleon die strengste Ordre gegeben, daß alle Betrügereien aufgedeckt und alle Schuldigen nach Maßgabe des Gesetzes bestraft werden sollen. Aber was fügte Herr Blösch noch bei? Kaiser Napoleon habe gleichzeitig Millionen hergegeben, um die Meistbetheiligten aus der Geschichte zurückzuziehen. Und das, meine Herren, rühmt man Ihnen hier als Gerechtigkeit. Die Meistschuldigen werden mit Millionen gedeckt, welche das Volk bezahlen muß, während andere, weniger Strafbare, vielleicht ganz Unschuldige, die Dupirten die Strenge des Gesetzes erfahren sollen. Und das ist eine Gerechtigkeit, die man uns hier als Muster zu empfehlen wagt. Wenn aber Herr Regierungsrath Blösch denn doch Vergleichen zwischen französischen und hiesigen Zuständen hat machen wollen, wenn er uns die Liberalität der französischen Regierung als Muster vorführen wollte, so hätte er viel näher liegende Beispiele finden können, als das unpassende von Mires. Herr Blösch hätte daran erinnern können, daß, als die Eisenbahngesellschaft Paris-Orleans im Jahre 1840 sich ungefähr in der Lage befand, wie heute die Ostwestbahn, ihr die Regierung mehrere Lasten abnahm und ein Minimum der Zinsen garantierte. Herr Blösch hätte daran erinnern können, daß, als zu gleicher Zeit die Gesellschaft Straßburg-Basel und die Gesellschaft Paris-Rouen die nöthigen Gelder nicht aufbringen konnten, um die Linien auszubauen, die Regierung der ersteren Gesellschaft Fr. 12,600,000, der letzteren Gesellschaft Fr. 14,000,000 vorstreckte. Herr Blösch hätte daran erinnern können, daß die französische Regierung durch das Gesetz vom 11. Juni 1842 zwei Drittheile der Baukosten aller derjenigen Eisenbahnen auf sich nahm, die durch Gesellschaften ausgeführt und jetzt zu den erträglichsten gehören. Herr Blösch hätte ferner daran erinnern können, daß, als sich im Jahre 1848 die Gesellschaft Paris-Lyon in der ganz gleichen Lage befand, wie jetzt die Ostwestbahn, d. h. daß sie sich in die Unmöglichkeit versetzt sah, den Bau zu vollenden, die französische Regierung ohne alles kleinliche Markten die Konzeßion zurücknahm und sämtliche Aktionäre für ihre gemachten Einzahlungen in Staatsrenten vollständig entschädigte. Man hätte ferner daran erinnern können, wie liberal die französische Regierung im Jahre 1847 an den Gesellschaften von Bordeaux-Cette und Lyon-Avignon gehandelt hatte, als sie genöthigt waren, auf ihre Konzeßionen zu verzichten; ferner wie liberal Napoleon im Jahre 1850 an den Gesellschaften von Orleans-Bordeaux und Thours-Nantes gehandelt, als sie sich darüber beschwerten, daß man ihnen in den Konzeßionen Verpflichtungen auferlegt habe, die sie zu erfüllen nicht im Stande seien. Man hätte endlich erinnern können, wie der Kaiser Napoleon durch die von ihm ausgegangenen Verlängerungen der Konzeßionen im Jahre 1852 dem Privatbau der Eisenbahnen einen neuen gewaltigen Aufschwung gab. Vor Allem aber hätte man den Kaiser Napoleon als Muster für unsere heutigen Verhandlungen citiren sollen, wie er im Jahre 1857 sich benahm, als die großen und reichen Eisenbahngesellschaften Frankreichs, welche ihren Aktionären nach dem Ausbau der Hauptlinien große Dividenden bezahlen konnten, vor die Regierung traten und ihr erklärten, sie seien nicht im Stande bei der damaligen finanziellen Krisis die nöthigen Gelder aufzubringen, um auch den Bau der Nebenlinien, zu dem sie sich konzeßionsgemäß verpflichtet hatten, fortzusetzen und zu vollenden. Damals gab es auch in Frankreich Leute, die nicht sowohl vom staatsmännischen als vom rein juristischen Standpunkt aus die Gesellschaften zum Bau der übernommenen Nebenlinien anhalten wollten, indem sie sagten, wenn die Sachen umgekehrt gewesen wären, so hätten die Gesellschaften die genossenen Vortheile auch nicht mit dem Staat getheilt; es sei eine *générosité mal placée*, Gesellschaften zu Hülfe zu geben, die ihren Aktionären große Dividenden geben; man solle jedenfalls warten, bis es thatsächlich erwiesen sei, daß die Gesellschaften nicht bauen können; mit andern Worten, man solle sie zur Liquidation zwingen. Der Kaiser dachte und handelte anders, als diese Leute und als man heute hier im Großen Rathe raisonniren hört, er sagte: es liegt im Interesse des Staates und des Volkes, daß diese Nebenlinien so bald als möglich und so wohlfeil als möglich gebaut werden; seien aber die Gesellschaften

genöthigt, das Baukapital unter nachtheiligen Bedingungen herbei zu schaffen, so werde dadurch nicht nur der Bau vertheuert, sondern vielleicht unmöglich gemacht und einige Gesellschaften zur Liquidation genöthigt würden; die gerichtliche Liquidation einer solchen Gesellschaft sei aber immer ein öffentliches Unglück, in dem sie eine Menge Interessen repräsentire, und ein Angelpunkt des öffentlichen Reichthums bilde „le jour où elles seraient ruinées, ce ne serait pas seulement des milliers d'actionnaires qui perdraient leur revenu, ce serait l'exécution complète du réseau des chemins de fer qui serait compromise, et la richesse publique qui serait atteinte dans sa base“ sagte der Bericht des Staatsrathes. Darum entschloß sich Kaiser Napoleon, den gefährdeten Gesellschaften eine moralische Unterstützung zu gewähren; er entlehnte ihnen den Staatscredit, die schlimme Zeit zu passiren und sprach durch das Gesetz vom 11. Juni 1859 für alle Nebenlinien (Resaux nouveaux) eine Zinsgarantie von 4,65 Prozent aus, wodurch dieselben in die Möglichkeit gesetzt wurden, die nöthigen Gelder in kurzer Zeit herbeizuschaffen, und gegenwärtig sind sämtliche damals in Frage gestellten Linien bereits ausgebaut. Das durch den Staat garantirte Baukapital betrug nicht weniger als Fr. 4,257,000,000, und dennoch ist der Staat infolge des angeführten Gesetzes nicht in den Fall gekommen, für die garantirten Zinsen wesentlich einzustehen. Solche Beispiele hätte man heute dem Großen Rathe als Muster von Staatsklugheit vorführen sollen, deren man auch in andern Ländern finden könnte. Wenn Napoleon gegenüber reichen Gesellschaften auf diese Weise handelte, wie viel mehr Grund hätten wir hier, gegenüber einer armen Gesellschaft, aus gleichen staatsmännischen Motiven gleiches zu thun? Man gefällt sich aber heute darin, sich auf dem unfruchtbaren Boden einer traurigen Negation, auf dem Felde einer kleinlichen Kritik zu bewegen und vergißt darob, was das Interesse des Landes und seine Zukunft und ein freier staatsmännischer Ueberblick von uns fordert. Das ist eine traurige Erscheinung am heutigen Tage. Ich könnte noch mehr sagen. Im verflochtenen December machte einer der bedeutendsten französischen Unternehmer das Anerbieten, den Vertrag mit Brassy ohne alle Untersuchung zu übernehmen und zwar mit 4 Mill. Fr. Aktien mehr, als Brassy eingegangen hatte, aber unter der Bedingung einer Zinsgarantie von Seite des Staates für 10 Mill. Ich sprach mit einigen Mitgliedern der Regierung darüber, erhielt aber zur Antwort, die Zinsgarantie gehe im Großen Rathe nicht, und doch ist diese weniger gefährlich, wenn die Tarife eine entsprechende Höhe erreichen. Ehe ich vom Staatsbau selber rede, muß ich den zweiten Ausweg, der vorgeschlagen wird, noch etwas berühren, die Liquidation. Man verlangt die Liquidation und beruft sich auf die Nationalvorsichtskasse. Ich weiß nicht, ob man eigentlich überlegt, was man mit der Liquidation will, ob man glaubt, es sei ganz gleichgültig, daß Hunderte von Staatsbürgern ruiniert werden, die sich bei einem Unternehmen betheiligten, daß der Staat eigentlich angefangen und unterstützt hat. Ist das gerecht? Ich möchte hier auf die Konsequenzen aufmerksam machen. Gerade diejenigen, welche heute liquidiren wollen, waren früher für Staatsbau. Wissen Sie nicht, daß eine liquidirte Eisenbahngesellschaft einem Gehängten gleich zu halten ist? Der Geist des Unternehmers ist fertig. Appellire man dann nicht mehr an das Publikum für Betheiligung! Ich rede nicht aus der Luft und erinnere Sie an den Vorgang mit der Nationalvorsichtskasse. Ich bin mit Herrn Blösch einverstanden, daß die Liquidation dieser Anstalt ein großer Fehler war, ein Fehler, den ich heute nicht mehr begehen möchte. Zur Zeit als Neuenburg noch preussisch war, suchte man die dortige Bevölkerung, um sie mehr an die Schweiz zu fesseln, zur Uebernahme von Aktien für die erwähnte Anstalt zu gewinnen; als man den Betreffenden aber hier nicht das gleiche Recht geben wollte, daß sie in Neuenburg haben, wollten sie die Verbindung mit Bern bei den Eisenbahnen nicht, sondern bauten in anderer Richtung. Sie sehen, daß es nicht immer gut ist, wenn man Privatinteressen vor den Kopf stoßt.

Ich war immer für den Staatsbau. Im Jahre 1844 war ich im Falle, über ein Konzessionsgesuch einen Rapport an die Tagsagung zu machen. Die von mir vorgeschlagene Linie hatte damals schon ungefähr die Richtung der gegenwärtigen Ostwestbahn. Die Tagsagung ließ den Rapport drucken und sämtlichen Ständen mittheilen. Später verfocht ich im Nationalrathe die gleiche Ansicht, und als es sich hier um die Konzessionsertheilung für die Linie Biel-Neuenstadt handelte und Herr Regierungsrath Migg auf Staatsbau antrug, stimmte ich mit Herrn Migg. Ich bin also von vorneherein für den Staatsbau, weil es Gegenstände gibt, die nicht der Privatspekulation überlassen werden können, und wenn die Eisenbahnen momentan in die Privatspekulation übergehen, sie werden später wieder Monopol werden. Wem wird es z. B. einfallen, den Brieftransport der Privatspekulation zu überlassen? Ebenso verhält es sich mit der Telegraphie. (Um den Einwurf zu widerlegen, als käme der Staatsbau theurer zu stehen als der Privatbau, stellt der Redner das Beispiel derjenigen Staaten, welche von Anfang an Staatsbau hatten, wie Sachsen, Belgien, Baden, Oesterreich, Württemberg, zum Theil auch Preußen und Bayern, den Staaten gegenüber, in welchen das System des Privatbaues Regel machte, wie in England, Frankreich, Spanien, Rußland, wo der Bau per Kilometer durchschnittlich theurer zu stehen kommt, als in den erstgenannten Staaten.) Ich bin aber auch, fährt der Redner fort, aus dem Grunde für den Staatsbau, weil bei diesem System der Kredit nicht solchen Erschütterungen ausgesetzt ist, wie beim Privatbau. Die eintretenden Schwankungen und Erschütterungen haben auf den Kredit des Staates einen unbedeutenden Einfluß, während Gesellschaften in Masse ruiniert werden; das Unternehmen bietet daher viel größere Garantie. Man wird vielleicht fragen, warum denn Oesterreich seine Eisenbahnen, die es von Staates wegen gebaut, wieder verkauft habe. Diese Einwendung wird aber nicht von Jemanden kommen, der die damalige Finanzlage Oesterreichs kannte. Man wird ferner auf Frankreich hinweisen, auf die großen Staatsmänner und Staatsökonomien dieses Landes und fragen, warum denn Frankreich den Staatsbau nicht dekretirt habe. Der Grund liegt auf der Hand, wenn man weiß, wie unter Ludwig Philipp die politische Gesellschaft organisiert war. Der Staat hat seine drei- und fünfprozentigen Renten, die sehr hoch standen; sie sind in Frankreich sehr gesucht; warum? Weil alle Vormünder, alle öffentlichen Anstalten, die Vermögen besitzen, mehr oder weniger gezwungen werden, dasselbe in Renten anzulegen; daher haben diese immer einen hohen Kurs. Der Staat konnte daher nicht wohl den Bau der Eisenbahnen übernehmen, ohne hohe Zinsen zu bezahlen, oder vom Bau abzustehen. Das war der Grund, der in ähnlichem Verhältnisse noch jetzt fortwirkt, sonst würde in Frankreich gewiß Staatsbau beschlossen worden sein. Ich komme nun zur Frage: werden wir wirklich viel riskiren, wenn wir heute Staatsbau erkennen? Es wurden verschiedene Rentabilitätsberechnungen aufgestellt. (Der Redner zieht eine Parallele zwischen der Centralbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen in Bau und Betrieb und geht dann auf die von anderer Seite vorgelegten Kosten- und Rentabilitätsberechnungen über.) Man nimmt an, die Ausführung des Unternehmens koste 16 Millionen, so daß der Kilometer auf Fr. 216,000 käme, also der Zins auf Fr. 10,000. Nimmt man an, der Reinertrag sei etwas geringer als bei der Centralbahn, die Ausgaben dagegen kommen etwas höher zu stehen, als bei den Vereinigten Schweizerbahnen, so kommt dennoch ein Reinertrag heraus, der etwas über diese Fr. 10,000 geht. Aber gesetzt auch, der Staat müßte in den ersten Jahren etwas zuschießen, um den Zins zu decken, so möchte ich daran erinnern, daß der Staat seit einer Reihe von Jahren eine Menge Straßen gebaut hat, von denen er nie direkt einen Zins bezog. Ich erlaube mir noch einige Worte über andere Punkte. Am Antrage der Kommission gefällt mir namentlich nicht, daß sie Einmüthigkeit der Aktionäre und Bestimmung der Obligationenbesitzer verlangt. Das verlangt, heißt das Unmögliche verlangt. Als ich in der letzten Aktionärver-

sammlung, die hier bei Pfistern stattfand, sagte, man habe allseitig gestimmt, man müsse allseitig Opfer bringen, gab man mir einstimmig Beifall und beschloß, mit dem Staate Bern zu unterhandeln. Warum denn hier Zweifel erregen? Unbegreiflich kommt es mir vor, wie man sich heute hier von juristischer Seite abmüht, der Gesellschaft der Ostwestbahn den Charakter der juristischen oder moralischen Person wegzudisputiren, während sie doch alle diejenigen Eigenschaften besitzt, welche sowohl nach allgemeinen Rechtsbegriffen, als nach unserem Civilgesetze von einer sogenannten moralischen Person vorausgesetzt werden. Sie repräsentirt eine rechtsfähige Persönlichkeit, sie ist befugt, Rechte und sogar Grundeigenthum zu erwerben und zu veräußern, ihr Zweck ist ein öffentlicher und ein bleibender, soweit es die Herstellung einer für Jedermann nützlichen Straße oder Eisenbahn sein kann. Sie hat alle diese Rechte durch eine Koncession des Staates, also durch den Willen des Staates erhalten; sie besitzt ihre Verfassung, und ihre Statuten sind durch den Staat genehmigt; sie hat ihre eigenen Organe, durch welche sie ihren Willen kund gibt, und die sie nach Außen in Rechten und Pflichten repräsentiren. Ich frage: was fehlt denn noch zum Begriff einer moralischen Person? Alle die Spitzfindigkeiten, die man heute geltend macht, haben nach meiner Ueberzeugung keinen andern Zweck, als der Gesellschaft das Recht streitig zu machen, die Eisenbahn durch die Mehrheit der Stimmen der Aktionäre veräußern zu können; man will mit Gewalt die Einstimmigkeit aller Aktionäre als notwendiges Requirat fordern, d. h. etwas fordern, das man für unmöglich hält; mit andern Worten, man will es der Gesellschaft unmöglich machen, die Bahn dem Staate zu verkaufen, man will die Gesellschaft zwingen, nicht anders als auf gerichtlichem Wege liquidiren zu können. Besonders aufgefallen ist es mir, auch Herrn alt Regierungsrath Blösch unter denjenigen zu finden, welche heute der Ostwestbahn-Gesellschaft die Eigenschaft einer juristischen Person ableugnen wollen. Hören Sie einmal, welche Ansichten Herr Blösch im Jahr 1842 in dieser Sache hatte. In einem Gutachten über den Begriff von moralischen Personen, abgedruckt in der von mir im Jahr 1843 herausgegebenen schweizerischen Vierteljahrsschrift, sagt Herr Blösch: „Unter moralischer oder juristischer Person versteht die Wissenschaft jedes Subjekt von Rechten, das nicht ein einzelner Mensch ist.“ — Der Ausdruck „moralische Person“ begreift in jedem besondern Staate die Gesamtheit aller Rechtssubjekte“ und Herr Blösch fügt bei, daß man den Satz wohl im Auge behalten solle, „daß überall da, wo außer dem einzelnen Menschen ein eigentliches Subjekt von Rechten erscheint, d. h. überall da, wo der Begriff der Rechtsfähigkeit auf etwas anderes übertragen ist, als auf den einzelnen Menschen, eine moralische Person vorliegt.“ Endlich zählt Herr Blösch unter moralischen Personen nach bernischem Recht folgende juristische Personen auf: den Staat, den Fiskus, die Kirche, die Gemeinde, die Sparkassen, (die damals bekanntlich größtentheils noch keine vom Staat genehmigten Statuten hatten undn irgend vom Großen Rathe als moralische Personen anerkannt waren), allgemeine Vermögens-Gesellschaften, Handelsgesellschaften, Gildtagssmasse, Erbschaftsmasse u. s. w. Also, meine Herren, damals fand Herr Blösch, daß selbst Gemeinheiten ohne bleibenden Zweck, einfache Vermögens- und Handelsgesellschaften moralische Personen nach bernischem Rechte seien, und heute bestreitet er diese Eigenschaft einer vom Staate koncessionirten, also in Rechten anerkannten, im Zwecke gebilligten Gesellschaft, während doch das Civilgesetz heute das gleiche ist, wie 1842! Herr Kurz, unser Vize-Präsident, fügte damals der Abhandlung des Herrn Blösch bei, „daß überall da, wo das Gesetz im Allgemeinen oder ein bestimmtes Dekret des Großen Rathes einem solchen künstlichen Wesen (Gesellschaft) die Befugniß ertheilt, Rechte zu erwerben und Pflichten einzugehen, ist eine moralische Person da! Ich gestehe, mir steht der Verstand stille, wenn ich Juristen, die sich besonders ihrer Konsequenz rühmen, über die gleiche Sache heute so und morgen anders urtheilen höre. Uebrigens bestreite man immerhin der Ostwestbahn die Eigenschaft einer juristischen

Person, so wird man den versteckten Zweck, den man dabei hat, noch nicht erreichen. Zum Glück hat der letzte Paragraph der Statuten der Ostwestbahn-Gesellschaft dafür gesorgt, daß wenn eine Minorität der Aktionäre sich dem Entschiede der Majorität nicht unterziehen will, der Streit durch ein Schiedsgericht erledigt werden kann. Ich begreife zwar nun heute, warum in letzter Zeit in Bern eine Anzahl Ostwestbahn-Aktien aufgekauft und nach Basel expedirt worden sind, die gegenwärtigen Besitzer derselben sind wahrscheinlich berufen, zu gelegener Stunde gegen den Verkauf der Ostwestbahn an den Staat zu protestiren, und so begreife ich denn auch, daß man heute der Gesellschaft das Recht bestreitet, durch Mehrheitsbeschluß die Bahn verkaufen zu können. Ein oder einige bösegesinnte Aktionäre sollen der Gesellschaft das Gesetz machen. Ich hoffe, Sie werden einen Entschcheid fassen, der allerdings weittragend ist, aber den Interessen des Landes entspricht. Wenn wir den Staatsbau heute beschließen, so machen wir nur den Vorgang dessen, was in 10 bis 20 Jahren in der Schweiz kommen wird. Ich könnte noch die Frage anregen, ob in den Staaten, deren Eisenbahnen in den Händen des Staates sind, et va mehr Klagen über das Transportwesen gehört werden als da, wo dieselben Privatunternehmung sind. Sehen Sie sich in England, in Amerika um, dort hören Sie immerfort solche Klagen. Ganz anders ist es in Belgien, in Baden u. s. w., wo der Staat die Eisenbahnen verwaltet. Der Staatsbau hat daher seine Zukunft.

Carlin. Mit Rücksicht darauf, daß alle Mitglieder der Versammlung ermüdet sein müssen und die Bänke theils leer sind und sich fortwährend leeren, werden Sie begreifen, daß wenig Begeisterung und Geneigtheit zum Reden vorhanden ist. Indem ich meiner Pflicht als jurassischer Deputirter nachkomme, erfülle ich weit eher zugleich eine leere Förmlichkeit. Der alte Kantonsrath hat seine Redner gehabt, die für und gegen die Sache gesprochen. Meiner Ansicht nach bleibt mir wenig zu sagen übrig, was nicht schon erschöpft wäre. Ich beschränke mich daher auf einige Worte, denen ich die rein juristische Auffassung in der Frage zu Grunde lege. Wir haben doppelte Anträge vor uns: die Anträge einer Kommissionsmehrheit und Minderheit und den Antrag des Regierungsrathes. Wie verhält es sich mit dieser Kommission? Man hat hier von der Form gesprochen; ich aber weiß vom Standpunkte der Verfassung nichts von einer Kommission, denn die Regierung hat vom Standpunkte der Verfassung aus vorher bestanden. Ich begreife wohl, daß Herr Blösch gesagt hat, er wolle Aufklärung erhalten; es war am Regierungsrathe, dieselbe zu geben, aber es lag nicht dem Großen Rathe ob, eine Untersuchungskommission zu ernennen. Dieß ist der Grund, warum ich seiner Zeit dagegen protestirt habe. Nach dem Reglement des Großen Rathes muß man Geschäfte an den Regierungsrath oder an eine Kommission zurückschicken. Dieß ist so wahr, als die Kommissionsberichte, die man heute berathet, dem Datum nach früher sind, als der Bericht des Regierungsrathes. Herr von Gönzenbach hat am 12. März vorgeschlagen, den Regierungsrath einzuladen, dem Großen Rathe Anträge zu bringen über die Mittel, welche er am geeignetsten hält, um für den möglichen Fall einer Liquidation der Ostwestbahn-Gesellschaft die Interessen des Staates zu wahren, sowohl insofern es seine Stellung als meist theilhabender Aktionär betrifft, als auch bezüglich seiner Eigenschaft als Kantonsregierung. Dieß ist der Antrag, welcher am 12. März vorgebracht wurde, und am 22. desselben Monats entsprach der Regierungsrath dem Antrage des Herrn von Gönzenbach. Ich kann nun nicht begreifen, wie er ihn vertheidigen kann, da die Anträge des Regierungsrathes von spätem Datum sind als der seine, der keine Geltung mehr hat. So viel an mir liegt, bestreite ich, daß wir hier eine regelrecht bestellte Kommission haben und ich stimme nicht für diese Anträge, weil sie nur der Ausdruck persönlicher Ansichten sind. Die Mitglieder dieser Kommission haben das Recht, als Glieder der Versammlung Anträge zu bringen, aber nicht solche als Kommission vorzulegen. Ich wünsche, daß man die Ordnung

in der Abstimmung aufrecht erhalte, die regelmäßige Ordnung nämlich, und daß die Anträge der Regierung zuerst behandelt werden. Glauben Sie ja nicht, daß ich hiermit nur eine formelle Einsprache erheben wolle; ich nehme vielmehr die Sachen, wie sie sind. Ich weiß wohl, daß meine Stimme kein Echo findet; allein ich muß, wie bereits gesagt, sehr beschränkende Bemerkungen machen. Die Regierung sagt, es sei dringliche Noth, der Sachlage zu Hülfe zu kommen, welche der politischen, materiellen, industriellen Existenz des Kantons Bern so nahe liegt. So spricht die Regierung; sie gibt das Mittel an. Ist daselbe gut? Die Kommission oder ihre Mitglieder schlagen Mittel vor, die sie für besser halten. Sehen wir, was diese unglückliche Ostwestbahngesellschaft ist, welche die gesetzgebende Behörde des Kantons Bern zwingt einzuschreiten! Die Ostwestbahngesellschaft steht dem Untergange nahe, man hat auf den Dächern geschrieben: was ist die Ostwestbahngesellschaft? Sie ist ein Schwindel, Spekulation, unterstützt von Betrug und Kunstgriffen, die weder gesetzlich noch rechtmäßig sind. Nun denn, es ist an der Justiz und nicht Sache des Großen Rathes, zu sehen, was darunter steckt. Es verhält sich mit den Gesellschaften wie mit den Menschen: der glückliche Erfolg ist's, der das Glück einer Gesellschaft oder eines Menschen macht. Unterliegt dieser Mensch, so ist er ein Verbrecher; kommt er zum Ziele, so wird er König oder Kaiser! Das Fehlschlagen wird zum Verbrechen, das Gelingen zum Ruhme. Dieß die Geschichte. Wir haben die Ostwestbahngesellschaft von Mißgeschick betroffen, hüßlos gesehen. Gut, sagt Herr von Gonzenbach, wir wollen Alle daselbe. Ist dieß wahr? Ist es wirklich wahr, daß wir alle das Ostwestbahnunternehmen frätsigen wollen? Ich wenigstens wünsche, daß die Gesellschaft fortjahre, daß sie zu dem Grad des Daseins gelange, wohin sie die Konzession bringen wollte. Schlägt nun die Regierung taugliche Mittel zur Erreichung dieses Zweckes vor? Ich glaube, ja. Warum disputirt man denn über die Frage, wie Herr Büßberger und Herr Blösch, um zu wissen, wie eine Gesellschaft liquidiren soll, wenn ein Vertrag mit allen Gläubigern und allen Aktionären abgeschlossen werden muß, Angesichts der Regierungsanträge? Der Fall ist vorgesehen. Artikel 1 des Dekretes bestimmt, daß der Regierungsrath ermächtigt werde, auf Rechnung des Staates sich mit der Ostwestbahngesellschaft und ihren Gläubigern behufs der Erwerbung der Bahnlinien zu verständigen, oder in ihrer Liquidation zu interveniren für den Fall, daß ein gültiges Abkommen unmöglich wäre. Dieß sind die beiden einzigen Möglichkeiten, die man sich vorstellen kann. Verwirft denn die Regierung dieses gültige Uebereinkommen? Sie verwirft den Fall der Liquidation nicht. Dann begreife ich auch nicht, wie Herr Büßberger den Antrag der Regierung einer solchen Kritik unterwirft, zumal der Regierungsrath zum Theil dasselbe bereits selbst sagte. Entweder findet ein gültiges Abkommen zwischen den beiden kontrahirenden Parteien statt, oder dann eine Liquidation, und auch dieser Fall ist vorgesehen. Welche Vollmacht gab man nun für den einen oder andern Fall der Regierung? Hierin nun weicht man in den Mitteln ab. Der Dekretsentwurf will die Linien Biel-Neuenstadt und Gümli-Genève kaufen. Um dieses handelt es sich. Man läßt die Linie Luzern Zug bei Seite; der Regierungsrath setzt nur bei, daß er den realen Werth des Kaufsobjekts zur Grundlage nehmen werde, um begreiflich zu machen, daß er nicht unbesonnen handelt. Doch noch mehr: der Artikel 3 setzt fest, daß der Erwerbungsakt der Annahme oder Verwerfung des Großen Rathes endgültig unterliegen soll. Fürchten Sie sich nun davor, dem Regierungsrathe die Vollmacht zu geben? Dann fürchten Sie sich aber vor Ihnen selbst, denn an Ihnen ist es, das letzte Wort zu sprechen. Ich sage, der im Artikel 3 des Regierungsantrages enthaltene Vorbehalt bietet der Versammlung hinlängliche Garantie dar. Artikel 4 lautet: „Im Fall der Annahme sind die erworbenen Linien, nebst der Linie Biel-Bern, im Staatsbau zu vollenden und auszuführen.“ Hierin liegt die Lebensfrage unserer Eisenbahnen, nämlich im Staatsbau. Zeigen wir den Muth, ihn auszuführen. Deshalb unterstütze

ich auch den Antrag der Regierung, die ein Prinzip sanktionirt, das der Demokratie angehört, weil eine Staatsgewalt da ist, die es ausführen wird, während Niemand einer fremde Gesellschaft, die sich bei uns festsetzt, wird befehlen können, in ihren Schranken zu bleiben. Wer wird dann in unsrer Demokratie befehlen? Die Centralbahn, die Gesellschaft, welche den kleinen Kanton Bern verschlingen wird. Einer solchen Gefahr setzen wir uns aus, so spielen wir um unsere politische Freiheit. Nicht nur der Kanton Bern wird den Grundsatz des Staatsbaues befolgen müssen, sondern die ganze Eidgenossenschaft, denn im Eisenbahnwesen der ganzen Schweiz ist Anarchie, wenn nicht das Ganze von einer Hand einheitlich geleitet wird; es wird unmöglich sein, in der Eidgenossenschaft ein rationelles Eisenbahnnetz zu erhalten. Warum sollte der Kanton Bern nicht das Beispiel geben, und welche Nachteile würden für uns aus der Annahme der Regierungsanträge entstehen? Aber das ist das große Schreckbild, das man macht, um diejenigen zu erschrecken, welche für die Anträge des Regierungsrathes stimmen dürften. Man sagt ihnen: denkt an die Folgen; ihr werft 15 Millionen zum Fenster hinaus; das ist der dritte Theil des Staatsgrundvermögens des Kantons Bern! Aber kauft ihr nicht einen Gegenstand für diese 15 Millionen? Und würde die Staatsverwaltung darunter leiden, selbst wenn man verlieren sollte? Soll sich der Staat zu einer Spekulationsgesellschaft aufwerfen? Ich frage Sie, was tragen die Landstraßen ein, die den Kanton 20 Millionen kosteten? Sie wurden gebaut, um dem öffentlichen Bedürfnisse zu genügen; indem man sie schuf, beabsichtigte man keineswegs, einen Ertrag daraus zu ziehen, der in die Staatskasse zurückfallen sollte. Es ist klar, daß es mir nicht einfällt, über die Frage des Staatsbaues zu disputiren. Ich wünsche, daß dieser Grundsatz angenommen werde, und gerade weil er im Vorschlage des Regierungsrathes enthalten ist, stimme ich für das Dekret. Wissen Sie aber, welchen Ersatz die Kommission uns bietet, wenn er verworfen wird? Es ist dieser: „Die Regierung ist beauftragt, die Rechte und die Interessen des Staates zu wahren, so weit sie durch die der Gesellschaft ertheilte Konzession garantirt sind.“ Die Kommission, oder ihre Mitglieder, sagen nichts bezüglich des Staatsbaues. Deshalb verwerfe ich denn auch grundsätzlich die Anträge der Kommissionsmehrheit. Doch will man deren Annahme erleichtern; die Kommission oder ihre Mitglieder haben sich seit diesem Morgen besprochen, seit Mittag, und sie haben gefunden, daß es vielleicht gut wäre, von den durch die Konzession gewährten Garantien diejenige wegzulassen, welche die Linie Langnau-Luzern betrifft. Ich begreife, daß dieß eine große Last für den Staat wäre; nun modifizirt die Kommission noch ihren ersten Antrag; sie setzt die Ankaufssumme um eine Million höher. Man spricht nicht von der Linie Biel-Bern, die in der Konzession inbegriffen ist, und wenn der Regierungsrath mit seiner beschränkten Vollmacht auftreten wird, wenn er bei der Liquidation sich stellen wird, so werden schon alle Zeitungen zum voraus wissen, daß der Staat für 7 Millionen kaufen wird, und nicht für weniger, noch für mehr. Da wird der Regierungsrath durch das Organ seines Repräsentanten das Dekret aus der Tasche ziehen und sagen: ich biete 5½ Millionen. Die Centralbahn wird sagen, sie biete 6 Millionen; der Staat Bern wird von Neuem schreien, daß er 7 Millionen biete, und die konkurrirende Gesellschaft wird dann einen Franken mehr bieten und den Zuschlag erhalten. Der Regierungsrath wird dann genöthigt sein aufzupacken und zu erklären, daß er nicht weiter gehen kann. Haben Sie Furcht, diese beschränkte Vollmacht zu gewähren, während man Ihnen sagt, daß Alles, was geschehen wird, hier genehmigt werden müsse? Wenn das, was geschehen ist, uns nicht befriedigte, so werden wir es nicht gutheißen. Warum denn eine Summe von 6 Millionen festsetzen? Herr von Gonzenbach hat uns in einer Anwandlung von Patriotismus gesagt, daß die Franko-Suisse nicht werde konkurriren können, weil französische Waggon bis in unsere Hauptstadt gelangen würden; daß man nicht daran denken solle, und eine einzige Gesellschaft nur kaufen

könne. Dieß könnte allerdings mehreren der Herren dienen; der Kanton Bern wäre, wie ich gesagt habe, von dieser Gesellschaft verschlungen und dem Jura wäre der Faden gänzlich abgeschnitten. Geben Sie die Linie der Centralbahn (und nach dem Antrage der Kommission kann sie ihr leicht zukommen), so wird sie die Centralbahn übernehmen. Ja wohl wird sie die Linie nehmen! Wie hat man seit heute Morgen gestritten: man hat gesagt, 6 Millionen seien nicht genug, geben wir aber 7 Millionen, also eine Million mehr, und alle beim Ostwestbahnunternehmen theilhaftigen Personen werden befriedigt sein; sie werden sich mit 7 Millionen begnügt erklären können, und die vom Seeland, vom Emmenthal, von Bern werden sagen: wir haben, was wir wollen! Die Centralbahn wird die Linie übernehmen und wird sie erbauen. Ist sie aber zum Bau verpflichtet, so muß man von der Garantie die ganze Linie annehmen, welche Luzern beschlägt, und ihr sagen: kommet, nehmet, oder man gibt euch all das; ihr braucht nur zu kommen. Das Emmenthal hat, was es begehrt, das Seeland ebenso; nur einen einzigen Landestheil vergißt man, und dieß ist der Jura. Nach der Art zu schließen, wie man sich ausspricht, würde aber dem Jura seine Ausmündung verschlossen, denn man darf nicht erwarten, daß die Centralbahn sich selbst Konkurrenz mache. Würde man einen derartigen Vorbehalt einschalten für den Jura, daß die Linie ausgeführt werde, so wären sämtliche jurassische Abgeordnete damit einverstanden. Aber man sagt dieß nicht, so daß der Jura einzig ausgeschlossen ist; er ist in geselliger Form angeschlossen. Man verschließt ihm die Thüre; man beschränkt ihn auf eine innere Verkehrslinie, die niemals lebensfähig sein wird. Der Jura würde eine ganz andere Stellung einnehmen, wenn man ihm sagte: schließet an die französische Bahngesellschaft an, die nach Delle kömmt; verbindet euch mit der Linie des Staates zu Biel, gelangt bis nach Bern, nach Luzern. Damit wäre dem Jura eine Stellung eingeräumt. Wie wollt Ihr in gegenwärtigen Verhältnissen aber, daß der Jura sich befriedigt erkläre? Der vorliegende Antrag verletzt handgreiflich den Jura, wirft die Rechte eines Landestheiles unter die Füße, Rechte, die ebenso heilig sind, wie die der übrigen Landesgegenden des Kantons. Sie kennen alle die Berathungen, welche in Burgdorf und anderwärts in Versammlungen statt hatten; man sagte: damit ist der Kanton Bern zufrieden! Ja wohl, aber man hat eine Bevölkerung von 85,000 Seelen vergessen, eine Bevölkerung, die ebenso groß ist, als die des Kantons Neuenburg, Freiburg, Solothurn, Thurgau; man hat nicht an sie gedacht, weil es der Jura ist. Hat man aber daran gedacht, so sagte man: es ist der Jura, dort spricht man französisch; es ist unnütz, sage er, was er wolle, so wird dieß immerhin unerheblich sein! Dahin sind wir seit diesen Morgen gekommen. Ich wiederhole: die Bestimmungen des Antrages der Regierung sind von einem Prinzip geleitet, welches das einzig demokratische ist, das einzige, das sich mit der öffentlichen Wohlfahrt verträgt, und noch mit vielen andern politischen Bestimmungen, es ist das Prinzip des Staatsbaues. Dieses Prinzip ist mit großen Buchstaben von der Regierung angezeichnet; laßt sie während einigen Tagen auf dem Boden handeln, den sie sich auserkoren, dann werde ich sagen: kommet bis zu uns; da wir zu zahlen beitragen, so laßt uns auch das Defizit einwenig größer machen. Wir sagen noch mehr, der Staat Bern möge mit uns verkehren, mit unsern Gemeinden, damit er begreife, daß unser industrielles Leben, unser Handel, unser Landbau vernichtet ist, wenn wir nicht dieselben Vortheile besitzen wie die übrigen Kantonsheile, wenn wir nicht die Möglichkeit erhalten, mit Bern leicht zu verkehren. Man trete mit uns in Unterhandlungen, und man wird sehen, wie willfährig wir sind. Wißet Ihr, was wir geben werden? Wir geben euch die Schwellen für die Geleise, wir geben euch den Boden gratis; wir verpflichten uns, Millionen zu zeichnen; die reichen Gemeinden, Partikularen, alles vereinigt, würde die Erbauung der Eisenbahn ermöglichen. Sehet Euch aber die traurige Lage des Jura an: wir kommen hieher, treffen uns im Großrathssaale an; man fragt die Einen: welchen Weg

habt ihr eingeschlagen? Sie antworten: wir sind über Basel nach Olten, Herzogenbuchsee und Burgdorf gekommen, um hieher zu gelangen. Und Ihr, sagt man zu den Andern: wohindurch seid Ihr gegangen? Wir sind über Neuenburg, nach Neuenstadt, Biel, Solothurn, Herzogenbuchsee gelangt, um in Bern anzukommen. Und diejenigen von Delsberg sind wo durchgekommen? Wir haben den Eilwagen genommen, sagen sie, um zuerst nach Basel zu gelangen, wo wir die Eisenbahn erreicht haben, um uns hieher zu begeben. Und Ihr wünschet, daß wir, hter angelangt, Euch an unser Herz drückten? Traget doch dieser Lage einwenig Rechnung. Wohlan, ich glaube, daß man dazu gelangen würde, alle Interessen zu versöhnen, wenn man den Staatsbau beschließen wollte. Der Antrag der Regierung ist das Ergebnis eines Manövers, (halten Sie mir den Ausdruck zu gut), denn der Jura würde auch seinen Theil zu verlangen kommen. Allerdings damit wir unsern Antheil erhalten, stimme ich für den Antrag der Regierung. Ich würde nicht dazu gestimmt haben, wenn wir selbst unsere Eisenbahnprojekte hätten befördern können, die seit einem oder zwei Jahren nicht sehr fortgeschritten sind. Jetzt hat man darüber nachgedacht, man läßt sich gehen, und die Sache rückt nicht. Wären wir zu der Zeit klüger gewesen, als eine ungeheure Mehrheit die Erbauung all dieser Linien beschloß, so hätten wir dann hier nicht ohne Vorbehalt dazu mitgestimmt; ich wenigstens hätte es nicht gethan, ohne einen Zusatzartikel, dahingehend, daß man für den Jura daselbe thue, was hier geschieht. Deshalb halte ich heute darauf, daß mein Votum, das ich einlege, motivirt sei. Ich bringe es nicht in der Form eines Antrages, aber was ich hier schriftlich sage, soll angesehen werden, als wäre es mündlich gesagt: ich will, daß es bleibe, in den Verhandlungen erscheine. Ich will, daß man dem Jura sagen könne: Ihr habt zum Staatsbau gestimmt; und dieses Prinzip hat zur Grundlage unserer Abstimmung gedient. Der Antrag, den ich bringe, wäre folgendermaßen motivirt: „Nach Einsicht der Berichte der Großrathskommission (Mehrheit und Minderheit) vom 11. und 23., 12. und 23. März 1861, sowie des Berichtes des Regierungsrathes vom 22. März 1861; nach Einsicht der in diesen Berichten enthaltenen Zusicherungen bezüglich der Dazwischenkunft des Staates für Erstellung der Eisenbahnen, die ebenfalls im Jura auf Rechnung und Kosten des Staates zu erstellen sind; mit Rücksicht auf die in dieser Sache im Laufe der Verhandlungen gemachten Versprechen; in Erwägung, daß die sofortige Erfüllung dieser Versprechen zu Gunsten des Jura dermal nicht thunlich ist, namentlich Angesichts der Dringlichkeit, in Sachen des Ostwestbahnunternehmens einen Entschluß zu fassen; in Erwägung, daß die erwähnten Versprechungen und Zusicherungen für wahrhaft, für aufrichtig, gerecht und billig gehalten, und von jurassischen Abgeordneten mit vollem Vertrauen angenommen werden, deren Verwirklichung nicht auf sich warten lassen soll: stimmt der Unterzeichnete zu den Anträgen des Regierungsrathes. Bern, den 5. April 1861. Unterzeichnet: Ed. Carlin.“ Auf diese Weise lasse ich mein Votum vorausgehen. Ich sage nämlich, daß, wenn der Grundsatz des Staatsbaues nicht gegeben wäre, ich einige Abänderungsanträge gebracht hätte. Ich stimme daher in erster Linie zum Dekretsentwurf, wie er vorliegt; in zweiter Linie und für den Fall, daß man die Anträge der Kommission beschließen sollte, möchte ich, daß man diejenigen ergänze, welche sie heute Morgen brachte, und die dahin gehen: „Artikel 1. Der Regierungsrath ist beauftragt, die Rechte und die Interessen des Staates, so weit sie durch die Konzessionen der Ostwestbahngesellschaft begründet sind, zu wahren. Die im Artikel 38 der Konzession der Ostwestbahngesellschaft vorgesehene Haftbarkeit der Linie Biel-Neuenstadt für die Ausführung der Linie Biel-Luzern wird auf die Linien Biel-Bern und Bern-Langnau beschränkt.“ Dann würde man beifügen: „Dagegen findet diese Garantie auf eine gleich große kilometrische Strecke der jurassischen Linie Anwendung.“ Das ist der Antrag, den ich als Amendement zu demjenigen der Kommission Ihnen vorzulegen die Ehre habe.

Herr Präsident. Es handelt sich einfach um die Frage des Eintretens; es ist daher nicht nöthig, jetzt schon Abänderungsanträge zu stellen.

Carlin. Dann stimme ich für das Eintreten auf die Anträge der Regierung.

Scherz, Finanzdirektor. Fürchten Sie nicht, wenn ich das Wort ergreife, daß ich Sie zu lange aufhalten werde. Ich will den Umständen, der Ermüdung der Versammlung und der bereits stattgefundenen gründlichen Diskussion Rechnung tragen. Es ist zwar ein sehr reichhaltiges Material vorhanden, ich befaßte mich nun seit etwa zehn Wochen damit, und diese Ostwestbahnaktien, Obligationen und Millionen gehen mir wie ein Mühlenrad im Kopf herum. Es ergreift kaum Einer in der Versammlung mit schwererem Herzen das Wort, als ich, nicht weil ich bei dem Unternehmen ein persönliches Interesse oder Enthüllungen zu fürchten hätte, die mich für den Ausgang der Verhandlungen besorgt machen könnten. Keineswegs, sondern weil ich fühle, daß ich für die Ansichten und Anträge, welche ich hier zu vertreten im Falle bin, vermöge meiner Stellung, eine schwere moralische Verantwortlichkeit trage, indem man von der Stelle zunächst eine genaue Prüfung und Würdigung der Tragweite der Anträge für unsere Finanzen erwarten wird. Ich habe mir es daher zur Pflicht gemacht, die Sachlage nach Kräften und nach den zu Gebote stehenden Mitteln mit der größten Rührigkeit und Unbefangenheit zu prüfen, um mir ein eigenes Urtheil in dieser für den Kanton so wichtigen Angelegenheit zu bilden. Wenn ich mich auch in meinen Ansichten irren kann, wenn ich mich auch in meiner Berechnung hinsichtlich der finanziellen Tragweite unserer Anträge täuschen kann und ich mir auch selbst den Vorwurf gefallen lassen muß, es sei Mangel an Einsicht vorhanden, (Keiner von uns kann in die Zukunft sehen), so habe ich wenigstens die Beruhigung, die Sache mit allem Ernst und mit aller Unbefangenheit untersucht und geprüft und Ihnen bloß die Resultate dieser Prüfung hier eröffnen zu haben. Es ist mir gleichgültig, Herr Präsident, meine Herren, ob ich auch ferner an dieser Stelle bleiben werde, die ich dermal zu bekleiden die Ehre habe, ob ich im Großen Rathe sitze oder nicht, hingegen ist mir nicht gleichgültig, was man bezüglich meiner Amtsführung über mich sage, daß man später sagen könne, der damalige Finanzdirektor hat wider besseres Wissen den Kanton in's Vech geführt. Ich habe die Sache wiederholt überlegt und das Ergebnis meiner Untersuchung ist so, wie ich Ihnen mittheilen werde. Ich habe gesagt, daß ich die ganze Sachlage mit Unbefangenheit geprüft habe; ich konnte dieß um so eher, weil ich nach keiner Seite hin interessiert bin. Bei den frühern Beschlüssen des Großen Rathes in der Ostwestbahnangelegenheit habe ich nicht mitgewirkt, weder bei der Ertheilung der Konzession noch bei dem Beschlusse über die Staats- und Gemeindebetheiligung; ich hatte damals nicht die Ehre, die Stelle zu bekleiden, die ich jetzt bekleide. Ich bin weder Aktionär noch Obligationeninhaber, weder Schuldner noch Gläubiger der Gesellschaft, besitze auch keine Obligationen auf die Eisenbahngesellschaft des Jura industriel und habe nie solche besessen. Ich bin also weder Vater noch Pathe des Kindes, es trifft mich daher weder Lob noch Tadel. Hingegen bekenne ich mich als Freund des Kindes. Wäre ich damals in den Behörden gewesen, ich hätte ohne Zweifel auch zu den erfolgten Beschlüssen mitgewirkt, ich hätte aber darauf gedrungen, dem Kinde eine andere Amme zu geben; leider hat dasselbe die unrechte Amme erhalten, ist an unschweizerischen Brüsten genährt worden und hat unschweizerische Milch gesogen. Hätte es eine schweizerische Amme gehabt, hätte es Schweizermilch getrunken, so hätten wir die Skandale an ihm nicht erlebt. Aber deshalb sollen wir nicht den Eltern, nicht dem Vater oder dem Pathen des Kindes zürnen; sie haben es gut gemeint. Meine Meinung ist die: reichen wir uns die Hand, das Kind aus den Händen, in die es gerathen, zu retten, es zu erziehen,

und ich habe die Ueberzeugung, daß es zum Frommen des Kantons reichen wird. Ich weiß, daß andere Ansichten hierüber bestehen, und lasse ihnen Gerechtigkeit widerfahren. Aber die Ueberzeugung habe ich, daß das Unternehmen im Interesse des Kantons liegt. Herr Dr. Manuel versuchte gestern noch ein Blümchen in den Kranz zu flechten, welcher den Präsidenten der Ostwestbahndirektion zieren wird, wenn man ihm einst für seine Verdienste in der Ostwestbahnangelegenheit ein Standbild errichtet, was, nach der Stimmung der Aktionärversammlung zu schließen, ganz gut möglich ist. Ich müßte noch manches Blümchen hineinzuflchten, allein der Kranz ist schon zu groß. Ich sage also: ich bin Freund des Kindes, aber Feind, abgefragter Feind dieser gewissenlosen liederlichen Verwaltung. Man hatte in der Versammlung der Aktionäre die Frechheit, zu behaupten, die Verwaltung sei gewissenhaft geleitet worden. Es gibt eben Leute, die, wenn sie vor einer Gemäldesammlung stehen, genug zu sehen glauben, wenn sie durch das Schlüsselloch hineinblicken können, ohne die Thüre zu öffnen, sich dann gleichwohl berufen fühlen, über jedes einzelne Gemälde ein Urtheil abzugeben; so ist es auch hier der Fall gewesen. Man hat sich berufen gefühlt zu urtheilen, ohne zu untersuchen, und namentlich war dieß auch in der leztthin stattgefundenen Versammlung der Aktionäre der Fall. Ich hätte von diesem Punkte geschwiegen, wenn man hier nicht darauf zu sprechen gekommen wäre. Ich war in dieser Versammlung am 3. d. M. anwesend und beabsichtigte eine unangenehme Diskussion zu vermeiden; ich bemerkte daher nur, daß die Versammlung dermal kaum in der Lage sei, eine Rechnung der Verwaltung genehmigen zu können; die Versammlung möge sich vorbehalten, später auf die Sache zurückzukommen, und es sei deshalb ein Vorbehalt und Verrechnung zu Protokoll zu nehmen. Dieser Antrag rief eine scharfe Diskussion hervor, und mit 175 Stimmen blieb mein Antrag in Minderheit, während er doch nicht in verletzender Form abgefaßt und begründet war. Bevor ich aber näher auf die Sache selbst eintrete, erlaube ich mir, Ihnen mitzutheilen, warum die Regierung nicht auf die neuen Anträge der Kommission eingehen konnte. Ein Artikel dieser Anträge enthält die Bestimmung, daß ein freiwilliger Ankauf der in Frage stehenden Eisenbahn nicht stattfinden könne, wenn nicht alle Aktionäre beistimmen. Diese Auffassung widerstreitet nun der Ansicht der Regierung. Sie will nicht à tout prix eine Liquidation vermeiden, aber sie will wenigstens einen Versuch dazu machen. Hätte die Regierung sich den Anträgen der Kommission angeschlossen, so wäre dieß geradezu der Beschluß einer Liquidation gewesen. Wie ist es möglich, Kenntniß von allen Aktionären und Gläubigern zu erhalten, als gerade auf dem Wege einer Liquidation? In diesem Falle würde nichts anderes übrig bleiben, als geradezu den Geldstapel anzurufen. Die Regierung will dieß vermeiden, wenn es ohne zu große Opfer möglich ist. Noch mehr: ein Artikel des Kommissionsantrages hat einen Zusatz erhalten, wonach der §. 38 der Konzession modifizirt werden soll. Wie Sie sich erinnern, enthält die Konzession u. A. auch die Bestimmung, daß die Linie Biel-Neuenstadt für die Ausführung der Linie Biel-Bern-Luzern haften soll. Diese Bedingung war für jeden Konzessioneninhaber verbindlich, auch für die Centralbahn, wenn sie die Konzession übernommen hätte. Die Gründe, warum man diesen Vorbehalt machte, liegen im Interesse des Kantons. Wir wollen die fraglichen Linien nicht der Centralbahn in die Hände spielen, aber auch eine Liquidation wo möglich vermeiden. Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, konnte die Regierung den neuen Anträgen der Kommission nicht beipflichten. Nun zur Sache selbst. Ich komme zunächst auf die Vorwürfe, die man der Regierung gemacht hat. Die gegen sie erhobenen Beschuldigungen sind verschiedener Art; die erste betrifft die Aktieneinzahlung, die zweite den Vorschuß von Fr. 625,000, die dritte die Aufsicht über die Verwaltung der Ostwestbahn, die vierte die mangelhafte Vorseorge für die Expropriationen, endlich die fünfte das angebliche Liebäugeln mit dem Direktorium der Ostwestbahn. Was den

ersten Punkt betrifft, so habe ich darüber folgendes zu erwiedern. Nach Art. 3 des Dekretes vom 18. November 1858 hatte der Staat seine Aktieneinzahlung in zweimonatlichen Terminen und in Raten von je 10 Prozent zu leisten und zwar zum ersten Male, sobald die Ostwestbahngesellschaft nachweist: 1) „daß ihr für Ausführung ihres Unternehmens, mit Einschluß sämtlicher Staats- und Gemeindebetheiligungen, mindestens ein Aktienkapital von 10 Mill. Fr. zu Gebote steht; 2) „daß sie für die Erstellung der gesamten Linien zwischen Bern und Zug wenigstens 2 Mill. Fr. und von diesen im Kanton Bern Fr. 400,000 verwendet hat.“ Nun behauptet man, diese Bedingungen seien nicht erfüllt worden. Wie verhält es sich mit dem ersten Punkte? In materieller Beziehung will ich zugeben, daß ein Aktienkapital von 10 Millionen leider nicht vorhanden war; aber es fragt sich, ob dem Regierungsrathe deshalb ein Vorwurf gemacht werden könne, und das glaube ich nicht. Ich gebe zwar zu, daß bei einer einlässlichen Untersuchung etwas hätte entdeckt werden können, aber das hätte vorausgesetzt, daß man von vornherein Mißtrauen gegen die Verwaltung gehabt hätte. Damals hatte man noch keinen Grund zu solchem Mißtrauen. Wahrscheinlich wäre es mir gleich gegangen, wie der Eisenbahndirektion. Wenn ich auch nie großes Vertrauen zu der Person des Präsidenten der Ostwestbahndirektion hatte, so setzte ich doch nicht Mißtrauen in ihn. Selbst bei einer Untersuchung des Aktienrodelß hätte man sich irren können. Man hätte nicht gewußt, wie es sich mit den notirten Aktienzeichnungen verhalte, es sei denn, daß man jedem einzelnen Aktionär geschrieben und ihn angefragt hätte, ob und mit wie viel Aktien er theilhaftig sei. Ein solches Verfahren wäre jedoch nur dann gerechtfertigt gewesen, wenn man von vornherein triftigen Grund zu Mißtrauen gehabt hätte. Ich erkläre, wenn ich meinem Sekretäre die Untersuchung des Finanzausweises anvertraut hätte, so würde ich seinen Bericht mit vollem Zutrauen aufgenommen haben, wie der Herr Eisenbahndirektor den Bericht seines Sekretärs aufnahm. Auch er glaubte ohne Zweifel, mit aller Sicherheit sich auf denselben verlassen zu können. Man weiß übrigens in der Beziehung, welches Verfahren der Bundesrath eingeschlagen hat. Der betreffende Departementschef verfügte sich auch nicht selbst auf das Bureau der Ostwestbahn, sondern schickte einen Angestellten, den Herrn Oberpostkontroleur Fuchs, welchem es bekanntlich gleich erging, wie dem Sekretär des Eisenbahndirektors. Der Bundesrath genehmigte. Uebrigens erlaube ich mir an das Verfahren zu erinnern, welches gegenüber der Centralbahngesellschaft eingehalten wurde. Hat man damals untersucht, ob sie die Bedingungen erfüllt habe, welche erfüllt werden sollten, bevor die Staatsbetheiligung bezahlt werden durfte? War man da in irgend welcher Beziehung mißtrauisch? Nein, das Geld, das man in Basel behufs der Aktieneinzahlung aufgenommen hatte, kam nicht einmal nach Bern, sondern floß geradezu in die Kasse der Centralbahn. Keinem Menschen fiel es ein, damals ein Mißtrauen zu äußern. Gegenüber solchen Vorgängen soll man auch hier billig sein. Man behauptete, die Regierung habe wissen können, daß viele der angegebenen Aktienzeichnungen ungültig seien, wie namentlich die von Bauer und Comp. Das bezweifle ich. Ich wenigstens habe über das Verhältniß von Bauer und Comp. erst aus dem Munde des Herrn v. Gonzenbach Kenntniß erhalten. Uebrigens war die angefochtene Aktienzeichnung vorhanden und Herr v. Gonzenbach befindet sich im Irrthum, wenn er behauptet, es sei nur ein Vorschuß gewesen. (Der Redner zitiert als Beweis den zwischen der Direktion der Ostwestbahn und H. H. Bauer und Comp. abgeschlossenen Vertrag.) Daraus sehen Sie, daß die H. H. Bauer u. Comp. wirklich für eine Million Aktien gezeichnet haben; die erste Einzahlung wurde geleistet und die dahertige Einschreibung ist richtig. Der Vertrag kam zwar in der Folge nicht zur Ausführung, aber ich weiß nicht, aus welchen Gründen. Es entstand ein Prozeß, der für die Direktion unglücklich ausfiel. Wenn man der Regierung einen Vorwurf wegen dieser Aktieneinzahlung machen will, so hat sie ihn

nicht verdient. Sie wurde getäuscht und zwar auf eine Weise, die wirklich unser Aller Mißbilligung verdient. Die Regierung hat denn auch eine Untersuchung angeordnet, und ich hoffe, sie werde nicht niedergeschlagen, wie man von anderer Seite andeutete, sondern es werde Gerechtigkeit geübt werden. Es wird vielleicht auffallend erscheinen, daß die Finanzdirektion das unrichtige Aktienverzeichnis nicht früher entdeckt habe. Als ich mit der Untersuchung der Sachlage beschäftigt war, verlangte ich die Vorweisung des Aktienrodelß; man antwortete mir, derselbe werde dann später vorgewiesen und so kam derselbe erst nach einigen Tagen. Ich bemerkte, daß das mir zugestellte Aktienverzeichnis erst in neuester Zeit ausgefertigt worden sein müsse, denn es trug das Gepräge einer soeben vollendeten Arbeit. Auf meine Frage, ob nicht noch andere Aktienregister vorhanden seien, erhielt ich zur Antwort, es sei keines vorhanden. Die Kommission würde dasselbe kaum entdeckt haben, wenn sie nicht von anderer Seite Kenntniß davon gehabt hätte. Erst als man von Angestellten der Ostwestbahn sagen hörte, es sei noch ein älteres Aktienregister vorhanden, das man nicht vorweisen wolle, wurde man darauf aufmerksam und fand dann auch die betrügerischen Machenschaften, durch die die Regierung getäuscht worden ist. Daß in der Regierung irgend ein Mitglied auch nur eine Ahnung hatte, daß ein falsches Aktienregister bestehe, das bestreite ich; ich habe die Ueberzeugung, daß es nicht der Fall ist und glaube für jedes Mitglied einstehen zu können. Uebrigens erinnere ich Sie, wie es den H. H. Seßler und Henzi ging, als sie den Finanzbestand der Ostwestbahn untersuchten, und das sind doch gewiß Männer, die in solchen Dingen sehr klar sehen. Deshalb soll man billig sein. Ich komme zu einem andern Punkte. Was den Vorschuß von Fr. 625,000 betrifft, so sage ich darüber kein Wort. Es wurde Ihnen mitgetheilt, in welcher Stellung sich die Finanzdirektion befand, und ich habe nichts weiter beizufügen. Herr alt-Regierungsrath Blösch betonte namentlich die Bemerkung, daß die Regierung die Pflicht gehabt habe, genauere Aufsicht über die Verwaltung der Ostwestbahn zu üben. Ich möchte aber Herrn Blösch bitten, mir das Gesetz vorzuweisen, welches der Regierung die Mittel dazu an die Hand gegeben hätte. Herr Blösch ist Mitglied des Verwaltungsrathes der Centralbahn, und ich wäre begierig zu hören, was man in Basel sagen würde, wenn der Finanzdirektor von Bern käme und sagte: zeigt mir eure Bücher, die Sache ist nicht sauber! Man würde den Finanzdirektor sicher nach Bern zurückschicken, und gewiß würde Herr Blösch selber sagen, es gehe ihn nichts an; es sei kein Gesetz vorhanden, das ihm gestatte, auf diese Weise einzuschreiten. Wenn es aber erlaubt sein sollte, nähere Einsicht und Untersuchung der Verwaltung der Centralbahn zu verlangen, so wollte ich mir diese Mühe nicht ersparen, allein ich finde kein Gesetz, das uns dazu berechtigt. Das Gesetz über Aktiengesellschaften existirte zwar in letzter Zeit, allein es hat keine rückwirkende Kraft und konnte somit auf die Ostwestbahn keine Anwendung finden. Uebrigens wurde eine Untersuchung der Bücher seiner Zeit veranlaßt, welche zwar die Direktion der Ostwestbahn zuerst nicht zugeben wollte. Sie fügte sich aber, weil sie wußte, daß das Brunnlein nicht mehr laufen würde, weil der Finanzdirektor erklärte, er werde sich in keine Verhandlungen mehr einlassen, wenn man sich der Untersuchung widerseze. Uebrigens wiederhole ich die Frage: hat die Regierung von 1850 oder diejenige von 1854 ihre Oberaufsicht über die Verwaltung der Centralbahn ausgeübt? Ich höre nie, daß in dieser Beziehung Verfügungen getroffen worden wären, und doch ist es bekannt, daß die Centralbahn seiner Zeit sich auch in schlimmen Umständen befand und daß der Kanton Bern Grund gehabt hätte, sich um seine 4 Millionen zu erkundigen. Also sei man auch hier billig. Es traten zwar bei der Centralbahn nicht solche Calamitäten ein, aber die Möglichkeit war da. Der dritte Einwurf wurde von Herrn Büzberger gemacht und besteht darin, die Regierung sei verpflichtet gewesen, für die Expropriaten, resp. für die Grundpfandgläubiger zu sorgen. Die Ansicht des genannten Redners ist eine irrige,

Der § 43 des Bundesgesetzes schreibt vor: „Die Bezahlung der Entschädigungssummen an die Berechtigten geschieht durch die Vermittlung der Regierung des Kantons, in welchem das Grundstück liegt, mit Beziehung auf welches Rechte abgetreten worden sind. Diese letztere hat dafür zu sorgen, daß, wo es sich um Entschädigung für abgetretenes Eigenthum handelt, den Inhabern anderer darauf lassenden dinglichen Rechte, wie z. B. von Pfandrechten, Grundzinsen u. s. w. für ihre Ansprüche ihr Betreffniß zukomme, und daß die dahierige Bedingung des Abtretungsgegenstandes in die betreffenden Titel eingetragen werde.“ In welcher Weise sorgt nun die Regierung dafür? Jedesmal wenn eine Expropriation stattfindet, wird der Regierung davon Kenntniß gegeben; kommt Geld, so wird dasselbe in die Kantonskasse gelegt, werden Werthschriften zur Sicherheit der Expropriationssumme deponirt, so werden auch diese angenommen, aber direct einzuschreiten und die Frage zu untersuchen, ob die geleistete Sicherheit hinlänglich sei, hat sie nur, wenn eine Reklamation eingelangt ist. In den übrigen Fällen wird das Geld aufbewahrt, dann wird eine Publikation erlassen, wonach die Pfandgläubiger aufgefordert werden, ihre Ansprüche geltend zu machen; erfolgen binnen der gesetzten Frist keine solchen, so wird das Geld dem Landeigentümer ausbezahlt. Weiter dehnt sich die Aufsicht der Regierung nicht aus, so daß sie in dieser Beziehung kein Vorwurf trifft. Uebrigens ist es, seit dem Eisenbahnen im Kanton Bern gebaut werden, noch keinem Pfandgläubiger eingefallen, sich darüber zu beschweren. Endlich komme ich zu dem Vorwurfe, als hätte die Regierung mit dem Präsidenten der Ostwestbahn geliebäugelt. Ich habe wirklich von diesem Liebäugeln nicht viel bemerkt. Ein einziges Mal war ich im Falle, solches zu beobachten, und da ging es mir, wie jenem Chemanne, der seine Frau verloren hatte und sagte, sie sei ihm nach ihrem Tode am wertheften gewesen, so hatte ich es auch mit dem Präsidenten der Ostwestbahndirektion; als er fort war, gehörte ich auch zu denjenigen, welche ihn gerne zurückwünschten und war auch mit den gegen ihn getroffenen Vorkehrungen einverstanden. Andere Vorwürfe, welche der Regierung gemacht wurden, sind weniger bedeutend; sie beziehen sich auf die Reisen, welche von Mitgliedern des Regierungsrathes theils nach Paris und London, theils nach Frankfurt gemacht wurden. Diese Reisen wurden zunächst nicht für die Ostwestbahn, sondern im Interesse des Kantons gemacht. Wir wußten nach dem Berichte der Herren Genz und Seftler, wie es ungefähr stehe; der Staat hatte 2 Millionen in dem Unternehmen; es konnte daher der Regierung nicht gleichgültig sein, wie es gehe, und da seiner Zeit schon mit dem bekannten Bauunternehmer Brasséy Rücksprache genommen worden war, ob er nicht geneigt wäre, das Unternehmen auszuführen, so wollte man allerdings mit ihm unterhandeln. Anfänglich glaubte man, es könne ein Vertrag geschlossen werden, auf dessen Grundlage das ganze Reg zu Stande komme, indem man voraussetzte, daß die Schulden der Ostwestbahn nicht so groß seien, wie sie wirklich sind. Wie man aber die Sache näher untersuchte, mußte man finden, daß das vorhandene Kapital nicht hinreiche, die Schulden der Gesellschaft zu decken. Das ganze Unternehmen war auf 37 Millionen veranschlagt; davon hätten 20 Millionen in Aktien bestehen sollen (man schätzte das vorhandene Aktienkapital auf 8 Millionen, 6 Millionen hätten die theilhabenden Kantone, 6 weitere Millionen hätte Herr Brasséy in sogenannten Stockaktien übernommen), um dann für 17 Millionen Obligationen auszugeben. Unter solchen Umständen wäre aber kaum zu erwarten gewesen, daß Jemand Geld auf Obligationen gegeben hätte. Denn die Stockaktien des Herrn Brasséy wären nur successive je nach dem Vorrücken der Arbeiten einbezahlt, d. h. von seiner Forderung abgerechnet worden, so daß im Zeitpunkt, wo die Gesellschaft im Falle gewesen wäre, das Obligationen anleihen auszusprechen, nach jener Rechnung bloß ein Aktienkapital von 14 Millionen vorhanden gewesen wäre, und daß unter diesen Verhältnissen es der Gesellschaft unmöglich gewesen wäre, das Obligationen anleihen aufzubringen, kann wohl nicht bestritten werden. Allein jene 8 Millionen wirkliche Aktien

waren gar nicht vorhanden, sondern das Aktienkapital der Gesellschaft durfte höchstens auf 5½ Millionen geschätzt werden; denn es ist nicht zu vergessen, daß bei dem Zustandekommen des Vertrages mit Herrn Brasséy die Unternehmerraktien größtentheils dahin gefallen, und das Aktienkapital deshalb bedeutend reduziert worden wäre. Eine neue Subvention der Kantone von 6 Millionen hätte bei weitem nicht genügt, die Schulden der Gesellschaft zu tilgen, und es hätte ein Theil der Obligationen hierfür verwendet werden müssen. Die Unmöglichkeit auf dieser Grundlage das Unternehmen fortzusetzen lag daher auf der Hand. Das in Bezug auf die eine Reise. Ich wiederhole: sie wurde im Interesse des Kantons gemacht. Eine zweite Reise machte man nach Frankfurt und zwar durch folgende Veranlassung. Die Ostwestbahn hat dort circa für 1½ Millionen Obligationen verpfändet um eine Summe von Fr. 718,000, wofür Wechsel ausgestellt wurden; nach dem Vertrage der betreffenden Banquiers sind diese berechtigt, wenn die Wechsel nicht auf den Verfalltag eingelöst werden, die Obligationen um jeden Preis zu veräußern und nur den erlösten Betrag in Rechnung zu bringen. Man hat die Möglichkeit zugegeben, daß diese Obligationen im Betrage von 1½ Millionen bei Nichterlösung der fraglichen Wechsel vielleicht um 15–20,000 Gulden veräußert worden wären; nachher wären sie natürlich an die Gesellschaft in ihrem Nominalwerthe geltend gemacht worden, und auch die betreffenden Gläubiger hätten ihre Wechselforderung bei der Liquidation wieder geltend gemacht. Ich glaube daher, die Regierung habe in dieser Hinsicht keine überflüssigen Schritte gethan; ebenso war auch die Reise, welche der Herr Vizepräsident des Regierungsrathes nach Genf machte, nicht unnötig; auch dort waren Obligationen im Spiel. Man sagt nun, solche Reisen seien demüthigend für den Kanton Bern. Ich erblicke keine Demüthigung darin. Ein Mitglied der Versammlung behauptete, man sei von Judenschaft zu Judenschaft gegangen, um Geld zu bekommen. Das ist nicht wahr. Wenn Herr Steiner künftig so etwas behaupten will, so rathe ich ihm, sich vorerst besser zu erkundigen. Vom nämlichen Redner wurde von einem Gewölbe im Rathhause gesprochen, wo eine Million aufbewahrt sei. Ich weiß nichts davon, Herr Steiner ist gebeten, mir das fragliche Gewölbe zu zeigen; ich glaube aber, diese Million sei auch bereits Anno 1830 nicht mehr vorhanden gewesen. Ich komme nun auf das Kapitel des Rechnens und das ist eine etwas lanaweilige Sache; indessen ist das Rechnen in solchen Geschäften unbedingt notwendig. Wie verschieden aber die Resultate der gemachten Berechnungen ausfallen können, erlaube ich mir, Ihnen an einem Beispiel, nämlich an den Zahlen über den Aktienbestand, mitzutheilen. Die Direktion der Ostwestbahn gab das Aktienkapital an auf

von der Finanzdirektion ernannten Experten auf 31. Juli 1860 auf	Fr. 10,060,000
bemerkten jedoch, daß von dieser Summe nicht unbeträchtliche Beträge als nicht realisierbar noch in Abzug zu bringen seien. Die Finanzdirektion glaubt das Aktienkapital auf festsetzen zu sollen, wovon	„ 8,312,000
a. als einbezahlt in Baar und durch Arbit	Fr. 4,687,200
b. als noch ausstehend	„ 3,097,300
Facit	Fr. 7,784,500

Die großrätliche Kommission dann reduzirte den Aktienbestand gegenüber der Finanzdirektion um Fr. 440,000. Ein Artikel der Eidgenössischen Zeitung kam mit dem Aktienkapital auf

herunter; wogegen eine Einsendung des „Bund“ dasselbe bis auf

„ 2,692,315
 „ 11,566,200
 hinaufzuschrauben wußte. Man kann hier wohl sagen: „Les extrêmes se touchent.“ Ich will nun nachweisen, daß meine Berechnung am meisten Anspruch auf Richtigkeit hat, und zwar nach

den eigenen Zahlen der Kommission. Wenn die Herren daran zweifeln, so bitte ich sie, den Bleistift zur Hand nehmen und nachzurechnen. Nach meiner Berechnung besteht das Aktienkapital in folgenden Posten:

Staatsbetheiligung des Kantons Bern	Fr. 2,000,000,
" " " Zug	" 200,000,
Betheiligung emmenthalischer Gemeinden durch Vermittlung des Staates	" 270,500,
direkte Betheiligung der Bürgergemeinde Neuenstadt	" 44,000,
Betheiligung der Stadt Zug	" 230,000,
von Unternehmern und Lieferanten	" 844,500,
von Privaten	" 1,098,100.
Total der einbezahlten Aktien	Fr. 4,687,100,
Ausstehende Aktieneinzahlungen	" 3,097,400.
Total des Aktienkapitals	Fr. 7,784,500.

Nun kommt aber die Kommission und sagt, es sei von der Summe der eingezahlten Aktien von Privaten im Betrage von Fr. 1,098,100 noch eine Summe von Fr. 440,000 in Abrechnung zu bringen, da dieselbe in Wirklichkeit nicht einbezahlt worden sei. Hierunter zählt sie folgende Posten:

- 740 Aktien, welche im Tauschgeschäft mit Herrn Voller und Komp. durch Union-Suisse Aktien einbezahlt oder gedeckt worden und erst auf 1. Oktober 1861 durch Einlösung der zu Gunsten der Ostwestbahngesellschaft aufgestellten Obligationen wirklich einbezahlt werden mit Fr. 370,000,
 - ferner 120 Aktien von Bauer und Komp., welche nur als Vorschuss einbezahlt, irrigerweise aber als Aktien gebraucht worden seien mit " 60,000,
 - 10 Aktien, die tauschweise gegen Papiere ohne Werth einbezahlt worden seien — es betrifft dieß den Aktientausch mit der Société des glaces in Genf — mit " 5,000.
 - 10 Aktien, von deren Einzahlung der betreffende Unterzeichner liberirt worden sei, mit " 5,000,
- zusammen Fr. 440,000.

Im Uebrigen läßt die großrätliche Kommission die Zahlen der Finanzdirektion stehen und rechnet bloß noch die seit 1. Januar 1861 einbezahlten Privataktien hinzu, weil die Finanzdirektion in ihrem Bericht von einem am 31. Dezember 1860 erfolgten Rechnungsabschlusse ausging und deshalb auf Verhandlungen seit diesem Zeitpunkte keine Rücksicht nehmen konnte. Mit Ausnahme des letzten Postens von Fr. 5000, von einer durch die Ostwestbahn-Direktion bewilligten Aktien-Reduktion herührend, sind die von der Kommission gemachten Abzüge nicht gerechtfertigt. Ich erlaube mir die Richtigkeit dieser Behauptung in Kürze nachzuweisen. Betreffend vorerst den Abzug der Fr. 370,000 aus dem Geschäft mit Voller, so ist die Einzahlung doch geleistet worden, wenn auch nicht in Baar, sondern in Werthpapieren, abgesehen von deren wirklichem Werthe. Wenn die Kommission diese Einzahlung nicht gelten lassen will, so muß sie dann auch die Staatsbetheiligung von Bern nicht unter die Einnahmen rechnen, weil dieselbe auch nicht in Baar, sondern in Centralbahnaktien geleistet wurde. Man muß konsequent sein, entweder überall die in Werthpapieren geleisteten Einzahlungen verrechnen, oder sie überall in Abzug bringen. Ferner bringt die Kommission 120 Aktien oder Fr. 60,000 in Abzug, welche als erste und theilweise zweite Einzahlung der von Bauer und Komp. übernommenen 2000 Aktien zu betrachten sind. Ich habe bereits früher bemerkt, daß die Annahme der Kommission, es sei dieß ein bloßer Vorschuss gewesen, unrichtig ist, ich berufe mich nochmals auf den zwischen der Ostwestbahn und Bauer und Komp. abgeschlossenen Vertrag, worin sich diese ausdrücklich zur Uebernahme von 2000 Aktien im Gesamtbetrage von 1 Million Franken verpflichten, mit der weiteren Bestimmung, sofort nach

Ratifikation des Vertrags Fr. 50,000 bei der Gesellschaftskasse als Kaution zu deponiren und als Aktieneinzahlung gelten zu lassen, und dann ihre ferneren Einzahlungen bis zum Betrage von Fr. 200,000 wie die übrigen Aktionäre zu leisten. Hinsichtlich der Fr. 5000 der Société des glaces gilt die nämliche Bemerkung, wie im Voller-Geschäfte, sie wurden in Aktien auf jene Gesellschaft bezahlt. Bezüglich der Fr. 5000, um welche die Aktienbetheiligung eines Unterzeichners reduziert wurde, findet sich die Kommission allerdings im Recht. Dieß ist aber auch der einzig gerechtfertigte Abzug. Rechnen wir zu der von der Kommission als einbezahltes Aktienkapital angenommenen Summe von Fr. 4,247,100, noch die von ihr bis auf Fr. 5000 unrichtig gemachten Abzüge von " 440,000,

hinzuzugr. 4,687,100,

so wirkt dieß genau die auch von der Finanzdirektion angenommene Summe aus. Dazu wären dann noch die seit 1. Januar 1861 erfolgten Einzahlungen von Fr. 15,500 zu rechnen. Ich wiederhole, mit Hinzurechnung der Werthpapiere, die entweder überall in ihrem Nominalwerthe anzurechnen oder überall wegzulassen sind. Ich muß zwar selbst zugestehen, daß wir mit manchen Zahlen noch im Nebel herumfahren; wir haben darin keine volle Sicherheit für deren Richtigkeit. Die Buchführung der Gesellschaft ist so beschaffen, daß man nicht darauf gehen kann. Große Summen sind nicht gebucht, was damit entschuldigt wird, daß mit vielen Unternehmern noch nicht abgerechnet ist; das hätte aber nicht gehindert, die betreffenden Posten je nach dem Vorrücken der Arbeiten zusammenzustellen und die ausgeführten Arbeiten unter den Debitoren und die dafür geleisteten Zahlungen unter den Kreditoren zu buchen. Was die Obligationen betrifft, so hat der Herr Berichterstatter der Kommission bereits gesagt, wie es sich damit verhält; nur ein Umstand gibt Anlaß zu einer Erklärung. Aus dem vom Rechnungsbureau der Ostwestbahn verfertigten Verzeichnisse über die verkauften und bei verschiedenen Gläubigern deponirten Obligationen ergab sich, daß im Ganzen 244 Stück derselben mehr verwendet worden sind, als das gesammte Anleihen beträgt. Dieß veranlaßte uns, in dem an die Regierung gerichteten Berichte zu bemerken, daß die Ostwestbahndirektion entweder mehr als die vom Verwaltungsrathe dekretirten 6 Millionen emittirt, oder aber, wie sie dieß zu ihrer Entschuldigung anfänglich behauptete, bereits verkaufte Obligationen, welche noch in ihren Händen lagen, verpfändet habe. Beides qualifizirte sich zu strafbaren Handlungen. Nach dem Berichte der Kommission habe sich indessen dieses Verhältniß aufgeklärt, so daß die ausgegebenen Obligationen die Summe von 6 Millionen nicht überschreiten würden. Ich gehe nun zur Erörterung der Frage über, auf welche Weise und durch welche Mittel das Unternehmen der Ostwestbahn gerettet werden könnte. Daß das Geschäft in der Lage, in der es sich dermal befindet, nicht bleiben darf, darüber, glaube ich, sind wir alle einig. Es hat sich denn auch in der Diskussion keine Stimme in anderm Sinne ausgesprochen. Es fragt sich also, wie das Unternehmen durchzuführen sei, ohne daß dem Staate die größten Nachteile daraus erwachsen. Es gibt zwei Wege: Staatsbau oder Uebertragung an eine andere Gesellschaft. Unter den letztern sehe ich keine andere, die als Konkurrenten angesehen werden könnten, als die Gesellschaften der Franko-Suisse oder der Centralbahn. Was die Franko-Suisse betrifft, so theile ich die Ansicht des Herrn von Gonzenbach völlig: es ist eine französische Gesellschaft, die ihren Sitz in Paris hat, von dort aus ihre Befehle erläßt und ihre Einrichtungen nach französischem Zuschnitt trifft; dieser Gesellschaft können und wollen wir die Bahn unter keinen Umständen überlassen. Hingegen gab sich im Laufe der Diskussion mehr Neigung kund, die Sache der Centralbahn zu übergeben. Davon will aber die Regierung im Interesse des Kantons auch nichts, indem sie dafür hält, der Kanton müßte es schwer bereuen, da er den prädominirenden Einfluß derselben bald erfahren

würde. Beispiele liegen schon jetzt auf der Hand; die Behörden haben sehr oft mit der Centralbahndirektion Reibungen, namentlich wegen des Dhmgeldbezuges, den an den Bahnlinien die Stationsbetreiber besorgen. Zwischen dem Kanton und der Centralbahn bestehen darüber Verträge, wodurch die gegenseitigen Rechte und Pflichten regiert werden. Nun bekümmert man sich sehr oft weder um die dahertige Vertragsbestimmung, noch um Reklamationen; entfernt Angestellte besorgen den Dhmgeldbezug ohne Anzeige an die Behörden und ohne für die Sicherheit der Kasse zu sorgen oder der Dhmgeldverwaltung Gelegenheit zu geben, beim Abzug eines solchen Beamten die Kasse zu verifizieren und einen neuen Beamten zu instruieren. Solche Beispiele sind mehrere vorhanden. Ja, meine Herren, wenn man es schon jetzt wagt, vorhandenen Beträgen Widerstand zu leisten, erhobene Reklamationen zu ignorieren oder sogar zu trotzen: wie wird es erst kommen, wenn das Reg. der Centralbahn sich noch weiter ausdehnt? Ich hielte es für ein Unglück für den Kanton Bern, wenn die Centralbahn diese Eisenbahnlinien erhielte, und glaube auf der andern Seite, wenn der Kanton sie mit großen Opfern erwerben muß, so habe er es nicht zu bereuen, wenn er Staatsbau erkennt. Eine Gesellschaft, die über ein Kapital von 75—80 Millionen, über eine große Zahl von Angestellten verfügt, eine Gesellschaft, an deren Spitze eine intelligente Verwaltung steht, ist eine gefährliche Macht gegenüber den Staatsbehörden und wäre da, wo die Interessen der Gesellschaft irgendwie in Frage kommen, zum Widerstand geneigt. Abgesehen vom politischen Einflusse wäre allen weitem Eisenbahnunternehmungen der Niegel geschoben; von einer Jurabahn wäre dann nie und nimmermehr die Rede, so wenig als von der Linie Langnau-Luzern. Ich weiß zwar wohl, daß dieß Manchem gleichgültig wäre, aber es gibt auch Viele, die nicht dieser Ansicht sind. Man wird zwar sagen: erkennen wir heute den Staatsbau, so müssen wir auch gegen den Jura eintreten. Ich bin der Ansicht, daß wir vor dieser Frage die Augen nicht verschließen sollen, denn man könnte es zu spät bereuen. Der Jura hat eine sehr bewegliche und industrielle Bevölkerung, französische Eisenbahnen ziehen an der Schweizergrenze vorbei, und dieß dürfte denn doch vorhandene Gelüste noch vergrößern; man weiß ohnehin, daß im Jura eine gewisse Partei besteht, die mit Frankreich liebäugelt. Daß dieses Verhältniß nicht mit der Zeit einen gewissen Einfluß auf die jurassische Bevölkerung ausüben und von den bedauernswerthesten Folgen sein könne, wird man kaum bestreiten. Wenn ich aber dieser Frage mit offenen Armen entgegenkomme, so will ich mich deswegen noch nicht blindlings ohne Untersuchung über die Tragweite von Maßregeln hineinwerfen. Ich glaube, wenn der Jura die Bereitwilligkeit des alten Kantons, ihm an die Hand zu gehen, sieht, wird er sich einwillen gedulden, und seine Forderungen erst stellen, wenn die Lage der Finanzen es erlaubt. Ich zweifle nicht daran, daß sich die in Frage stehenden Linien in einigen Jahren rentiren werden, und wenn das Volk sieht, daß die Opfer des Staates nicht so groß sind, so wird man sich eher entschließen, weitere Theiligung an Eisenbahnen zu erkennen. Die Regierung schlägt Ihnen also Staatsbau vor. Was hat das für unsere Finanzen für Folgen? Wir wollen annehmen, die Kaufsumme für die bis dahin ausgeführten Arbeiten, bezahlte Expropriationen, Schienen und Betriebsmaterial auf der kantonalen Linie Biel-Neuenstadt und Gümmligen-Langnau belaufe sich auf 7 Millionen (ich nehme, um sicherer zu gehen, lieber die größere Summe an). Zur Vollendung der ganzen Linie Neuenstadt-Biel-Bern-Langnau ist nach einem gemachten Boranschlage noch nöthig eine Summe von circa Fr. 8,381,000, das gesammte Baukapital war also „ 15,381,000, oder in runder Summe, unvermeidliche unvorhergesehene Mehrkosten mitberechnet, 16 Millionen. Hier bemerke ich aber, daß ich die Wichtigkeit dieser Zahlen nicht selbst beurtheilen kann; ich bin nicht Techniker, doch machte ich es mir zur Pflicht, mich darüber möglichst ins Klare zu setzen und fragte zu diesem Zwecke den Herrn Obergeringenieur Wetli, ob er glaube, daß die

Arbeiten mit dieser Summe zu Ende geführt werden können. Er bejahte diese Frage unbedingt, und ich habe keinen Grund, an der Richtigkeit seiner Aussage zu zweifeln. Zur Verzinsung des Baukapitals von 16 Millionen zu $4\frac{1}{2}$ Prozent ist jährlich eine Summe nöthig von Fr. 720,000 dazu kommt noch der verhältnißmäßige Pachtzins an die Centralbahn für die Strecke Bern-Zollikofen mit circa Fr. 103,000, macht Fr. 823,000. Da ich annehme, daß vorläufig die Strecke Bern-Langnau nur die Betriebskosten und den verhältnißmäßigen Zins an die Centralbahn abwerfe, so würde einstweilen nur die Rente von Biel-Neuenstadt und Biel-Bern in Betracht fallen. Soll nun der Staat ohne Opfer die Bahn erbauen und betreiben, so muß die Linie Bern-Neuenstadt eine jährliche Einnahme haben, welche jenem Zinsenbedarf entspricht, also eine solche von Fr. 823,000, oder auf die 49 Kilometer vertheilt eine Reineinnahme per Kilometer von Fr. 16,800. Werden wir nun diese Reineinnahme machen? Einige glauben, ja; ich gehöre nicht zu denen, die so sanguinisch sind. Ich rechne, wir dürfen auf eine Einnahme zählen, wie die durchschnittliche der Centralbahn, deren beste Linien die bernischen sind. Die Centralbahn hat aber auch unabträgliche Linien, wie Zofingen-Luzern, gleichwohl hat sie in den letzten Jahren eine Roh-einnahme von circa Fr. 24,000 per Kilometer; die Betriebskosten werden auf Fr. 8—10,000 berechnet, die Betriebskosten der Ostwestbahn werden bei einem sparsamen Betrieb geringer sein, um so sicherer, als wir nicht solche Schwierigkeiten zu überwinden haben, wie die Centralbahn; dennoch schlage ich die Betriebskosten der Ostwestbahn auf Fr. 10,000 per Kilometer an, so daß bei einer Roh-einnahme von Fr. 24,000 eine Reineinnahme von Fr. 14,000 per Kilometer übrig bleibt. Es fehlen uns also zur Verzinsung des Kapitals Fr. 2600 per Kilometer, also im Ganzen eine Summe von Fr. 137,000. Nehmen wir aber eine Einnahme von Fr. 1000 weniger per Kilometer an, und reduzieren wir dieselbe auf Fr. 23,000, so steigt das zur Verzinsung fehlende jährlich auf Fr. 186,000. Wenn indeß die Einnahmen etwas hoch gegriffen scheinen, so sind es gleichzeitig auch die Betriebskosten, die nach meiner Ueberzeugung sich nie auf Fr. 10,000 per Kilometer anheben werden. Neuenstadt-Biel wird eine der besten Linien sein, leider ist sie nur kurz; auch Biel-Bern gehört nicht zu den schlechten Linien, so daß eine Rente, wie diejenige der Centralbahn, zu erwarten ist. Herr von Gonzenbach sprach gestern davon, daß die Strecke Gümmligen-Langnau ungefähr 3 Prozent abwerfen und sich vielleicht eine Gesellschaft finden werde (wahrscheinlich die Centralbahn), die Alles übernehme, wenn man ihr diese Rente garantire. Daß die Centralbahn die Linie übernehmen möchte, bezweifle ich nicht. Als Herr von Gonzenbach gestern von einer Rente von 3 Prozent sprach, welche die Strecke Gümmligen-Langnau wohl abtragen werde, war ich wirklich angenehm überrascht, denn meine Erwartungen gehen bekanntlich nicht so weit. Freilich hat derselbe, als sich später ein Redner auf diese Angabe berief, eine Einschränkung zu machen gesucht, in dem Sinne, daß sich die von ihm angenommene Rente von 3 Prozent bloß auf das Betriebskapital beziehe und nicht auf das Baukapital; allein eine solche Unterscheidung zwischen Betriebs- und Baukapital kenne ich nicht, eine solche besteht in Wirklichkeit, so viel ich weiß, nicht, oder man rechne zu dem erstern die Ausgaben für das Betriebsmaterial; eine solche Trennung wäre aber unzulässig, und ist so weit mir bekannt, nirgends durchgeführt. Das zum Betriebe nöthige Material wird auf den Baukonto gebracht, dagegen bloß der Unterhalt und der Ersatz des im Abgange befindlichen auf den Betriebskonto wo es nebst den übrigen Betriebskosten jährlich verrechnet wird. Wenn übrigens bei einem Eisenbahnunternehmen von einer Zinsengarantie gesprochen wird, so versteht man darunter stets Garantirung des Zinses für das zum Bau verwendete Kapital, inklusive auch das Ausgeben für die nöthige normale Zahl der Lokomotiven und Waggonen. Herr Großraih von Gonzenbach kann also nichts anderes im Auge gehabt haben, als eine Garantie des Zinses bis auf 3 Prozent. Untersuchen wir nun, wie groß die jährlichen Zu-

schüsse des Staates in diesem Falle sein würden. Die Linie Gmütligen-Langnau wird dividiert auf Fr. 6,200,000. Ich halte vorläufig an der Ansicht fest, daß dieselbe, bis sie von Langnau nach Luzern fortgeführt und in Betrieb gesetzt sein wird, bloß die Betriebskosten abtrage. In diesem Falle müßte der Staat die vollen 3 Prozent der betreffenden Gesellschaft ausbezahlen und dazu wäre eine jährliche Ausgabe von Fr. 186,000 erforderlich, ungefähr so viel als der Zuschuß beim Staatsbau und Staatsbetrieb sein dürfte. Im letztern Falle sind wir aber Eigentümer der Bahn und selber Meister im Hause und haben auch die Chancen von einem einträglichen Betrieb; im erstern Falle büßen wir einen bedeutenden Grad von Selbstständigkeit ein und haben nie Aussicht auf Befreiung von dem jährlichen lästigen Zuschuß. Was wollen Sie nun lieber: wollen Sie Meister sein im Hause mit der Aussicht, daß man mit der Zeit die Interessen des verwendeten Kapitals wieder finden werde, oder abhängig von der Centralbahn und ihr noch ein solches Opfer dazu bringen? Wenn der Staat die Sache übernimmt, so wird er darauf halten, den Betrieb sparsam einzurichten, daß Ordnung gehalten werde, und so könnte man sicher die Betriebskosten auf Fr. 8—7000 herunterbringen. Die Betriebskosten der Union-Suisse belaufen sich ungefähr auf den angeführten Betrag, und was andern Unternehmern möglich ist, wird auch uns möglich sein. Man wird fragen, auf was sich die Aufnahme eines durchschnittlichen Ertrages von Fr. 23,000 à Fr. 24,000 per Kilometer stütze. In dieser Beziehung habe ich allerdings keinen andern sichern Anhaltspunkt als die bisherigen Ergebnisse anderer schweizerischen Eisenbahnen. Mit Rücksicht auf die jährliche Vermehrung des Verkehrs, welche sich seit Eröffnung der Eisenbahnen gezeigt hat. Es sei mir erlaubt, Ihnen darüber einige Mittheilungen zu machen, die ich den bezüglichen Verwaltungsberichten entnommen habe. Die Centralbahn spedirte:

im Jahre 1858 1,334,555 Reisende und 3,578,046 Ztr. Güter
im Jahre 1859 1,588,001 " 4,863,515
Die Gesamteinnahme betrug im Jahre 1858 Fr. 3,736,296
und im Jahre 1859 Fr. 5,114,863. Auf den Kilometer vertheilt
beliefen sich die Einnahmen im Jahre 1857 auf Fr. 14,255

" " 1858 " " 18,597
" " 1859 " " 23,203 und

pro 1860 noch höher. Die Nordostbahn spedirte:
im Jahre 1858 1,116,376 Reisende und 3,056,538 Ztr. Güter
im Jahre 1859 1,261,789 " 4,109,299
Die Einnahmen per Kilometer betrugen im Jahre 1858 Fr. 18,214 und im Jahre 1859 Fr. 21,522. Die Union-Suisse hatte auf der seit 1856 im Betriebe befindlichen St. Galler Linie Winterthur-Rorschach per Kilometer folgende Einnahmen: im Jahre 1856 Fr. 9130, 1857 Fr. 13,218, 1858 Fr. 15,038 und im Jahre 1859 Fr. 17,601. Die Betriebskosten auf diesen Bahnen betrugen: Bei der Centralbahn im Jahr 1858 Fr. 8,823

Bei der Nordostbahn " " 1859 " 10,492
" " 1858 " 8,085
" " 1859 " 8,584

Bei der Union-Suisse " " 1859 " 7,299

Diese Zahlen beweisen, daß die Frequenz und deshalb auch die Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen im steten Zunehmen begriffen sind, und daß nach und nach eine Rentabilität auch für die Ostwestbahn mit ziemlicher Sicherheit in Aussicht gestellt werden kann. Indessen wird von meiner Seite gleichwohl zugegeben, daß in den ersten Jahren des Betriebs und vielleicht noch auf eine Reihe von Jahren hinaus, der Staat einen jährlichen Ausfall von Fr. 150,000 bis Fr. 200,000 erleiden wird. Der Finanzdirektion zunächst liegt die Verantwortung dieser Frage ob: wie dieser Zuschuß an den Eisenbahnbetrieb gedeckt werden solle. Will man die Steuern erhöhen oder etwa sogar den alljährlichen Ausfall von dem Kapitalvermögen abschreiben? Nein, meine Herren, zu solchen Maßregeln werde ich nicht handbieten. Wenn ich glaube, daß infolge der Uebernahme jener Linien und durch Erkennung des Staatsbaues die eine oder die andere dieser Maßregeln nöthig werden

solte, so hätte ich nicht den Muth, die Anträge der Regierung zu vertheidigen. Bei diesem Anlasse finde ich mich im Falle, auf eine Aeußerung eines Redners zu antworten, der dem Finanzdirektor in Erinnerung brachte, daß er bei Antritt seiner Stelle erklärt habe, sein Bestreben werde dahin gehen, das vorhandene Staatsvermögen in seinem Bestande zu erhalten, und daß nun die 2 Millionen Ostwestbahntheiligung des Staates als Verlust abgeschrieben werden müsse. Herr Präsident, meine Herren! Das Bestreben des Finanzdirektors ist immer noch das nämliche; wenn aber an jener Staatsbetheiligung ein Verlust entstehen sollte, was gar wohl möglich ist, so mache ich darauf aufmerksam, daß bei dem Antritte meiner Stelle dieser Posten bereits auf dem Etat stand, und ein allfälliger Verlust nicht dem damaligen Finanzdirektor zur Last gelegt werden kann. Nach dieser Abschweifung komme ich nun auf die Frage zurück, auf welche Weise der vorgesehene Ausfall gedeckt werden solle? Während der Bauzeit werden die Zinse, wie das überall geschieht, aus dem Baukapital bestritten. Mit dem Jahre 1866 werden die Anleihen, die in den Jahren 1853 und folgenden gemacht worden sind, amortisirt sein; dadurch werden die $\frac{2}{10}$ per mille, welche zu dem Zwecke bezogen und verwendet worden sind, frei; da sie, so viel ich mich erinnere, circa Fr. 170,000 betragen, werden sie genügen, um das Defizit auf der Eisenbahnbetriebsrechnung zu decken. Auf diese Weise würde ein Ausfall gedeckt, ohne daß die dormaligen Steuern erhöht werden müßten. Daß die Gesetze über die Militärsteuer und über die Einkommensteuer revidirt werden, erfordert Gerechtigkeit und Billigkeit. Es wurden von verschiedenen Seiten bezüglich der Liquidationsfrage, die größten Bedenken gegen die Anträge der Regierung geäußert; man fürchtet, daß Prozesse über Prozesse entstehen könnten. Namentlich gab Herr Büzberger den daherigen Befürchtungen Ausdruck. Ich sage: wir wollen nicht um jeden Preis eine Liquidation vermeiden, aber wir wollen es probieren; geht es, um so besser. Wir wollen sie aber auch nicht à tout prix heraufbeschwören, denn ich habe die beste Zuversicht, wenn auch nicht Gewißheit, daß die Gläubiger ausgemittelt und zu einer Verständigung sich bereit finden werden; man weiß dann doch ungefähr, wer Gläubiger ist. Daß bei einer Verständigung gleichwohl Prozesse entstehen werden, glaube ich nicht, denn ich halte dafür, daß, wenn der Staat $6\frac{1}{2}$ Millionen bietet, und die Linie Luzern-Baar annähernd um den Bauwerth veräußert werden kann, sämtliche Gläubiger bezahlt werden können. Es schütteln Manche ungläubig den Kopf, aber ich will den Nachweis versuchen: Das Vermögen der Gesellschaft würde bestehen:

a. aus dem Kaufpreis für die bernischen Linien	Fr. 6,500,000
b. aus circa 730 Union-Suisse-Aktien zu Fr. 100 berechnet per Stück (in letzter Zeit wurden solche um Fr. 95 à Fr. 100 verkauft.)	" 773,000
c. aus 2800 Centralbahnaktien à Fr. 445	" 1,246,000
d. aus 1000 Obligationen auf die Bahn Jura-Industriel	" 500,000
e. Aktivsaldo	" 48,900
f. die außerkantonale Linie Luzern-Baar angeschlagen für	" 3,000,000
Auf dieselbe wurden nach den Büchern der Gesellschaft und dem Berichte des Herrn Oberingenieur Weill bereits verwendet Fr. 3,050,000.	
Summa:	Fr. 11,367,900

und die Schulden:

a. aus den in festen Händen befindlichen Obligationen für	Fr. 2,391,000
b. aus gebuchten und ungebuchten Wechseln	" 569,350
c. aus Schulden, wofür Obligationen verpfändet sind, für	" 1,679,426

Uebertrag: Fr. 4,639,776

	Uebertrag:	Fr. 4,639,776
d. für Herauslösung der verpfändeten Centralbahnaktien	"	1,079,200
e. Forderungen der Unternehmer und Lieferanten	"	3,229,510
f. Passivsaldo	"	137,526
g. Sezen wir noch als neu zum Vorschein kommende Schulden, welche aus den Büchern der Gesellschaft sich nicht ergeben, hinzuzusetzen	"	1,000,000
	Summa:	Fr. 10,086,012

Ich habe hier die Aktien auf die vereinigten Schweizerbahnen zu Fr. 100 angeschlagen, diese werden aber steigen, sobald dem lukranter Projekte günstige Beschlüsse gefaßt werden. Die Jura-Industrie-Obligationen habe ich im Nominalwerthe in Rechnung gebracht; ich weiß zwar wohl, daß wir diesen Kurs dermal nicht haben und daß ihr Schicksal noch unentschieden ist. Gleichwol darf man annehmen, daß sich die Gläubiger werden gefallen lassen, einige Prozente ihrer Forderungen aus den erwähnten Werthpapieren an Zahlungsstatt anzunehmen. Ich habe dagegen auch eine Million unbekannte Schulden, Entschädigungsforderungen u. auf den Etat gebracht, ob sich diese so hoch belaufen, dürfte bezweifelt werden. Nun fragt es sich, und dieß ist eine Hauptfrage, wovon es auch abhängen wird, ob die Liquidation vermieden werden könne: kann die Strecke zwischen Zug und Luzern verwerthet werden? Diese Strecke ist zwar soweit vorgerückt, daß sie in 2 bis 3 Wochen dem Betrieb übergeben werden könnte, es fehlen noch circa 800 à 1000 Schienen und der Ausbau der überall begonnenen Hochbauten. Allein ohne Anschluß an eine andere Bahn, würde der Betrieb kaum mehr als die Auslagen für Kohlen abtragen. Nun ist Aussicht vorhanden, dort einen Anschluß zu finden; es haben früher schon Unterhandlungen stattgefunden. Zufällig vernahm ich, daß die Repischbahn-Gesellschaft zur Zeit 4 Millionen geboten habe, daß man diese Offerte aber nicht habe annehmen wollen. Die Bereitwilligkeit zu einem Anschlusse ist dermal vorhanden, immerhin lohnt es sich der Mühe, den Versuch zu machen, zumal für den Staat keinerlei Nachtheil daraus entsteht. Man hat die Folgen einer gerichtlichen Liquidation unterschätzt, eine solche Liquidation dauert voraussichtlich mehrere Jahre; eine Menge Prozesse werden entstehen; unterdessen werden die Arbeiten Schaden leiden und selbst theilweise zerstört werden. Das große Kapital, welches darin liegt, ist während der Liquidationszeit unzinbar, die Folge davon eine noch größere Schuldenlast. Dazu kommt die fortwährende Agitation; auch diese sollte man vermeiden. Es wurde wiederholt erklärt, man wolle keine politische Frage daraus machen; wenn man das will, dann mache man hier die Sache so rasch als möglich ab. Die Nachtheile einer gerichtlichen Liquidation sind sehr bedeutend, deßhalb möchte ich eine solche wenn immer möglich vermeiden. Man kann daher aus diesem Gesichtspunkte zu den Anträgen der Regierung stimmen, da dieselben für den Großen Rath durchaus nichts verhängliches und für die Zukunft präjudizielles enthalten. In Betreff des Kaufpreises, fürchtet man, die Regierung beabsichtige für die Bahn einen größeren Preis zu bezahlen, als sie werth ist; ich glaube nicht, daß diese Tendenz vorhanden sei; meine schwache Seite ist es nicht, für eine Sache mehr zu bezahlen, als sie werth ist. Bei diesem Anlasse muß ich erklären, wie der Regierungsrath zu dem Angebote von 6½ Millionen kam. Hr. Oberingenieur Wettli schätzt die auf Berner Gebiet ausgeführten Arbeiten wie folgt:

Gümligen-Langnau	Fr. 4,059,000
Biel-Zollikofen	
Biel-Neuenstadt	" 3,400,000

zusammen Fr. 7,459,000

Von Seite der Regierung wurden die zu hoch angerechneten Gründungs- und Emissionskosten, sowie die zu hoch bezahlten Preise auf der Strecke Biel-Neuenstadt in Abzug gebracht; sie wollte solchen Manipulationen nicht Rathe sein. Da die Grün-

dungskosten einzig mit über Fr. 500,000 in Rechnung gebracht werden, und um die Linie Biel-Neuenstadt in betriebsfähigem Zustande zu erhalten, eine nicht unbedeutende Summe nöthig ist, so kam man nach Abrechnung dieser Faktoren auf 6½ Millionen. Man durfte annehmen, daß der eigene Ingenieur der Gesellschaft die Arbeiten nicht zu niedrig geschätzt habe; so viel an mir, so kannte ich ihn persönlich für einen Ehrenmann. Man sagt, der Große Rath solle nicht blindlings beschließen. Das will die Regierung nicht. Unparteiische Experten sollen die Sache untersuchen; findet man, der Preis sei nicht annehmbar, dann wollen wir nichts davon; der Große Rath ist also in keiner Weise gebunden, er kann immer noch machen, was und wie er will. Der Antrag des Regierungsrathes hat nicht den Sinn, daß der Staat die Sache um jeden Preis übernehmen soll; ich erklärte schon im Regierungsrathe, wenn die Bauten zu hoch geschätzt würden, so würde ich nicht zum Kaufe handbieten. Deßhalb dürfen Sie getrost zu den Anträgen der Regierung stimmen, indem Sie für den Ankauf immerhin noch freie Hand behalten. Es wurde die Frage aufgeworfen, wer die Experten ernennen soll, der Große Rath oder der Regierungsrath, und man verwunderte sich, daß der Regierungsrath dieses Recht in Anspruch nehme. Ich erwiderte darauf, daß die Aktionärversammlung damit einverstanden ist. Aber wenn Sie irgend welches Bedenken dagegen haben, so behalten Sie sich diese Wahl selber vor, oder übertragen Sie dieselbe einer andern Behörde, dem Obergerichte oder dem Bundesgerichte, mir ist es gleichgültig, davon hängt es nicht ab. Nun ein Wort über den Art. 3 der regierungsräthlichen Anträge, betreffend die provisorischen Anordnungen, welche bis zur definitiven Uebernahme nothwendig sein sollten. Man betonte namentlich, daß es sich um Ertheilung eines unbedingten Kredites handle. Was die Bauten betrifft, so kann man unmöglich hiefür eine bestimmte Summe zum voraus festsetzen; es wird eben nur im Nothfalle, was zur Erhaltung der vorhandenen Bauten absolut nothwendig ist, gebaut werden. Uebrigens ist es mir sehr recht, wenn dafür ein Kredit festgesetzt wird. Ferner soll der Regierungsrath ermächtigt werden; eine für die Interessen des Staates oder Gesellschaft nachtheilige Veräußerung der verpfändeten Obligationen und Centralbahnaktien zu verhüten. Die in Frankfurt versetzten Papiere, (es sind für circa 1½ Millionen Obligationen hinterlegt) müssen nämlich bis zum 10. April eingelöst werden, es sei denn, daß ein anderer Ausweg möglich sei. Ich konnte nur eine Verlängerung des Termins bis auf diesen Tag erhalten. Wenn bis auf den 10. April diese Obligationen nicht eingelöst werden, so können sie nach dem Vertrage und nach dortigen Gesetzen um jeden Preis verkauft werden, ja man hat mir gesagt, daß es möglich wäre, daß sie selbst für 15,000 à 20,000 Gulden versteigert würden. Es fielen auch noch einzelne allgemeine Bemerkungen über den Nutzen der Eisenbahnen im Allgemeinen und man schien nicht an die Nothwendigkeit der fraglichen Bahnübernahme zu glauben. Ich will Ihnen nun das Urtheil eines Mannes anführen, dessen Sachkenntniß in nationalökonomischen Dingen Sie anerkennen werden. Derselbe spricht sich in einer von ihm verfaßten Abhandlung aus, wie folgt: „Wer wollte läugnen, daß es für Alle, die eine gewisse Distanz zurückzulegen haben, ein großer Vortheil ist, dieß in viel kürzerer Zeit, bequemer und mit weit weniger Auslagen thun zu können; wer wollte seine Waaren lieber langsam und theuer beziehen oder versenden, als wohlfeil und schnell? Diese Rücksichten werden, abgesehen von allen den großen Folgen der Eisenbahnen, für den Weltverkehr, auch dem gemeinen Manne die Eisenbahnen immer mehr als einen wesentlichen Fortschritt erscheinen lassen, dem gegenüber der momentane Verlust Einzelner nicht in Betracht kommen kann, und namentlich für den gemeinen Mann, der nichts besitzt als seine Arbeitskraft, sind die Eisenbahnen sehr wichtig, weil sie ihm Gelegenheit geben, ohne große Kosten sein einziges Kapital dahin zu bringen, wo es Zinsen trägt, das heißt, mit Leichtigkeit und schnell dahin zu gelangen, wo die Arbeit gesucht und bezahlt wird.“ An einer andern Stelle: „Die größere Wohlfeilheit des

Personen- und Waarentransports ist aber andererseits für das große Publikum ein so großer Vortheil, daß es nicht geneigt ist, die Klagen derer anzuhören, die bei der neuen Einrichtung leiden. Auch der Zeitgewinn, der für die Tausende entsteht, welche die schweizerischen Eisenbahnen benützen werden, und von denen die große Mehrzahl immer Einheimische sind, ist ein Vortheil, der sich in Zahlen gar nicht ausdrücken läßt. Die Eisenbahnen verlängern gleichsam die Dauer des menschlichen Lebens, indem sie den Reisenden einen großen Theil der Zeit schenken, die sie in gewöhnlichen Postkutschen u. s. w. verlieren mußten. Ein anderer Vortheil des schnelleren Waarentransports ist der Zeitgewinn, der bei den Waarenträufen dadurch gemacht werden kann, daß der weit schnellere Bezug die Käufer in die Möglichkeit versetzt, erst dann zu kaufen, wenn sie die Waaren wirklich bedürfen.“ Ferner: „Der sprechendste Beweis dafür aber, daß die Eisenbahnen mehr Vortheile als Nachtheile mit sich führen, scheint uns in der Thatfache zu liegen, daß diejenigen Staaten, welche seit einigen Jahren bereits Eisenbahnen besitzen, und die daher deren Vortheile und Nachtheile abwägen im Falle waren, ihr Eisenbahnnetz immer mehr vervollständigen.“ Am Schlusse der Abhandlung heißt es: „Die Schweiz ist übrigens in Beziehung auf die Eisenbahnen insofern in einer günstigen Lage, als sie dießfalls die Erfahrungen anderer Staaten zu Rathe ziehen kann, und wenn dieß wirklich geschieht, woran wir nicht zweifeln, so darf der Kanton Bern der Vollendung des schweizerischen Eisenbahnnetzes mit Zuversicht entgegensehen.“ Ich halte diese Ansichten für sehr richtig. Von wem rühren sie aber her? Von Herrn Dr. v. Gonzenbach. Man ist sodann im Unklaren, wie der Staatsbau ausgeführt werden soll und fragt: soll die Regierung selbst bauen? Ich halte dafür, nein, sondern es soll eine selbstständige Verwaltung dafür aufgestellt werden; die Regierung versteht sich auf den Eisenbahnbau nicht, deßhalb soll sie tüchtige Leute anstellen, welche die Sache ausführen. Die Regierung hätte aber auch nicht die nöthige Zeit dazu; ich wenigstens würde es mir feierlich verboten. Dem Großen Rathe würde jedenfalls ein gewisser Einfluß auch auf diesen Verwaltungszweig gewahrt werden. Nun komme ich noch auf ein Thema zu sprechen, auf das ich lieber nicht eingetreten wäre. Es war in der obschwebenden Frage eine ziemliche Animosität vorhanden, in der Diskussion vor dem Großen Rathe über die Ostwestbahnfrage wurde aber, wenn schon manch bitteres gesagt wurde, doch keine verletzende Sprache geführt, mit Ausnahme eines Einzigen, des Herrn Steiner. Er machte Vergleichen, von denen ich annehme, sie seien für den Großen Rath entwürdigend, so daß ich gewünscht hätte, Herr Steiner wäre vom Präsidenten zur Ordnung gewiesen worden. Auf die Ausfälle des Herrn Steiner bin ich genöthigt einige Erwiederungen zu machen. Ich weiß, Herr Steiner ist ein frommer Mann und befaßt sich gerne mit Bibelsprüchen, was ihm durchaus nicht zum Vorwurf gemacht werden soll; ich will ihm nicht zu nahe treten, aber ich erlaube mir, auch ihm einen Bibelspruch in Erinnerung zu bringen, der auf ihn passen dürfte; es heißt an einer Stelle der Bibel: „Sein Mund überfließet von Honig, aber sein Herz ist voll Gift und Galle.“ Er sagte auch, es hätten auch schweizerische Staatsmänner sich zu bereichern gesucht. Ich bin überzeugt, daß mehr Müller reich geworden sind als Staatsmänner, aber ich bin ferner überzeugt, daß Herr Steiner auch als Staatsmann reich geworden wäre. Herr Steiner nimmt sich auch bei allen Anlässen der armen Leute an und weiß so gut für sie zu reden. Ich möchte ihm den Rath geben, wenn er sich einmal portraittiren lassen will, daß er unter sein Portrait als Motto schreibe: „Höret auf meine Worte, aber schauet nicht auf meine Werke.“ Ich hätte diese Erwiederung gerne vermieden, aber ich konnte es, nach dem, was vorgegangen ist, nicht über mich bringen, zu schweigen. Nun zum Schlusse. Ich glaube, Sie können das Eintreten in die Anträge des Regierungsrathes und der Mehrheit der Kommission grundsätzlich beschließen und dann bei der Hauptabstimmung die Anträge der Regierung denjenigen der Kommission gegenüberstellen. Schließlich wiederhole ich die Versicherung,

Tagblatt des Großen Rathes 1861.

daß es mein Bestreben war, mit der größten Unbefangenheit die Sache zu prüfen und zu urtheilen. Ich will meine Meinung Niemanden aufdringen, da ich nicht meine, sie sei einzig die richtige und deßhalb unumstößlich. Hingegen ist sie aus innerster Ueberzeugung geflossen und ich hatte nicht die Absicht, andere oder mich selbst zu täuschen. Ich wünsche von ganzem Herzen, daß der Beschluß, den Sie heute fassen werden, zum Wohle und Segen des Vaterlandes gereichen möge, und daß keine andern Motive dazu mitwirken als solche, die zu diesem Ziele führen.

Kurz, Vizepräsident. Es sind noch elf Redner eingeschrieben, ohne die beiden Berichterstatter; dann folgt erst noch die artikelweise Berathung. Nach meiner Berechnung dauert die Verhandlung noch mindestens sieben Stunden. Ich gebe dieß den Herren zu bedenken. Wenn nicht der eine oder andere der eingeschriebenen Redner aus Patriotismus auf das Wort verzichtet, so ist es rein unmöglich, heute zu Ende zu kommen, und wird man genöthigt sein, die Verhandlung zu unterbrechen.

Karrer. Ich finde es sehr richtig, daß die noch eingeschriebenen Redner unter solchen Umständen auf das Wort verzichten, und erkläre, soweit es mich betrifft, mich dazu bereit, sofern auch andere eingeschriebene Mitglieder dasselbe thun.

Fischer. Ich möchte Niemanden vorschreiben, dagegen erlaube ich mir für meine Person den Wunsch auszusprechen, daß fortgefahren werde. Ich mache aufmerksam, daß morgen Samstag ist, und weiß nicht, ob die Versammlung noch ganz vollständig wäre, wenn die Sitzung bis am Abend dauern würde. Uebrigens sind wir der Nachsitzen nicht ganz ungewohnt.

Herr Präsident. Für den Fall, daß die Versammlung die Berathung bis morgen unterbrechen sollte, würde ich es in dem Sinne auffassen, daß die Mitglieder als bei Eiden einberufen zu betrachten und den auswärtigen eine Entschädigung zu verabreichen sei.

Brunner. Ich wünsche, daß man fortfahre, und möchte an den Patriotismus der Redner appelliren, daß sie sich so kurz als möglich fassen.

Karlen, Jakob. Ich hingegen stelle den Antrag, die Berathung zu unterbrechen. Die Sache ist mir zu wichtig, als daß ich schlafsturm dieselbe erledigen möchte.

Büßberger und v. Gonzenbach erklären, daß sie in Folge Abänderung der Kommissionsanträge genöthigt seien, die Aufmerksamkeit der Versammlung noch einige Minuten in Anspruch zu nehmen.

Aebi verzichtet bedingungsweise auf das Wort.

Nachdem noch andere Mitglieder des Großen Rathes für und gegen die Unterbrechung Bemerkungen gemacht, schreitet das Präsidium zur

A b s t i m m u n g.

Für Unterbrechung
Dagegen

89 Stimmen.
90 "

Die Berathung wird fortgesetzt.

Girard. Aus Patriotismus kann ich nicht auf das Wort verzichten, um so weniger, als die jurassischen Abgeordneten Ihre Zeit nicht missbraucht haben. Ich unterstütze die Ansicht des Herrn Carlin. Es ist spät und die Versammlung ist ermüdet. Wenn es aber entschieden ist, daß sich die Diskussion verlängern soll bis morgen, so möge festgestellt werden, daß für diesen Fall nur die eingeschriebenen Deputirten das Wort ergreifen sollen. Ich habe Ihnen soeben gesagt, daß die jurassischen Abgeordneten die Zeit dieser Versammlung bei den wichtigen Beratungen, die sie beschäftigen, nicht missbraucht haben. Man wird es daher nicht übel nehmen, daß ich mich noch ausspreche. Jeder Abgeordnete hat mit der Erklärung begonnen, kurz sein zu wollen; nun gut, auch ich gebe eine ähnliche Erklärung ab. Andere Abgeordnete haben alle erdenkliche Vorsicht im Reden beobachtet, um ihre Unparteilichkeit darzuthun. Diese Vorsicht haben die jurassischen Abgeordneten nicht nöthig. Ist dieß auch bei allen denen der Fall, die das Wort ergriffen haben? Ich fürchte sehr, man könne gegen diese Versammlung denselben Vorwurf richten, wie gegen die Bundesversammlung. Ist Niemand hier, der Privatinteressen hätte? Ich will diese Frage nicht lösen, ich überlasse es dem Gewissen eines Jeden, darauf zu antworten. Ich bin sehr glücklich, daß mir das Wort gestattet worden, um der Rede des Herrn Scherz zu folgen, denn ich werde mich bezüglich der Lage des Jura nach seinem Gedankengange aussprechen. Wir verathen eine unermeßliche Frage. Nun denn, nicht nur heute, sondern schon in den vorhergehenden Sessionen (denn wir befinden uns im vierten Abschnitt dieser Frage), hatte man für den Jura nicht die Rücksichten, die man ihm schenken sollte, wie man übereingekommen war. Kein Mitglied aus dem Jura war in der Kommission; man hat dem Jura nicht einmal Rechnung getragen, als man während den Debatten unterhandelte, um zu Schlüssen zu gelangen, die der Mehrheit des Großen Rathes genügen könnten. Da die Anträge der Kommission abweichend waren, so glaube ich mit einiger Berechtigung, daß der Antrag der Regierung leicht durchgehen könnte. Nachdem ich überdieß gesehen habe, was heute vorgefallen ist, so habe ich mich erst um fünf Uhr entschlossen, das Wort bezüglich dessen zu ergreifen, was den Jura speziell betrifft. Dieser Landesheil ist für Bern wichtig. Die alte Republik Bern bemächtigte sich des Jura's, wie des Kantons Waadt. Kann man nun sagen, daß der Jura bis heute der Gegenstand einer ähnlichen Sorgfalt gewesen sei von Seite der Centralregierung? Nein, und in dieser Hinsicht haben wir uns ein wenig zu beklagen. Man hat Rückblicke auf dasjenige geworfen, was sich in der uns beschäftigenden Angelegenheit ereignet hat. Was mich betrifft, so finde ich, man habe genug gesagt über Alles, was in diesem Geschäftse tadelnswürth ist. Wenn ich auf die Sache etwas weiter zurückgehe, so geschieht es, um auf die Schlüsse zu gelangen, denen ich mich anschließen werde. Was sagte man im Jahr 1851 im Kanton Bern bezüglich der Eisenbahnen? Nichts, rein nichts! Und doch hätte man sich auch bei uns damit beschäftigt, wenn die Staatsmänner jener Zeit, denen es oblag, über Alles zu wachen, was vorging, — wenn diese Männer damals gesagt hätten, daß man sich in Belgien um diese Fragen bekümmert. Unsere Staatsmänner haben sich also überholen lassen. Im Jahre 1852 war man etwas überrascht. Es kamen Männer zu uns, die etwas mehr dem Fortschritte huldigten, Staatsmänner von Basel, klopfen an unsere Thüre und sagen: Wir wollen es versuchen, auch Eisenbahnen zu erstellen, — und sofort geht man auf ihre Ansicht ein, ohne geprüft zu haben, ob es nicht Mittel gebe, zu einer Lösung zu gelangen, die für den Kanton günstiger wäre. Hiernach schloß man jenen Vertrag ab, der gewissermaßen den Kanton unter die Fesseln einer Gesellschaft gestellt hat, welcher die bernischen Interessen nicht am Herzen liegen. Dieser Vertrag fiel wie eine Bombe in den Großen Rath. Man wollte, daß man ihn in der nämlichen Sitzung beschließe. Was sonderbar daran ist, daß die beiden jurassischen Abgeordneten, die damals an der Berathung Theil nahmen, von Biel sind. Der

eine ist todt, der andere sitzt in der Versammlung. Der verstorbene Herr Scholl verlangte, daß eine Kommission von 15 Mitgliedern ernannt werde, um die Frage von allen Seiten zu prüfen. Er erhielt nicht Recht und man stimmte gegen seinen Antrag. Hätte man zu dieser Zeit die Sache gründlich behandelt, so wäre man zu einem andern Resultate gelangt; man hat schon zu jener Zeit gefühlt, daß man dem Jura etwas versprechen sollte, und man sprach ausschließlich von Straßen, die der Jura zur Ausgleichung erhalten sollte. Die Haltung der jurassischen Abgeordneten war höchst loyal; sie haben für Alles gestimmt, denn es war damals nichts Besseres zu thun. Im Jahr 1854 genehmigt man den Vertrag mit der Centralbahn und gibt dieser 4 Millionen. Noch damals fühlte man, daß man der Theilnahme des Jura bedurfte; alsdann bezeichnete man die Straßen, die man bauen wollte. (Der Redner führt hier mehrere Stellen aus den Verhandlungen des Großen Rathes vom 29. November 1854 bezüglich des mit der Centralbahn abgeschlossenen Vertrags an, sowie hinsichtlich der dem Jura unter dem Titel von Ausgleichung gegebenen Zusicherungen, und fährt dann fort:) Von allen diesen Straßen ist keine einzige ausgeführt, als die von Reuchenette, und (?) Alle übrigen sind weit entfernt, beendet zu sein, so daß wir bei uns noch Gefälle von 15 bis 18 Prozent haben. Nach diesem Zeitraume sind wir zu neuen Thatfachen gelangt. Man begann im Kanton zu fühlen, daß man mehr oder weniger eine falsche Bahn betreten habe, daß es schädlich wäre, ein bernisches Eisenbahnnetz zu erstellen, und den Sitz der Eisenbahngesellschaft nach Bern zu ziehen. Herr Schneider hat diese Sachlage wohl gezeichnet, und dann kam man dazu, das Zweiliniensystem zu schaffen, welches mit der Dronbahn adoptirt wurde. Der Kanton Bern mußte diesen Gesichtspunkt billigen, und auch die Vertretung vom Jura that dieß, denn sie schöpfte daraus Hoffnungen, die sie anderswoher nicht finden konnte. Hätte man die Sache näher geprüft, die Frage des Staatsbaues einem einläßlichen Studium unterworfen, so wäre man gewiß zu andern Resultaten gelangt. Dieß ist es, was Herr Simon seiner Zeit gethan, der die Sache gründlich studirte und hier erklärte, daß es sehr wichtig sei, dieselbe einem einläßlichen Studium zu unterziehen. Ich sagte Ihnen, daß die Abgeordneten des Jura nichts anderes thun konnten, als die Vertretung des ganzen Kantons zu unterstützen. Man hat uns gesagt, daß der Staatsbeitrag auch die Erstellung der jurassischen Eisenbahnen erleichtern würde, und wir haben für alles mitgestimmt. Wir kommen nun zur gegenwärtigen Phase. Als man den Bericht der Regierung erhielt, in welchem der Staatsbau enthalten ist, schöpfte man im Jura Hoffnung. Es schien uns unmöglich, wenn einmal dieses Prinzip im alten Kanton angenommen ist, die Verwirklichung desselben auch dem Jura zu verweigern. Nach Verhältnis meiner Kräfte will ich nun hierin das Wort der Regierung unterstützen; ich thue es, weil es zur Beruhigung meines Gewissens als jurassischer Deputirter dient. Ich habe seit gestern bemerkt, daß wegen dem jurassischen Eisenbahnnetz in der Versammlung eine ungeheure Gährung herrscht. Der Grund davon ist, weil man hinter den Coulissen von 40 à 60 Millionen spricht, deren es zur Erbauung desselben bedürfte, dann denkt man nicht weiter nach. Es kommt daher, daß die große Mehrzahl unserer Collegen den Jura nicht kennt. Sie sollten ihren Wohnsitz in Delémont nehmen, und ich bin überzeugt, daß sie über unsere Industrie ganz andere Ansichten haben, daß sie nicht mehr erschrecken würden. Was die jurassische Vertretung, wenigstens zum großen Theil, will, ist der Staatsbau, denn dieß ist das einzige Mittel, daß wir unsere Eisenbahnen erhalten. Wir allein vermögen nichts. Würde dagegen der Kanton viel gefährden, wenn er das Prinzip des Staatsbaues annähme? Durchaus nichts. Wir haben noch nichts für den Jura, als dieses Prinzip, das wir hier anrufen, und die Republik Bern wird deshalb nicht verloren sein. Hätte man dieses Prinzip von Anfang an studirt, so würde man gesehen haben, daß die Kapitalien die Zinsen abwerfen, wofür sie in diesen Unterneh-

mungen theilhaftig sind. Wenn man sieht, wie die Basler sich bemühen, um zum St. Gotthard zu gelangen, die Zürcher und Neuenburger, beide in ihren Richtungen, so hätten die bernischen Staatsmänner sagen sollen, es sei auch etwas bei uns zu thun, denn man hatte seiner Zeit die Linie Bern Basel über Biel auch studirt, und sie würde mehr abtragen als die Centralbahn. Wenn nur zur selben Zeit die Staatsmänner genug Muth besessen hätten, den Staatsbau vorzuschlagen, so wären wir nicht von einer Gesellschaft abhängig, die keine Interessen mit uns gemein hat. Diese Linie, die man für unmöglich hält, wenn man die Straße von Münster gesehen hat, ist es nicht, ungeachtet der offenbar bedeutenden Terrainschwierigkeiten kann man sie doch bauen. Ich sage noch mehr: die Linie der Birs ist selbst sehr wichtig, da sie auf ihrem ganzen Laufe bedeutende Hüttenwerke und hydraulische Maschinenkräfte besitzt, so daß sie, wenn vom Staate ausgebeutet, nicht nur lebenskräftig wäre, sondern sogar eine vortheilhafte Existenz hätte. Ich möchte die Aufmerksamkeit der Versammlung auf diesen Punkt richten. Was erschreckt, ist, daß man von 40 Millionen spricht, die man dazu verwenden müßte. Darum handelt es sich nun aber nicht; wir verlangen für den Moment, daß der Staat uns in unsern Eisenbahnstudien beistehe, so wie man es mit den Studien für die übrigen Linien gehalten hat. Im Jura hat man höchst bedeutende Summen für die Studien der Eisenbahn ausgegeben, und man hat die Gemeinden angegangen, an diese Kosten beizutragen. Was wir nun verlangen, ist, daß diese Studien mit Beihülfe des Staates gemacht werden, und daß ein jurassisches Komite bestellt werde, um die Sache zu fördern. Dieses Komite könnte sodann zu gleicher Zeit mit sämtlichen Gemeinden über die Lieferung von Holz und übrigen Materialien unterhandeln. Wenn dann diese Studien darthun würden, daß das Unternehmen ruinierend sei, so würde ich selbst von dem Projekt absteigen, weil ich nicht den Staat ruiniren möchte. Ich habe zuvor gesagt, daß man diese Frage mit mehr Sorgfalt hätte studiren sollen. Man hat sie wohl erörtert, es ist wahr, und als es sich im Jahr 1854 darum handelte, vier Millionen der Centralbahn zu votiren, umgab man sich mit allen existirenden Eisenbahnstatistiken und sagte z. B. dem Großen Rathe, daß die Eisenbahnen des Großherzogthums Baden ungefähr 5 Prozent abwerfen. Man wird sagen, dieß sei eine große Linie, die in einem großen Thal errichtet worden, und ackerbauende Gegenden durchschneidet; doch hat sie eine Konkurrenzlinie, die französische Linie, und den Rhein, der auch eine große Anzahl Waaren trägt. Wenn man nun zu jener Zeit außer Zweifel setzte, daß der Staat keine Gefahr lief, indem er der Centralbahn Aktien abnahm, so behaupte ich, daß er zur Stunde ebenso wenig riskirt. Ich glaube, daß bei gegenwärtiger Sachlage nichts besser ist für den Kanton Bern wie für den Jura, als den Staat immer mehr bei Eisenbahnbauten zu theilhaben. Was die Frage an und für sich betrifft, so halte ich dafür, der Antrag des Herrn v. Gonzenbach gehe nicht mehr an, weil dem, was er wünscht, bereits Rechnung getragen ist. Denjenigen des Herrn Jmer muß ich unterstützen, zugleich bemerke ich aber, daß er ihn Anno 1854 hätte bringen sollen. Gegenwärtig hat man Erfahrungen gemacht, aus denen man für die Zukunft Schlüsse ziehen kann, und für den einzelnen Fall möchte ich den Staat nicht veranlassen 6 oder 7 Millionen zu zahlen, um diese Linien in der Folge einer Gesellschaft zu überlassen. Ein Antrag, der darauf hin strebt, ist nach meiner Ansicht unzulässig. Zum Schluß erkläre ich, daß ich mich dem Antrage der Regierung anschließe, welcher mir einzig rationell erscheint. Wir verpflichten uns nicht endgültig, denn wir behalten das Recht vor, den Kauf gut zu heißen oder ihn zu verwerfen; wir sollten aber keinen fixen Ankaufspreis festsetzen, der den Einfluß der Behörde beschränkt. Vom Standpunkte des Kantons sowohl, wie von demjenigen des Jura aus ist es wichtig, ob man Herr seiner Stellung bleiben will. Herr Regierungsrath Scherz hat als bedächtiger Mann gesprochen; er hat uns auf positive Weise beruhigt. Lassen wir diese wichtige Stellung nicht fahren,

ren, die so schwierig zu gewinnen war. Machen wir uns die Möglichkeit zu Nutzen, die Linie Biel-Bern zu besitzen, die einen beträchtlichen Ertrag abwirft. Alle diejenigen, welche in dieser Sache vom Jura-Industriell gesprochen haben, kennen ihn nicht; die Eisenbahn des Jura-Industriell war eine kopflose Unternehmung, eine Unternehmung, die nicht mit Ueberlegung ausgeführt wurde; diese hauptsächlich Grundlage hat von Anfang an gefehlt; es ist dieß für jenen Theil der Schweiz sehr zu bedauern, allein es ist nicht der einzige Fehler, der begangen wurde. Man hat Linien auf Linien erbaut; es gibt sogar im Kanton Neuenburg einen Punkt, von dem aus man mit einem Stager eine Kugel quer durch vier Eisenbahnlinien senden kann! Aber es ist durchaus keine Aehnlichkeit zwischen diesen Linien und denjenigen, die uns in Anspruch nehmen. Ich schließe und hoffe ausgesprochen zu haben, was der Jura wünscht. Wenn Sie das Prinzip des Staatsbaues genehmigen, so hat der Kanton nichts zu befürchten. Seinerseits hat der Jura bis jetzt hinreichende Proben seines guten Willens gegeben; man sollte daher auch etwas für ihn thun. Dieß verpflichtet Sie nicht zu sehr, weil Sie später noch immer sagen können, daß seine Eisenbahn zu viel kosten würde. Ich schließe, indem ich mich dem Antrage der Regierung anschließe. Sollte er nicht durchgehen, so stimme ich in zweiter Linie für denjenigen der Kommission, obschon er mir für die Zukunft unserer Eisenbahnen im Kanton und im Jura insbesondere nicht so günstig scheint, wie der erstere.

Bernard. Ich bin auch Jurassier und in dieser Eigenschaft unterstütze ich dasjenige, was zu Gunsten der Erstellung von Eisenbahnen im Jura gesagt wurde. Vorerst muß ich ein früheres Votum rechtfertigen, welches ich im Jahre 1858 abgegeben habe, als man zwei Millionen für die Ostwestbahn dekretirte. Damals verlangte ich für den Jura auch eine Kompensation. Man gab in der That die Zusicherung, daß die Reuchenette-Straße forrigirt werden solle. Nun machten meine Mitbürger es mir zum Vorwurfe, daß ich mich meinen Kollegen bei jener Gelegenheit angeschlossen hatte. Es hatte mir geschienen, es sei gerecht, daß man der Ostwestbahngesellschaft, die sich gebildet hatte, dieselbe Gewogenheit zu Theil werden lasse, wie seiner Zeit der Centralbahn; aber ich glaubte, sie biete die nöthigen Garantien. In der Folge erwies es sich unglücklicher Weise, daß nichts daran war, denn selbst zur Zeit, wo die Regierung uns die Zusicherung gab, war diese Sicherheit nicht vorhanden. Heute berathen wir uns um die große Frage, ob der Staat die Ausführung der Eisenbahnen übernehmen solle. Nun glaube ich, daß der Stand Bern nicht in der Stellung sei, diese Opfer zu bringen. Wenn der Große Rath die Erstellung der Linien der Ostwestbahn beschließen würde, so würde ich sagen, man müsse gleichfalls die Erbauung der jurassischen Eisenbahnen von Staates wegen erkennen, so gut als für diese Linien. Allein ich hoffe, es werden sich Gesellschaften zeigen, die im Jura bauen, wie im übrigen Kantone. Ich gestehe, daß ich diesen Nachtrag auf bemühende Weise überrascht war, als Herr Meyer uns die neuen Anträge vorlas, als die Kommission, nachdem sie vorerst den Kaufpreis auf 6 Millionen festgesetzt hatte, nach einer halbständigen Beratung, erklärte, sie habe die Kaufsumme für die Linien der Ostwestbahn auf 7 Millionen festgesetzt. Die Kommission des Großen Rathes hat ihren Antrag nicht motivirt. Diese Leichtfertigkeit, mit welcher die Kommission, in meinen Augen, zu Werke ging, hat auf einmal meine Anschauungsweise geändert. Diese Vermehrung erschien mir als eine Art Marktreis zum Zwecke, im Großen Rathe eine Mehrheit zu erhalten. Ich sage daher, wenn die Kommission in einer halben Stunde einen Irrthum von einer Million entdecken konnte, so war ihre Arbeit nicht genau. Aus diesem Grunde stelle ich den Antrag, nicht einzutreten, weil die Frage nicht genugsam studirt ist und es sich der Mühe lohnt, dieselbe näher zu untersuchen.

Dr. v. Gonzenbach. Ich werde Sie nicht lange aufhalten, aber ich muß Ihre Geduld noch einen Augenblick in

Anspruch nehmen. Gerade vorhin hörten Sie einen Redner, der sagte, er könne nicht begreifen, wie die Kommission Anträge hieher bringen konnte, wie man um zwei Uhr noch einen Kaufpreis von 6 Millionen, um drei Uhr einen solchen von 7 Millionen habe vorschlagen können. Diese Bemerkung ist ganz richtig. Der Herr Berichterstatter hatte nicht Zeit, die Aenderungen gehörig zu motiviren und dadurch kam eine gewisse Mißstimmung in die Versammlung und man fragte sich, wie das gekommen sei. Der Sachverhalt ist folgender. Es wurde der Vorschlag gemacht, noch einmal zusammenzukommen, um zu sehen, ob man sich nicht nähern könne. Der Erste, der angestraft wurde, war ich, worauf ich erklärte, ich könne mich dem Antrage der Mehrheit der Kommission anschließen, insofern diejenigen Amendements zum Beschluß erhoben werden, welche ich bereits gestern angedeutet habe, und welche Herr Bützberger zu gegeben habe. Das erste bezieht sich auf den §. 38, das andere auf den §. 2 der Konzession. Bezüglich des ersten Punktes — Falllassen der Haftbarkeit der Linie Biel-Neuenstadt für Ersetzung der Linie Bern-Luzern — gaben die Herren meinen Antrag zu, bezüglich des zweiten Punktes — Sitz der Gesellschaft — nicht. Meine Herren Kollegen scheinen einen besondern Werth darauf zu legen, daß der Sitz der Gesellschaft in Bern sei. Ich kann darauf keinen so großen Werth legen, und muß die Ansicht festhalten, daß die Interessen des Kantons Bern viel besser gewahrt worden wären, wenn die Konzession bei einer soliden Gesellschaft geblieben wäre, die ihren Sitz nicht hier hatte, statt daß dieselbe einer Gesellschaft übertragen wurde, die zwar hier residirte, die aber aller andern Eigenschaften einer soliden Gesellschaft entbehrte. Zu diesen zwei Bedingungen muß ich aber noch eine dritte beifügen, es ist diejenige, daß falls vor der gerichtlichen Liquidation die bernischen Linien acquirit werden sollen, voreinst der Consens aller Gläubiger eingeholt werde. Herr Niggeler erklärte gestern, die Gesellschaft könne mit $\frac{3}{4}$ der Stimmen ihre Auflösung beschließen, und wenn sie dazu befugt sei, könne sie auch den Verkauf einzelner Bahnstrecken eingehen. Die Kommission war jedoch der Ansicht, ein Privatverkauf könne nur mit Einwilligung aller Aktionäre stattfinden. Für den Fall, daß die $\frac{3}{4}$ Stimmen die Auflösung beschließen sollten, ist daher noch ein weiteres Reservat aufzunehmen, das selbst die Regierung gemacht hatte, dasjenige nämlich, daß auch alle Gläubiger bestimmen müssen. Herr Bützberger zeigte Ihnen gestern, welche Masse Prozesse entstehen werden, wenn man nicht die Zustimmung der Gläubiger vorbehalte. Deshalb nahmen wir diesen Kommissionsantrag auf. Ein dritter Punkt betrifft den Kaufpreis. Es wäre dieß eine schwere Stellung für den Staat gegenüber den Personen, welche im Vertrauen auf das Vermögen der Gesellschaft ihr Kredit gegeben und nun vernehmen müssen, daß die Sachlage eine andere, daß weniger Vermögen da sei, als man vorgegeben und daß der Staat darauf profitieren wolle. Das ist aber durchaus nicht die Absicht der Kommission. Sie haben fordern aus dem Munde des Herrn Seiler gehört, daß die im Kanton Bern liegenden Bauten im höchsten Falle acht Millionen werth seien. Der Herr Finanzdirektor schlug dieselben auf 7,300,000 Fr. an. Darin liegen aber schon $2\frac{1}{2}$ Millionen bernisches Geld, und diese müssen abgezogen werden. Also können Sie sagen: Gesellschaftsvermögen, mit Abzug der bernischen Staatsbetheiligung ist nicht mehr verbaut als 5 Millionen, und dafür bieten wir 6 Millionen. Ist das so unbillig? Man gibt der Gesellschaft für ihre Bauten im Kanton Bern 1 Million mehr, als sie selbst mit Abzug der Staats- und Gemeindegeldbetheiligung darauf verwendet hat. Wahrlich, es scheint mir dieß zu viel und nicht zu wenig und könnte ich die Summe von mir aus fixiren, ich ginge nicht so hoch. Es ist dabei nicht zu übersehen, daß wir die Ostwestbahngesellschaft nicht zum Bau verleitet haben, sondern daß sie sich im wahren Sinn des Wortes dem Kanton aufgedrängt hat, indem sie nicht Ruhe hatte, bis sie einer andern, soliden Gesellschaft, die keine Staatsbetheiligung verlangte, die Konzession, die ihr erteilt worden war, abgejagt hatte. Der Kanton Bern hat dieser Gesellschaft

gegenüber daher keinerlei besondere Rücksichten oder Verpflichtungen, und wenn er sich daher bereit erklärt, diese Bahnstrecken zu übernehmen, so geschieht es nur, weil das Unternehmen sonst nicht ausgeführt werden kann. Man sagt, der Staat solle nicht karg sein. Gut! Wenn es aus meiner Tasche geht, kann ich machen, wie ich will, aber mit dem Gelde, das wir zu verwalten haben, — und das Staatsvermögen haben wir zu verwalten — dürfen wir so verfahren? Das nur zur Rechtfertigung, daß ich bei 6 Millionen stehen bleibe, ohne Jemanden zu nahe zu treten oder wehe zu thun. Ich weiß schon, daß es Vielen nahe gehen wird. Aber ich mache einen Unterschied zwischen den Expropriaten, die durch das Gesetz zur Abtretung ihres Eigenthums gezwungen wurden, und den Unternehmern, die sich freiwillig betheiligten. Die Regierung wollte die geringe Theilnahme durch Privataktien dadurch erklären, daß die Ostwestbahn vielfach in der Presse angefeindet worden sei, allein es scheint nicht so weit gewirkt zu haben, wie man behauptete, indem sonst wohl auch die Unternehmer vorsichtig gemacht worden wären. Nun noch ein Wort über den Staatsbau, über den so viel gesprochen wurde. In einer Monarchie kann eine Einrichtung ganz gut sein, die zu einer Republik nicht paßt. Beide beruhen auf ganz verschiedenen Gesetzen. In der Monarchie fehlt ein Lebenselement, das republikanische Bevölkerungen beseelt; es ist das freiwillige Vereinsleben, wenn ich es so nennen darf, das Societäts-Prinzip, durch das in freien Staaten unendlich viel geschaffen wird in allen Zweigen der Administration. Sehen Sie den Unterschied beim Eintritt großer Kalamitäten, z. B. wie Hungersnoth u. s. w.; da erwartet man in Monarchien alles von der Regierung. In der Republik ist es ganz anders. Die Schweiz war, obschon ein Binnenland, im Jahre 1847 besser verproviantirt, als alle ihre Nachbarn. Dank, nicht ihren Regierungen, sondern der Thätigkeit von Privatvereinen! Ähnliches sehen Sie auf dem Gebiete der Wissenschaften und Künste, und ähnlich verhält es sich mit den Eisenbahnen. Blicken Sie um sich: Die große Schweizerrepublik Nordamerika hat nur Privatbau; ebenso England. Deisterreich hat seine Eisenbahnen allerdings von Staatswegen erbaut, aber dieselben bereits wieder verkauft, und auch in Sardinien wurde bereits von solchem Verkaufe gesprochen. Wenn man in der Schweiz von Staatsbau redet, so sollte man wenigstens nicht von kantonalen, sondern von schweizerischen Eisenbahnen reden. Manches geht bei großen Staaten, und nicht bei kleinen Duodez Staaten! Bedenken Sie, wohin es führen würde, wenn jeder Kanton von sich aus Eisenbahnen erstellen wollte. Es könnte am Ende der kantonalen Lokomotive gehen, wie seiner Zeit dem Postwagen, welchen freiburgische Gendarmen nicht über die Grenze lassen wollten. Ich habe meinerseits auch in den eidgenössischen Behörden gegen den Staatsbau gestimmt, und freue mich dessen heute noch; denn ich bin fest überzeugt, die Schweiz hätte auf diesem Wege nicht nur nicht so schnell ihr Eisenbahnnetz erhalten, wie auf dem Wege des Gesellschaftsbaues, sondern unsere neuen Bundesinstitutionen wären dadurch in die größte Gefahr gebracht worden. Man hätte sich auf die Stephenson'schen Linien beschränkt, und alle Kantone, die übergangen worden wären, hätten sich verletzt gefühlt. Der Bund kam einmal dazu, eine Zwangskonzession zu dekretiren, und was war die Folge? Daß ein den neuen Institutionen am wärmsten zugethaner Kanton tief verstimmt wurde. Und so hätte es andern Kantonen auch gehen können. Nun noch eine andere Bemerkung. In schweizerischen Eisenbahnen ist seit ihrem Entstehen ein fremdes Kapital von nahe 100 Millionen Franken verloren gegangen. Glauben Sie, wenn von Anfang an Staatsbau erkannt worden wäre, es wäre dem Volke gleichgültig gewesen, wenn jährlich 4 Millionen Einbuße auf ihm gelaftet hätten? Auf den Vereinigten Schweizerbahnen haftet ein Aktienkapital von 40 Millionen, diese sind, wie ich besorge, alle verloren; wenigstens bezahlen diese Aktien seit 4 Jahren keinen Zins. Die Kreditbank von St. Gallen, die mit ein Paar Millionen Aktien theilhaftig ist, hat diese Summe von ihrem Vermögen abgeschrieben bis auf Fr. 100,000. Man führte heute den Kanton Freiburg als

Muster an, dem nachgeeifert werden soll. Ich will ein anderes Beispiel zitiren: der Kanton Aargau hat keinen Kreuzer für seine Eisenbahnen ausgegeben, aber von der Nordostbahn noch Fr. 700,000 bekommen, wegen Verlegung eines Trasse. Ich wollte lieber das Beispiel der Regierung von Aargau, als dasjenige der Regierung von Freiburg befolgen. Wir wollen sehen, ob in ein paar Jahren nicht das ganze steuerpflichtige Volk des Kantons Freiburg auch meiner Ansicht ist! Bei der Westbahn und beim Jura-Industriel ist auch viel fremdes Geld verloren worden statt einheimisches. Das sind wichtige Momente, welche der Große Rath nicht aus den Augen verlieren darf. Ferner sagt man, der Jura habe auch seine Berechtigung. Ganz gewiß; da ich mich unter allen Umständen gegen Staatsbau und Staatsbetrieb aussprechen werde, so kann ich auch die Berechtigung des Jura nur so weit anerkennen, als er eine Gesellschaft zusammen bringen wird, die den Bau seiner Linien übernimmt; und in dieser Beziehung muß ich mir die Bemerkung erlauben, daß ich nicht begreifen kann, warum man im Jura unter keinen Umständen von der Centralbahn etwas hören will. (Der Redner wendet sich nun in französischer Sprache an die Herren Abgeordneten aus dem Jura und richtet folgende Bemerkungen an dieselben.) Der Herr Regierungspräsident hat mir die Ehre erwiesen zu bemerken, ich hätte offen die Karten aufgelegt, indem er beifügte: Herr von Gonzenbach will diese Linien der Centralbahngesellschaft geben, das ist sein Zweck; aber die Regierung will gerade vermeiden, daß die Centralbahn diese Linien ausbeuten könne, und es geschah in dieser Absicht, als sie die Centralbahn sowohl von Langnau als von Neuenstadt fernzuhalten sich bemühte. Der Herr Rathspräsident hat sich bezüglich dieser zwei Punkte geirrt. Ich bin mit der Centralbahn nicht mehr verheirathet als er, und wenn ich von dieser Gesellschaft sprach, so geschah es deshalb, weil sie die Linien der Ostwestbahn theurer zahlen kann als jede andere Gesellschaft, aus dem einfachen Grunde, weil sie bereits eine Eisenbahn von Solothurn nach Gümliigen, die Brücke über die Aare und den Bahnhof zu Bern besitzt. Wenn eine andere ernstgemeinte und solide Gesellschaft die Linien der Ostwestbahn um denselben Preis erwerben will, so habe ich keinerlei Grund, der Centralbahn den Vorzug zu geben. Doch füge ich bei, daß ich als Jurassier vor Allem dafür stimmen würde, daß die Centralbahn diese Linien erhielte. Ich will Ihnen sagen, warum: weil, wenn je eine Eisenbahn die Thäler des Jura durchschneidet, es die Centralbahn ist, die sie nach meiner Ansicht bauen wird. Aber wie, werden Sie sagen, sie wird sich doch nicht durch eine Parallel-Linie Konkurrenz machen lassen! Gewiß wird sie es nicht wollen, aber am Jura ist es, sie zu zwingen, und man zwingt sie, wenn man sie ernstlich mit einer andern Gesellschaft bedroht, die entschlossen ist, Bern mit Basel über Biel und Delsberg zu verbinden. Sobald die Centralbahn steht, daß ein Anderer auf ihrem Gebiete jagen will, so wird sie ihm zuvorzukommen suchen; sie wird vorziehen, sich durch eine zweite Linie Konkurrenz zu machen, als sich das Unternehmen durch eine andere Gesellschaft verderben zu lassen. Das sicherste, und ich möchte sagen, das einzige Mittel, eine Eisenbahn durch den Jura zu erhalten, ist daher nach meiner Ansicht, die Centralbahn durch die ernste Konkurrenz einer andern Gesellschaft zu bedrohen. Man muß nicht mit gekreuzten Armen dastehen, oder alles vom Staate erwarten, der nicht reich genug ist, um die Erstellung des jurassischen Netzes zu unternehmen, wenn die interessirten jurassischen Gegenden sich zu solchen Opfern entschließen, daß eine Gesellschaft den Bau übernehmen könnte, ohne jährliche Beiträge zu riskiren, seien Sie versichert, daß die Centralbahn es übernehmen wird, denn sie ist mehr als jeder Andere dabei interessiert, daß die Verbindung zwischen Bern und Basel nur ihr allein gehöre. Wenn ich gesagt habe, ich ziehe vor, daß eher die Centralbahn diese Linien kaufe, als daß man deren Ausbeutung dem Staate überlasse, so habe ich in meinem Minderheitsberichte ausdrücklich die Bestimmungen der Artikel 32 Ziff. 2 und 3 vorbehalten, welche also lauten: „Sollte die jurassische Bahngesellschaft dagegen erst später zu Stande kommen,

so macht sich die Gesellschaft der Ostwestbahn (Centralbahn) verbindlich, innerhalb den nächsten 10 Jahren, vom Tage der kantonalen Konzeptionsvertheilung an, der jurassischen Gesellschaft das Miteigenthumsrecht an der Linie Biel-Neuenstadt zur Hälfte einzuräumen, sobald ihr die letztere Gesellschaft alle für Erstellung dieser Bahnstrecke gebachten Auslagen zur Hälfte vergütet.“ „Außerdem verpflichtet sich die Gesellschaft in dem Sinne, daß die Bahnzüge einer jurassischen Bahngesellschaft direkt und ohne Unterbrechung bis Bern und Neuenstadt zugelassen werden, gegen Entrichtung eines mäßigen, später zu vereinbarenden Beggeldes oder gegen Vergütung eines verhältnismäßigen Theils der Anlagekosten.“ Diese Bestimmungen scheinen dem Jura genügend, gegenüber der Ostwestbahn, — warum sollten sie es nicht auch gegenüber der Centralbahn sein? Aber Herr Migny sagte Ihnen, die Regierung wolle nichts mehr von der Centralbahn, bei Langnau so wenig als bei Neuenstadt. Das ist möglich, allein der Große Rath theilte diese Anschauungsweise nicht; ich ersuche Sie, den Beschluß vom 20. November 1858 zu lesen, dessen Art. 3 also lautet: „Falls die Centralbahngesellschaft sich für die Uebernahme der Konzeption erklärt, so ist der Regierungsrath ermächtigt, bezüglich der Bestimmung des Art. 38 der Konzeptionsakte die Modifikation eintreten zu lassen, daß die Haftbarkeit der Linie Biel-Neuenstadt für die Ausföhrung der Linie Bern-Luzern dahinfällt, sofern der Centralbahngesellschaft nicht allfällig auch die Konzeption für die letztere Linie zugesichert werden kann.“ Daraus sehen Sie, daß keineswegs die Rede davon war, die Centralbahn von Langnau und Neuenstadt fernzuhalten, sondern daß der Große Rath selbst schon im Jahre 1858 den Fall vorsah, daß die Konzeption für Bern-Langnau der Centralbahngesellschaft zugesichert werden könnte. Ich konnte daher mit Recht sagen, Herr Migny habe sich über diese beiden Punkte geirrt, die er an meinem Votum aussetzte. Ich hielt darauf, diesen Irrthum zu berichtigen, und es geschah zu diesem Zwecke, daß ich mir erlaubte, mich an die Herren Abgeordneten des Jura zu wenden, indem ich mich ihrer Sprache bediente, so gut ich es konnte, (Hierauf fährt der Redner in deutscher Sprache fort, wie folgt:) Nun zum Schlusse noch ein paar Bemerkungen. Zu vörderst muß ich gegenüber dem Votum des Herrn Niggeler bemerken, daß es mir nie in den Sinn gekommen ist zu sagen, die Linie Bern-Langnau werde 3 Prozent der Baukosten abwerfen. Ich sprach nur von den Betriebskosten, wie Sie dies auf Seite 24 meines Minderheitsgutachtens selbst nachlesen können. Während die Mehrheit der Kommission annahm, Bern-Langnau werde die Betriebskosten, das Baukapital inbegriffen, decken, erklärte ich im Gegentheil, es werde sich ein jährlicher Ausfall von beiläufig Fr. 80,000 ergeben. Herr Niggeler hat mich daher irrig aufgefaßt. Aber auch auf das Votum des Herrn Regierungsrath Scherz habe ich einiges zu erwiedern. Der Herr Finanzdirektor glaubte nämlich, die Aktien der Herren Bauer und Comp. seien in Wirklichkeit doch eingezahlt worden und die Kommission habe daher Unrecht gehabt, die eingezahlten Fr. 60,000 vom Aktienkapital abzuziehen. Die Sache verhält sich so: im Aktienregister Nr. 1 sind 2000 Aktien für Bauer und Comp. eingezeichnet und dabei wurden 20 Prozent als bereits eingezahlt verrechnet mit Fr. 200,000. An diesen ist nichts eingezahlt worden; ich war daher berechtigt, in meinem Minderheitsberichte zu erklären, der Finanzausweis sei auch in dieser Beziehung falsch gewesen. Ich war aber auch berechtigt zu sagen, die Regierung, der Herr Eisenbahndirektor und der untersuchende Sekretär haben wissen müssen, daß diese Aktien nicht als ernstliche zu betrachten seien, und zwar darum, weil die Direktion der Ostwestbahn mit Schreiben vom 23. Februar 1859 der Regierung mittheilte, daß jene Million Aktien unter den Unternehmeraktien nicht mitzuzählen seien, weil dieselben ein Prozeß bestühe. Konnten sie aber nicht für Unternehmeraktien gelten, so konnten sie noch viel weniger als Privataktien gelten. Da das betreffende Schreiben vom 23. Februar 1859 aber durch den Herrn Eisenbahndirektor seinem Sekretär mit dem Auftrage, die Untersuchung des

Kapitals der Ostwestbahn an der Quelle vorzunehmen, mitgeteilt worden ist, so hätte dieser letztere sich nicht durch Anrechnung von Aktienzeichnungen im Betrage von einer Million Franken sollen täuschen lassen. In Betreff der Fr. 60,000, die von Bauer und Comp. wirklich einbezahlt worden sind, ist zu bemerken, daß die Kommission dieselben deshalb vom Aktienkapital abschreiben mußte, weil Bauer und Comp. einen dahingehenden Prozeß durch Abstandserklärung von Seite der Gesellschaft gewonnen haben. Ich hielt mich für verpflichtet, Ihnen diese Aufschlüsse zu erteilen, weil die Kommission sich nicht dem Schein aussetzen darf, als hätte sie ein so gravirendes Faktum leichtsinnig in ihrem Berichte erwähnt. Bevor ich schließe, muß ich noch einen Punkt berühren. Man beschwerte sich von Seite der Regierung, namentlich geschah es gestern von Seite des Herrn Berichterstatters derselben, als hätte die Kommission die Sache zu streng aufgefaßt. Das ist sicher nicht der Fall. Wenn Sie vergleichen, wie in früheren Zeiten gegen die Regierung verfahren wurde, so werden Sie es selbst finden. Zwar erinnerte ich mich, als der Herr Finanzdirektor mit aller Ruhe und Gründlichkeit Zahlen diskutierte, unwillkürlich an das Wort des Herrn Regierungsrath Sahli, welcher gestern sagte: die Wahrheit spricht, das Interesse schreit. Ich will nicht auf Incerminationen eintreten, aber eines Vorganges muß ich doch erwähnen. Im Jahre 1850 handelte es sich um ein Anleihen zur Speisung der Oberländerhypothekarkasse, ein Vortrag des Regierungsrathes wurde angekündigt; hier wurde die Einrede erhoben, der Große Rath sei nicht bei Eiden einberufen; der Präsident bemerkte, er habe das Geschäft schon vor zwei Tagen auf die Tagesordnung gesetzt; man hätte damals reklamiren können. Ein Mitglied der Versammlung rief: es sei ein Delikt, wenn das Anleihen mit Hintansetzung dieser gesetzlichen Vorschrift dekretirt werde, die Herren sollen nur so fortfahren, sie werden nicht immer regieren und ihre Nachfolger werden diesen Beschluß nicht anerkennen. Ein Anderer sagte es noch deutlicher (es war unser damaliger Präsident), indem er rief: wenn man so fortfahre, so heiße das „Reglement hin, Reglement her“; man werde auf diese Weise nicht lange regieren, jedenfalls aber haste die Regierung für die Folgen solcher Beschlüsse! Nun bitte ich Sie, beide Geschäfte zu vergleichen: dort handelte es sich um ein durch die Verfassung gebotenes Anleihen, dessen Sanction einer kleinen Formalität wegen unmöglich werden sollte, indem man drohte, den Beschluß später nicht anzuerkennen; hier liegt ein vom Regierungsrathe bewilligtes Anleihen vor, mit einer Protestation der Finanzdirektion gegen dasselbe, weil den Vorschriften der Verfassung dabei nicht Genüge geleistet wurde. Man beruft sich darauf, daß eine Zwangskonzeßion erfolgt wäre, wenn die Linie Biel-Neuenstadt nicht rechtzeitig vollendet worden wäre. Auch die Mehrheit der Kommission stellt sich auf diesen Standpunkt. Ich habe denselben schon in der Kommission bestritten. Von einer Zwangskonzeßion konnte die Rede sein, so lange man glaubte, der Kanton Bern wolle die Linie Biel-Neuenstadt gar nicht bauen, was er bei Anlaß des Beschlusses über die schwimmenden Eisenbahnen geradezu ausgesprochen hatte; seither aber konnte von Zwangskonzeßion nicht mehr die Rede sein, sondern der Auftrag an den Bundesrath beschränkte sich darauf, darüber zu wachen, daß dieser Bau möglichst bald vollendet werde. Man hätte daher füglich den Großen Rath einberufen und ihm die Frage vorlegen können, ob er sich noch mit fernern Fr. 625,000 bei dem Ostwestbahnunternehmen betheiligen wolle; es hätte dieß um so eher geschehen können, als die Zahlung der ersten Rate am 4. Juli, die zweite Zahlung am 27. gleichen Monats stattfand, so daß in der Zwischenzeit die Einberufung hätte stattfinden können. Wenn diese Außerachtsetzung einer gesetzlichen Bestimmung gerügt wurde, so war man dazu vollkommen berechtigt. Ich glaube, Ihnen nachgewiesen zu haben, daß man zu einer andern Zeit und einer andern Regierung gegenüber die Sache viel strenger auffaßte. Dieß ist, was ich noch anbringen zu sollen glaubte.

Riggeler (den Präsidentenstuhl verlassend). Ich bin auch genöthigt, noch einige Worte zur Berichtigung anzubringen und beginne mit dem Vorwurfe, den Herr von Gonzenbach machte, indem er einen Widerspruch darin erblicken wollte, daß vor einigen Jahren reklamirt wurde, weil der Große Rath nicht bei Eiden einberufen worden war. Ich begreife nicht, warum man darüber streiten kann, weil im Reglement vorgeschrieben ist, wenn bei Eiden geboten werden soll. Man hielt damals darauf, daß das Reglement gehandhabt werde; deshalb trifft mich kein Vorwurf, wenn ich das Reglement handhaben will, und ich bin überzeugt, daß Herr v. Gonzenbach heute ebenfalls reklamiren würde, wenn man das Reglement nicht beobachten wollte. Ein zweiter Vorwurf, den man als gegen mich gerichtet bezeichnen könnte, ist der, daß von Seiten mehrerer Redner, namentlich von den Herren Blösch und Steiner, darauf hingedeutet wurde, man suche eine Untersuchung der Verhältnisse der Ostwestbahn zu unterdrücken, man wolle eine solche Untersuchung nicht, weil vielleicht mancher darin verwickelt werden könnte, der zu den Hochstehenden gehöre und dem es daher unangenehm werden könnte. Diesen Vorwurf muß ich entschieden zurückweisen, sowohl in Bezug auf meine Person, als in Bezug auf die Regierung. Man verwechselt zwei Sachen: die Untersuchung der Verwaltung der Ostwestbahn und die Liquidation. Die Untersuchung ist im Gange. Die Kommission hat eine Anzeige an die Regierung eingereicht, diese hat die Sache dem Regierungsrath überwießen; bereits sind eine Menge Personen einvernommen worden. Verlangt hier Jemand, daß die Untersuchung niederge schlagen werde? Ueber meine Handlungen darf ich Rede stehen, und daß ich eine Untersuchung nicht scheue, beweisen Schritte, die mir in der Oeffentlichkeit zugeschrieben wurden. Etwas anderes ist es, den Geldsack der Gesellschaft mit Gewalt herbeizuführen. Ich verweise in dieser Beziehung namentlich auf das Verfahren, welches im Prozesse Mires, den Herr Blösch anführte, beobachtet wird. Es wurde von gewisser Seite der Versuch gemacht, die gegen Mires angehobene Untersuchung von Staates wegen niederzuschlagen; dagegen wurde eingeschritten und die Staatsgewalt hat sich manifestirt. Aber deswegen denkt Niemand daran, eine gütliche Ausgleichung der Interessen um jeden Preis zu verhindern und unter allen Umständen einen Konkurs herbeizuführen. Im Gegentheil, die gütliche Vereinigung ist im vollen Gange, und sie liegt im Interesse der Gläubiger. So darf man auch hier hoffen, daß eine solche Ausgleichung nicht unmöglich sei. Wir haben wenigstens eine Menge Gläubiger, unter ihnen die bedeutendsten, die Zusicherung gegeben, wenn man ihnen Gelegenheit gebe zu einer gütlichen Vereinigung, so werden sie Hand bieten, so daß alle Prozesse wegfielen. Ich kann nicht garantiren, daß es wirklich geschehen werde, aber wenn die Betreffenden nicht Hand bieten wollen, dann haben wir wenigstens unsere Pflicht gethan. Herr Steiner ging weiter und deutete an, wie gewisse Stellen bei Eisenbahnverwaltungen so gesucht seien, um sich dadurch zu bereichern, wie man oft bei Vertragsabschlüssen u. dgl. nur mit den Augen zu zwinkern brauche, um einen schönen Profit zu machen. In dieser Beziehung muß ich nur bemerken, daß ich davon nichts weiß und für meine Person eine solche Verdächtigung zurückweisen müßte. Es fällt mir übrigens auf, daß Herr Steiner so gut anzugeben weiß, wie sich etwas machen ließe. Anlaßlich des Vertrages des Herrn Wildbolz wurde bemerkt, daß auch Mitglieder des radikalen Generalstabes Jurabahn-Obligationen besitzen mögen. Ich weiß nicht, wer solche besitzt; so viel kann ich versichern, daß ich jedenfalls keine besessen habe. Sodann fand man es auffallend, daß in dem erwähnten Vertrage sich eine Stelle vorfindet, wonach ich mich verpflichtet hätte, hier die Erlassung eines Dekretes über die Hypothekirung der Eisenbahnen zu erwirken. Wenn ich eine solche vertragmäßige Verpflichtung eingegangen hätte, so wäre es eine Taktlosigkeit gewesen. Ich habe aber den fraglichen Vertrag nicht mitunterzeichnet und auch von der erwähnten Stelle keine Kenntniß erhalten, bis

ich im Laufe dieses Winters von Herrn Wildbolz darauf aufmerksam gemacht wurde. Am 13. Juni 1860 wurde nach meiner Auffassung vom Verwaltungsrathe die Rückweisung des Vertrages beschlossen. Später kam die Sache wieder zur Sprache und es wurde von anderer Seite die Ansicht geäußert, „die Direktion solle nach Maßgabe der Umstände handeln und den Vertrag in Kraft treten lassen, sobald dieselbe es dem Interesse der Gesellschaft für angemessen erachten würde.“ Ich hielt jedoch diese Auffassungsweise für unrichtig und verlangte neuerdings, daß die Sache vor den Verwaltungsrath gebracht werde. Am 11. August 1860 hielt der Verwaltungsrath wieder Sitzung, und ich befand mich damals auf einer Ferienreise mit meinen Knaben im Wallis. Um gerecht zu sein, nehme ich übrigens keinen Anstand zu erklären, daß, was die Acquisition der Obligationen des Jura-Industriels betrifft, ich selbst diese damals nicht für nachtheilig erachtete, sobald die Hypothecirung der Linie gesichert war. Ich schöpfte meine dahertige Ueberzeugung aus den Erklärungen des Herrn Schmidlin und Trog, Direktoren der Centralbahn. Der Erste erklärte nämlich auf mein Befragen, die Linie werde nach seiner Ueberzeugung einen genügenden Ertrag liefern, um ein Kapital von 8 Millionen zu verzinsen. Herr Trog ging nicht so weit, sondern erklärte, er rechne bloß auf die Verzinsung von 6 Millionen. Von diesen Erklärungen gab ich auch der Direktion Kenntniß. Was die Erwirkung eines Gesetzes über die Hypothecirung der Eisenbahnen betrifft, so würde ich zwar nie eine vertragmäßige Verpflichtung in diesem Sinne übernommen haben; hingegen ist es richtig, daß ich wiederholt in Direktionssitzungen, wie außerhalb derselben, auf die Uebelstände aufmerksam machte, welche der Mangel eines Gesetzes über die Stellung der Obligationeninhaber auf Eisenbahnen im Gefolge habe, und daß ich mit Rücksicht hierauf erklärte, ich werde darauf hinwirken, daß nicht nur ein kantonales, sondern wo möglich ein eidgenössisches Gesetz über diese Materie erlassen werde. Dieser Mangel ist denn auch allgemein anerkannt und Herr Steiner selbst hat in seinem Vortrage darauf hingewiesen. Herr Hildebrand mag nun gerade durch diese Erklärungen sich berechtigt geglaubt haben, die in Frage stehende Verpflichtung, deren Bedeutung ich übrigens auf den heutigen Tag noch nicht einsehe, in den Vertrag mit Herrn Wildbolz aufzunehmen. Mit Rücksicht auf die vorgedruckte Zeit beschränke ich mich im Uebrigen auf die Bemerkungen, die ich zu meiner persönlichen Rechtfertigung machen zu sollen glaubte. (Der Redner übernimmt wieder den Vorsitz.)

Straub. Ich werde Sie nicht lange aufhalten. Wenn ich das Wort ergreife, so ist es nicht, weil ich ein spezielles Interesse bei der Sache hätte, sei es als Centralbahner oder als Ostwestbähnler, oder als solcher, der Hoffnung haben könnte, eine Eisenbahn für seinen Kantonstheil zu erhalten. Wenn ich hier das Wort ergreife, so geschieht es weder dem einen oder andern Mitgliede der Versammlung zu Lieb, sondern ich behalte mir zu jeder Zeit das Recht vor, nach meiner Ueberzeugung zu reden. Wenn die Großräthe aus dem Amte Sessigen durch ihr Auftreten nicht viel Futore machen, so soll man sie doch nicht als Nachtrappeler tarirten. Wir sind in mancher Beziehung nicht immer der gleichen Ansicht, aber dessenungeachtet besteht ein kollegialisches Verhältniß unter uns, und es wird auch Keiner dem Andern zürnen, wenn er anderer Ansicht ist. Wenn ich auf die Sache selber eintrete, so geschieht es durchaus nicht, um der Ostwestbahnverwaltung oder der Regierung Vorwürfe zu machen, sondern ich halte mich an die Sache und stelle drei Hauptfragen. Erstens: soll der Staat die Ostwestbahn acquiriren, in sein Eigenthum übergehen lassen? Zweitens: wie soll der Staat diese Linien acquiriren? Drittens: soll der Große Rath heute beschließen, dieselben auf dem Wege des Staatsbaues auszuführen? Das sind die drei Fragen, die ich für wichtig erachte und worüber die Diskussion sich im engern Sinne verbreiten soll. Was die erste Frage betrifft, so muß ich sie mit Ja beantworten, und warum? Weil der Staat den

Kauf gerne eingeht? Nein, sondern, weil er muß. Ich bin auch Einer von denen, die seiner Zeit hier A gesagt haben in der Ostwestbahnangelegenheit, Einer von denen, die der Gesellschaft aus Gründen, das Unternehmen zu heben und auszuführen, eine Subvention von 2 Millionen unter gewissen Bedingungen zu verabsolgen stimmten. Ich glaubte damals, das sei der A und dabei bleibe es. Dieser Ansicht wird noch Mancher gewesen sein. Man sagte uns, die Ostwestbahn sei lebensfähig. Ob sie es wirklich war oder ist, das wissen wir nun. Die Regierung ist getäuscht worden, der Große Rath auch. Ich stimmte aber nicht zur Staatsbetheiligung, um die betreffende Summe der Ostwestbahn als Gesellschaft zu geben, sondern zum Zwecke der Förderung des Unternehmens. Weil ich Einer von denen war, die glaubten, es soll zu Stande kommen, so will ich es heute noch zu unterstützen suchen. Aber wie soll der Staat diese Linien acquiriren? Das ist eine wichtige Frage, auf die wir nur nach genauer Prüfung der Sache die Antwort geben sollen. Können wir nun heute Alles genau prüfen? Das ist schwer. Nachdem die Kommission vier Wochen lang, — ich will nicht sagen permanent, aber doch während einer ziemlich langen Zeit daran gearbeitet, und nicht im Stande war, die Sache in's Reine zu bringen; wenn selber die ersten Juristen über Eventualitäten, die eintreten können, nicht einig sind, so muß ich sagen: der Bach ist noch jetzt nicht sauber! Man sagte früher einmal, es gebe Momente im Leben, wo man einen Anlauf nehmen und hinübersetzen müsse. Hinüber müssen wir, aber wer garantirt uns, daß wir nicht mitten hinein fallen? Ich wiederhole: hinüber müssen wir und zwar noch etwas Wasser im Schuh mitnehmen. Herr Regierungsrath Wigy will die Sache zu einer Familienangelegenheit machen. Wir waren dem Kinde Götti, sollen wir ihm Vater sein? Ich will für die Verpflegung des Kindes, obgleich es uns Verdruß gemacht hat, etwas thun; aber ich will nicht ein Benjamin daraus machen zum Nachtheil der andern Kinder. Ich frage: hat der Staat nur dieses Unternehmen ins Auge zu fassen? Nein, wenn wir alle bei der Budgetberathung geäußerten Wünsche betrachten, so werden wir sehen, daß noch viele Kinder da sind, die etwas verlangen. Wir sollen daher nicht dem Einen einen bunten Rock anziehen, und dadurch bei den Andern Jalousie erregen. Es handelt sich um die Aufnahme eines verlassenen Kindes, aber bevor wir es aufnehmen, wollen wir untersuchen, was daran hängt. Ich kam mit der Meinung hieher, in die Sache wie sie ist, nicht einzutreten, aber ich bin durch die Diskussion belehrt worden. Ich erblicke in dem Vorschlage des Herrn Röthlisberger, der für einen Kaufpreis von 6 Millionen stimmt, einen Ausweg. Im Kommissionsberichte heißt es: „Der wirkliche Werth einer Sache bestimmt sich in der Regel durch den Ertrag, den sie gewährt.“ Nach diesem Grundsatz berechnete die Kommission den Bauwerth, gleichwohl fand sie, daß der Staat einen jährlichen Ausfall von Fr. 170,000—245,000 erleiden werde. Wenn uns unter allen Umständen ein Verlust von solcher Höhe bevorsteht, so wird man sagen: was ist das? Man rechnet jetzt nicht mehr nach Hunderttausenden, sondern nach Millionen. Was sind Millionen? Bei der Budgetberathung rechnet man oft nach hundert Franken; soll man das nicht im Auge haben? Man wird einwenden, dieser Ausfall lasse sich leicht decken. Der Herr Finanzdirektor sagte uns zwar, er wolle keine Steuererhöhung, aber er wird die übrigen Ausgaben beschränken müssen. Die Bemerkung des Herrn Steiner, daß das Amt Sessigen seit einer langen Reihe von Jahren sich hier für eine bessere Straße verwende, ist ganz richtig. Ich sage nun im Allgemeinen: wenn der Staat zu solchen Zwecken so große Summen verwendet, kann er dann für andere gemeinnützige Werke ebenfalls die erforderlichen Hülfquellen zur Verfügung haben? Man wird ein Anleihen vorschlagen. Aber dann werden die Privatgelder gerade in das Staatsanleihen fließen, weil sie dort sicher angelegt sind, und dem innern Verkehr werden verfügbare Kapitalien entzogen. Auch von diesem Standpunkte aus werden nachtheilige Folgen eintreten. Ich gehe nun zu der Frage über: soll der Große Rath Staatsbau

erkennen, heute, da er noch nicht weiß, ob er Eigenthümer der fraglichen Linien bestimmen wird oder nicht, wo er nicht weiß, um welche Summe dieselben erhältlich seien? Ich sage: nein! heute nicht. Wenn er Eigenthümer der betreffenden Linien ist, dann mag der Große Rath erkennen, was er will, dann mag es sein; dann will ich mich fügen; auch dann werde ich in den sauren Apfel beißen. Ich habe nicht das Rednertalent, um auf alle Konsequenzen aufmerksam zu machen, die eintreten können, mein Gedächtniß ist nicht raffinirt genug; auch haben die Herren genug gehört. Ich schließe mich dem Antrage des Herrn Röthlisberger an, die fraglichen Linien um 6 Millionen zu acquiriten, in den Staatsbau aber gar nicht einzutreten.

Büßberger. Ich glaube, es ist absolut nöthig, daß die Kommission ihre Anträge etwas genauer präzisire, um irrigen Auffassungen vorzubeugen. Im §. 1 schlägt die Kommission vor, der Regierungsrath habe die Rechte und die Interessen des Staates zu wahren, soweit sie durch die Konzessionen der Ostwestbahngesellschaft begründet sind, sei es bei gerichtlicher Liquidation oder gültlichem Uebereinkommen. Nun wurde dieser Antrag von zwei Seiten angefochten, von Herrn v. Gonzenbach und vom Herrn Berichterstatter des Regierungsrathes. Nach näherer Untersuchung fanden wir, es könne den erhobenen Einwendungen in der Weise Rechnung getragen werden, daß wir den §. 38 der Konzession modifizieren, indem wir die Haftbarkeit der Linie Biel-Neuenstadt auf Biel-Bern und Bern-Langnau beschränken. Herr von Gonzenbach beantragte eine zweite Modifikation, betreffend den Sitz der Gesellschaft. Wir sind auf diesen Antrag nicht eingetreten, aber in dem Sinne, daß es heiße, „jetzt“ trete man nicht auf eine solche Modifikation ein, weil das ferner Vorzulehrende noch verfügt werden muß, und dann noch immer Zeit ist, über diesen Punkt zu entscheiden. Das wäre also die erste Modifikation. Ich glaube, es werde darüber kein Zweifel sein. Der zweite Antrag betraf die Liquidation, indem man sagte, ein Privatkauf dürfe jedoch nicht ohne Zustimmung aller Aktionäre stattfinden. An dieser Bestimmung halten wir noch heute fest. Es wurde aber darauf hingewiesen, daß die Regierung noch weiter gehe, indem sie auch die Zustimmung der Gläubiger vorbehalte. In diesem Sinne wird nun auch der Kommissionsantrag ergänzt. Wie ich aus dem Eingangsrapporte des Herrn Eisenbahndirektors entnehme, scheint man den Ausdruck „Gläubiger“ nicht ganz scharf verstanden zu haben, indem man glaubte, es komme am Ende nicht darauf an, ob einzelne böse Köpfe bestimmen oder nicht. Wir dagegen sind der Ansicht, es müssen alle bestimmen. Aber wir machen jetzt eine Ausnahme mit Rücksicht auf das Votum des Herrn Riggeler. Und wenn die Gesellschaft sich mit $\frac{3}{4}$ der Stimmen auflöst — sagte dieser Redner —, wenn keine Gesellschaft mehr da ist, wie soll dann der Bahnkörper verkauft werden? Da fanden wir in den Statuten eine Bestimmung, nach welcher im Falle der Auflösung der Gesellschaft das gesammte Eigenthum derselben „auf die möglichst vortheilhafteste Weise verkauft werden soll.“ Nun entsteht die weitere Frage, wenn die Aktionäre nicht einig sind, ob die Minderheit der Mehrheit das Gesetz machen könne, oder umgekehrt. Und da kamen wir zu der Ansicht des Herrn Riggeler, daß die Mehrheit der Minderheit das Gesetz mache. Deshalb wird bei Art. 2 der Zusatz beigefügt: „es sei denn, daß die Gesellschaft der Ostwestbahn vorher ihre Auflösung beschließt.“ Dann kommt ein fernerer Satz, und dieser wurde von Herrn Meyer nicht abgelesen: „In jedem Falle aber müssen alle Gläubiger mit dem Kaufe einverstanden sein.“ Wenn wir also zugeben, daß eine Auflösung der Gesellschaft möglich ist, ohne daß der letzte Aktionär bestimmt, so können wir doch nicht zu einem Kaufe Hand bieten, ohne daß alle Gläubiger bestimmen; diese kennt man. Man kann nicht voraussetzen, daß die Gläubiger, nur um der Ostwestbahngesellschaft Verlegenheiten zu bereiten, sich einer Verständigung widersetzen werden; sie haben Alle das gleiche Interesse. Wir beharren also darauf aus Gründen, wie sie gestern entwickelt wurden. Sie müßten sonst immer

risikiren, daß einzelne Gläubiger nachträglich kämen, um ihre Forderungen geltend zu machen. Wir haben diese Modifikation auch deswegen aufgenommen, um zu zeigen, daß wir nicht einen Geldstapel wollen — des Geldstages oder der Prozesse wegen, sondern wenn er nicht zu vermeiden ist, und nicht zu vermeiden ist er, wenn Sie diese Cautelen übergehen. Nun komme ich zu der dritten Modifikation, betreffend den Kaufpreis. Um sich zu verständigen, setzte man ein Maximum von 7 Millionen fest. Es soll die Meinung haben, daß die 7 Millionen ein Maximum seien, keineswegs sollen sie den Kaufpreis unter allen Umständen bilden, und es wird der Regierung zur Pflicht gemacht, daß sie, wenn nicht so viel erforderlich ist, nicht die ganze Summe ausgeben werde. Nachdem uns heute vom Herrn Finanzdirektor vorgerechnet worden ist, daß die ausgeführten Arbeiten nur $6\frac{1}{2}$ Millionen werth seien, würde ich gar gut begreifen, wenn der Antrag des Herrn Röthlisberger durchginge. Ich persönlich hätte dann auch das Gefühl, daß man dann nicht sagen könnte, man habe gemarftet, weniger offerirt, als anständig sei. Daß der Kanton Bern sämtliche Gläubiger, die für die Ostwestbahn, auch im Kanton Luzern oder Zug, etwas geliefert haben, bezahle, das kann man nicht verlangen, sondern die Betreffenden sollen dann auch dort ihre Hebel ansetzen. Wenn es sich um das Eintreten handelt, so wird es Sie übrigens nicht geniren, 7 Millionen als Maximum festzusetzen. Daran aber halten wir fest, daß aus dem Kaufpreise vor Allem bezahlt werden sollen: die Expropriaten und der Vorschuß von Fr. 625 000. Nach dem Antrage der Regierung ist dieß nicht sicher, wir aber verlangen es direkt. Man wird es nicht unbillig finden, daß der Staat seinen Vorschuß, der im Interesse der Gläubiger verwendet wurde, von der Kaufsumme abziehe. Der Art. 4 bleibt unverändert. Es wurde lebhaft für und gegen den Staatsbau gesprochen. Der Antrag der Kommission steht in der Mitte, er sagt: streitet heute nicht dafür und nicht dagegen, sondern laßt die Frage offen! Wenn der Fall wirklich eintritt, daß der Staat in den Besitz der betreffenden Linien gelangt ist, so hat der Große Rath immer noch freie Hand, zu beschließen, was er für angemessen findet. Ich glaube, es sei entschieden das Beste, wenn man heute weder für noch gegen entscheidet. Ich kann die Gründe, die namentlich von jurassischer Seite für den Staatsbau angeführt wurden, nicht begreifen, namentlich wenn Herr Seßler sagte, es sei Gefahr vorhanden, wenn nicht sofort Staatsbau beschlossen werde, daß der Jura für den Kanton Bern verloren gehen könne. Solche Gefahren können wir ohnedieß nicht beschwichtigen, und unter diesen Voraussetzungen möchte ich auch nicht dazu stimmen. Die jurassische Bevölkerung ist nicht für Anschluß an Frankreich, sondern Herr Seßler wollte ohne Zweifel auf allfällige Gelüste des mächtigen Nachbarn hinweisen; dieser nähme aber den Jura noch lieber mit schönen Eisenbahnen. Ich möchte mich auch deshalb nicht gegenüber dem Jura verpflichten, weil noch keine Traces festgestellt, noch keine Berechnungen aufgestellt wurden, wie die fragliche Linie erbaut werden soll; ich könnte nicht dazu stimmen, bei Anlaß der Behandlung eines ganz andern Geschäftes. Ich glaube, das Glücklichsie sei, was Ihnen die Kommission vorschlägt: der Staatsbau wird nicht verworfen, nicht angenommen; einstweilen haben wir genug, dann erwägen wir die Sache reiflich. Nach Art. 5 würde der Regierungsrath ermächtigt, auf Rechnung des bewilligten Kredites die verpfändeten oder deponirten Obligationen der Ostwestbahn einzulösen oder dafür zu sorgen, daß solche nicht mit Verlust veräußert werden, damit dem Staate nicht Schaden erwachse. Sie wissen, daß die erwähnten Obligationen in nächster Zeit eingelöst werden müssen, daß sie im Falle der Nichteinlösung um einen Spottpreis veräußert würden. Es liegt auf der Hand, daß der Verlust auf das Unternehmen zurückfiele, und um denselben möglichst zu verhüten, wird diese schützende Maßregel vorgeschlagen. Dagegen wollten wir nicht die Regierung zum Bauen autorisiren, damit wir nicht immer tiefer und tiefer hineingerathen, bevor wir wissen, ob der Staat die Sache kaufen kann. Wir wissen nicht, was der

Gesellschaft beliebt, ob die Zustimmung der Gläubiger und der Aktionäre erhältlich ist oder nicht. Es wurde zwar aufmerksam gemacht, daß auf der Linie Biel-Neuenstadt einige Arbeiten zur Sicherung des Betriebes gemacht werden müssen, und wahrlich, als ich leztlich an Ort und Stelle die Gefahren sah, welche dem Verkehre drohen, so daß derselbe lebensgefährlich wird, dachte ich, es sollte von Polizei wegen eingeschränkt werden; für solche Ausgaben kann man sich immer decken. Das ist der Sinn der vorgeschlagenen Modifikationen. Ich glaube, wenn Sie das Ganze auffassen, so liege für den Staat weniger Gefahr darin, wenn man im Grundsatz auf den Antrag der Kommission eintritt, als wenn man auf den Antrag der Regierung eintritt. Ich würde daher vorschlagen, die Frage so zu stellen: will man überhaupt eintreten? und wenn ja: will man im Grundsatz eintreten in die Vorschläge der Kommission oder der Regierung? Dann käme die artikelweise Berathung und kann Jeder stimmen, wie er will und beliebige Anträge stellen.

Sessler. Ich glaubte, das Wort nur ergreifen zu wollen, um Herrn Steiner in einem Punkte aufzuklären, aber ich finde mich nun veranlaßt, etwas weiter zu gehen. Dem Herrn Steiner möchte ich nur bemerken, daß mir die Sache zu ernst ist, um Witze zu reißen. Ich erkläre ihm, daß weder ich noch einer meiner Verwandten Eisenbahnaktien besitzen. Es war mir leid, daß Herr Steiner einen Abwesenden verlegte, den Herrn Kantonsbuchhalter Hengi, welcher mit mir den Auftrag erhalten hatte, den Finanzbestand der Ostwestbahn zu untersuchen und dabei etwas fand. Sodann verschreibe ich dem Herrn Steiner die Handwurstensacke ohne Untersuchung. Nun erlaube ich mir ein Wort über einen andern Punkt. Ich bedaure, daß Herr Bützberger die Anträge der Kommission zum Theil unrichtig interpretirt hat, als wäre es Absicht derselben, den Vorbehalt in Betreff des Sitzes der Gesellschaft fallen zu lassen. Davon gehe ich nicht ab. Uebrigens ist es mir sehr leid, nach dem wir uns gegenseitig bis auf's Aeußerste bestrebt haben, uns zu verständigen, um dem Großen Rathe einen Gesamtvorschlag vorlegen zu können, um ein Resultat herbeizuführen, das zur Beruhigung des Landes diene, und es muß Einen bemühen, wenn nun Herr Bützberger der Versammlung andeutet, es sei ihm lieber, wenn $6\frac{1}{2}$ als 7 Millionen dekretirt werden. Um diesen Preis habe ich mich nicht verständigt und unter solchen Bedingungen werde ich mich nicht mehr einlassen; warum? Der Bauwerth der ausgeführten Arbeiten beträgt nach der Angabe des Herrn Wettli über 8 Millionen. Es waren damals noch nicht alle Maßrunden vorhanden, also im Minimum sind 8 Millionen verwendet. Ich mag nun die Abzüge, die man in der Kommission für zu viel bezahlte Provisionen u. s. f. in Rechnung brachte, zusammenrechnen, wie ich will, so komme ich nie unter eine Summe von 7 Millionen. Auf diesem Fuße kam ich mit den Herren zusammen, aber mit schwerem Herzen und nicht vollständig beruhigtem Gewissen, ob nicht vielleicht noch Unrecht geschehe. Nun kommt ein Kommissionsmitglied und sagt, da es gehört, daß die Gläubiger mit $6\frac{1}{2}$ Millionen befriedigt werden könnten, mache es nicht viel, wenn 6 Millionen dekretirt würden. Wir haben nicht diese Rechnung zu machen, sondern zu fragen, was die Bahn für uns werth sei. Wenn man Rentabilitätsberechnungen zu Grunde legen will, wie es heute geschah, dann hatten die Herren sehr Unrecht, auf 7 Millionen zu gehen, sie hätten dann bei 6 Millionen stehen bleiben sollen; aber sie fühlten selbst, daß es nicht recht wäre. Ich finde mich nun durch diese Interpretation veranlaßt, einfach auf meinen früheren Standpunkt zurückzukommen, indem ich von einer solchen Markerei nichts mehr will, und schließe mich, obschon ich in Minderheit bin, dem Antrage der Regierung an, weil ich je länger desto mehr die Ueberzeugung habe, daß man die Bahn mit Gewalt der Centralbahn in die Hände spielen wolle.

Bützberger. Ich erlaube mir eine Berichtigung. Erstens habe ich nicht rapportirt; dort ist der Berichterstatter der Kommission. Zweitens habe ich den Kommissionsantrag nicht abgeändert, indem ich sagte, es stehe jedem Mitgliede frei, zu stimmen, wie es wolle. Ich sagte, der Herr Finanzdirektor habe uns vorgerechnet, daß $6\frac{1}{2}$ Millionen hinreichen, um die Schulden der Gesellschaft zu bezahlen. Wenn man das von vornherein gesagt hätte, so hätte ich den Vorschlag von 7 Millionen gar nicht gebracht. Ferner sagte ich, ich möchte nicht heute Staatsbau beschließen, sondern die Sache überlegen. Uebrigens haben nicht diejenigen, welche stürmten, hier herauszufordern, sondern es bedarf ruhiger Ueberlegung, und wenn ein Mitglied des Großen Rathes nicht über Hals und Kopf dreinspringen will, wie Andere vorschlagen, so soll man nicht annehmen, es handle sich darum, die Bahn einer andern Gesellschaft in die Hände zu spielen. Ich stehe so unabhängig da als Andere.

Lehmann, J. U. Ich habe vorerst eine kurze Erläuterung zu geben über eine Bemerkung, die ich als Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission bei Behandlung der Staatsbetheiligung an der Ostwestbahn machte, und die Herr von Gonzenbach so interpretirte, als hätte ich gesagt, wenn der letzte Wagen von der Staatskasse eingezahlt sei, werde die Lokomotive nach Langnau fahren. Ich habe damals zwar weder vom letzten Wagen noch von der Lokomotive gesprochen, dagegen sagte ich, wenn der Staat seine Einzahlung geleistet habe, werde die Linie erstellt sein. Ich fügte mich dabei auf den Vertrag mit der Ostwestbahngesellschaft, nach welchem mit Sicherheit angenommen werden konnte, daß die fragliche Linie nach Auslieferung der 2 Millionen erstellt sein werde. Ich erklärte aber dem Großen Rathe zugleich, daß die Mitglieder der Kommission die Vorlagen benützt haben, auf welche auch der Regierungsrath seinen Vortrag stützte, da wir nicht Techniker seien. So viel über die erwähnte Aeußerung. Bezüglich der Sache selber hat die ganze bisherige Diskussion auf mich einen sehr ernsten und in gewisser Beziehung peniblen Eindruck gemacht. Sie erweckte in mir das Gefühl, daß wir in Folge der jüngsten Vorgänge der Ostwestbahn unter einem Drucke leiden, der unser freies Urtheil für eine lange Zukunft beeinträchtigen und uns dahin führen könnte, Beschlüsse zu fassen, die wir später bereuen könnten. Wir hörten schwere Klagen über die Verwaltung der Ostwestbahn, Klagen, die sich auf das Unternehmen selbst hinüberzogen, so daß hin und wieder ein Mitglied befangen wurde. Aber wir haben hier ernste Pflichten zu erfüllen, nicht nur unsern Gefühle nachzuleben; die Erstellung der nothwendigen Schienenwege im Kanton haben wir in's Auge zu fassen. Das mögen wir uns klar machen. Diejenigen, welche von Staatsbau reden, haben eben fogut einen redlichen Willen als die, welche die Opfer hervorheben, welche der Staat zu bringen habe. Es liegen auf beiden Seiten schwere Gewichte in der Waagschale. Werfen wir einen kurzen Blick auf die Entwicklung der Eisenbahnfragen in der Schweiz und im Kanton Bern. Nach dem ersten Projekte, das vorgelegt wurde, hätte der Kanton sich mit einer Zweiglinie von Yss nach Bern begnügen sollen. Durch Unterhandlungen mit der Centralbahn erhielten wir später die Bahn, welche wir jetzt haben. Damals stellte man uns vor, wenn man der Gesellschaft nicht alles gebe, was sie verlange, so bekommen wir keine Bahn. Wir thaten der Centralbahn vieles, und ich nehme es nicht übel; sie handelte in ihrem Interesse. Ich wirkte mit. In der Folge kam die Centralbahn in Verlegenheit, der Kanton Bern half ihr; es war die erste Eisenbahn, die auf seinem Gebiete gebaut wurde, und wir freuten uns, sie zu bekommen. Nun kam die Ostwestbahn; diese sah man schon unlieber; andere Interessen kamen in's Spiel, und die Ostwestbahn erhielt erst mit dem Auftauchen der Dronlinie ihre volle Bedeutung. Wir haben gesehen, mit welchen Schwierigkeiten die Ostwestbahn zu kämpfen hatte. Die Verwaltung hat an ihrem Sturze viel verschuldet, das müssen wir anerkennen, aber auch das ist nicht zu läugnen, daß eine verwerfliche, systematische Opposition, in Blättern und auf verschiedene Weise gegen dieses Unternehmen geführt wurde.

Auch da kamen verschiedene Interessen in Frage zwischen einzelnen Ortschaften und verwickelten die Sache sehr. Es entstanden Schwierigkeiten, mit denen die Centralbahn nie zu kämpfen hatte. Wenn wir alles in's Auge fassen, so werden wir gestehen, daß es sich um ein Unternehmen handelt, bei dem Bern's künftige Größe und Zukunft betheiligt ist. Daß mancher Berner mit Hohn auf das Unglück der Ostwestbahn herabsah, hat mich sehr bemüht. Wenn wir einerseits nicht weiter gehen sollen, als unsere Kräfte uns erlauben, so sollen wir doch andererseits mit einem Unternehmen sympathisiren, das Bern groß und glücklich zu machen bestimmt ist; wir sollen es nicht mit Hohn und Spott behandeln, wenn es mit Schwierigkeiten zu kämpfen hat, sondern Mitleid mit ihm haben. Wir haben uns nun zu fragen, was wir unter diesen Umständen thun sollen? Ich sehe ein, daß wir an einem Scheidewege stehen, daß, wenn wir offen reden wollen, wohl die Frage sich so stellt, ob wir Staatsbau oder Privatbau grundsätzlich beschließen wollen. Der Privatbau macht momentan die Stellung des Staates in der Weise angenehmer, daß man weniger riskirt. Wenn man sich nicht betheiligen will, so befinden sich die Finanzen des Staates besser dabei, sie leiden nicht, er setzt sich dem Vorwurfe der Schwinderei nicht aus. Letzteres ist ein eigener Begriff. Es ist bei solchen großen Unternehmungen manche Schwinderei getrieben worden. Man wirft auch der Centralbahn vor, daß sie ihre Aktien schon zum voraus unter ihrem Werthe in Paris verkauft habe. Ich kenne das nicht. Indessen habe ich schon jetzt die reine Ueberzeugung gewonnen, daß wir die Nachwelt in die schwierigsten Verhältnisse bringen, wenn wir den Privatbau beibehalten. Der Termin einer Koncession auf 99 Jahre ist ungeheuer lang. Unser ganze öffentliche Verkehr ist dabei betheiligt, die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse im Allgemeinen, die zunehmende Bevölkerung; alle diese Verhältnisse ziehen ebenso schwer auf der Wage als auf der andern Seite die Opfer, welche man von uns verlangt. Mancherlei Bedenken erregte die Rentabilitätsfrage. Auf die Behauptung, die heute hier aufgestellt wurde, als würde die Rentabilität durch Erstellung einer Konkurrenzlinie herabgedrückt, erwidere ich mit einer Hinweisung auf Frankreich, welche beweist, daß trotz dem die Rentabilität steigen wird. Im Jahre 1841 betrug die Rentabilität der sämmtlichen französischen Eisenbahnen Fr. 13,289,107 von 569 Kilometern, oder durchschnittlich per Kilometer Fr. 23,355; im Jahre 1855 betrug dieselbe Fr. 268,912,448 auf 5533 Kilometern, oder durchschnittlich per Kilometer Fr. 46,794. Der Ertrag hat sich demnach innert 15 Jahren sozusagen verdoppelt. Welche Folgerungen sollen wir aus solchen Erscheinungen ziehen, wenn wir bedenken, was in einem Zeitraum von 99 Jahren in unserm Lande geschehen kann? Haben Sie die Zunahme des Verkehrs der Centralbahn je beobachtet? Wir sehen denn auch, daß andere Staaten für Erstellung der Eisenbahnen große Opfer bringen, und als Nachweis dafür führe ich an, daß z. B. Frankreich für Erstellung einer Länge von 16,289 Kilometer, deren Ausföhrung Fr. 6,660,000,000 kostete, eine Subvention von Fr. 915 Millionen geleistet hat, oder per Kilometer Fr. 56,000 durchschnittlich. Hier findet man, daß wir nicht so weit gehen können. Ich berufe mich aber auf einen Bericht, welchen die französischen Staatsräthe Buillefroy, Michel Chavalier, der bekannte Nationalökonom, und de Franqueville dem legislativen Körper im Frühlinge 1859 vorgelegt haben und worin sie sagen: „Il reste à construire un développement de 7631 kilomètres, c'est-à-dire une longueur presque égale à celle dont le pays est actuellement en possession, et cela sans tenir compte des nouvelles lignes secondaires dont la concession est ajournée pour plusieurs années sans doute, mais dont les populations intéressées sollicitent l'exécution. Pour accomplir cette tâche, les compagnies ont à demander encore à l'épargne du pays un capital de 2 milliards et demi. De tels efforts, hâtons nous le dire, ne sont pas audessus des forces du pays. Cette œuvre si utile s'accomplira; mais il faut bien le reconnaître, des entre-

prises de cette nature et de cette importance ne sauraient être assimilées à de simples spéculations d'intérêt privé; ce sont des grandes entreprises d'utilité générale qui ne peuvent être abordées résolument et menées à bonne fin qu'avec le concours et l'appui bienveillant des pouvoirs publics.“ Herr v. Gonzenbach sagte zwar, die große Schweizerrepublik in Nordamerika habe ihre Eisenbahnen ohne Staatsbetheiligung erstehen sehen. Man wäre aber im Irrthume, wenn man dieß als unbedingt richtig annehmen würde. Denn die Vereinigten Staaten von Nordamerika haben den unternehmenden Gesellschaften für Erstellung von Eisenbahnen große Länderstrecken abgetreten; so für die Eisenbahn von Galveston nach Hudson und Henderson mit einer Koncession à perpétuité auf eine Länge von 358 Kilometer 930,000 Hektaren oder 2597 Hektaren per Kilometer; ebenso für die Linie Illinois-Central auf 1126 Kilometer 2,595,000 Acres. Auch Belgien hat von 1830 bis 1850 für seine Straßen, Eisenbahnen und Kanäle aus der Staatskasse zc. eine Summe von Fr. 285,928,674 verausgabt und zwar:

für Landstraßen	Fr. 58,891,364
„ Staatseisenbahnen nebst Transportmaterial	„ 167,333,400
„ Bixinalwege	„ 25,898,974
„ Wasserstraßen	„ 33,804,936

Zusammen Fr. 285,928,674

Daran haben Gemeinden und Privaten bezahlt „ 51,587,106
das Mehrere floß aus der Staatskasse.

Nun fragt es sich: wenn anderwärts Regierungen, die stark sind, die einen entschiedenen Willen gegenüber ihren Völkern haben, solche Opfer zu diesem Zwecke bringen können, wird der Kanton Bern, nachdem er für die Centralbahn sich eingelassen, sagen können, er wolle sich zurückziehen? Ich glaube, man könne das nicht. Selbst bei Berathung der Koncession der Centralbahn sagte der damalige Berichterstatter des Regierungsrathes, er wisse nicht, ob er sich freuen solle über die kommenden Eisenbahnen oder nicht, man könne sich aber derselben nicht erwehren. Wenn schon damals nicht kleinliche Rücksichten vorwalteten, — ist denn jetzt mehr Grund dazu vorhanden? Wir müssen eben die Bedürfnisse aller Landesgegenden in's Auge fassen. Den Oberaargau durchzieht eine Eisenbahn, er kann sich derselben freuen. Ich sehe die wohlthätigen Folgen, wie der Güterwerth gestiegen ist, wie Verkehr und Handel zunehmen, wie der Flecken Langenthal zur Blüthe gelangt ist; das alles sind Beweise, wie wohlthätig eine Eisenbahn wirkt. Glauben Sie aber, daß andere Landestheile dieser Entwicklung des Wohlstandes ruhig zuschauen werden, daß sie nicht auch eine Verbesserung ihrer Verkehrsmittel verlangen? Das ist unzweifelhaft. So gut als die Erstellung der alten Landstraße durch den Oberaargau einst ein ganzes Straßennetz zur Folge hatte, so werden wir nun ein großes Eisenbahnnetz bekommen; wir können ihm nicht entgehen. Man sagte, eine Eisenbahn habe nicht so große Bedeutung für ein Land, wie man glauben mache. Ich glaube dagegen, wohl. Denn wenn keine Eisenbahn in das Emmenthal gebaut wird, so darf es uns dann nicht überraschen, wenn ein Theil des Kapitals auswandert; wenn der Verdienst abnimmt und die Leute fortgehen, die solchen geben könnten, wenn die Geschäfte stille stehen und es mit dem Wohlstande rückwärts geht. Ich finde ferner, wenn wir jährlich so große Summen für gute Schulen ausgeben, so dürfen wir nicht dabei stehen bleiben, denn die Einrichtung guter Schulen und die Vervollkommenung der Verkehrsmittel sollen Hand in Hand gehen, damit die Leute die erworbenen Kenntnisse verwerthen können. Auch für das Armenwesen hat der Staat große Opfer gebracht. Wenn wir Jahre lang große Summen ausgeben, um die Leute zu füttern (erlauben Sie mir diesen Ausdruck), so ist es nach meiner Ansicht weit zweckmäßiger, denselben Verdienst zu geben. Man wendet freilich ein, die Eisenbahnen vermitteln den Verkehr von Industrie und Handel, aber sie schaffen dieselben nicht. Das ist ein Irrthum, zu dessen Widerlegung ich nur ein Beispiel zitiren

will. Herr Richter-Linder von Basel kaufte das ehemalige Kloster St. Urban und etablierte dort eine Industrie. Glauben Sie, er hätte dieß gethan, wenn ihm nicht eine Eisenbahn zu Gebote stände? Ich betrachte aber auch den Staatsbau für gut, weil wir durch denselben der Centralbahn dann eine entschiedene Konkurrenz entgegenhalten können, damit sie nicht zu mächtig werde. Ich will die Vortheile, welche die Eisenbahnen einem Lande bringen, nicht weiter erörtern; man kennt sie. Die Eisenbahnen sind ein Bedürfnis der Zeit und durch die Macht der Verhältnisse geboten. Nun komme ich zu den Bedenken, deren Gewicht ich auch fühle, zu den enormen Summen, welche der Staat dafür verwenden soll. Das ist allerdings ein ernstes Bedenken, und ich gebe gerne zu, wenn man das erforderliche Geld zu $4\frac{1}{2}$ Prozent in unserm Lande aufnehmen würde, daß der Geldmann die Gelegenheit benützen würde und für Manche Verlegenheiten entstehen könnten, daß unsere Kassen hart mitgenommen würden. Auch ist der Einwurf, daß wir im Falle eines Kriegsausbruches in Verlegenheit kämen, nicht aus der Luft gegriffen. Aber ich glaube, das seien denn doch nicht hinreichende Gründe zu sagen: Wir wollen nichts von den Eisenbahnen wissen! Man schlägt die Kosten der drei Linien Biel-Neuenstadt, Biel-Bern und Bern-Langnau auf 16 Millionen an, und das übersteigt die Kräfte des Staates nicht. Dann kommt der Jura. Herr Bützberger sagt: ja, der Jura muß auch seine Bahn haben, aber es ist noch nicht klar, in welcher Art und Weise man ihm helfen könne. Meinerseits halte ich dafür, wir sollen uns gegenüber dem Jura offen aussprechen, wie wir es verstehen. Das jurassische Reg ist ein sehr kostspieliges und ich sehe nicht ein, wie wir von heute auf morgen alles erledigen können; aber der Jura sieht dieß auch ein. Es wird nicht Alles auf einmal gemacht werden müssen; man wird eben vorerst mit Privaten und Gemeinden unterhandeln. Also ist nicht richtig, wenn man behauptet, durch die Annahme der regierungsräthlichen Anträge binden wir uns die Hände gegenüber dem Jura. Wir sind nicht förmlich dazu gezwungen. Wohl aber kann man sagen: wenn wir für Eisenbahnen im alten Kantonstheile Aktien genommen und Subventionen dekretirt haben, so muß man es auch für den Jura thun. Daß dann der französische Kaiser deswegen mehr lustern würde auf den Jura, wenn dieser Landestheil Eisenbahnen hat, halte ich nicht für stichhaltig. Ich halte dafür, wenn wir den Jura mittels einer Eisenbahn und zugleich mit einer einheitlichen Gesetzgebung mit dem alten Kantone verbinden, so werden wir uns gegenseitig besser erkennen. Aber eine Eisenbahn müssen die Jurassier haben. Es wurde richtig bemerkt, welchen Umweg unsere Herren Kollegen aus dem Jura machen müssen, um nach Bern zu kommen. Ein fernerer Einwurf ging dahin: wenn der Staat eine bedeutende Zahl von Eisenbahnangestellten habe, so würden diese leicht als Kreaturen der Regierung zu verschiedenen Zwecken benutzt und könnten so dem Lande in politisch bewegten Zeiten gefährlich werden. Ich glaube, es sei weniger gefährlich, wenn die Leute im Dienste des Staates, als wenn sie unter Privatunternehmern stünden. Wir haben eine republikanische Verfassung, das Volk kann den Großen Rath abberufen; jeder Bürger hat sein Stimmrecht. Eine Bahngesellschaft aber, die ein großes Budget hat, über viele Angestellte besteht, kann mit diesen, namentlich wenn sie einen großen Rang in der Gesellschaft einnehmen, viel machen; und kann man es ihr übel nehmen? An uns ist es hier, dafür zu sorgen, daß wir nicht von solchen Einflüssen abhängig werden; ich glaube also, der Staatsbau sei unter diesen Umständen nothwendig. Ich glaube auch, wenn momentan ein Zinsausfall erfolge, so sei der Staat im Falle, denselben zu decken. Die Aufsicht über das Unternehmen wird allerdings einen gewichtigen Punkt bilden; aber ich halte dafür, wenn in größern Staaten, bei verwickeltern Verhältnissen eine tüchtige Aufsicht möglich ist, so sei eine solche noch eher möglich bei einfacheren Einrichtungen. Ein Redner machte die Einwendung, der Staatsbau wäre gut, wenn wir noch über alle Linien zu gebieten hätten; d. h. mit andern Worten, man

wolle keine Bahnen mehr. Eine Privatgesellschaft wird nie eine Linie bauen, von der sie glaubt, sie rentire nicht. Wir müssen uns also die Sache klar machen, entweder sagen, wir wollen nicht, oder dann entschlossen Hand an's Werk legen. Ist dieß richtig, so möchte ich nicht nur eine Subvention leisten, sondern den Vortheil selbst und freie Hand haben. Wir haben bereits gesehen, was die Eisenbahnen in den eidgenössischen Räten für fatale und schwierige Verhältnisse hervorgerufen haben. Ich wünschte von ganzem Herzen, daß es uns hier nicht so gehe. Wenn uns das Wohl des Kantons am Herzen liegt, so sollen wir uns gegenseitig zu unterstützen suchen; dann wird Bern in seiner Wohlfahrt immer weiter vorwärts kommen, während Eigennutz nicht gut ist. Ich komme nun zu den Anträgen der Kommission und der Regierung. Ich wünsche, die gerichtliche Liquidation zu vermeiden. Ich will nicht vertuschen, nicht in eine Untersuchung, die wegen allfälliger Vergehen angehoben ist, eingreifen, sondern nur die Liquidation des Unternehmens im Allgemeinen auf gerichtlichem Wege vermeiden, und zwar wegen der Nachteile die aus einer solchen Liquidation entstehen würden. Denn es liegt auf der Hand, daß die Arbeiten Schaden leiden, der Zins verloren gehen, und viele Prozesse entstehen würden. Wenn im Privatleben Jemand in mißliche Verhältnisse kommt, so ist es gewiß nicht der erste Gedanke des Gläubigers, den Schuldner zu sprengen, sondern man sucht sich zu verständigen. Ich möchte es aber auch deshalb, weil ich es mit der Regierung als eine Ehrenfrage für den Kanton betrachte. Nachdem er seine Sympathie für das Unternehmen ausgesprochen, nach der entschiedenen Haltung, welche seine Vertreter, in der Bundesversammlung für das Zweiliniensystem eingenommen haben, kann der Große Rath von Bern heute nicht sagen: jetzt ganze Wendung gemacht gegenüber unserer eigenen Schöpfung, jetzt, nachdem ein Unglück begegnet ist! Die Regierung bestrebt sich im Allgemeinen, das Unternehmen, welches der Große Rath, als im Interesse des Landes liegend, unterstützt hatte, zu retten; deshalb möchte ich nicht den Geldtag bereinbrechen lassen; es wäre eine gänzliche Frontveränderung zu der ich nicht handbieten könnte. Dazu kommt noch ein anderer Grund. Wenn die Gesellschaft der Ostwestbahn Geldtag macht, dann ist es sicher, daß der Unternehmungsgeist bedeutend sinkt. Ich habe die Ueberzeugung, daß viele Aktionäre und besonders die Gemeinden, ihre Aktien aus reinem Patriotismus genommen haben; und nun sollte der Staat gegenüber denen, die für ein solches Nationalunternehmen eingestanden, unthätig zusehen? Nein! Ich meinerseits könnte und will das nicht! Ich fände es nicht recht. Aehnlich verhält es sich mit den Straßen. Die Straßen sind ein öffentliches Werk, und ich sehe nicht ein, warum man die Eisenbahnen nicht auch vom nämlichen Standpunkt aus betrachtet. Daher ist es Ehrensache für den Staat, hier einzuschreiten. Was die Kauffumme betrifft, so sagte man, wenn man es einer Expertise überließe, so würde zu hoch geschätzt werden. Der Große Rath hat dann immer noch das Recht, zu entscheiden, wie er will. Auf die übrigen Punkte will ich nicht weiter eingehen. Nur bezüglich der Luzerner Linie ist zu bemerken, daß ich sie nicht so leicht hin fahren lassen möchte, indem man sagte, die Gesellschaft sei von deren Fortsetzung liberirt, sondern ich möchte diese durchgehende Linie retten. Eine andere Bewandniß hat es, wenn der Kanton selber baut; er kann dann machen, was er will, und sehen inwiefern die Luzerner handbieten wollen. Sicher ist, daß die Centralbahn diese Linie nicht fortsetzen würde. Ich glaube, die Regierung werde die von Herrn Bützberger gemachten Einwendungen wohl in Ueberlegung ziehen und uns einen Vortrag bringen, den sie wohl verantworten kann. Ich resümiere mich dahin: wir sollen festhalten an der bisherigen Stellung, die der Kanton Bern in Bezug auf die Eisenbahnfragen eingenommen; wir sollen die Idee, der wir bisher gehuldigt, beibehalten, ihr nicht untreu werden; wir sollen die Haltung unserer Behörden und Abgeordneten anerkennen in der Weise, daß wir ihnen nicht den Rücken kehren. Gewärtigen wir, was sie für Anträge bringen werden. Ist es dann nicht möglich, zu einer

gütlichen Verständigung zu gelangen, so können wir immer noch zur Liquidation schreiten. Ich wünsche, daß der Große Rath mit Ehre und Würde aus dieser Lage komme. Es gibt Momente im Leben, wo man sich entschließen muß. Ich habe mich entschlossen und stimme zu den Anträgen der Regierung.

Friedli zu Friesenberg. Ich werde Sie gar nicht lange aufhalten. Natürlich könnte ich nichts sagen, was nicht bereits von andern Mitgliedern der Versammlung vorgebracht worden. Auch könnte ich Niemanden belehren. Wir befinden uns im April, und es ist schwer zu prophezeien, was für Wetter es geben werde. Es geht mir, wie dem Herrn Finanzdirektor: die Millionen gehen mir im Kopfe herum, wie ein Mühlenrad. Dagegen möchte ich mich, wie er, verwahren, daß man mir nicht vorwerfen könnte, lebend oder todt, als hätte ich zu etwas gestimmt, was sich nicht rechtfertigen lasse. Wir haben es mit einer beklagenswerthen Sache, wie noch nie, zu thun. Es fehlte nicht an Versuchen, die Leute hineinzubringen. Jetzt muß man die Sache nehmen, wie sie ist. Ich kann mich den modifizirten Anträgen der Kommission anschließen. Ich glaube zwar, es wäre das Beste gewesen, die Liquidation zu erkennen. Wenn wir den Antrag des Regierungsrathes annehmen, so bin ich heilig überzeugt, daß es noch weiter hinausgeschoben und noch schlimmer gehen werde. Nehmen wir aber die Anträge der Kommission an, so glaube ich, der Große Rath komme zu einem Resultate, daß er nicht die Kage im Sacke kaufe, sondern wisse, was er übernimmt. Ich hätte gerne gehört, woher man das Geld nehmen wolle. Der Herr Finanzdirektor wird sagen, man werde es entlehnen; aber man kann dabei auf verschiedene Weise zu Werke gehen. Als es sich um die Staatsbetheiligung bei der Centralbahn handelte, sagte Herr Stämpfli in seinem Berichte, daß Pariser Häuser bereits 17 Millionen gezeichnet haben und keine Gefahr vorhanden sei, daß das Geld der Landwirthschaft entzogen werde. Das wünsche ich auch hier. Wir sind in einer geldarmen Zeit, und ich fürchte, wenn man 6—8 Millionen aufnehmen müßte, so würde es schwer halten. Im Auslande Geld aufzubringen, wäre mir peinlich; ich müßte mich schämen mein Leben lang. Es würde einen neuen Bodenzins zur Folge haben, den vielleicht Rothschild nehmen würde. Besser wäre es, das Geld im Inlande aufzunehmen, aber dann fürchte ich, das Land würde in große Verlegenheit kommen, und es könnte die Folge eintreten, daß in wenigen Jahren alles auf Hypothek angelegte Kapital auf $4\frac{1}{2}$ —5 Prozent stehen würde. Und was wäre dann die weitere Folge? Daß an manchem Orte, wo jetzt noch ein schönes Vermögen vorhanden ist, die Leute das Geld nicht fänden, wenn ihnen aufgefündet wird. Dann kommt das Heimwesen auf die Gant und wird wohlfeiler verkauft; Gantsteigerung auf Gantsteigerung würde sich folgen, Geldstag auf Geldstag. Ich stelle mir das so vor, so gerne ich zu Eisenbahnen handelte und der Staat sie fördern soll; aber in dieser Zeit will es etwas sagen. Zum Antrage der Kommission könnte ich stimmen, vorbehalten die artifelweise Berathung.

Hier wird — um $3\frac{1}{4}$ Uhr Morgens — die Diskussion geschlossen.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Es bricht bald der Morgen an, und ermüdet, wie Sie sind, glaube ich Ihren Wünschen zuvorzukommen, wenn ich auf das reichhaltige Material, das mir für meine Replik zu Gebote steht, theilweise verzichte. Dabei muß ich aber bestimmte Verwahrung dagegen einlegen, daß dasjenige, was ich unberührt lasse, als zugegeben und richtig angenommen wird. Ich will hinweggehen über den Finanzausweis, ich will ferner hinweggehen über den Voranschuß der Fr. 625,000, bezüglich dessen eine Rüge beantragt wurde; ich gehe gleichfalls hinweg über den Vorwurf ungenügender Aufsicht über die Gesellschaft von Seiten der Regierung und bleibe in Betreff dieser Punkte lediglich bei dem, was ich in meinem Eingangstrapporte gesagt habe. Endlich gehe ich

auch hinweg über die Anträge der Herren Riat, von Gonzenbach und Imer. Nicht unterlassen dagegen kann ich leider ein Wort als Erwiderung an Herrn Steiner. Was nämlich mein Bleiben oder Nichtbleiben in der Regierung anbetrifft, so mache ich daselbe jedenfalls nicht abhängig von dem Urtheile des Herrn Steiner und dessen Denkungsart, und so viel ist sicher, daß ich meine Zeit in der Regierung, nicht wie Herr Steiner die seinige im Großen Rathe, damit zugebracht habe, Pöffen zu reißen und Andere, ja sogar Abwesende zu verdächtigen, die sich nicht vertheidigen können. In dieser Beziehung erinnere ich nur daran, daß Herr Steiner auch unseren verehrlichen Regierungspräsidenten Schenk, welcher schwer krank darnieder liegt, mit seinen häßlichen Angriffen nicht verschont hat. Sie und die öffentliche Meinung werden über eine solche Handlungsweise urtheilen. Ich gehe nun zur Sache selbst über und zwar zu den verschiedenen Differenzpunkten zwischen den Anträgen der Kommission und der Regierung. Der erste dieser Differenzpunkte betrifft das Festhalten an den Konzeptionsbestimmungen. Sie haben wahr genommen, daß die Kommission im Anfange vorschlug, an allen Konzeptionsbestimmungen festzuhalten, während sie nun heute den Antrag stellt, den § 38 der Konzeption in dem Sinne zu modifiziren, daß die Haftbarkeit der Linie Biel-Neuenstadt auf die Strecke Biel-Bern-Langnau beschränkt werde. Dieser Antrag ist zu eng und zu weit: zu weit gegenüber den Obligationsgläubigern, welche nach dem großrathlichen Dekrete vom 5. Wintermonat 1859 ein Recht haben, daß diese Haftbarkeit zu Gunsten des Staates erst in Anspruch genommen werde, wenn dadurch keine Nachteile für ihre vorhergehende Befriedigung erwachsen; zu eng ist der Antrag gegenüber einer Gesellschaft, welche die Linien erwerben will. Wird nämlich gegenüber einer solchen Gesellschaft in der beantragten Weise auf jene Konzeptionsbestimmung verzichtet, so wird der Zweck, welchen man dabei im Auge hatte, in Bezug auf die Eisenbahnstellung Bern's preisgegeben, und dieß wollte ja ursprünglich die Konzeption gerade nicht. Rütteln wir überhaupt einmal an den Konzeptionsbedingungen, so wird man darin immer weiter gehen. Herr von Gonzenbach sagte gestern schon, seiner Ansicht nach könnte man füglich noch diese und jene Artikel fallen lassen, worunter namentlich auch denjenigen, der bestimmt, daß der Sitz der Gesellschaft in Bern sein solle, und heute höre ich zu meinem Erstaunen, daß auch Herr Bützberger sich dieser Anschauungsweise anschließt, wenn auch nicht als Mitglied der Kommission, so doch als Mitglied des Großen Rathes. Sie sehen daraus, wie leicht es werden dürfte, die Hauptgrundlagen der Konzeption umzustößen, wenn einmal Bresche in dieselbe geschossen wird. Zwar erklärt Herr von Gonzenbach, die Bestimmungen in Betreff des Zura festhalten zu wollen, allein wenn ich die offenbare Tendenz in Berücksichtigung ziehe, die Centralbahn an die Stelle der Ostwestbahn treten zu lassen, so kann ich jener Erklärung kein so großes Gewicht beilegen. Ich bin kein Feind der Centralbahn und verwahre mich gegen eine solche Zumuthung, aber ich wiederhole: die Centralbahn hat Interessen, die von unseren staatlichen Interessen verschieden sind, und insoweit habe ich die Letztern gegen die Erstern immer in Schutz genommen. Die Centralbahn will keine Zuraabahn, weil diese eine Konkurrenzbahn für sie ist, sie will auch keine Eisenbahn des Emmenthals, und wenn Herr Blösch gestern sagte, die Centralbahn habe versprochen, die Strecke Biel-Bern bis Ende 1861 zu vollenden, so ist dieß nur insoweit richtig, als sie daran die Bedingung knüpfte, daß der Staat auf die Linie Biel-Neuenstadt verzichte, und selbst für diesen Fall war das Versprechen der Centralbahn noch keineswegs so bündig, wie man es hätte wünschen dürfen. Ich frage übrigens, haben wir das Stück Biel-Neuenstadt der Centralbahn mit Hilfe des Herrn Fürsprecher Bützberger abprozedirt, um es ihr heute wieder zurückzugeben? Ich glaube kaum, und erinnere bei Allem dem immer wieder an den Ihnen heute mitgetheilten Brief, nach welchem ein Mitglied des Direktoriums der Centralbahn sagte: „Warten Sie nur, bis wir 12—1500 Angestellte auf unserer Bahn haben werden, dann müssen die

Regierungen thun, wie wir wollen, bis dahin und bis unsere Linien, die wir beabsichtigen, gebaut sind, müssen wir noch behutsam zu Werke gehen.“ Gegenüber solchen Tendenzen nahm ich allerdings stets, wenn Sie wollen, eine feindliche Stellung ein, und werde sie auch fernerhin einnehmen, zumal nicht zu verkennen ist, daß die Staatsgewalt ohnehin im höchsten Grade eifersüchtig auf ihre Rechte sein muß, wenn sie die ihr zukommende Stellung gegenüber den Eisenbahngewalten behaupten will. Ich will in dieser Beziehung nur darauf hinweisen, daß die Regierung schon jetzt alle Mühe hat, Beschlüsse zur Vollziehung zu bringen, welche der Centralbahn nicht genehm sind. So viel über die Frage, ob wir gegenüber einer Gesellschaft, welche die Ostwestbahnlinsen acquiriren will, an den Konzeptionsbestimmungen festhalten sollen oder nicht. Bleiben wir in dieser Beziehung auf dem alten Boden, und ändern wir an den bestehenden Rechtsverhältnissen so wenig als möglich etwas ab, es kann uns dieß, mindestens im gegenwärtigen Augenblicke, nur zum Nachtheile gereichen. Ein zweiter Differenzpunkt zwischen der Kommission und der Regierung betrifft die Bedingungen eines gültigen Kaufes. Nach den Ergebnissen der Diskussion hängt der Entscheid über die Frage, ob die Gesellschaft zu einem gültigen Verkaufe der fraglichen Linien befugt sei oder nicht und in ersterem Falle, unter welchen Bedingungen, lediglich von den Bestimmungen der Gesellschaftsstatuten ab, welche sowohl nach Herrn Bützberger als nach Herrn von Gonzenbach hierüber Regel machen. Es ist mir nun zunächst aufgefallen, daß Herr Bützberger bei Erörterung der Frage, welche Bestimmungen der Statuten hier einschlagend seien, meine Auseinandersetzungen, wonach der Art. 31 der Statuten für den vorliegenden Fall maßgebend sei, und daß nach diesem Paragraphen in Verbindung mit §. 25 zu einem gültigen Verkaufe der Linie zwei Dritttheile der in der Versammlung der Aktionäre abgegebenen Stimmen hinreichend seien, gar nicht widerlegt hat; indeß steht nun einmal so viel fest, daß zu einem beabsichtigten Kaufvertrage mindestens dann nicht die Einwilligung sämtlicher Aktionäre erforderlich ist, wenn die Gesellschaft vorher ihre Auflösung beschließt, in welchem Falle nämlich nach Art. 3 und 25 der Statuten $\frac{3}{4}$ der Stimmen, welche gleichzeitig $\frac{3}{4}$ des Aktienkapitals repräsentiren, genügen. Ich kann mich mit diesem Zugeständnisse begnügen, dagegen geht die Kommission offenbar zu weit, wenn sie die Gültigkeit eines Kaufes überdies an die Einwilligung sämtlicher Gläubiger knüpft. In einer solchen Beschlußnahme liegt nichts Anderes, als ein verschleieter Beschluss zur Liquidation. Die Herren von Gonzenbach, Blösch, Stuber und alle Redner, welche den Antrag der Regierung bekämpften, haben ja ausdrücklich und mit Recht hervorgehoben, die Ermittlung sämtlicher Gläubiger könne nur durch ein Liquidationsverfahren bewirkt werden, und nun kommt die Kommission und will Bestimmung sämtlicher Gläubiger als eine Bedingung aufstellen, unter welcher einzig die Liquidation vermieden werden dürfe. Ich kann unmöglich glauben, daß die Kommission auf einem solchen Umwege eine Liquidation erzwingen will, und möchte deshalb von ihrem Antrage abrathen. Man sagt zwar, jene Bestimmung stehe auch im regierungsräthlichen Antrage, allein dieß ist nicht der Fall. Die Regierung hatte keineswegs die Ansicht, daß alle Gläubiger zu einem Privatkaufe einwilligen müßten, im Gegentheil hält sie dafür, daß es im Allgemeinen dabei auf die Einwilligung der Gläubiger gar nicht ankommt. Wenn dessen ungeachtet im regierungsräthlichen Antrage der Gläubiger — aber nicht alle Gläubiger — erwähnt wird, so geschah dieß lediglich mit Rücksicht auf diejenige Kategorie von Gläubigern, welche ein gewisses spezielles Recht auf die Linie erworben haben. Das Verhältniß ist hier ganz das nämliche, wie bei einem gewöhnlichen Kauf, und man wird von keinem Verkäufer verlangen, daß er zu Abschließung eines Kaufvertrages erst noch die Einwilligung seiner sämtlichen Gläubiger erhalten müsse. Die Kommission und speziell Herr Bützberger hatten ursprünglich ganz die gleiche Anschauungsweise über diese Frage, und darum finden wir im ersten Kommissions-

antrage auch gar keine Spur von einer Bedingung der Einwilligung irgend welcher Gläubiger. Um so auffallender aber ist es, wenn die Kommission nun in's gerade Gegentheil umschlägt und Einwilligung sämtlicher Gläubiger verlangt. Die Regierung hält um so mehr dafür, es solle an ihrem Antrage festgehalten werden, weil dann doch nicht alle Verhältnisse und Schwierigkeiten, welche sich bei einem Vertragsabschlusse darbieten mögen, vorausgesehen werden können. Ueberlasse man lieber alle diese Fragen zunächst der Regierung, und behalte sich der Große Rath, da ja die definitive Genehmigung des Vertrages ihm noch unterstellt werden muß, lediglich diese Genehmigung vor, in welchem Zeitpunkte dann leichter eine Prüfung aller Verhältnisse möglich sein wird. — Ich komme zu einer dritten Hauptverschiedenheit der Ansichten, die auf die ganze Frage von wesentlichem Einflusse ist. Die Regierung hält nämlich eine gerichtliche Liquidation für ein Landesunglück, im Schooße der Kommission dagegen macht sich eine gegentheilige Meinung geltend, und diese ist auch im Großen Rathe mit Nachdruck unterstützt worden. Herr Bützberger sagte zwar, wenn es ein Mittel gäbe, die Liquidation zu vermeiden, so würde er gerne dazu Hand bieten, aber es gebe eben keines. Ja, wenn man nach dem Antrage der Kommission verfährt, so kann man dieses allerdings mit Recht sagen, sonst aber nicht. Das Mittel zur Vermeidung einer gerichtlichen Liquidation ist eben die Ermöglichung einer gültigen Verständigung, und zu dieser wollen sowohl die Aktionäre als die Unternehmer Hand bieten, wie Letztere es in der Eingabe an den Großen Rath ausdrücklich erklärt haben. Und nun sollte der Große Rath direkt oder indirekt sagen: wir wollen nichts von dieser gültigen Verständigung! Eine solche Sprache wäre wohl zu begreifen, wenn man eine Liquidation geradezu will, wie Herr Fisker und andere Redner, nicht aber, wenn man sie als ein Unglück ansieht. In dieser Beziehung ist zugegeben worden, daß es bei einer Liquidation zu einer unabsehbaren Menge von Prozessen kommen würde; es wurde aber namentlich von Herrn Bützberger eingewendet, es werde deren im Falle eines gültigen Privatkaufes nicht weniger geben; dieß ist nun aber entschieden nicht richtig. Durchgehe man nur einmal die Bestimmungen, welche unser Zivilgesetz über das Geldtagsverfahren aufstellt, und man wird sich überzeugen, welch' unversiegbare Quelle von Prozessen dieses Kapitel schon für gewöhnliche Verhältnisse darbietet; wie vielmehr wird dieß der Fall sein bei der Liquidation einer Eisenbahnunternehmung, zumal unsere Geiege auf dergleichen Verhältnisse gar nicht berechnet sind. Umgekehrt dagegen wird es denn doch möglich sein, eine gültige Uebereinkunft in der Weise abzuschließen, daß einer Menge von Prozeßfragen damit der Faden abgeschnitten wird, und ich wiederhole auch hier, daß bei der definitiven Annahme des Vertrages, die dem Großen Rathe nach dem regierungsräthlichen Antrage vorbehalten bleibt, während dieß nach dem Kommissionsantrage nicht der Fall ist, die Frage zu prüfen sein wird, ob jene Uebereinkunft den Staat hinlänglich gegen Prozesse garantire. Im Weiteren wurde behauptet, die Ehre des Kantons liege bei einer Liquidation der Gesellschaft keineswegs auf dem Spiel, und Herr Bützberger erklärte, die Ehre eines Staates beruhe überhaupt nur auf drei Bedingungen, die hier nicht in Betracht kämen, nämlich auf einer weisen Gesetzgebung, auf einer guten Verwaltung und einer unparteiischen Justiz. Ich frage nun aber: haben wir heute nicht gewissermaßen einen gesetzgeberischen Akt zu vollbringen und liegt uns im Interesse der Ehre des Kantons nicht die Pflicht ob, ihn weise zu lösen und entsprechend den Interessen unseres Kantons? Zu einer guten Verwaltung sodann gehört gewiß auch nach der Ansicht des Herrn Bützberger die möglichste Vermeidung von Prozessen und Trölkereien und eine gute Justiz wird dieselben ebenfalls zu vermeiden suchen. Es wurde heute gesagt, die Ehre des Kantons gebiete, Licht und vollständiges Licht in die Sache zu bringen, und dieses scheue man zu thun; man scheue sich, klar in die Sache zu sehen, man scheue die Öffentlichkeit. Diese Sprache führte namentlich Herr Blösch.

Ich aber erwiedere ihm, daß dieß unwahr ist, und insbesondere hat kein Mitglied der Regierung, auch kein einziges, die offenste Enthüllung der Wahrheit zu scheuen. Es waltet eine gerichtliche Untersuchung über die Verhandlungen der Gesellschaft in der Ostwestbahnfrage ob, und es bleibt Herrn Blösch unbenommen, dort seine Klagen anhängig zu machen, die er gegen Diesen oder Jenen begründeterweise erheben kann. Hier ist der beste Anlaß, diese Klagen öffentlich zu erheben. Herr Blösch führte den Mireschandel an, um zu zeigen, welche Begriffe die kaiserliche Regierung von Frankreich in dergleichen Dingen von Ehre habe. Ich will Ihnen einen andern Fall citiren, der hier zutreffender ist. Die Orleans-Eisenbahn befand sich s. Z. in ganz gleichen Verhältnissen, wie heute die Ostwestbahn, sie wandte sich in ihrer Bedrängniß an die französische Regierung und diese gewährte ihr eine äußerst namhafte Unterstützung. Heute stehen die Aktien der Orleansbahn, welche zu Fr. 500 ausgegeben wurden, auf Fr. 1500. So hat die Regierung Frankreichs gehandelt für ein Unternehmen, das sie im Interesse des öffentlichen Wohles hielt und so hat sie dieses Unternehmen gerettet, das im Kredite nicht über demjenigen der Ostwestbahn stand. Man sprach im Weitem viel davon, daß die Ehre des Kantons es gebiete, dafür zu sorgen, daß die Expropriaten entschädigt würden, ich frage nun aber: wird besser für diese Expropriaten gesorgt, wenn ein gütlicher Kauf zu Stande kommt und dieselben dabei zunächst befriedigt werden, oder wenn sie alle Chancen einer Liquidation mit durchzumachen haben und ihre Rangstellung dadurch mehr oder weniger in Frage gestellt wird? Der Kommissionsantrag sucht freilich diese Nachtheile dadurch zu vermeiden, daß er auch im Falle der Liquidation zunächst für die Expropriaten und beziehungsweise auch für den Staat sorgen will. Das kann aber selbstverständlich nur in der Weise geschehen, daß die betreffenden Forderungen zunächst von der Kaufsumme abgeschrieben und nur ein Angebot bis zum Betrag der restanzlichen Summe für die Bahnlinsen gemacht wird, also bis auf etwa 5 Millionen. Was würde aber die Folge hiervon sein? Offenbar eine Vermehrung der Konkurrenz und namentlich, wenn dann noch nach Ansicht der Herren Bützberger und Gönzenbach auf die wichtigsten Konzessionsbestimmungen Verzicht geleistet würde, so dürfte es mehr als problematisch erscheinen, daß der Zweck des Staates erreicht und derselbe Herr der Verhältnisse bleiben würde. Was ferner die Staatsvorschüsse anbelangt, so hält die Regierung die dafür geleistete Sicherheit unter allen Umständen für zureichend. Herr Blösch hat in seinem Vortrage darauf hingewiesen, daß man die Nationalvorsichtskasse s. Z. absolut zur Liquidation gezwungen habe, so daß man jetzt auf Zürich reisen müsse, um dort derselben genöthigt zu werden. Ich bedaure mit Herrn Blösch, daß jenes Institut liquidirt und nach Zürich gezogen worden ist; aber gerade in diesem Vorgange liegt ein Fingerzeig für das, was wir heute thun sollen. Uebrigens wiederhole ich, was im Berichte des Regierungsrathes schon gesagt ist: eine Liquidation würde Jahre lang dauern, und die Agitation, welche die Ostwestbahnfrage hervorgebracht, zum großen Nachtheile unseres staatlichen Haushaltes und gewiß auch nicht zum Vortheile der Ehre des Kantons perpetuirt werden. — Ein vierter Differenzpunkt zwischen der Kommission und der Regierung waltet über die Bestimmung des Kaufpreises. Zunächst bemerke ich hier nun, daß es nicht wahr ist, was Herr Bützberger sagt, nämlich, daß die Regierung die Tendenz habe, möglichst viel für die fraglichen Linien zu bezahlen. Aber das betrachtet die Regierung allerdings als eine Frage der Billigkeit und der Ehre zugleich, daß man den wahren Werth der Linien der Gesellschaft nicht vorenthalte, und dieß und nichts Anderes bezweckt der regierungsräthliche Antrag, wenn er auf eine unparteiische Schätzung der Linien abstellt, die der Große Rath unter verschiedenen Malen als im Interesse des öffentlichen Wohles liegend, erklärt hat. Hier helfen keine Deuteleien und wie würde der Staat gegenüber denen, welche Verluste erleiden, da stehen, wenn er die Linien unter dem wahren Werthe ankauft und später darauf einen Gewinn beziehen würde? Wie

ist übrigens die Kaufsumme der Kommission von 7 Millionen zu Stande gekommen? Es ist bekannt, daß sie anfänglich nur 6 Millionen bezahlen wollte und ebenso bekannt, daß sie bei dieser letztern Berechnung sich um nicht weniger als ungefähr eine Million geirrt hat. Die Regierung kann deshalb nicht annehmen, daß die Berechnungen der Kommission auf so wohl motivirten Grundlagen beruhen, daß sie als Evangelium für den Großen Rath gelten müssen. Wenn man aber gegen den regierungsräthlichen Antrag einwendet, man kaufe damit eine Kage im Sacke, so ist auch dieses nicht richtig, es steht dem Großen Rathe immer noch frei, s. Z. die Ratifikation des Vertrages auszusprechen oder nicht, und diese Ratifikation soll kein leeres Wort sein. Es ist übrigens der Regierung völlig gleichgültig, wer die Experten ernannt. Ernennen Sie solche selbst, oder überlassen Sie deren Ernennung einer andern Behörde als dem Regierungsrath, z. B. dem Obergerichte. Sie nehmen dadurch dem Erstern lediglich eine große Verantwortlichkeit ab. Ich hätte noch sehr Vieles über diesen Punkt anzuführen, es ist aber von anderer Seite die Frage bereits so einlässlich behandelt worden, daß ich mit Rücksicht auf die vorgerückte Zeit zur letzten Meinungsverschiedenheit zwischen dem Kommissions- und dem regierungsräthlichen Antrage übergehe, nämlich zur Frage des Staatsbaues. Hier begegnen wir zunächst der auffallenden Erscheinung, daß Viele sagen, es wäre s. Z. das Beste gewesen, die Eisenbahnen auf bernischem Gebiete von Staats wegen zu erstellen, die nun aber heute nichts davon wissen wollen, die Linie von Neuenstadt bis Langnau im Staatsbau auszuführen. Zu diesen gehört auch Herr Bützberger, der sich früher nach seiner eigenen Erklärung entschieden für den Staatsbau ausgesprochen hat. Herr Bützberger sagt nun freilich, die Frage sei eine wesentlich andere geworden, nachdem man die besten Linien an die Centralbahn hingegeben habe und dormal nur noch die schlechten Linien übrig blieben. Nach meiner Ansicht steht es aber damit nicht so schlimm. Zwar sei es ferne von mir, Ihnen nach einer durchwachten Nacht noch eine Rentabilitätsberechnung für die fraglichen Linien vorlegen zu wollen, aber das scheint mir durch die Diskussion bereits festgestellt, daß die Linie Biel-Neuenstadt zu den sehr rentablen, die Linie Biel-Bern mindestens zu den rentablen und nur die Linie Bern-Langnau zu denjenigen Linien gehört, die mindestens für den Anfang wenig oder nichts über die Betriebskosten hinaus abwerfen werden, wobei übrigens der indirekte Nutzen, die letztere Linie dem Lande gewährt, mit in Anschlag zu bringen ist. Ebenso wenig kann ich den weitem Einwurf gegen den Staatsbau gelten lassen, daß der Staat theurer baue als eine Privatgesellschaft. Ich will mich auch hier nicht auf vergleichende Erörterungen einlassen, allein denn doch die Thatsache anführen, die ich bereits in meinem Eingangsrapporte des Nähern erwähnt habe, daß die vom technischen Personale der Ostwestbahn auf Fr. 5,600,000 veranschlagte Linie Biel-Bern nach dem firen Angebot solider, bernischer Bauunternehmer den Staat nur auf Fr. 4,900,000 zu stehen kommen würde. Uebrigens frage ich: wird heute definitiv der Staatsbau beantragt? Nein, sondern der Art. 4 des regierungsräthlichen Antrages sagt ausdrücklich: „Im Falle der Annahme (des Kaufvertrages) sind die erworbenen Linien nebst der Linie Biel-Bern im Staatsbaue zu vollenden und auszuführen.“ Die definitive Beschlußnahme über den Staatsbau würde also erst mit jener Annahme erfolgen. Man hat heute nicht ermangelt, die Konsequenzen hervorzuheben, welche aus dem Staatsbaue entstehen, und hat unlängst darauf hingewiesen, daß derselbe einer Jurabahn das Anrecht gebe, ebenfalls auf Staatskosten erstellt zu werden. Die Frage der Jurabahn gehört zu denjenigen Fragen, welchen wir auf die Dauer nicht entgehen können. Freilich kann der Jura nicht von heute auf morgen eine Eisenbahn verlangen, und es müssen in seiner eigenen Bevölkerung noch ganz andere Anstrengungen gemacht, und noch ganz andere Opfer gebracht werden, als dieß bis jetzt der Fall war, bevor im Ernst an die Ausführung einer solchen Bahn gedacht werden kann; aber auf der andern Seite

ist und bleibt es wahr, daß die Angelegenheit der jurassischen Eisenbahn einmal ernstlich an uns herantritt, und darum ist es klug, mit offenem Auge in die Zukunft zu schauen und eine spätere Entwicklung der Verhältnisse heute nicht durch eine verfehlte Beschlußnahme zu erschweren. Dabei kann ich, so sehr ich auch für die Erstellung einer jurassischen Bahn eingenommen bin, nicht zugeben, daß die Konsequenz eines heute unter den obwaltenden Verhältnissen beschlossenen Staatsbaues absolut dazu führen müßte, auch die ganze Eisenbahnfrage des Jura von Staatswegen in die Hände zu nehmen. Von Seite des Herrn Friedli ist die fernere Besorgniß geäußert worden, die Aufnahme der nöthigen Summen für den Staatsbau dürfte den Kredit unseres Landes zu sehr in Anspruch nehmen. In dieser Beziehung halte ich die geäußerten Besorgnisse nicht für begründet. Gebaut müssen nun einmal die Linien sein, und beschafft muß das Geld dafür werden, sei es nun ab Seiten des Staates, oder ab Seiten einer Gesellschaft. Der ganze Unterschied im einen und andern Falle besteht darin, daß eine Gesellschaft wahrscheinlich das Geld im Lande selbst aufnehmen, es demselben also für andere Zwecke entziehen würde, während der Staat es in seiner Gewalt hat, das Geld vom Auslande herbeizuschaffen. Es gestalten sich also die Chancen in dieser Beziehung eher für als gegen den Staatsbau. Ueber die provisorischen Maßnahmen, für welche die Regierung Vollmacht verlangt, hat bereits der Herr Finanzdirektor Auskunft gegeben. Die Regierung wünscht, daß die Vollmacht ausdrücklich erteilt, und nicht in gewisser Beziehung als selbstverständlich vorausgesetzt werde, zumal ihr daran gelegen sein muß, sich von fernern Vorwürfen frei zu halten, als hätte sie sich Kompetenzübergriffe zu Schulden kommen lassen, und warum eigentlich will die Kommission diesem billigen Begehren nicht entsprechen? Zum Schlusse komme ich noch auf eine Bemerkung des Herrn Fischer zu sprechen, der sagte: wer bürgt dafür, daß nicht in kurzer Zeit die Kriegesfackel hoch auflodert, daher sollen wir sparen. Es gibt Werke des Friedens und Werke des Krieges. Heute sind Sie berufen, ein Werk des Friedens zu schaffen, das seine unverkennbare Berechtigung hat, und gerade der Hinblick auf die unwiederbringlich verlorenen Ausgaben des Krieges soll uns den Muth geben, auch Ausgaben für Zwecke zu bewilligen, die aufrichten und nicht zerstören. Zum Schlusse nur noch Eines: Von Zeit zu Zeit treten gewisse Fragen an eine Regierungsverwaltung heran, deren Lösung große Schwierigkeiten darbietet, und an denen sich die Verwaltung die Zähne ausbeissen kann. Die Ostwestbahnangelegenheit gehört zu diesen Fragen, dessen war sich die Regierung schon lange bewußt; wenn sie aber fest auf ihrer einmal angenommenen Stellung beharrte, so geschah es mit dem Bewußtsein, trotz momentanen Unmachtes für das Wohl und Glück des Landes zu arbeiten, ein Bewußtsein, das ihr unter allen Verhältnissen zur Seite stehen wird. Entscheiden Sie nun, und möge Ihr Entscheid dem Vaterlande zum Segen gereichen!

Herr Berichterstatter der Kommission. Ich werde mich in Betracht der vorgerückten Zeit ebenfalls möglichst kurz fassen; indessen muß ich mich doch einen Moment mit Herrn Steiner beschäftigen. Er sagte nämlich, die Abgeordneten von Sestigen werden sich befinden, ob sie mir nachtrappen und zu den Anträgen der Kommission, d. h. zu den Millionen stimmen wollen. Das sagt Herr Steiner im nämlichen Augenblicke, wo er in zweiter Linie zu 6 Millionen stimmen zu wollen erklärt. Ich frage, wie reimt sich das? Ich fordere meine Herren Kollegen von Sestigen auf sich zu erklären, ob ich je versucht habe, auf ihre Meinung irgend einen Einfluß auszuüben. Die Abgeordneten von Sestigen haben so gut eine eigene Meinung als Herr Steiner. Diese Zumuthung ist eine Beleidigung für die Großräthe von Sestigen, die ich entschieden zurückweise. Es ist ferner eine Verletzung der Achtung gegen die hohe Versammlung, deren Würdigung ich dem Großen Rathe überlasse. Ein solches Benehmen zeugt von niedriger Denkungsart. Nun zur Sache selber. Die Nothwendigkeit, das Unternehmen aus-

zuführen, ist allgemein anerkannt, sie wurde von Niemanden angefochten. Nur Herr v. Gonzenbach hat auf Nichteintreten angetragen. Ich glaube mich einer Widerlegung seines Vortrages erheben zu können, da dieser Redner keine Belehrung nöthig hat. Auch über die Anträge der Kommission will ich keine Zeit mehr verlieren, dieselben wurden durch verschiedene Mitglieder derselben hinreichend beleuchtet. Der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes bekämpft den von der Kommission zum ersten Artikel vorgeschlagenen Zusatz, welcher dahin geht, die im Art. 38 der Konzession der Ostwestbahn vorgesehene Hastbarkeit der Linie Biel-Neuenstadt für die Ausführung der Linie Biel-Luzern auf die Linien Biel-Bern und Bern-Langnau zu beschränken. Ich halte denselben fest und stelle den Entschcheid der Versammlung anheim. Einen fernern Zusatz beantragte Herr Büzberger bezüglich der Zustimmung der Gläubiger und Bauunternehmer im Falle eines Privatbaues. Dieser Antrag war in den Anträgen der Regierung enthalten, er versteht sich von selbst und deshalb glaubte die Kommission, er gehöre in ihren Kommissionsantrag. Bezüglich der Kaufsumme erlaube ich mir nur noch die Bemerkung, daß der Antrag der Kommission nicht den Sinn hat, es sollen unter allen Umständen 7 Millionen bezahlt werden, sondern diese Summe wird als Maximum festgesetzt, so daß ein niedrigerer Kaufpreis nicht ausgeschlossen ist. Was die Bemerkung des Herrn Büzberger über den Sitz der Gesellschaft betrifft, so kam diese Frage allerdings in der Kommission zur Sprache, wurde aber auf eingetretene Opposition hin sogleich fallen gelassen, weshalb kein Antrag hierüber vorliegt. Herr Röthlisberger nimmt an, die Rentabilitätsberechnung stütze sich auf einen Kaufpreis von 6 Millionen; dieß ist nicht der Fall, indem eine Summe von ungefähr 7 Millionen als Grundlage für unsere Berechnung angenommen wurde. Den Antrag des Herrn Carlin könnte die Kommission nicht zugeben, da derselbe einen Gegenstand betrifft, über den grundsätzlich noch nichts beschlossen wurde, also präjudiziren müßte. Auf Weiteres will ich nicht eintreten, sondern komme zum Schlusse. Wir Alle sind von dem Gefühle durchdrungen, wie wichtig diese Angelegenheit ist, wie gespannt das Volk einem Entscheide entgegensteht, wie die Zukunft eines großen Landestheils von diesem Entscheide abhängt. Sie mögen nun entscheiden. Ich wünsche, daß Ihr Beschluß zum Wohle des Landes gereiche und seine Interessen fördere. Ich empfehle Ihnen das Eintreten auf die Anträge der Kommission.

A b s t i m m u n g.

Für das Eintreten	175 Stimmen.
Dagegen	19
Für sofortiges Eintreten	Mehrheit.
Für Verschiebung	Minderheit.
Für Zugrundelegung der Anträge des Regierungsrathes	94 Stimmen.
Für Zugrundelegung der Anträge der Kommission	113 "

Blösch. Ich erlaube mir, eine Ordnungsmotion zu stellen. Ich habe sehr wohl begriffen und auch dazu gestimmt, die Berathung fortzusetzen, bis die allgemeine Umfrage erledigt sein werde; aber jetzt, ohne Unterbrechung, die Detailberathung vorzunehmen, dazu fühle ich mich nicht fähig. Ich bin weit entfernt zu glauben, daß dieselbe nur ein paar Minuten in Anspruch nehmen werde. Denn obschon man die Kommissionsanträge als Basis angenommen hat, so liegt doch in den einzelnen Punkten derselben noch reichliches Material zu einer Diskussion vor. Ich stelle daher den Antrag, die einläßliche Berathung zu verschieben.

Kurz, Vizepräsident. Die Hauptfragen sind erörtert, wir können daher nach meiner Ansicht sogleich fortfahren.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich unterstütze die so eben geäußerte Ansicht. Die Meinungen sind gemacht.

Karlen, Jakob. Ich hingegen unterstütze den Antrag des Herrn Blösch und kann nicht begreifen, daß die Versammlung so leichtfertig darüber hinweggehen kann. Ich verwahre mich gegenüber dem Volke, eine solche That zu begehen.

Büßberger. Ich unterstütze den Antrag des Herrn Kurz. Jetzt ist Morgen. Wann wollen wir wieder zusammenkommen? Doch nicht um acht Uhr, sondern etwa Mittags oder um zehn Uhr. Dann würden wir wieder stundenlang diskutieren; jetzt kommen wir viel schneller zu Ende.

Der Antrag auf Verschiebung bleibt in Minderheit.

Es folgt nun die artikelweise Berathung und zwar auf Grundlage der modifizirten Kommissionsanträge. (Siehe Votum des Herrn Berichterstatters der Kommission, Seite 59 hievon.)

Art. 1.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich stelle in erster Linie den Antrag, den Artikel zu streichen, in zweiter Linie, denselben in der ursprünglich von der Kommission vorgeschlagenen Fassung aufzunehmen.

Karlen, Regierungsrath. Ich hatte mich schon vorhin anstrengen lassen, um einige Worte anzubringen. Dagegen beharrte ich nicht darauf. Wenn ich nun hier den §. 38 der Konzessionsurkunde mit dem Zusatz der Kommission vergleiche so finde ich, der Große Rath begeben sich durch Annahme dieses Zusatzes in eine Stellung, die er absolut nicht wolle, nämlich in die Stellung daß er sich gegenüber den Inhabern der Obligationen und der Aktien der Ostwestbahn verantwortlich macht. Es heißt in § 38 der Konzession: „Die Bahnstrecke Biel-Neuenstadt haftet für die Strecke Biel-Bern und Bern-Luzern und die Koncessionäre stehen überdies mit ihrem ganzen jetzigen und zukünftigen Gesellschaftsvermögen für die Erbauung und den Betrieb jener Bahnstrecken ein.“ Das ist die Basis, auf welche gestützt, sämtliche Aktien gezeichnet und auf Obligationen Anleihen kontrahirt wurden. Wenn nun der nämliche Große Rath, welcher den Art. 38 angenommen hatte, zwei Jahre später sagen würde, derselbe solle in dem Sinne umgeändert werden, daß die Linie Biel-Neuenstadt nur für die Ausführung der Strecken Biel-Bern und Bern-Luzern haftbar sei, so könnte nach meiner Meinung, obgleich ich nicht Jurist bin, der Staat zum Grund- sache der Entschädigung gehalten werden, weil die Betreffenden ihre Gelder auf die ganze ursprüngliche Linie gegeben haben. Das ist meine Ansicht. Ein späteres Dekret vom 5. Nov. 1859 betreffend die Auslegung des erwähnten Art. 38 sagt: „Durch die in jenem Artikel ausgesprochene Haftbarkeit der Bahnstrecke Biel-Neuenstadt für die Ausführung der Strecken Biel-Bern und Bern-Luzern werden die Rechte der Inhaber derjenigen Obligationen, zu deren Sicherheit die Strecken Bern-Biel-Neuenstadt speziell verschrieben worden oder noch verschrieben werden, nicht berührt und es soll demnach letztere Linie zunächst diesen Obligationeninhabern gegenüber haftbar sein.“ Das Dekret sagt also nichts anderes, als daß die betreffenden Obligationeninhaber ein Vorrecht auf die Linie haben, nicht aber eine Haftbarkeit. Daher glaube ich, man sollte den fraglichen Zusatz fallen lassen.

Es ließe sich hier noch Mehreres sagen, namentlich ließe sich sich auch die Frage erörtern, ob man nicht hier im Großen Rathe des Kantons Bern im Begriffe stehe, einer Gotthard-Hardebahn Thür und Thor zu verschließen dadurch, daß die hier in Frage stehenden Linien in die Hände einer Gesellschaft kommen können, welche die Gotthardbahn nicht will. Auch die militärische und nationalökonomische Seite der Frage wäre in's Auge zu fassen, letztere als namentlich wichtig für einen Kanton, der nicht so viel produziert als konsumirt und sich daher die Quellen aus denen er seine Bedürfnisse befriedigt, nicht abschneiden darf. Mein Antrag geht also dahin, den Zusatz der Kommission zu streichen.

Dr. v. Gonzenbach. Ich glaube, die ganze Angstlichkeit des Herrn Regierungsrath Karlen beruhe auf einem Mißverständnisse. Es handelt sich nicht um eine neue Konzession, die ertheilt bleibt; sondern um die Bedingungen, unter welchen der Kanton die betreffenden Bahnstrecken kaufen will. Was ist das Gesellschaftsvermögen? Alles was zur Bahn gehört. Sie werden nicht mit dem ganzen Staatsvermögen für Ausführung der Linie Bern-Luzern haften wollen. Das Dekret vom 20. Nov. 1858 enthält die Bestimmung: „Falls die Centralbahngesellschaft sich für die Uebernahme der Konzession erklärt, so ist der Regierungsrath ermächtigt, bezüglich der Bestimmung des Art. 38 der Konzessionsakte die Modifikation eintreten zu lassen, daß die Haftbarkeit der Linie Biel-Neuenstadt für die Ausführung der Linie Bern-Luzern dahinfällt“ — (also was man Ihnen jetzt vorlegt, ist bereits beschlossen) — sofern der Centralbahngesellschaft nicht allfällig auch die Konzession für die letztere Linie zugesichert werden kann.“ Man sagt Ihnen also nichts Neues. Jetzt ist die Centralbahn ganz auf der Seite. Ob sie die betreffenden Linien übernehmen wolle oder nicht, ist mir gleichgültig, aber was mich erschrecken würde, ist, wenn der Staat mit seinem ganzen Vermögen für die Ausführung derselben haften sollte. Das möchte ich nicht. Oder wollen Sie dem Kanton Luzern Eisenbahnen bauen? Das glaube ich nicht.

Carlin. Da ich nicht weiß, ob der Herr Präsident meinen Antrag aufgenommen, so will ich denselben noch ablesen. (Der Redner verliest seinen Antrag.) Ich erklärte bereits, welcher Beweggrund mich leitet, denselben zu stellen. Ich er- suche daher die Versammlung, denselben anzunehmen, wenn sie nicht von nun an dem Jura die Thüre zuschließen, nicht ihn verhindern will, Eisenbahnen zu bauen oder bauen zu lassen. Machen wir uns keine Illusionen; alles was man heute hier gemacht hat, es ist eine für die Centralbahn verrichtete Arbeit; die Zukunft, und zwar eine nahe Zukunft wird den Beweis leisten, daß wir für die Centralbahn die ganze Nacht bis fünf Uhr Morgens diskutiert haben. Ich sage nichts weiter als das! —

Herr Berichterstatter der Kommission. Die Bestimmung, daß der Regierungsrath beauftragt sei, die Rechte und Interessen des Staates, so weit sie durch die Konzession der Ostwestbahn begründet sind, zu wahren, wird mit Bezug auf die Liquidation des Unternehmens, nicht mit Rücksicht auf einen An- kauf aus freier Hand vorgeschlagen. Der Zusatz, den die Kommission heute beantragt, hat keinen andern Zweck, als das Ver- hältniß der Gläubiger zur Masse zu erleichtern.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich glaube, Herr v. Gonzenbach befindet sich im Irrthume, wenn er meint, wenn der Zusatz nicht stehen bleibe, so hafte der Staat mit seinem ganzen Vermögen für die Linie Bern-Luzern. Diese Bedingung gilt nur für den Fall einer Liquidation, nicht für den Fall, wenn der Staat baut; für ihn fällt die Bedingung dahin. Ich beharre auf der Streichung des Artikels. Es ist weit besser, wenn wir das Verhältniß der Obligationen gar nicht berühren. Das bleibt sich gleich. Was recht ist, ist recht. Ich erinnere mich bei diesem Anlasse an den Ausspruch eines Professors der Rechte, welcher sagte: eine Rechtsverwahrung hilft so viel, als wenn ich vom Stockhorn herunter springe.

A b s t i m m u n g.

Für den Art. 1 mit oder ohne Abänderung	Mehrheit.
Für Streichung desselben	Minderheit.
Für den von der Kommission vorgeschlagenen Zusatz.	Mehrheit.
Für Streichung desselben	Minderheit.
Für den Antrag des Herrn Carlin	44 Stimmen.
Dagegen	Große Mehrheit.

Art. 2.

Herr Berichterstatter der Kommission. Ich habe über diesen Artikel nichts zu bemerken, als daß Herr Büzberger den Zusatz beantragt: „In jedem Falle müssen alle Gläubiger dazu stimmen.“ Die Kommission hat darüber keinen Beschluß gefaßt.

Dr. Schneider. Ich habe mich schon in der allgemeinen Diskussion über diesen Zusatz ausgesprochen. Sie wollen auf diese Art die Aktiengesellschaft auflösen. Dann bleiben zwei Sachen übrig: Staatsbau oder Centralbahn. Eine dritte Gesellschaft kann nicht konkurriren; warum? Weil die Centralbahn zur Zeit als die Ostwestbahn konzessiert wurde, in einem Schreiben erklärte, sie trete von der Ostwestbahn zurück, verwahre sich aber alle ihre Rechte, wenn die Frage wieder zur Sprache kommen werde. Sie wird sich als allein berechtigt glauben. Jetzt begreife ich einen Brief, den ich vor drei Wochen von Paris erhalten habe, und worin man erklärte, man warte in Paris und Basel, bis der Große Rath entschieden habe, dann werde sich eine Gesellschaft finden. Die Aktionäre sind einig, den Verkauf an den Staat zu machen, nicht aber die Centralbahn ist damit einverstanden. Ich habe auf die Statuten aufmerksam gemacht, nach welchen eine Minderheit sich dem Entschiede eines Schiedsgerichtes fügen muß. Auflösen will ich die Gesellschaft nicht, bis ich weiß, wer bauen soll.

Riggeler (den Präsidentenstuhl verlassend). Ich hingegen muß die Ansicht des Herrn Dr. Schneider bekämpfen. Ich bin wenigstens indirekt der Urheber des Artikels und kann die Gefahr nicht darin erblicken, welche Herr Schneider sieht. Es sind zwei Möglichkeiten vorhanden. Entweder ist die Gesellschaft einverstanden, die Gläubiger, sowie die Aktionäre; dann ist der Forderung der Kommission Genüge geleistet, und es ist nicht nöthig, daß man die Auflösung beschliesse. Oder die Theilhaftigen können sich nicht verständigen, und dann hat man den ganz sichern Weg, um gestützt auf die Statuten zu verfahren, nachdem vorher die Auflösung beschlossen worden. Es sind die von Herrn Schneider geäußerten Bedenken auch ganz unbegründet mit Bezug auf einen allfälligen Uebergang des Unternehmens an die Centralbahn. Denn wenn man verkaufen will, so kommt es ganz in's Gleiche, ob sich die alte Gesellschaft auflöse oder nicht; die Centralbahn wird im einen, wie im andern Falle ihre Rechte geltend machen, abgesehen davon, ob dieselben begründet seien oder nicht. An ihrer Berechtigung ändert die Nichtauflösung der Gesellschaft gar nichts. (Der Redner übernimmt wieder den Vorsitz.)

Scherz, Finanzdirektor. Die Sache scheint mir gar nicht so klar, wie Herr Riggeler glaubt. Es heißt am Schlusse des verlesenen Antrages, daß jedenfalls „alle Gläubiger“ beistimmen müssen. Wie ist es aber möglich, alle Gläubiger auszumitteln? Nur auf dem Wege der Liquidation. Man wird immer kommen und sagen: wer garantirt uns, daß wir alle Gläubiger kennen? Wir kennen diejenigen, welche nach den Büchern der Ostwestbahn als Gläubiger erscheinen, und das ist durchaus keine Garantie, daß nicht noch andere vorhanden seien. Deshalb stelle ich den Antrag, den Schlusssatz zu streichen.

Büzberger. Es ist interessant zu sehen, wie man die gleichen Ansichten brauchen und wenden kann, je nachdem sie passen oder nicht. Als ich die Beistimmung der Bauunter-

nehmer vorbehalten wollte, haben die Herren mir eingewendet, sie wollen, daß die Gläubiger beistimmen. Komme ich und sage: ich will nicht weniger, und nehme dies auf, hat man plötzlich einen Schrecken vor den Gläubigern; man fürchtet, man finde sie gar nicht. Dem ist aber nicht so, man findet sie an allen Orten. Es sind Expropriaten, Bauunternehmer, Obligationeninhaber, Gläubiger, die auf dem Betriebswege ein Pfandrecht erworben haben. Wenn man Schwierigkeiten will, so kann man sie immer haben, aber ich will sie nicht.

Herr Berichterstatter der Kommission. Ich konnte diesen Antrag nicht zugeben, weil ich hier nur für die Beschlüsse der Kommission zu rapportiren habe. Jedenfalls könnten nur die Expropriaten, Obligationenbesitzer und Gläubiger gemeint sein, die ihre Forderungen geltend gemacht haben.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich schliesse mich der Auffassung des Herrn Finanzdirektors an. Ich bemerkte bereits im Schlussrapporte, daß im fraglichen Antrage ein verschleieter Liquidationsbeschluß liege. Ich erkläre dem Herrn Büzberger wiederholt: wir verstanden es nicht wie Herr Büzberger, sondern meinten nur die Gläubiger, die zum Verkaufsobjekte in einem gewissen Verhältnisse stehen. Sein Antrag geht aber weiter, indem er alle Gläubiger umfaßt, während wir darunter nur solche verstehen, die auf den Kaufgegenstand ein spezielles Vorrecht haben dürften, wie Expropriaten, Bauunternehmer, Obligationeninhaber und Gläubiger, die auf dem Betriebswege ein Pfandrecht erworben haben.

Das Präsidium legt der Versammlung folgende Redaktion vor: „Der Regierungsrath wird ermächtigt, die beiden Linien Biel-Neuenstadt und Gümli-Genève zu Händen des Staates käuflich zu erwerben. Ein Privatkauf mit der Gesellschaft darf jedoch nur abgeschlossen werden, wenn sämmtliche Aktionäre und die Gläubiger, welche auf den Kaufgegenstand ein spezielles Vorrecht zu beanspruchen im Falle sein dürften, wie Expropriaten, Bauunternehmer, Obligationeninhaber und Gläubiger, die auf dem Betriebswege ein Pfandrecht erworben haben, dazu einwilligen, es sei denn, daß die Gesellschaft der Ostwestbahn vorher ihre Auflösung beschliesst. In jedem Fall aber müssen die genannten Gläubiger dazu stimmen.“

Blösch. Um dieser Frage den Faden abzuschneiden, nehme ich den ursprünglichen Antrag der Kommission auf.

A b s t i m m u n g.

Für den Art. 2 mit oder ohne Abänderung	Handmehr.
„ die vom Präsidium vorgelegte Redaktion	106 Stimmen.
„ den Antrag des Herrn Blösch	63 „

Art. 3.

Girard. Da nachgewiesen worden ist, daß keinerlei Gefahr eintritt, wenn man für die Regierung bezüglich des Ankaufs der Linien keine Schranken aufstellt, so stelle ich den Antrag, die Summe nicht festzusetzen, sondern derselben vollständig freien Spielraum zu lassen. Die Worte „von 7 Millionen Franken“ wären daher zu streichen und zu ersetzen durch die Worte: „Für den erwähnten Ankauf wird ein Kredit bewilligt.“

Der Herr Berichterstatter der Kommission gibt diesen Antrag nicht zu, sondern hält denjenigen der Kommission fest.

A b s t i m m u n g.

Für den Art. 3 mit oder ohne Abänderung
 „ Bestimmung einer Summe
 „ den Antrag des Herrn Girard
 „ eine Summe von 7 Millionen
 „ „ „ „ 6 „

Handmehr.
 Mehrheit.
 Minderheit.
 96 Stimmen.
 77 „

Art. 4.

Wird ohne Einsprache genehmigt.

Art. 5.

Herr Berichterstatter der Kommission. Diesen Artikel möchte ich Ihnen ganz besonders zur Genehmigung empfehlen, weil sonst ein sehr bedeutender Nachtheil eintreten könnte, indem die Einlösung der Obligationen an einen gerichtlichen Termin gebunden ist. Da dieselben nur zu 50 Prozent des Nominalwerthes hinterlegt sind und veräußert würden, so hätte die eine große Tragweite, so daß die Kommission den daraus entstehenden Schaden abzuwenden suchte. Ferner wurde ein Zusatz zu diesem Artikel beantragt, der aber nicht beliebte. Es wurde jedoch gewünscht, daß derselbe mündlich zur Kenntniß der Versammlung gebracht werde. Der Antrag bezweckt, die Stellung der Regierung bezüglich der Sicherung der ausgeführten Bauten festzustellen. Man wünschte, daß hierüber ein besonderer Beschluß gefaßt werde.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich möchte nur vernehmen, welche Ausdehnung diese Ermächtigung für den Regierungsrath haben würde, ob sie sich nur auf die Linie Biel-Neuenstadt oder auch auf Bern-Langnau erstrecke, so weit man die Sicherstellung der Bauten im Auge hat.

Herr Berichterstatter der Kommission. Ich kann nur sagen, daß der Zweck der Ermächtigung Verhütung des Schadens ist, und in dieser Beziehung hatte die Kommission vorzugsweise die Linie Biel-Neuenstadt im Auge. Ich glaube aber, wenn andere Bauten, z. B. die Brücke über die Emme in Gefahr wären, so könnte die Regierung auf dem Polizeiweg einschreiten und für Verhütung des Schadens sorgen. Wenn allfällige einzelne Mitglieder der Kommission nicht dieser Ansicht sind, so mögen sie sich aussprechen.

Büzberger. Meine Meinung war wirklich nur Sicherstellung der Linie Biel-Neuenstadt, nicht aber, daß die Regierung baue, bevor der Staat Eigenthümer ist.

Dr. Schneider. Ich hingegen möchte den Art. 5 des regierungsräthlichen Antrages aufnehmen. Unter solchen Umständen geht immer etwas zu Grunde, und so könnte vielleicht in einem oder zwei Monaten ein Schaden von ein paar hunderttausend Franken eintreten. Es handelt sich hier nicht nur um polizeilichen Schutz, sondern um Sicherung der Arbeiten, und da wahrscheinlich der Staat Eigenthümer sein will, so liegt es in seinem Interesse, daß die erforderlichen Maßregeln getroffen werden.

Dr. v. Gonzenbach. Ich hingegen stimme zu der Auffassung des Herrn Büzberger. Oder wollen Sie bauen, wo Sie kein Recht haben? Ganz anders verhält es sich in Bezug

auf Sicherstellung der Linie Biel-Neuenstadt, wo durch Gefährdung des Betriebes Menschenleben in Gefahr kommen. Wenn eine Brücke in Gefahr ist, so wissen die Behörden, was sie zu thun haben; aber daß der Staat auf einer Linie baue, die ihm nicht gehört, finde ich nicht gerechtfertigt.

Sessler. Ich glaube, mein Gedächtniß trüge mich nicht, wenn ich annehme, daß die Kommission einverstanden war, nicht nur durch den Herrn Berichterstatter hier zu erklären, die Regierung soll das thun, sondern einen positiven Vorschlag zu machen, daß die Regierung für Biel-Neuenstadt die nöthigen Vorkehrungen zur Sicherung des Betriebes der Bahn treffe, — nur für Biel-Neuenstadt; und das möchte ich hier als Antrag aufnehmen.

Kilian, Baudirektor. Ich habe bei Erörterung der Eintretensfrage das Wort nicht ergriffen und zwar absichtlich nicht, weil ich fand, es sei vor Allem in der Stellung der Herren Direktoren des Eisenbahnwesens, der Finanzen und der Justiz, hier die erforderlichen Erklärungen zu geben. Ich ergriff das Wort auch nicht, weil man hätte sagen können: qui s'excuse s'accuse. Es mag sein, wie es will, ich habe nach innigster Ueberzeugung gehandelt. Dieses Bewußtsein trage ich aus dem Saale. Was den vorliegenden Artikel betrifft, so muß ich Ihnen erklären, daß auf der Linie Biel-Neuenstadt die Ausführung verschiedener Arbeiten absolut nöthig ist und zwar theilweise auf der Bahn selber zur Sicherung und zum Schutze des Betriebes. Es sind aber auch Arbeiten vorzunehmen auf der Straße, die mit der Bahn in Verbindung steht. Die Straße wurde in Folge der fatalen Verhältnisse, in denen sich die Gesellschaft befand, nicht wieder hergestellt und befindet sich seit längerer Zeit in mangelhaftem Zustande, so daß letztes Jahr Herr Oberst Ziegler ein Unglück mit seinen Pferden hatte. Es liegt daher in der Pflicht der Regierung, von Polizei wegen die nöthigen Maßregeln zu ergreifen. Noch mehr: die Grundeigentümer an den Ufern machen Anspruch auf einen Rechtsweg; auch da wird es nöthig sein, die erforderlichen Maßregeln zu treffen. Ich muß Sie daher aufmerksam zu machen, daß absolut die Bewilligung eines gewissen Kredites nöthig ist, daß es sich nicht nur darum handelt, den Verkehr auf der Bahn, sondern überhaupt zwischen den verschiedenen Ortschaften zu vermitteln.

Der Herr Berichterstatter der Kommission gibt den Antrag des Herrn Sessler zu.

Der Art. 5 wird nun in folgender Fassung zur Abstimmung gebracht:

„Der Regierungsrath wird ermächtigt, auf Rechnung des ihm nach Art. 3 bewilligten Kredites die verpfändeten oder deponirten Prioritätsobligationen der Ostwestbahn-Gesellschaft einzulösen oder dafür zu sorgen, daß solche nicht mit Verlust veräußert werden. Der Regierungsrath ist überdies beauftragt, für Rechnung des Unternehmens möglichst dafür zu sorgen, daß den bestehenden Bauten auf der Linie Biel-Neuenstadt der nöthige Schutz zu Theil werde, um sie in betriebsfähigem Zustande zu erhalten.“

Dieser Artikel wird durch das Handmehr genehmigt.

Schluß der Sitzung: den 6. April 5^{3/4} Uhr Morgens.

Der Redaktor:
 F. r. F a s s b i n d

Berichtigung.

Auf Seite 66, Spalte 1, Zeile 31 von oben soll es statt „oneröse“ heißen: „oneröse“.

Vierte Sitzung.

Samstag den 6. April 1861.

Vormittags um 8 Uhr.

Unter dem Voritze des Herrn Präsidenten Niggeler.

Da von mehreren Seiten die Abhaltung des Namensaufrufes theils bekämpft, theils gewünscht wird, so erklärt der Herr Präsident, daß er Weisung erteilt habe, den bei der letzten, außerordentlich langen Sitzung anwesenden Mitgliedern ein doppeltes Taggeld auszurichten.

Der Namensaufruf findet hierauf statt. Nach demselben sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Bähler, Daniel; Burger, Gygar, Indermühle zu Amfoldingen, Müller-Fellenberg, Prudon, Rötlißberger, Isak, und Steiner, Oberst; ohne Entschuldigung: die Herren Gobat, Kasser, Knuchel, Lehmann, Daniel; Marti, Schild, Schmalz und Schneider, Arzt.

Das Protokoll der letzten Sitzung wird verlesen und ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt.

Tagesordnung.

Naturalisationsgesuche.

1) Des Herrn Pierre Jacque Henry Letondal aus Frankreich, Uhrenmacher und Grundeigenthümer in St. Immer, welchem das Ortsbürgerrecht von Renan zugesichert ist.

Der Regierungsrath stellt den Antrag auf Ertheilung der Naturalisation, jedoch unter Vorbehalt der noch beizubringenden Entlassung aus dem französischen Staatsverbande.

Migy, Direktor der Justiz und Polizei, als Berichterstatter, empfiehlt das Gesuch mit Rücksicht darauf, daß der Petent seit 1843 im Kanton Bern angesessen ist und laut vorliegenden, sehr günstigen Zeugnissen die vom Geseze vorge-

schriebenen Garantien in moralischer und finanzieller Hinsicht gewährt.

Abstimmung.

Von 135 Stimmenden ergeben sich:

Für Willfähr	122 Stimmen.
„ Abschlag	13 „

Herr Letondal ist somit naturalisirt.

2) Des Herrn Johann Konrad Schwarz-Wälli von Tägerweilen, Kantons Thurgau, Handelsmann in Bern, welchem das Ortsbürgerrecht dieser Stadt zugesichert ist.

Der Regierungsrath stellt auch hier den Antrag auf Ertheilung der Naturalisation, und der Herr Berichterstatter empfiehlt das Gesuch namentlich gestützt darauf, daß der Petent seit 1843 in Bern angesessen ist, und laut vorliegenden, ebenfalls sehr günstigen Zeugnissen, die vom Geseze geforderten Garantien in moralischer und finanzieller Beziehung gewährt.

Abstimmung.

Von 139 Stimmenden ergeben sich:

Für Willfähr	131 Stimmen.
„ Abschlag	8 „

Herr Schwarz-Wälli ist somit naturalisirt.

3) Des Herrn François Napoléon Emonin von Goumois, in Frankreich, Grundeigenthümer und Pächter zu Grottery, Gemeinde St. Brair, welchem das Ortsbürgerrecht der Gemeinde Pommerats zugesichert ist.

Der Regierungsrath beantragt in diesem Falle ebenfalls Ertheilung der Naturalisation, unter Vorbehalt der noch beizubringenden Entlassung aus dem französischen Staatsverbande, und der Herr Berichterstatter hebt zu Gunsten des Petenten auch hier hervor, daß derselbe seit 1843 im Kanton angesessen ist und die gesetzlich erforderlichen Garantien in moralischer und finanzieller Beziehung darbietet.

Abstimmung.

Von 121 Stimmenden ergeben sich:

Für Willfähr	115 Stimmen.
„ Abschlag	6 „

Herr Emonin ist daher ebenfalls naturalisirt.

4) Des Herrn Johann Friedrich Dändliker von Hombrechtikon, Kantons Zürich, Handelsmann in Bern, welchem das Ortsbürgerrecht dieser Stadt zugesichert ist.

Der Regierungsrath stellt auch hier den Antrag auf Ertheilung der Naturalisation, und der Herr Berichterstatter empfiehlt denselben im Hinblick auf die günstigen, vom Betenten vorgelegten Zeugnisse über die hinreichenden Garantien, welche derselbe in moralischer und finanzieller Beziehung gewährt.

Abstim m u n g.

Von 123 Stimmenden ergeben sich:

Für Billfahrl	117 Stimmen.
" Abschlag	6 "

Herr Dändliker ist daher ebenfalls naturalisirt.

B e g n a d i g u n g s g e s u c h

der von den Assisen des fünften Bezirks wegen Mordes und Raubes zum Tode verurtheilten Eheleute Johann Baptist Gueniat und Genevra Gueniat, geborne Petermann, von Courroux.

Wir entnehmen dem Vortrage der Direktion der Justiz und Polizei folgende, aus den Akten geschöpfte Darstellung des Thatbestandes:

Am 21. März 1860 wurde das Dorf Courroux und die Umgegend mit Entsetzen erfüllt durch die Kunde, daß am gleichen Morgen die Eheleute Rossé zu Courroux in ihrem gemeinschaftlichen Bette ermordet gefunden worden seien. Auf die erste Mittheilung von diesem Ereignisse verfügte sich der Regierungsrathhalter und der Gerichtspräsident von Delsberg auf Ort und stelle und konstatirten folgenden Sachverhalt: die Eheleute Rossé lagen in ihrem Bette todt und in ihrem Blute schwimmend. Ignaz Rossé lag auf der rechten Seite an der Wand; der Kopf ruhte auf dem Kopfkissen, der Körper war bis zum Halse zugedeckt. Die Ehefrau Rossé lag neben ihrem Manne auf dem Rücken, und war nur bis an die Brust von dem Deckbett bedeckt. Ihr Hals war angeschwollen. Der Körper des Mannes befand sich in einer normalen Lage, in derjenigen eines schlafenden Menschen; derjenige der Frau zeigte Quetschungen an der Brust und am Halse; der rechte Arm ruhte auf dem Körper in der Magengegend, der linke Arm etwas vom Leibe weg und bildete einen Halbkreis. Die Beine waren ausgestreckt und die Füße berührten das Bettgestell. Diese beiden Leichname hatten, der eine wie der andere, den Kopf auf eine schreckliche Weise zerschmettert und zerquetscht. Man konnte sich leicht überzeugen, daß die Wunden mittelst eines Werkzeuges, wie ein mit Kopf und Spitze versehener Hammer, beigebracht worden waren. Nach der Ansicht der beiden mit der gerichtlichen Leichenschau beauftragten Aerzte unterliegt es keinem Zweifel, daß die Eheleute Rossé den zahlreichen und schweren Wunden erlegen sind, welche ihnen beigebracht wurden. Der Tod des Mannes trat unmittelbar ein, während derjenige der Frau die Folge einer durch Erwürgung herbeigeführten Erstickung war und daher weniger plötzlich erfolgte. Die Blutlache war bis in den Strohsack gedrungen und auch die Wand war mit Blut bespritzt. Die Mörder scheinen zuerst den Ehemann Rossé, und zwar im Schläfe und alle ohne Gegenwehr, erschlagen und nach ihm die wahrscheinlich unterdessen aufgewachte Frau nach einem kurzen Kampfe getödet zu haben. An beiden Opfern war der Schädel durch zahlreiche, bis in's Gehirn gedrungene Schläge zerschmettert und eingeschlagen. Der mitverurtheilte Joseph Friedli will den Ehemann Gueniat gesehen haben, wie er auf der Brust der Frau Rossé kniete, sie erwürgte und mit einem

Hammer mehrmals auf den Kopf schlug, bis sie unter Aechzen verschied; während Frau Gueniat, in Mannskleider verkleidet, damit beschäftigt gewesen sei, aus dem in dem Zimmer stehenden Bureau das dort befindliche Geld herauszunehmen und einzustecken. Andererseits soll sich Frau Gueniat in Gegenwart des Friedli doch auch gegen ihren Mann gerühmt haben, daß er ohne ihre kräftige Mithülfe mit der Frau Rossé nicht so leicht würde fertig geworden sein. An dem Bureau, aus welchem das Geld entwendet wurde, und namentlich inwendig an den Schubladen waren die Abdrücke von blutigen Fingern deutlich zu erkennen. Die geraubte Geldsumme betrug Fr. 1100 bis Fr. 1200. Als am Morgen nach der Nacht, in welcher die Gräueltat verübt worden war, ohne daß, außer Friedli, die Hausbewohner etwas davon bemerkt hatten, die älteste Tochter und der älteste Sohn der Eheleute Rossé in deren Schlafzimmer traten, fanden sie ihr jüngstes, erst 2½ Monate altes Schwesterchen, dessen Wiege an dem Bette seiner Eltern stand, lebend bei seiner erschlagenen Mutter, unter deren linken Arme liegen. Ignaz Rossé, 57 Jahre alt, Erzgrabermeister und Handelsmann, gehörte einer achtbaren Familie des Landes an. Seine Ehefrau, Maria geb. Schaller, gebürtig von Rebeuvelier, erreichte ein Alter von 47 Jahren. Sie hatten eine zahlreiche Familie, welche sie gehörig zu erziehen bemüht waren. Joseph Friedli, der seit mehreren Jahren Kost und Wohnung bei den Eheleuten Rossé hatte, konnte sehr leicht wissen, daß Ignaz Rossé damals eine bedeutende Summe Geldes, die er wenige Tage vorher eingenommen, im Hause und in seinem Bureau hatte, und daß er dieselbe, ganz oder theilweise, vermuthlich am 21. März, (dem Tage nach dem Morde), an welchem Tag er nach Delsberg zu gehen beabsichtigte, nach seiner Gewohnheit dahin bringen würde. Friedli stand seit einigen Monaten in einem, wie es scheint, nicht sittlichen Verhältnisse mit einer zu Delsberg wohnenden Nichte der Eheleute Gueniat; es scheint auch, er habe die Absicht gehabt, dieselbe zu heirathen, habe dieß aber wegen Vermögensmangel nicht zu Stande bringen können. Die Eheleute Gueniat sollen die Verbindung des Friedli mit ihrer Nichte begünstigt haben. Während Friedli nicht gerade einen schlechten Leumund genoss, so galt dagegen Gueniat allgemein für einen gefährlichen Menschen, und war gewisser Massen der Schrecken des Dorfes, obwohl er bis dahin von der strafenden Gerechtigkeit nicht erreicht worden war. Er wurde oft, und zu jeder Stunde der Nacht, in- und außerhalb des Dorfes Courroux auf den Straßen und Wegen gesehen, und es werden ihm Raubansfälle u. dgl., deren Urheber unbekannt geblieben sind, zugetraut. Es war bekannt, daß er nicht immer bei Geld war oder wenigstens als Straßenunternehmer seine Arbeiter nicht immer regelmäßig bezahlte, während andererseits seine Ehefrau sich gegen Nachbarinnen geäußert haben soll: „in ihrem, Gueniat's, Hause, werde das Geld nie ausgehen, Dank einem gewissen Genius, — aber die Ursache hievon werde immer ein Geheimniß bleiben u. dgl.“ — Auch soll Gueniat dem Friedli nach den Aussagen dieses Letztern, mehrmals die gemeinschaftliche Verübung eines Mordes zu räuberischen Zwecken vorgeschlagen haben. Friedli hat seine Anwesenheit, aber nicht seine Mitwirkung bei der Ermordung der Eheleute Rossé eingestanden, — in einer Weise jedoch und unter Behauptung erwiesener Unwahrheiten, welche den Geschwornen die Ueberzeugung von seiner wirklichen Mithuld beigebracht haben. Dem Umstande, daß die Geschwornen bei ihm „mildernde Umstände“ annahmen, hat er es zu verdanken, daß er von dem Gerichtshofe nicht gleich den Eheleuten Gueniat zum Tode, sondern zu 20 Jahren Kettenstrafe verurtheilt wurde. Es war in Folge der Geständnisse des Friedli und seiner Anklagen gegen die Eheleute Gueniat, daß diese ungefähr sechs Wochen nach der That in Haft gesetzt und in Untersuchung gezogen wurden. Es würde zu weit führen und ist auch hier der Ort nicht, die Schuldbeweise oder Schulbindizien gegen die Eheleute Gueniat aufzuzählen und zu erörtern: es genüge, anzuführen, daß die Untersuchung eine Reihe der gravirendsten Indizien für ihre Schuld an's Licht gezogen hat,

welche mit den gegen sie gerichteten Anklagen des Friedli in höchst merkwürdiger und auffallender Weise übereinstimmen. Dazu kamen mehrfache Widersprüche, in welche die Eheleute Gueniat sich verwickelten, sowie ihr Leugnen von Thatfachen, welche durch die Aussagen von Zeugen vollständig erhärtet waren. Uebrigens ist anzunehmen, daß, wenn die Untersuchungsbehörde nicht erst nach Verfluß von 6 Wochen, nach Verübung des Verbrechens auf die Spur der Eheleute Gueniat, als die Urheber desselben, geführt worden wäre, es ihr würde möglich gewesen sein, noch direktere Schuldbeweise gegen dieselben zu den Akten zu bringen.

Am 16. Februar 1861 wurden die Eheleute Gueniat (der Ehemann 35, die Ehefrau 38 Jahre alt) von den Geschwornen des Leberberges — ohne Annahme mildernder Umstände — schuldig erklärt, des Mordes und Raubes, begangen an den Eheleuten Ignaz Roffé und Maria Roffé geborne Schaller zu Courroux, und, gestützt auf diesen Wahrspruch, von dem Aßisenhofe zum Tode durch das Schwert verurtheilt.

Gegen dieses Urtheil langten vier verschiedene Begnadigungsgesuche ein, theils von den Verurtheilten selbst, theils von Verwandten derselben, endlich auch vom Gemeinderathe von Courgenay, als der ursprünglichen Heimathgemeinde der Ehefrau Gueniat.

Die Direktion der Justiz und Polizei findet jedoch die von den Petenten angeführten Gründe nicht hinreichend, um eine Strafumwandlung zu befürworten, sondern stellt, gestützt auf den Thatbestand, den Antrag:

Die für die Eheleute Gueniat eingereichten Begnadigungsgesuche seien abzuweisen und demnach das gegen dieselben ausgesprochene Todesurtheil zu vollstrecken.

Der Regierungsrath genehmigte diesen Antrag und überweist die erwähnten Begnadigungsgesuche dem Großen Rathe mit dem Schlusse auf Abweisung.

Migy, Direktor der Justiz und Polizei, als Berichterstatter. Am 16. Februar 1861 wurden die Eheleute Johann Baptist Gueniat von Courroux, Amtsbezirk Delsberg, Schuhmacher und Straßenunternehmer, und Genoveva Gueniat, geb. Puermann, ebenfalls von Courroux, vom Aßisenhofe zum Tode verurtheilt. Sie und ihre Verwandten richteten Gesuche an den Großen Rath, um ihre Begnadigung zu erhalten. Keine dieser Eingaben schließt geradezu auf eine gänzliche Begnadigung, d. h. auf eine ausgesprochene Strafumwandlung; sie beschränken sich darauf, im Allgemeinen die Milde des Großen Rathes zu Gunsten der Verurtheilten anzurufen, und wenn man die Eingabe des Gueniat und seiner Frau ausnimmt, so führt auch keine derselben irgend einen Grund oder besondern Umstand zur Unterstützung des Begnadigungsgesuches an. In dieser wichtigen Angelegenheit müssen wir uns vor Allem fragen, ob es rathsam sei, daß der Große Rath diesen Gesuchen entspreche; ob die Versammlung, nach Anhörung des Vortrages der Justizdirektion, den Antrag annehmen wolle, welcher vorliegt, oder ob sie in ihrer Rücksicht weiter gehen wolle als der Regierungsrath in seinem Antrage. Ich will hier nicht die Einzelheiten des Verbrechens wiederholen, welches die ganze Gegend mit Schrecken erfüllte; ich will nicht vor Ihren Augen das schreckliche Attentat entrollen, das am 20. März 1860 mitten in einem Dorfe, im Innern eines Hauses begangen wurde, welches von Vater und Mutter und ihren acht Kindern bewohnt war. Ich sage nur, daß zwei Eheleute in ihrem Bette gefunden wurden, die Mutter in der Lage, daß sie gewissermaßen ihr kleines Kind in den Armen hielt, und dieses Verbrechen wurde vollbracht, um einen Diebstahl auszuführen. Ich will auch nicht weiter darauf eintreten, wie sehr die öffentliche Sicherheit bedroht ist, wenn mitten in bewohnten

Dörfern Eigenthum und Leben der Bürger so der Gefahr ausgesetzt, Uebelthätern preisgegeben ist. Ich will auch nicht alle jene Thatfachen, welche die Presse bereits zu Ihrer Kenntniß brachte, in Ihr Gedächtniß zurückerufen. Aber ein Umstand, den wir untersuchen müssen, ist der, ob man im vorliegenden Falle Gnade gewähren solle und könne. Es unterliegt keinem Zweifel, daß das Begnadigungsrecht der höchsten Behörde des Landes zusteht, daß es eine der edelsten Prärogativen des Großen Rathes ist. Allein auf der andern Seite setzt der hohe Werth dieser Prärogative als erste Bedingung ihre weise Anwendung voraus, und es liegt auf der Hand, daß sie sich zum Nachtheil des Landes wenden würde, wenn man davon einen unzeitigen, unklugen Gebrauch machen würde, der geeignet wäre, die Forderungen der Billigkeit und das im Gewissen des Volkes eingegrabene Gerechtigkeitsgefühl zu verletzen. Nun frage ich: kann man aus dem Thatbestande des Verbrechens, aus den Umständen, welche demselben vorausgingen, es begleiteten, ihm folgten, oder im persönlichen Charakter und im Benehmen der Schuldigen während oder nach Vollbringung ihrer Unthat besondere Beweggründe finden, die geeignet wären, eine Milderung der vom kompetenten Gerichte ausgesprochenen Strafe als wünschenswerth oder auch nur als zulässig erscheinen zu lassen? Kann man aus dem Sachverhalte Beweggründe schöpfen, aus denen sich die Gewißheit ableiten ließe, daß die Geschwornen sich geirrt haben; immerhin Motive der Begnadigung, denn die Gelegenheit bietet sich, die Sache hinauszuschieben, da es nicht an Leuten fehlt, welche behaupten, die Strafe sei in Ermangelung positiver Beweise ausgesprochen worden, und man die Ueberzeugung der Geschwornen in Zweifel zieht. Das ist das einzige Motiv, das ich zu Gunsten der Begnadigung geltend machen hörte. Die Verhandlungen — so sagen mehrere Personen — hätten nicht Indizien zu Tage gefördert, die stark genug wären, einen Irrthum des Gerichtes unmöglich zu machen. Das ist der einzige Gegenstand, den man erörtern kann. Nun ist diese Frage eine sehr wichtige. Unter der Herrschaft der alten Gesetzgebung hatten wir im Kriminalprozeß das schriftliche Verfahren, verbunden mit direkten Beweisen, so daß die Todesstrafe nicht ausgesprochen werden konnte, es sei denn, daß direkte Beweise gegen den Angeklagten vorlagen. Aber seit Einführung der Geschwornen hat die Sache sich geändert. Die in andern Ländern gemachten Erfahrungen haben den Beweis geleistet, daß die Geschwornen mehr Garantie gewähren, als das alte Prozeßverfahren, und man führte das mündliche Verfahren ein. Nun haben die Geschwornen nur Gott Rechenschaft zu geben, und nicht den Menschen, so daß es diese Institution fälschen, umstürzen hieße, wenn ein in so gewichtiger Frage und nach Verhandlungen, die volle drei Tage dauerten, gefällter Wahrspruch abgeändert würde. Ich möchte nun fragen, ob das nicht sich als Revisionshof konstituiren, nicht die vollständige Gesetzmäßigkeit eines gefällten Urtheils vor die Füße werfen hieße, wenn, nachdem die Jury drei Tage lang geseßen, nachdem sie die Zeugen, Anklage und Vertheidigung angehört, nachdem sie, die Hand auf das Herz, ausgesprochen hat, daß diese Gueniat schuldig sind, — der Große Rath nun kommen und sagen würde, die Beweise seien nicht genügend? Und mit welchem Rechte käme man, um sich als Revisionshof zu konstituiren, indem man den Wahrspruch der Jury gewissermaßen entkräftet? Auf was wollte man sich stützen? Auf einige Zeitungsartikel, auf Gerüchte, die unter dem Publikum im Umlaufe waren, denn am Ende befanden wir uns nicht zu Delsberg, als dieses Schauspiel sich vor den Geschwornen entrollte, im Momente, als diese ein unerhörtes Verbrechen vor den Augen hatten. Was mich betrifft, so denke ich nicht, daß der Große Rath sich im vorliegenden Falle auf diesen Standpunkt stellen könne. Man begreift einen Mörder, der darauf ausgeht, sein Opfer in einem Walde zu überfallen, um demselben das Leben zu nehmen und es zu berauben; aber es bedarf eines außerordentlichen Grades von Frechheit und Verwilderung, um eine solche Missethat mitten in einem Dorfe, mitten in einer Familie, in einem

bewohnten Hause auszuführen. So viel an mir, könnte ich eine Strafumwandlung nicht empfehlen, weil ich nach dem Ausspruche des Appellhofes annehmen muß, daß diese Leute schuldig sind. Aber, wird man sagen, wo soll man dann Motive der Begnadigung hernehmen? Solche Motive kann man anrufen, wenn man findet, die Gesetzgebung sei im gegebenen Falle zu streng. Wenn nun die Todesstrafe Anwendung finden soll, so ist es sicher in einem solchen Falle. Man kann noch Beweggründe der Begnadigung in den guten Antezedentien des Individuums finden. Aber Gueniat hat anerkanntermaßen schlimme Antezedentien, ohne von einem hier in Bern begangenen Diebstahl zu reden, der in den Prozessakten nicht einmal enthalten ist. Unzulässig aber ist es, Motive der Begnadigung aus der Unsicherheit des Entscheides der Geschwornen schöpfen zu wollen, indem man sagt, die Verhandlungen hätten nicht hinreichende Beweise für die Schuldbarkeit geliefert, indem man sagt, die Aussagen des Mitangeklagten Friedli seien verdächtig; unzulässig, sich gewissermaßen als Kassationshof konstituieren zu wollen; sonst ist es vollständiger Strafnachlaß, den man bewilligen muß, weil, wenn ein Gericht über die Schuld eines Angeklagten Zweifel hat, es dessen Freisprechung erklären muß. Ich zweifle daran, ob der Große Rath ein solches Prinzip sanktionieren wolle, welches das Geschworneninstitut zerstören würde. Ich wollte Ihnen sagen, warum der Regierungsrath nicht untersuchen zu sollen glaubte, ob der Entscheid der Geschwornen nicht auf Irrthum beruhe, warum er den Ausspruch derselben nicht einer Kritik unterwerfen zu sollen glaubte. In der That, wenn der Große Rath sich hier als Kassationshof konstituieren wollte, warum sollte man dann nicht auch in Fällen der Verurtheilung zu zwanzig Jahren Kettenstrafe mit der Behauptung kommen dürfen, daß Gründe vorliegen, den Wahrspruch eines Appellhofes einer Revision zu unterwerfen? Wohin käme unsere Strafgesetzgebung damit? Welche Achtung, welches Ansehen könnte dann das Geschworneninstitut noch haben? Ich lege Werth darauf, dem Großen Rathe die Haltung zu erklären, welche die Justizdirektion einnahm, indem sie annahm, diese Individuen seien schuldig. Wir haben es hier mit einem verwegenen, abgefeimten Menschen zu thun, mit Vater und Mutter von sechs Kindern, mit Leuten, die sich in ihrem Verbrechen durch die Gegenwart eines armen kleinen, zur Seite seiner Eltern ruhenden Wesens im Alter von dritthalb Monaten nicht abhalten ließen. Wenn man Angesichts dieses entsetzlichen Verbrechens und solcher Umstände den Ausspruch der Geschwornen abändern würde, dann möchte ich sagen: streichet die Todesstrafe aus Euren Gesetzbüchern, aber so lange sie besteht, müßt Ihr sie handhaben! Ich schließe Namens des Regierungsrathes auf Abweisung des Begnadigungsgefuches.

Karlen, Regierungsrath. Es sei mir als Mitglied des Regierungsrathes, das nicht zum Antrage der Justizdirektion gestimmt hat, erlaubt, Ihnen die Gründe speziell mitzutheilen, die mich dabei leiteten. Es handelt sich um einen Verbrecher, wie sich kaum einer seiner Art findet und Gottlob noch nie sich in unserm Lande gezeigt hat. Aber wenn ich auf die Sache selber zurückkomme und untersuche, wie der Mord geschehen ist, so will ich gar nicht dem Wahrspruche der Geschwornen, auch nicht dem Urtheile der Kriminalkammer zu nahe treten, sondern nur von dem Rechte der Begnadigung, wie es dem Großen Rathe zusteht, Gebrauch machen, ohne Berührung der frühern Instanzen. Was den Gueniat betrifft, so ist richtig, daß in den Akten ein Diebstahl zum Vorschein kommt, den er zur Zeit, wo er Instruktor war, hier begangen hat, obschon er hartnäckig leugnete. Ich ergreife nicht das Wort, um etwas zu Gunsten des Gueniat anzubringen. Ich halte ihn zu vielem fähig, aber zu wenig Gutem. Aber er ist zum Tode verurtheilt, auch seine Frau; ein Mitangeschuldigter, Namens Friedli, ist zu zwanzig Jahren Kettenstrafe verurtheilt, ein Mensch, der seit Jahren als Hausgenosse der Rossé bekannt war, während die Gueniat deren Haus Jahre lang nie betreten haben. Friedli ist der

einzige Ankläger, der gesagt hat, Gueniat sei der Mörder; er ist derjenige, welcher sagte, wie er den Ruf der Frau Rossé gehört, wie er dann aufgestanden und beim Eintritt in das Schlafzimmer derselben gesehen habe, daß Gueniat auf der Frau Rossé kniete, während dessen Frau das Geld gekohlen habe. Er behauptet also, dieß gesehen zu haben, ohne daß er zurückgieng, um die erwachsenen Söhne und den Knecht der Rossé zu wecken. Ich sage, dem Wahrspruche der Geschwornen will ich nicht zu nahe treten, aber er kann auch einigermaßen durch Einfluß der Stimmung, die in der Bevölkerung herrschte, zu Stande gekommen sein; auch der böse Leumund des Gueniat mag seine Wirkung gehabt haben. Aber mir scheint es nicht erwiesen, daß den Friedli nicht die nämliche Schuld treffe; es ist mir nicht erwiesen, daß er nicht der Hauptschuldige, oder wenigstens Mitschuldiger sei. Wenn alle drei zum Tode verurtheilt wären, so hätte ich die innige Ueberzeugung, daß ein allfälliger Hauptschuldiger und Mitschuldiger verurtheilt wären. Ich hätte dann die Ueberzeugung, daß nicht, vielleicht in 20 Jahren die Möglichkeit eintreten könnte, daß der Betreffende, durch Gewissensbisse gefoltert, eine Erklärung abzugeben veranlaßt wäre, welche dem Institute der Geschwornen einen argen Stoß geben müßte. Von diesem Gesichtspunkte aus, daß nicht erwiesen ist, wer der Hauptschuldige, wer die Mitschuldigen seien, daß Friedli genau im Hause der Ermordeten bekannt war, daß von ihm der einzige Beweis gegen die Gueniat kam, konnte ich mich nicht enthalten, vom Rechte der Begnadigung Gebrauch zu machen. Ich hielt mich verpflichtet, Ihnen mein Gefühl, das ich aus genauer Untersuchung der Akten schöpfte, auszusprechen. An Ihnen ist es, zu entscheiden.

Revel. Ich schließe mich dem Antrage des Vorredners an. Wir befinden uns einem schrecklichen Verbrechen gegenüber, daß glücklicher Weise in den gerichtlichen Annalen sehr selten vorkommt. Von drei Angeklagten, die dabei implizirt sind, wurden zwei zum Tode verurtheilt, während es nur von einem Faden abhieng, daß der dritte nicht auch zu der nämlichen Strafe verurtheilt worden wäre. Ein einziger Geschwornener, der nicht gestimmt hat und daher im Gerichte eine Minderheit bildete, ist die Ursache, daß Friedli nicht zum Tode verurtheilt wurde. Wer kann uns nun sagen, ob dieses Individuum nicht, von Gewissensbissen getrieben, eines Tages ein Geständniß ablegen, vielleicht gestehen werde, daß es ebenso schuldig, vielleicht selbst noch schuldiger sei als die beiden andern Angeklagten? Von meiner Seite geschieht es grundsätzlich, daß ich, so lange ich im Großen Rathe sitze, jedesmal, wenn der Fall vorkommt, gegen die Todesstrafe stimme. Auch heute gebe ich meine Stimme in diesem Sinne ab.

Kurz, Oberst. Ich stimme gegen Begnadigung. Es wird von allen Seiten anerkannt, daß es sich um eins der gräßlichsten Verbrechen handelt, das seit langer Zeit im Kanton begangen wurde. Herr Regierungsrath Karlen erklärt, er stimme nur deswegen für Begnadigung, weil er nicht wisse, ob nicht Friedli auch den Tod verdient habe, und Herr Revel, weil er seit jeher gegen die Todesstrafe sei. Ich will diese Motive nicht anfechten; es ist eine Ueberzeugung, die man hat, die zwar mit den bestehenden Gesetzen im direkten Widerspruche ist. Ich erkläre offen, daß die Gesetze über die Todesstrafe gerecht sind, und wenn der Fall so beschaffen ist, daß selbst die Vertheidiger nichts zu Gunsten der Verurtheilten anführen können (es liegen übrigens noch Sachen gegen die Gueniat bei den Akten, die nicht einmal dem Gerichte vorgelegt wurden), dann haben wir keinen Grund, nicht in vollem Maße der Gerechtigkeit ihren Lauf zu lassen. Wenn die Gesetze nicht vollzogen werden, so ist es oft dem Zufalle zuzuschreiben. Am einen Morgen wird ein Verurtheilter, dessen Verbrechen vielleicht unter nicht sehr schweren Umständen vollbracht worden, mit seinem Begnadigungsgefuche abgewiesen; am andern Morgen wird Einer, dessen Verbrechen viel schwerer ist, begnadigt. Das finde ich sehr fatal. Bei mir war es zu allen Zeiten Grund-

sag, wenn nicht sehr dringende Gründe für Begnadigung sprechen, wie beim Kindesmorde, für Nichtbegnadigung zu stimmen. Wie würde es sich ausnehmen, wenn man die Gueniat heute begnadigte, während man in den letzten Jahren andere Verurtheilte, die nicht so schwere Verbrechen begangen hatten, nicht begnadigte? Schon der Grundsatz der Gleichheit der Behandlung der Verurtheilten spricht gegen die Begnadigung. Man sagt zwar, es liege kein eigentlicher Beweis gegen die Gueniat vor. Ein solcher ist aber nicht mehr erforderlich. Zur Zeit, als man noch das schriftliche Verfahren hatte, wo sich nicht der ganze Prozeßgang vor den Augen des Richters entwickelte, forderte man einen positiven Beweis oder das Geständniß, um einen Angeklagten zu verurtheilen. Aber es ist noch nicht lange her, seit man das Institut der Geschwornen einführt. Als Repräsentanten des Volkes werden 12 Männer gewählt, und was diese aussprechen, soll wahr sein. Man sagt zwar, man wolle den Wahrspruch der Geschwornen nicht angreifen; dessenungeachtet greift man ihn an, vernichtet man ihn. Wenn Sie das Institut der Geschwornen wollen, das sich bei uns eingelebt hat, dann halten Sie es aufrecht; oder aber heben Sie die Todesstrafe gesehlich auf, wozu ich nie stimmen werde. Wir müssen annehmen, das Urtheil der Geschwornen und der Richter beruhe auf bessern Gründen als die Meinung derjenigen, welche — ich möchte sagen sich dieselbe aus Zeitungsartikeln oder auf andere Weise gebildet, und ungenügende Kenntniß vom wirklichen Sachverhalte haben. Ich sprach mit einem Richter, der bei den Verhandlungen anwesend war; er sagte, er habe gar keinen Zweifel an der vollständigen materiellen Richtigkeit des Wahrspruches. Wenn sich nun die Sache so verhält, wie selbst Herr Karlen annimmt, so wird kein Mensch daran zweifeln, daß Friedli Mithuldiger ist. Der Mithuldige ist allerdings auch ein Verbrecher, aber nicht wie der, welcher die That selbst begangen hat. Es handelt sich um ein Mehr oder Weniger. Ich sage daher: meine Ueberzeugung ist die, daß wir der Gerechtigkeit ihren Lauf lassen sollen, und das findet denn auch Unterstützung in der öffentlichen Meinung der Gegend, wo Niemand einen Zweifel hat an der öffentlichen Gerechtigkeit. Das weiß ich wohl, die Frage der Begnadigung ist bei Vielen eine Gemüthsache. Man verwundert sich vielleicht, daß unser Militärdirektor so gegen die Todesstrafe ist; ich verARGE es ihm nicht, wenn ihn das Herz drängt. Aber mich drängt es ebenso, das Gegentheil auszusprechen, der Gerechtigkeit ohne Ansehen der Person ihren Lauf zu lassen; sonst gibt man dem Institute der Geschwornen einen bedeutenden Stoß. Ich stimme daher gegen die Begnadigung.

Bernard. Es geschieht ebenfalls aus der Tiefe meines Herzens, wenn ich mir einige Worte über die Eheleute Gueniat erlaube. Seit dem 16. Februar, dem Tage des Urtheilspruches, war die ganze jurassische Bevölkerung nur mit dieser unglücklichen Angelegenheit beschäftigt; in jedem Winkel des Landes, in den Weibern, auf den einzelnen Höfen bildete dieser Prozeß den Gegenstand der Unterhaltung bei der Bevölkerung. Gut, allenthalben, wo ich hinkam, war die Bevölkerung so sehr von der Schuld der Eheleute Gueniat überzeugt, daß man sagte, wenn der Große Rath dieselben begnadige, dann sei es um die Achtung vor den Gesetzen geschehen. Ich habe den Verhandlungen des Geschwornengerichtes nicht beigewohnt, aber man sagte mir, die Bevölkerung der Umgegend habe sich massenhaft auf das Schloß zu Delsberg begeben, um die Verhandlungen anzuhören, und man habe, bevor die Geschwornen ihren Wahrspruch fällten, eine Revolution in der Stadt Delsberg befürchtet. Das sagte mir Herr Fürsprecher Bolle

Feune (den Redner unterbrechend). Das ist falsch! Das ist nicht wahr; ich habe die Landjäger gefragt.

Bernard (fortfahrend). Erinnern Sie sich daran, daß das Geschwornengericht sich im Jura einen geringen Kredit erworben hat. Unsere Geschwornen sind im Allgemeinen zu

mild, man beklagt sich darüber im ganzen Jura. Bei Anlaß des Mordes, der auf dem Berge von Conjémont begangen worden, erklärte mir eine sehr kompetente Person, wenn die Geschwornen mehr Einsicht gehabt hätten, so hätten sie mit Rücksicht auf die vorhandenen genügenden Beweismittel und Anklagepunkte mit Grund ein Strafurtheil gegen die Mörder aussprechen können. Wenn die jurassische Jury sich nun zum ersten Male ihrer Aufgabe würdig gezeigt hat, soll man nun ihren Wahrspruch umstürzen? Ich sage: wenn der Große Rath die Freisprechung der Eheleute Gueniat erklärt, wenn er sie begnadigt, so macht dieß den übelsten Eindruck auf die ganze jurassische Bevölkerung. Uebrigens frage ich, ob Sie sich als Kassationshof der Geschwornen konstituieren wollen, ob Sie die Schuldbarkeit der Angeklagten besser kennen wollen als der Appellhof selbst? Nein, das ist nicht möglich. Ich kenne die Eheleute Gueniat nicht, ich habe auch den Verhandlungen des Geschwornengerichtes nicht beigewohnt; aber ich glaube doch, es liege in unserer Pflicht, den Antrag der Justizdirektion und der Regierung anzunehmen. Es ist eine sonderbare Sache um die Sentimentalität, die sich in unsern Tagen geltend macht. Man will gegenüber gewissen Klassen von Bürgern streng sein. So wenn es sich um die Vernichtung von Königen und Kaisern handelt, dann findet man kein Eisen, das scharf genug ist, während man diejenigen begnadigen will, welche das Leben der Bürger bedrohen. Es wäre mir unmöglich, diese Anschauungsweise zu theilen. Wir müssen die von den Geschwornen ausgesprochene Strafe zur Anwendung bringen. Wenn ich die Ueberzeugung hätte, daß die Eheleute Gueniat unschuldig seien, so würde ich sie begnadigen; aber da ich diese Ueberzeugung nicht habe, stimme ich zum Antrage der Regierung.

Büzberger. Ich stimme für Begnadigung, resp. für Umwandlung der Todesstrafe in lebenslängliche Kettenstrafe, und zwar vorzüglich deswegen, weil ich grundsätzlich gegen die Todesstrafe bin. Die Todesstrafe hat nur zwei Zwecke: entweder nimmt man an, sie diene zur Abschreckung vor gewissen Verbrechen oder zur Sicherung der Gesellschaft. Was nun die Abschreckung betrifft, so haben die gelehrtesten Criminalisten schon lange aufmerksam gemacht, daß es unbillig sei, einen Menschen zum abschreckenden Exempel für Andere hinrichten zu lassen. Aber man erreicht auch den Zweck nicht. Seitdem ich Gelegenheit hatte, zwei Exekutionen beizuwohnen, überzeugte ich mich davon. Für den Verbrecher selbst ist die Todesstrafe nicht abschreckend. Wer ein solches Verbrechen begehen will, denkt, es komme ihm nicht aus; also ihn schreckt es nicht ab. Aber auch Andere nicht; das sieht man am Benehmen der Leute bei Hinrichtungen. Für die Sicherstellung der Gesellschaft gibt es andere Mittel. Die Todesstrafe hat also keinen vernünftigen Zweck, daher bin ich für Umwandlung derselben. Herr Oberst Kurz bemerkte, es liege etwas Unbilliges im Verfahren über die Begnadigungsgesuche; der Eine werde begnadigt, der es weniger verdiene als ein Anderer, der abgewiesen werde, je nach der Stimmung der Versammlung. Das ist ganz richtig. Das ist eben das Unglück für die Betreffenden; das sind die guten und schlechten Loose, die der Mensch hat von der Wiege bis zum Grabe. Aber für mich ist dieß kein Grund, für den Tod zu stimmen. Wenn der Verurtheilte lebenslänglich in Banden gelegt ist, so ist er ebenso unschädlich, als wenn ihm der Kopf abgeschnitten wird. Daß eine Revolution in Delsberg entstanden wäre, wenn die Gueniat nicht zum Tode verurtheilt worden wären, das glaube ich nicht. Die Bevölkerung wird sich beruhigen, wenn dieselben lebenslängliche Kettenstrafe haben. Daß die Bevölkerung Blut vergießen sehen möchte, glaube ich nicht, und wenn Einzelne es wünschen, so ist es für mich kein Grund, dafür zu stimmen. Dazu kommt noch ein Motiv. Es ist der Umstand, daß die Gueniat einzig durch die Anklage eines Mithuldigen und zwar unter Verhältnissen, die mir sehr gefährlich scheinen, verurtheilt wurden. Es könnte ebenfögt sein, daß Friedli der Haupturheber, die

Andern nur theilhaftig wären. Wenn das sich später herausstellen würde, dann könnte man den Schaden und diese Unbilligkeit moralisch nicht mehr repariren. Ich stimme also zur Umwandlung der Todesstrafe.

Dr. Fische. Im Laufe desselben Jahres 1860 wurden in unserm Landestheile zwei große Verbrechen begangen, welche das Gewissen der ganzen benachbarten und fremden Bevölkerung aufregten. Das erste dieser Verbrechen wurde im Bezirk Courtelary begangen, auf dem Berge von Gorgemont, in einer Wiedertäufer-Familie. Diese deutsche Bevölkerung kommt hauptsächlich aus dem Emmenthal zu uns. Ein Glied dieser Familie war das Opfer eines ebenso empörenden Verbrechens wie dasjenige von Courtour. Der Ehemann, ein gewisser Lehmann, wurde Abends in seiner eigenen Wohnung, in seinem Schlafzimmer durch einen Schuß ermordet, der in den Oberleib eindrang und die Brust durchbohrte. Das Opfer fiel auf der Stelle gegen die Ecke des Stubenofens. Die Missethäter beabsichtigten, in die Wohnung dieser Eheleute zu gelangen, um sie zu bestehlen. Die Frau floh erschreckt aus ihrem Zimmer um sich im Futtertische des Hauses zu verstecken. Ein Hund, der als Wächter diente, wurde verwundet, und dieses kluge Thier, durch die Beschüßung seiner Herrin zurückgehalten, enthielt sich, durch Bellen die Richtung zu verrathen, wo seine Gebieterin sich befand. Nachdem die Verbrecher in das Zimmer eingetreten waren und ihr Opfer im Blut gebadet sahen, schritten sie über den Leichnam von Lehmann, um zum Stehlen in das obere Zimmer zu gelangen. Nachdem sie mit ihrer Missethat fertig, flüchteten sie sich, indem sie Kleider, Geld, Gewaaren verschiedener Art, und die Waffe mit fortnahmen, mit welcher sie die tödliche Wunde beigebracht. Die Frau mußte mehrere Stunden abwarten, bis sie die Nachbarn davon in Kenntniß setzen konnte, und bedenken Sie wohl die fürchterliche Lage dieser Familienmutter, die wußte, was vorgegangen war. Bei Tagesanbruch erst erfuhren die ersten das begangene Verbrechen. Der ganze Jura war von dieser Verruchtheit benachrichtigt und Jedermann war darüber empört. — Die Gerichte schritten ein, sie thaten ihre Pflicht. Indizien waren vorhanden; drei Personen wurden in Folge schwerer Anzeichen verhaftet. Ich glaube jedoch, wenn man mit mehr Thätigkeit, mehr Scharfsinn gehandelt hätte, so hätte man das Richtige getroffen. Die Untersuchung wurde angehoben und die Anklagekammer hat die Angeeschuldigten vor die Assisen gewiesen. Die Sache wurde verhandelt, da aber die Beweise sich nur auf als unzulänglich erachtete Indizien stützten, wurden diese Unglücklichen von den Geschwornen als unschuldig erklärt. Sie waren in ihrem Recht, ihre moralische Ueberzeugung war gebildet. Die Criminalkammer hat sie sodann mit Entschädigung entlassen, die der Staat bezahlte. Vielleicht, daß ein anderes Gericht, vor welchem sie einst Rechenschaft geben müssen über ihr Handeln, das wieder gut machen wird, was die menschliche Gerechtigkeit falsch beurtheilt haben kann. Ich komme nun zu dem Gegenstande der gegenwärtigen Verathung selbst. Es ist bedauerlich zu sehen, daß im 19. Jahrhundert, unter der Herrschaft einer Gesetzgebung, die das Leben und das Vermögen der Bürger schützt, es noch Bürger gibt, die so lasterhaft sind, solche Verbrechen zu begehen. Unsere Bevölkerung erinnert sich gar nicht einer ähnlichen Demoralisation, wie diese Vorfälle in unserer Gegend heutzutage darthun. Es ist schmerzlich, derartige Verbrechen konstatiren zu müssen, während dem der Staat vermittelst guter Einrichtungen aller Art sein Möglichstes für das Wohlergehen seines Volkes thut. Wenn die Landbevölkerung und besonders diejenige des Bezirkes Courtelary, unangenehm beührt werden mußte durch die Freisprechung dieser Angeklagten, so hat sie sich vor dem Urtheil des Geschwornengerichtes vom 16. Februar verbeugt. Das zweite Verbrechen, nämlich dasjenige von Courtour, ist noch gräßlicher als das erstere. In der Wohnung der Eheleute Rossé, mitten im Kreise einer Familie von neun Kindern, von denen die meisten noch jung, und das jüngste von 2½ Monaten zwischen Vater und Mutter schläft, schleichen

sich die Verbrecher ein, ebenfalls bei Nacht, in die Wohnung einer anständigen Familie. Hier findet man keine Eheleute, die sich hätten vertheidigen können, sondern einen Mann und seine Frau im tiefsten Schlaf, die berechtigt waren, zu glauben, daß inmitten eines bewohnten Dorfes jeder Bürger sich ruhig schlafen legen könne, während dem die Polizei über sein Hab und Gut, über seiner Person wache; sie durften Vertrauen haben in den menschlichen Schutz. Und diese Eheleute wurden ermordet, und zwar unter so grauenvollen Umständen, wie der Bericht der Regierung angeführt hat. Diese Umstände sind so empörend, daß die Bevölkerung in Schrecken versetzt war, daß die Entrüstung noch jetzt sich auf allen Gesichtern malt. In den Vorstädten, den Wirthschaften, selbst in der Nachbarschaft der Stadt wartete man mit Ungeduld dem Resultate des Geschwornen-Verdicts ab. Wo sind die Urheber des Verbrechens? Sie existiren; wo finden wir sie? Wir finden sie ganz natürlich in den Akten. (Der Redner setzt seinen Vortrag in deutscher Sprache fort.) Erlauben Sie mir noch einige Worte in deutscher Sprache, der ich zwar nicht sehr mächtig bin; dagegen dürfte es der Versammlung angenehmer sein. Was sagen die Akten? Sie sagen: in der Nacht vom 20. März 1860, ungefähr zwischen zwei und drei Uhr wurde der Todschlag begangen. Und wer sagt das? Erstens Friedli. Nun wendet man ein: auf den Friedli kann man nicht viel hören, er ist der Missethäter, vielleicht der einzige Schuldige. Friedli hatte mehrere Jahre im Hause der Rossé gewohnt, wußte sich bei dieser Familie beliebt zu machen, er konnte etwas ersparen und legte dieß in die Ersparniskasse; er besaß das Zutrauen der Rossé, erhielt sogar hin und wieder den Schlüssel zu dem Sekretär, in dem sie ihr Geld hatten, so daß Friedli, wenn er die Absicht gehabt hätte, die Eheleute Rossé zu ermorden und zu bestehlen, dieß ganz allein hätte vollbringen können. Die Eheleute Rossé gingen oft auf das Feld, um zu arbeiten. So sagt man; aber was geschah? Er konnte es nicht allein machen, er mußte andere Missethäter haben, und wer waren diese? Es war Gueniat, der seit langer Zeit der Schrecken der Gegend war (das bezeugen die Gemeindebehörden). Jedermann fürchtet diesen Menschen seine Antezedentien sind sehr ungünstig. Man könnte vielleicht sagen: dans la famille Gueniat ils ont la bosse du crime. Wenigstens hat einer seiner Verwandten vor Jahren in Courtour ebenfalls einen Mord begangen und wurde deshalb hingerichtet. Man hatte das vergessen, aber bei diesem Anlasse erinnere ich mich daran. Ich komme zu Friedli, dieser wird am gleichen Tage verhaftet, nachdem er dem Gueniat versprochen hatte, nichts zu sagen. Friedli hatte nämlich die Absicht, eine Nichte der Eheleute Gueniat zu heirathen und sagt, er sei durch seine Braut zurückgehalten worden, die Anzeige zu machen; er selbst sei beim Anblicke des begangenen Verbrechens so erschrocken gewesen, daß er in die Küche ging, ein Glas frisches Wasser zu trinken. Am vorhergehenden Abend sei er um zehn Uhr vor das Haus gegangen, wie er unter die Thüre getreten, habe er ein Geräusch im Keller gehört, wo er den Gueniat findet. Dieser droht ihm: wenn du etwas sagst, so bist du des Todes! Friedli mußte eidlich versprechen, nichts zu sagen. Friedli kehrt in das Haus zurück, legt sich zu Bette, schläft ein; wahrscheinlich wußte er etwas. Im Schlafe hört er von unten herauf rufen: Friedli! Friedli! Er steht auf, macht Licht, begibt sich hinunter in das Schlafzimmer der Eheleute Rossé, — und was sieht er? Den Ehemann Rossé todt im Bette, die Frau Gueniat in Manneskleidern, mit einer Mütze auf dem Kopfe, mit blutigen Fingern die Schubladen des Sekretärs öffnen, wo das Geld aufbehalten war. Friedli erzählt weiter, er habe gesehen, wie Gueniat auf der Frau Rossé kniete, sie mit der linken Hand am Hals packte und mit der rechten ihr Streiche versetzte. Frau Rossé wehrte sich und versuchte zu schreien, konnte aber nicht mehr. Am Ende stürzt Gueniat auf den Friedli los, den Spitzhammer in der Hand, um auch ihn zu tödten. Frau Gueniat kommt dem Friedli zu Hülfe mit den Worten: thue ihm nichts! Er sagt nichts; er hat es ja versprochen! Friedli verspricht dieß noch einmal und geht dann

in die Küche, um ein Glas Wasser zu nehmen; hierauf kehrt er in das Schlafzimmer der Söhne Roffé zurück, und wie er das Fenster öffnet, sieht er die Eheleute Gueniat aus dem Hause gehen, die Frau mit einem Bündel unter dem Burgunderhemd; sie gehen aber nicht dem gewöhnlichen Weg nach, sondern über den Mühlebach. Wohin sie gegangen, weiß Friedli natürlich nicht; aber das erzählte er. Wenn ich nun zusammenstelle, was die offiziellen Rapporte sagen und was Friedli erzählte, so muß ich mich überzeugen, daß die Eheleute Gueniat die Thäter seien. Die ärztliche Untersuchung hat bewiesen, daß Roffé mit dem ersten Schlag getödtet wurde; er hatte sich nicht gerührt, es konnten keine Zuckungen konstatiert werden. Das Gehirn war vom Schläge ganz durchdrungen, so daß er nichts gespürt hat. Nicht so verhält es sich mit der Frau. Die ärztliche Untersuchung konstatierte Quetschungen auf der Wangengegend und Erdrösselung durch menschliche Gewalt; man sah den Druck der Finger, verbunden mit Contraktionen. Das Resultat der ärztlichen Untersuchungen stimmt ganz mit den Aussagen des Friedli überein, und das konnte dieser nicht zum voraus wissen. Friedli sagt, die Frau habe sich gewehrt, und das wurde konstatiert. Er sah die Frau Gueniat stehlen, die Schubladen mit blutigen Fingern auf- und zumachen; die Spuren blieben auf das Holz gedrückt. Fragte man den Gueniat, wann er an jenem Abend zu Bette gegangen sei, so antwortete er, um zehn Uhr. Fragte man, ob er nicht mehr aufgestanden sei, so läugnete er es. Zeugen sagen aus, daß sie gesehen haben, wie die Gueniat am frühen Morgen gewaschene Kleidungsstücke am Gartenzaun zum Trocknen aufhingen. Fragte man die Frau, ob sie zur nämlichen Zeit im Bette gewesen, wie ihr Mann, so antwortet sie mit Nein, sie habe noch an der Feuerplatte die Füße gewärmt. Wenn man die Aussagen des Friedli, das Resultat der Untersuchung des Verhörs, die von den Geschwornen erhaltenen Erläuterungen prüft, so kann man nicht im Zweifel sein, wie denn auch das Publikum, welches Stunden weit her gekommen war, um den Verhandlungen beizuwohnen, mit dem Bewußtsein heimkehrte, daß das Gericht gerecht geurtheilt habe. Die Gueniat sind nach der moralischen Ueberzeugung des Richters auf gesetzliche Weise schuldig erklärt worden, und ich glaube, wir sind es dem Geseze, der Bevölkerung, und selber schuldig, das Urtheil zu achten. Mancher kann vor der Todesstrafe einen Abscheu haben, es ist schauderhaft, einer Hinrichtung beizuwohnen. Herr Hübberger sagte Ihnen, es seien gelehrte Kriminalisten für Abschaffung der Todesstrafe. Ich glaube dieß, wir haben in der Nähe ein Beispiel: im Kanton Neuenburg ist die Todesstrafe abgeschafft. Hat man dort deswegen keine solche Verbrechen? Allerdings, doch macht es nicht mehr das Aufsehen, wie früher, weil man nicht mehr guillotiniert, sondern sich mit Kettenstrafe begnügt. Sehr oft wurden im Kanton Neuenburg Diebstähle mit Mord verübt, und ich bin überzeugt, wenn man dort die Todesstrafe noch hätte, so hätte man nicht so viel derartige Verbrechen. Bei der Demoralisation, die unter einer gewissen Klasse der Bevölkerung herrscht, ist dieß wichtig. Ich stimme mit voller Ueberzeugung von der Schuld der Gueniat zu der Vollziehung des Urtheils. Ich lasse Jedem sein persönliches Gefühl, aber diese moralische Ueberzeugung habe ich. Vielleicht glaubte Gueniat, der ein feiner Fuchs, und seine Frau, die noch schlimmer ist, daß sie, wie nach frühern Gesezen Niemand ohne Geständniß zum Tode verurtheilt werden konnte, auch ein milderer Urtheil erhalten werden, wenn sie nicht gestehen. Es ist mir bekannt, daß Gueniat einen Mitverhafteten fragte, ob man ihn nicht zum Tod verurtheilen könne, wenn er nicht bekenne. Noch mehr: als die Geschwornen in den Saal zurückkehrten und Frau Gueniat gehört hatte, daß sie schuldig erklärt sei, hatte sie eine Gemüthsbewegung, und tief gerührt in ihrem Gewissen ruft sie aus: Jetzt, Ihr Herren, will ich alles sagen! Auf einen Wink ihres Mannes schwieg sie. Auf die Frage, was sie damit habe sagen wollen, antwortete sie, sie habe dem Friedli nur sagen wollen, er möge jetzt seine Braut heirathen. Das sind Thatfachen, die man nicht bestreiten kann, und so lange das Gesez

besteht, kann man nicht ein Strafurtheil, welches sich auf daselbe stützt, auf so sentimentale Weise aufheben, während die Bevölkerung einer ganzen Landesgegend durch das furchtbare Verbrechen mit Schreden erfüllt ist.

Kaiser. Ich bin nicht nur aus der Gegend, wo das fürchterliche Verbrechen verübt wurde, sondern wohne in nächster Nähe der Familie Roffé. Ich kannte diese Eheleute genau, war mit ihnen im Verkehr und achtete sie als rechtschaffene und brave Leute. Sie werden begreifen, daß meine Entrüstung, als ich die Nachricht von dem gräßlichen Morde vernahm, eben so groß sein mußte als bei den Herren Bernard und Flèche, die stundenweit vom Schauplatz des Verbrechens entfernt waren. Nichtsdestoweniger ließ ich mich nicht verleiten, von vornherein abzusprechen; ich wollte klar in die Sache sehen. In Folge dessen prüfte ich denn auch mit größter Vorsicht schon die Voruntersuchung, so weit es mir als Bürger möglich war. Ich folgte mit größtem Interesse den Verhandlungen der Geschwornen, und muß gestehen, ich habe eine andere Ansicht über die Schuld der Angeklagten als die beiden jurassischen Redner, welche vor mir sprachen. Alle diese Verhandlungen kenne ich so genau, wie sie hier vielleicht Niemand besser kennen kann, aber ich konnte mich durchaus nicht überzeugen, daß die Gueniat unbedingt die Hauptschuldigen seien; vielmehr habe ich die Vermuthung, daß Friedli nicht nur der Hauptschuldige, sondern vielleicht der einzige Schuldige sei. Es herrscht bei uns die Ansicht, daß es einem einzelnen Manne nicht möglich sei, in einem bewohnten Hause ein solches Verbrechen zu begehen. Es ist wahr, das Verbrechen ist gräßlich. Aber ich frage: wer konnte leichter ein solches Verbrechen verüben als Friedli? Er hat elf Jahre bei den Roffé gewohnt, er war als Kind schon in ihrem Hause; in Folge dessen durfte er sich erlauben, jede Stunde in der Nacht in das Zimmer der Eheleute zu treten; er war Erdarbeiter, daran gewöhnt, abgelöst zu werden, was oft bei der Nacht geschieht. Hatte er irgend ein Werkzeug nöthig, so hatte er Zutritt in das Gemach des Roffé. Wie leicht war es Friedli unter solchen Umständen, wenn er so tief gesunken war, seinen Hausherrn berauben zu wollen, denselben zu überfallen? Wie groß ist der Unterschied zwischen Hauptschuld und Mitschuld? Wenn ein Mensch so tief gesunken ist, daß er sich einem Mörder überliefern kann, wie weit ist dann der Schritt noch, selbst das Verbrechen zu begehen? Hatte Friedli nicht Gründe, das Verbrechen einzig auszuführen? Er stand nicht in guten Leumden; er hatte früher etwas erspart und in die Ersparniskasse zu Deléberg gelegt; später holte und verbrauchte er es wieder; er hatte ein Verhältniß mit der Nichte der Frau Gueniat, die sich mit derselben überworfen hatte. Das ist mir auch ein Grund, warum ich nicht begreife, daß Friedli in Gemeinschaft mit den Gueniat das Verbrechen ausführen mochte. Es ist anzunehmen, daß er das Geld einzig habe behalten wollen. War er einmal so tief gesunken, so läßt sich begreifen, daß er das Verbrechen auch einzig ausführen wollte. Man kann auch fragen: wie kam Friedli auf den Gedanken, als seien die Gueniat die Hauptschuldigen und einzig schuldig? Ich erkläre mir das so: Friedli wurde unmittelbar nach Entdeckung der That verhaftet; man hatte Verdacht auf ihn, nachdem Indizien gegen ihn gefunden worden waren. Es wurden nämlich zwei Ueberhemden bei ihm gefunden, an denen Blutflecken waren. Er bewies freilich nachher, daß Jemand ihm eine Schneeballe auf die Nase geworfen hat, so daß er blutete und die Flecken von daher kamen. Aber Viele mißtrauen dieser Erklärung. Während sechs Wochen war Friedli einzig in Untersuchung. Es liegt in der Natur der Sache, daß er die Hauptschuld auf einen Andern zu wälzen suchte, und wer kam ihm dabei bequemer als die Gueniat? Wenn irgendwo in der Umgegend ein Diebstahl begangen, Erdäpfel, Speck &c. gestohlen wurde, so sagte man: es ist der Gueniat, der es gethan hat! Aber folgt daraus, daß Gueniat auch den Muth gehabt hätte, ein so fürchterliches Verbrechen zu begehen, wie die Ermordung der Eheleute Roffé? Unter hundert solcher

kleinerer Verbrecher würde vielleicht nicht Einer fähig sein, ein solches Kapitalverbrechen zu begehen. Wenn Friedli unschuldig wäre, hätte er dann die Gueniat im Hause gelassen, ohne zu schließen? Hätte er sie nicht aus dem Hause gewiesen? Ferner fiel mir auch ein Umstand auf, den schon Herr Regierungsrath Karlen berührte, daß nämlich ein Mensch, der zu einer solchen Scene kommt, gewöhnlich einen Schrei ausstößt, um Hülfe ruft. Davon aber ist bei Friedli nichts der Fall. Er kommt in das Zimmer, wie er behauptet, geht wieder hinaus, ohne Lärm zu machen; freilich habe er dem Gueniat wiederholt versprechen müssen, nichts zu sagen. Aber wenn es Friedli darum zu thun war, den Eheleuten Rosé zu Hülfe zu kommen, warum verließ er denn das Zimmer so stille, ohne die Andern, die neben ihm schliefen, zu wecken? Das machte auf mich den Eindruck, daß Friedli nicht unschuldig und daß drei Viertel davon, was er sagt, erlogen ist. Jedenfalls hat die Erklärung eines Mitschuldigen in meinen Augen kein Gewicht, um so weniger, wenn gravirende Indizien gegen ihn vorliegen, wie der Bericht des Regierungsrathes hervorhebt. Ich erlaube mir einige Hauptindizien anzuführen. Erstens erklären zwei Zeugen, die Gueniat hätten zwischen zehn und elf Uhr das Haus geöffnet, um auszugehen, zwischen zwei und drei Uhr hätten sie es wieder geschlossen. Ich frage: wenn Gueniat die That selbst hätte begehen wollen, ob er sein Haus auf so geräuschvolle Weise verlassen, ob nicht vielmehr das Gegentheil stattgefunden hätte. Ueberdies darf man nicht vergessen, daß diese Erklärung sechs Wochen nach der That abgegeben wurde, und daß es fast unmöglich war, daß die Zeugen sich genau an die Umstände erinnern konnten. Als Belastungszeugniß wird angeführt, man habe den Gueniat zu jeder Stunde in der Nacht auf der Straße getroffen, und man habe in seinem Hause fast immer Licht gesehen. Ein anderes Indizium geht dahin, die Gueniat hätten am Morgen nach der Ermordung der Rosé an einem Zaun nasse Kleider getrocknet. Andere Zeugen sagen dagegen, daß fast jeden Tag am nämlichen Zaune nasse Kleider hingen. Man kann auch hier fragen, ob die Zeugen sich ganz genau erinnern, daß es gerade an jenem Morgen gewesen sei. Jedenfalls wären die Gueniat einsäufig gewesen, wenn sie die Kleider am Zaun statt am Ofen getrocknet hätten, um den Verdacht zu vermeiden. Ein drittes Indizium, das für mich ebenso wenig Gewicht hat, geht dahin, Gueniat hätte gesagt, er habe bei seiner Ankunft zu Hause um zehn Uhr seine Frau im Bette angetroffen, während sie selbst sagt, sie habe sich auf dem Ofen gewärmt. Ich frage, ob man nach sechs Wochen die einzelnen Umstände noch so genau konstatiren könne. Offenbar sind die Hauptindizien, die man neben der Aussage des Friedli hat, schwach. Ist dieß nun genügend zur Verurtheilung der Gueniat, wenn man keine weitem und schwerern Indizien hat? Man muß nicht vergessen, daß Gueniat am folgenden Morgen an seine Arbeit ging und den ganzen Tag arbeitete, daß man an ihm keine außerordentliche Ercheinung wahrnahm, daß er, wie andere Leute, seine Entrüstung über das Geschehene aussprach, und daß während sechs Wochen Niemand an ihn dachte. Hier komme ich auf die Volksstimmung. Während sechs Wochen war die allgemeine Stimmung, daß die Gueniat unschuldig seien; auf einmal werden sie unbedingt als schuldig erklärt. In Folge dieses Umschwunges der Volksstimmung kamen schon eine Menge Leute nach Delsberg, um die Verhandlungen vor dem Geschornengerichte anzuhören, und ich muß gestehen, die Stimmung des Volkes war eine solche, daß man sie wenigstens deßhalb nennen konnte. Jedenfalls ist es unzweifelhaft, daß diese Volksstimmung bedeutend auf den Wahrspruch der Geschwornen eingewirkt hat. Es mußte Einer Muth haben, um bei den Leuten eine andere Ansicht als die allgemein verbreitete geltend zu machen, daß die Gueniat nicht schuldig seien, und ich muß gestehen, daß ich persönlich riskirte, deshalb überfallen und mißhandelt zu werden. So stand es. Wenn ich Vertheidiger der Gueniat gewesen wäre, so hätte ich auf Kassation angetragen und zwar mit Grund. Herr Tiedke führte einen Fall an, in welchem die Geschwornen freisprachen, wäh-

rend für das Gegentheil Gründe vorlagen. Das ist wahr. Aber wenn man beide Verhandlungen aufmerksam verfolgt hat, so findet man einen großen Unterschied, indem zu Sonvillier viel gravirendere Indizien vorlagen als in Courroux; dort wurde freigesprochen, hier verurtheilt. Ich wiederhole: ich bin über das Verbrechen entrüstet, wie es nur Jemand sein kann, und trotzdem ich bis dahin in solchen Fällen grundsätzlich immer für Begnadigung gestimmt habe, würde ich hier eine Ausnahme machen — das Verbrechen ist zu schauderhaft, — wenn wir den wirklich Schuldigen kennen würden. Aber ich habe Zweifel, ob es die Gueniat seien. Wenn ich Mitglied der Jury zu Delsberg gewesen wäre, ich hätte nach Gewissen und Ueberzeugung für Nichtschuldig gestimmt, und wenn ich diese Ueberzeugung habe, so bin ich nicht der Einzige. Ich appellirte an alle Bewohner unserer Gegend, welche die Verhältnisse mit Unbefangenheit beurtheilen. Nun fragt es sich, ob unter diesen Umständen die Begnadigung gerechtfertigt sei. Ich frage Sie: wenn — wie er in meinen Augen erscheint — Friedli der einzig Schuldige ist, wenn er dieß später gestehen würde, wie würden Sie es dann bereuen, wenn Sie heute nicht mild gewesen wären! Ich möchte Ihnen daher die Begnadigung sehr empfehlen.

Jeune. Ich halte viel auf die Empfehlung, welche so eben der Herr Präsident an uns gerichtet hat. Obschon mehrere Redner sich ausgesprochen haben und die Verhandlungen schon ziemlich lang sind, glaube ich doch in dieser ersten Frage das Wort ergreifen zu sollen. Auch ich habe den Verhandlungen vor den Äußen beigewohnt; ich habe ihnen mit viel Aufmerksamkeit gefolgt, und mir ist die Ueberzeugung geblieben, damals wie heute, daß die Eheleute Gueniat unschuldig sein können. Ich behaupte durchaus nicht, daß sie gar nicht strafbar seien, aber ich bestehe darauf, daß ein ungeheurer Zweifel über dieser ganzen Sache schwebt. Wenn der Herr Präsident uns nicht anempfohlen hätte, sich kurz zu fassen, so wäre ich in eine Prüfung des Prinzips der Todesstrafe eingetreten, werde mich nun aber dessen enthalten. Vor Allem danke ich Herrn Regierungsrath Karlen und den übrigen Rednern, welche zu Gunsten der Strafumwandlung das Wort ergriffen. Ich danke selbst denjenigen, die im entgegengesetzten Sinne gesprochen haben, daß sie mir die Gelegenheit geboten haben, ihnen auf einzelne Punkte zu antworten. Herr Kaiser hat die Einzelheiten der Geschichte mit viel Klarheit wieder gegeben. Zwei oder drei von den Herren Bernard und Tiedke zergliederte Thatfachen erfordern jedoch eine nochmalige Erörterung, weil sie unerakt dargestellt wurden. Zwei Gatten sind in ihrem Bette ermordet gefunden worden; zwischen ihnen lag ein Kind. Sie liegen da ohne irgend auffallende Unordnung. Doch muß man zugeben, daß der Gatte Rosé, oder wenigstens seine Frau sich vertheidigt und in ihrem Bette eine andere Lage eingenommen habe. Hätten nun die Eheleute Gueniat, wenn sie die einzigen Urheber des Verbrechens gewesen, wohl daran gedacht, die beiden Eheleute Rosé wieder gut hinzulegen, in's Bett zurecht zu legen? Hätte nicht vielmehr Friedli, der in's Haus gehörte, wohl Zeit dazu gehabt? Wie hat sich das Kind im Bett von Vater und Mutter so gut plazirt vorfinden können? Wird man etwa glauben, daß die Eheleute Gueniat, wenn sie ein Verbrechen, um zu stehlen, begehen wollten und sich nun zu flüchten hätten beeilen müssen, sich aufgehalten hätten, um den Kopf, den Leib, die Beine des Rosé und seiner Frau in die Lage von schlafenden Personen zurecht zu legen? Für meinen Theil glaube ich es ungern. Man hat von einer Unterhaltung im Keller gesprochen. Gut, wissen Sie was daran ist? Es ist eine Fabel! Diese Behauptung des Friedli wurde von Niemanden geglaubt. Eine andere erhebliche Thatfache mag einen größern Eindruck auf Sie hervorgebracht haben. Man sagte, daß die Frau Rosé von ihrem Bette aus Friedli gerufen habe; daß dieser sodann in ihr Zimmer gestiegen sei und die Eheleute Gueniat gesehen habe, wie der Mann mit seinem Hammer den Kopf der Frau Rosé zerschmettert habe,

und die Frau Gueniat mit Stehlen aus der Schublade des Schreibtisches beschäftigt war. Nun denn, auch diese Thatsache soll falsch sein, und aus folgendem Grunde. Die Verhandlungen vor den Geschwornen dauerten drei Tage; es war Samstag Abends, als sie geschlossen wurden. Den folgenden Tag gehen einige Geschworne nach Courroux, um sich das Haus, wo das Verbrechen begangen worden, anzusehen und zu untersuchen. Es fällt einem von ihnen ein, sich darüber zu vergewissern, ob es Friedli möglich gewesen ist, die Stimme der Frau Roffé zu hören. Die einen begaben sich in das Zimmer von Friedli, die andern blieben drunten. Diese leptern rufen sogar mit sehr starker Stimme, und vom Zimmer unten hört man rein Nichts. Meine hier anwesenden Herren Kollegen von Courroux können das so eben Gesagte bestätigen. Es sind somit dieß zwei vollkommen erdichtete Geschichten. Ich hätte deutsch wiederzugeben gewünscht, was ich soeben gesagt; aber die Zeit drängt und ich hoffe, die Versammlung werde mich nichts destoneniger verstanden haben. Anderseits sagt man, es sei dabei Geld gestohlen worden. Wenn nun aber solch eine Klage vorgebracht wird, so ist es Sache des Befohlenen zu beweisen, daß Diebstahl stattgefunden habe. So ist das Verfahren in Deutschland. Man läßt zuerst das angebliche Opfer des Diebstahls kommen, man fragt es, ob es bestohlen worden, und auf seine Bejahung gestützt, beeidigt man den Betreffenden; daraufhin kann man zuversichtlich gerichtliche Nachforschung halten. Im gegenwärtigen Fall wurde dieselbe nicht vorgenommen, wie sie hätte gemacht werden können. Die Polizei hat sich sofort an Ort und Stelle begeben, aber die ersten Erforschungen wurden vielleicht nicht mit dem nöthigen Nachdruck geleitet. Herr Kurz hat zuerst das Wort ergriffen, um das Begnadigungsgesuch zu bekämpfen. Er sagte, der Vertheidiger der Eheleute Gueniat habe keine triftigen Gründe gefunden, die zu Gunsten der Bitte sprächen. Ich erwidere darauf, daß, wenn dieses Gesuch in keine Einzelheiten eintritt, es nicht mehr Sache des Vertheidigers war, die Eheleute Gueniat rechtfertigen zu sollen. Bei diesem Anlasse muß ich bemerken, daß, wenn ihr Anwalt, der zum erstenmal vor den Schranken der Assisen erschien, übrigens sich talentvoll bewies, gewisse Mittel, gewisse Kniffe angewandt hätte, die sich nur vor einem Geschwornengericht entwickeln lassen, es möglich gewesen wäre, die Sache eine andere Wendung nehmen zu lassen. Herr Kurz sagte uns noch, daß ein Mitglied des Gerichtshofes, ein Jurassier, an die Schuld der Gueniat glaubte; aber er hat uns nicht gesagt, ob die beiden andern Mitglieder, ebenfalls aus dem Jura, derselben Ansicht waren, wenigstens hinsichtlich der Todesstrafe. Die Ansicht einer Person enträfst daher durchaus nicht die Meinung der andern Mitglieder. Ich komme zur Rede des Herrn Bernard, der sagte, daß Jedermann im Jura, daß die öffentliche Meinung die Gueniat verurtheile. Das ist bald gesagt. Es gibt viele andere Fälle, die durch die öffentliche Meinung verurtheilt sind, hinsichtlich deren man sich nur zu häufig irrt. Der Redner hat von dem letzten Jahr in der Umgebung von Gorgémont begangenen Mord gesprochen. Allein dieser Fall ist der uns heute beschäftigenden Frage fremd. Der Redner hat beigefügt, daß es im Lande eine Art Revolution gegeben hätte, wenn die Eheleute Gueniat nicht verurtheilt worden wären. Ich bestreite diesen Fall förmlichst. Ich habe den Verhandlungen beigewohnt, und als der Gerichtshof die Todesstrafe ausgesprochen hatte, erscholl aus der Mitte der von einem lebhaften Eindruck bewegten Zuhörerschaft ein Geschrei, das schwer zu beschreiben ist. Ich bin zur selben Zeit hinausgegangen wie die Angeklagten, und ich habe keine Drohung ausstoßen hören. Wenn die Aussage des Herrn Bernard richtig wäre, so würde daraus folgen, daß die Jury ihr Verdict unter dem Drucke des Publikums gefällt hätte, und zur Ehrenrettung der Jury bestreite ich entschieden diese Zulage. Freilich ist wahr, daß man mir gesagt hat, es seien gewisse Aeußerungen gefallen, allein ich stellte darüber die Landjäger zur Rede, und diese sagten mir, sie hätten Nichts gehört, und die Volksmasse habe sich ruhig verlaufen. Wenn ich hier von

Landjägern gesprochen habe, so geschah es, weil ich seit dem Tode des Herrn Desboeuf die Funktionen eines Amtsverwesers des Bezirks Delémont versehe. Ich gehe nun zur Rede des Herrn Tücher über. Mir scheint, er hätte nicht von Sachen sprechen sollen, die der von uns hier zu behandelnden Frage fremd sind, und er habe der Zeit des Großen Rathes nicht Rechnung getragen. Es scheint, er lege viel Gewicht darauf, daß ein Kopf falle, indem er deutsch sprach, um mehr Eindruck auf die deutschen Vertreter auszuüben. Er hat eine Thatsache angeführt, welche aufzunehmen nicht der Mühe werth ist. Herr Tücher sagte, daß zur Zeit, als der Wahrspruch der Geschwornen gefällt war und der Gerichtshof die Todesstrafe ausgesprochen hatte, Frau Gueniat hinter ihrem Manne sagte: „Jetzt muß man Alles sagen.“ In der That hat sie diese Worte ausgesprochen, die auf Sie einen großen Eindruck gemacht haben können. Aber es verhält sich damit folgendermaßen. Den folgenden Tag begab ich mich in aller Frühe in's Gefängniß; ich wende mich zur Frau Gueniat und rufe ihr das, was sie zu ihrem Mann gesagt, in's Gedächtniß zurück. „Oh, antwortet sie mir, ich will Ihnen schon sagen, was das ist; ich wollte den Geschwornen nur die Unterredung mit Friedli mittheilen, die ich zu der Zeit mit ihm hatte, als er vor unserm Hause vorbeiging, um das Unglück den Eltern von Rebeuvelier anzukündigen.“ Auf dieß reducirt sich die Aeußerung: „Ich will Alles sagen.“ Ich mußte mich mehrmals in's Gefängniß begeben, um die Eheleute Gueniat und Friedli zu sehen; ich habe sie nach einander einvernommen. Im Hinausgehen aus ihren Zellen blieb mir jedesmal der peinlichste Eindruck. Wenn ich aus dem Zimmer von Friedli kam, sagte ich zu mir selbst: Friedli ist ein schlechtes Subjekt und dieselbe Sprache führte ich über die Gueniat, wann ich sie verließ. Noch mehr: ich hatte in Gegenwart des Herrn Pfarrers von Delémont mit der Frau Gueniat eine Unterredung, ich stellte ihr vor, daß sie Kinder habe und daß sie sich vor ihrem Tode wenigstens mit der menschlichen Gesellschaft ausöhnen solle; jede Sünde finde Vergebung. Sie antwortete mir, daß sie nicht schuldig sei, daß sie das Henterschwert wohl über ihrem Haupte sehe, dennoch sich nicht schuldig bekennen könne. Der Mann führte seinerseits gegen mich dieselbe Sprache. Als ich die Weisung erhielt, sie nach Bern abführen zu lassen, begab ich mich nochmals zu ihnen. In dem Zimmer des Gueniat sah ich mit Bleistift auf ein Brett geschrieben: „Johann Baptist Gueniat und seine Frau sind vom Schwurgericht zu Delémont zur Todesstrafe verurtheilt worden. Vor Gott und den Menschen erkläre ich, daß wir unschuldig sind. Friedli ist ein Schuft; er wird vor Gott sich verantworten müssen.“ Ich gestehe Ihnen, daß mir dieß einen eigenthümlichen Eindruck machte. Erlauben Sie mir nun, auf die Art der Beweise zurückzukommen, die man gegenüber den Gatten Gueniat geltend machen will. Seit dem zweiten Tag nach dem Verbrechen ist Friedli im Gefängnisse, und erst sechs Wochen nachher sind die Gueniat angeklagt, und von wem? Durch ebendenselben Friedli, einen Mitangeklagten, welcher eine Geschichte mit erdichteten Zusätzen ausschmückte, die in einigen Einzelheiten als ganz falsch sich ausgewiesen haben. Es steht mir nicht zu, die Beweggründe zu prüfen, die dazu dienten, die Jury zu überzeugen; ich achte ihren Wahrspruch zu sehr, als daß ich ihn tadeln wollte. Aber hat man zum Mindesten sichere Indizien, wenn in Sachen kein Beweis vorhanden ist? Ich finde deren ebensowenig. Diejenigen, welche man vorgebracht hat, sind kleine Thatsachen, die man von allen Seiten zusammengelesen hat, und die unter andern Umständen als werthlos gehalten worden wären. Wäre ich Mitglied der Jury gewesen, hätte ich vielleicht gestimmt, wie sie; aber als Mitglied des Großen Rathes ist mir erlaubt, die Frage von einem andern Gesichtspunkte zu betrachten. Es handelt sich bei mir darum, zu wissen, ob ich in meiner Stellung verpflichtet bin, die Anklagen als gegründet und als hinreichend annehmen zu müssen, um die Gueniat enthaupen zu lassen. Ich denke dieß nicht, und halte mich durch den Wahrspruch des Schwurgerichts nicht für gebunden. Man sagt uns zwar

daß wir, seitdem die Jury existirt, uns nicht mehr über die Frage auszusprechen haben, aber gewiß sei, daß die Beweise genügend gewesen, und daß wir genöthigt seien, den Entscheid der Jury ohne Berathung hinzunehmen. Wenn es sich so verhielte, so könnte nicht mehr davon die Rede sein, vom Großen Rathe eine Begnadigung zu begehren; dieses verfassungsmäßige Vorrecht wäre dann ein todter Buchstabe, und doch steht die Verfassung über dem Gesetz. Der Herr Berichterstatter hat uns gesagt, wir seien nicht als Kassationshof aufgestellt. Dieß ist wahr; wir können das Urtheil der Jury nicht umstürzen, aber der Herr Berichterstatter verwechselt hier die Freisprechung mit der lebenslänglichen Kettenstrafe. Nun ist in meinen Augen diese Strafe schrecklicher als die Todesstrafe; das Aufschlagen des Blutgerüstes ist ohne Zweifel schrecklich, aber sah man nicht schon Individuen zum Schaffot eilen, um daselbst je eher je lieber ihr Leben zu endigen, als wollten sie ihren Tod beschleunigen? Was mich betrifft, so will ich die Eheleute Gueniat nicht auf solche Weise in Freiheit setzen. Sind sie schuldig, so will ich, daß sie eine lange moralische und körperliche Reinigung ausstehen. Dieß ist die wahre Strafe für große Verbrecher. Erlauben Sie mir, Ihnen einen Fall anzuführen, um Ihnen die Gefahr zu zeigen, welche im Vollzuge der auf einfache Ueberzeugung der Geschwornen hin ausgesprochenen Todesstrafe liegt. Vor einigen Jahren wurde ein Individuum in Baiern zum Tode verurtheilt. Man wendet sich an den Scharfrichter des Ortes, der aber krank ist; man wendet sich an einen andern Henker, der aber aus irgend einem Grunde erklärte, er könne nicht kommen; endlich gelangte man zu einem dritten, der sagte, daß er außer seinem Lande nicht enthaupten wolle. Alle diese Schritte bedürfen Zeit; in der Zwischenzeit stellte sich beim Pfarrer ein Individuum und erklärt, daß er der eigentliche Schuldige sei. Man zweifelt an der Aufrichtigkeit seiner Worte, sobald aber die Untersuchung beendigt war, fanden sich alle Elemente der Schuld auf Rechnung desjenigen, der sich zuletzt angeklagt hatte. So ist also die Krankheit eines Scharfrichters Schuld, daß nicht ein Unschuldiger geköpft wurde! Es wird eine Zeit kommen, wir wollen es hoffen, in der wir keinen Scharfrichter mehr finden werden, da man sie schon jetzt außer dem Kanton suchen muß. Wenn die öffentliche Erziehung genug fortgeschritten, wenn sie hinlänglich im Lande herum verbreitet sein wird, so wird die Todesstrafe durch die Thatfache selbst abgeschafft werden, daß man Niemanden finden wird, der den Kopf eines Mitmenschen abschlagen würde. Es wird sogar eine Zeit geben, wo Niemand seinen Boden zur Vollziehung einer Todesstrafe hergeben wird. Es scheint, daß die Todesstrafe nicht so sehr abschreckt, wie man sagt, was man aus dem mit demselben Gueniat Vorgefallenen ermessen kann. Als einer Namens Gilotte zum Tode verurtheilt worden, begab sich Gueniat nach Bruntrut, um der Hinrichtung beizuwohnen. Sie wurde aber auf 8 Tage verschoben. Er kehrte ein zweites Mal dahin zurück. Einige Tage vor seiner Verhaftung machte er sich ein Vergnügen daraus, von den Bewegungen und den Zuckungen im Gesichte des Verbrechers zu sprechen, von dem herausprudelnden Blute, u. s. w. Sie sehen wohl, daß ihn dieß nicht abgeschreckt hat. Wenn die Eheleute Gueniat schuldig sind, woran mir jedoch zu zweifeln erlaubt ist, so behaupte ich dagegen, daß es Friedli in weit höhern Maße ist, er, der wie das Kind vom Hause zu betrachten war, das Verbrechen abgefarrt hatte, er, der vielleicht das Haus öffnet und schließt, der endlich schweigt und keinen Lärm macht, als es sich um das Gut, vielleicht um das Leben seiner Meisterleute handelte. Ja, in meinen Augen ist er am meisten schuldig. Aus allen den Gründen, die ich soeben auseinandergesetzt habe, beschwöre ich Sie, für Strafumwandlung zu stimmen.

Scherz, Regierungsrath. Ich ergreife nur das Wort, um ein Mißverständnis aufzuklären. Ich vernahm nämlich, es gehe das Gerücht, die Frau Gueniat habe mir Mittheilungen gemacht. Ich will Ihnen mittheilen, wie sich die Sache ver-

hält. Es handelte sich um zwei Menschenleben, daher schien mir die Sache wichtig genug, mich genau von der Sachlage zu unterrichten. Ich begab mich daher zu den Gueniat in's Gefängniß, zuerst zur Frau und fragte sie, was sie damit habe sagen wollen, als sie nach Verkündung des Wahrspruches der Geschwornen ausrief: jetzt sei die Zeit da, Alles zu sagen! und warum sie auf einen Wink des Mannes geschwiegen habe. Sie antwortete, sie habe damit bloß gemeint, daß Friedli nun ihre Richte heirathen könne. Auf meine Bemerkung, daß mir das sehr unwahrscheinlich vorkomme, indem sie kaum etwas so Geringfügiges hätte sagen wollen, blieb sie dabei. Ich ging hierauf zu Gueniat und fragte ihn, warum er seiner Frau einen abwehrenden Wink gegeben habe, als sie die erwähnte Bemerkung machte. Er leugnete lebhaft, und als ich ihm bemerkte, daß nicht nur Zeugen und das Gericht selbst den Ausruf seiner Frau gehört, sondern daß seine Frau mir es soeben bestätigt habe, erwiderte er heftig, sie lüge, wenn sie das sage, und das ganze Gericht lüge. Er war dabei in Verlegenheit. Uebrigens war der Gesamteindruck, den die Gueniat auf mich machten, nicht ein für sie günstiger.

Karrer. Wenn es sich heute darum handeln würde, ob wir die Todesstrafe abschaffen oder beibehalten wollen; wenn wir ein Strafgesetzbuch zu berathen hätten, so begriffe ich alles, was von den verschiedenen Rednern angebracht wurde. Da es sich aber nicht darum handelt, sondern um die Frage, ob wir die Todesstrafe für ein Ehepaar, welches eines der grausamsten Verbrechen begangen hat, in Gefangenschaft umwandeln wollen, so glaube ich, wir dürfen gegenüber dem bestehenden Gesetze, gegenüber dem Wahrspruche der Geschwornen und gegenüber der öffentlichen Meinung nicht wohl Begnadigung aussprechen. Man kann verschiedener Ansicht sein über die Todesstrafe, aber wenn man weiter geht und vor das Forum des Großen Rathes Verhandlungen ziehen will, die vor den Geschwornen stattgefunden haben, dann sollte die Behörde dieselben Mittel zur Aufklärung über den Thatbestand zur Verfügung haben, auch die betreffenden Zeugen abhören können, u. s. w., und das wird Niemand wollen. Die Frage, welche wir zu entscheiden haben, ist die: sind die Motive, welche dem Urtheile des Gerichtes zu Grunde liegen, der Art, daß die Strafe zu hart erscheint? Sind die Umstände so beschaffen, daß dadurch das Verbrechen in irgend einer Richtung gemildert wird? Wenn wir nun finden, daß bei einem solchen Verbrechen auch nicht der geringste Entschuldigungs- und Milderungsgrund, weder in moralischer noch in rechtlicher Beziehung angeführt werden kann, so liegt es nach meiner Ansicht nicht in der Stellung des Großen Rathes, in einem solchen Falle gegenüber der öffentlichen Meinung, dem Wahrspruche der Geschwornen und dem bestehenden Gesetze Begnadigung eintreten zu lassen, einzig auf das Vorgeben gestützt, daß der Beweis nicht vollständig sei. Man beruft sich auf die öffentliche Meinung; diese hat sich aber in vorliegendem Falle so bestimmt ausgesprochen, daß Jedermann sagt, wenn die Verurtheilten begnadigt werden, so sei es ungerecht. Wir sollen uns daher hüten, das Rechtsgefühl, das im Volke herrscht, zu demoralisiren, und dieß würde geschehen, wenn wir in einem Falle, wo es nicht begründet wäre, eine Begnadigung aussprächen. Man sagt, die Gesellschaft könne vor dem Verbrecher sicher gestellt werden ohne Todesstrafe. In der Regel ist dieß richtig. Aber die Kriminalstatistik weist andererseits eine Menge Beispiele nach, welche dagegen sprechen. Es gibt eine Menge Fälle, in denen solche Verbrecher zwar eingesperrt waren, aber dann ihre Wärter überfielen, mißhandelten, selbst tödten und wenn solche Menschen wieder zur Freiheit gelangen, wie Gueniat aller Beschreibung nach zu sein scheint, dann ist Leben und Eigenthum der Bürger in Gefahr. Es ist nicht immer möglich, die Gesellschaft durch Einsperrung des Verbrechers vor diesem sicher zu stellen; daher soll man den Verurtheilten durch Anwendung der durch das Gesetz angedrohten Strafe in die Unmöglichkeit versetzen, neue Verbrechen zu begehen. Die Begnadigung ist ein schönes Recht des Großen Rathes, aber wenn

man sie in Fällen anwenden will, wie hier, so will ich lieber die Todesstrafe abschaffen, als das Rechtsgefühl des Volkes so verletzen, wie es im vorliegenden Falle geschehen würde.

Dr. Manuel. Ich unterstütze den Antrag des Regierungsrathes. Dieses Verbrechen ist allerdings eines der schwersten, die seit längerer Zeit begangen wurden. Es ist ein Mord, ein Doppelmord, der unter gräßlichen Umständen verübt wurde. Ich bin für die Todesstrafe, nicht nur um sie als Abschreckungsmittel anzuwenden, sondern weil ich glaube, daß es Verschuldungen gebe, die unter Umständen so schwer sind, daß sie nur durch den Tod gesühnt werden können. Das Leben ist des Menschen höchstes Gut, und wer ihm dieses Gut nimmt, soll mit dem Tode bestraft werden. Dahin gehören alle Arten von Mord und allfälliger Mordbrand. Ich bin also grundsätzlich für die Todesstrafe, auch vom Standpunkte der positiven Gesetzgebung aus. Wir würden sonst die Scala der Strafen ganz verrücken. Sie werden es doch nicht gerechtfertigt finden, daß ein Dieb, der einen Einbruch begangen hat, am gleichen Orte eingesperrt werde, wie ein Mörder. In andern Staaten gibt es Galeeren, auf denen die Freiheitsstrafe verschärft werden kann. Herr Karrer hat mich der Aufgabe enthoben, darzuthun, daß wir hier nicht die Frage der Schuld oder Nichtschuld zu prüfen haben; das ist nur Sache des Gerichts, und bei der Institution der Jury ist es, wie der Herr Berichterstatter bemerkte, noch weniger möglich, sich hier den Sachverhalt klar vorzustellen als bei dem schriftlichen Verfahren; da kann die Verhandlung wiederholt, die Prozedur kann nachgelesen werden; aber bei den Geschwornen, wo das Urtheil auf einem innerlichen Akte beruht, ist es gar nicht möglich, sich in ihre Stellung zu versetzen. Man könnte einwenden, das sei gefährlich, man habe keine Garantien. Freilich sind solche vorhanden. Es darf Niemand in Anklagezustand versetzt werden, es sei denn, die Anklagekammer habe genügende Motive dafür gefunden. Eine zweite Garantie liegt darin: es werden zwölf freie Männer aus dem Volk erwählt, welche den Wahrspruch fällen; der Angeklagte kann sich verteidigen; nach dem Urtheile steht ihm das Recht zu, die Kassation anzurufen. Ich glaube also, der richtige Standpunkt würde verfehrt, wenn man hier die Frage der Schuld oder Nichtschuld erörtern wollte; die heutige Diskussion beweist das. Das Begnadigungsrecht ist hauptsächlich anzuwenden, wenn die Gesetzgebung mit der Zeit nicht mehr im Einklange steht; ebenso ist es gerechtfertigt, wenn ganz besondere Umstände obwalten, wie gute Antezedentien oder ganz neue Gründe, die zu Gunsten des Verurtheilten sprechen. Ich theile ganz die Ansicht des Herrn Karrer, ich will lieber die Todesstrafe aus der Gesetzgebung entfernen, als sie bestehen lassen und sie im speziellen Falle dadurch abschaffen, daß man die Verurtheilten begnadigt.

Bühler (nach mehrfacher Schlußruf). Ich habe Ihre Geduld bisher noch nicht viel in Anspruch genommen, aber die Angelegenheit, in der es sich um zwei Menschenleben handelt, ist auch für das jüngste Mitglied des Großen Rathes wichtig genug, um sich einige Worte zu erlauben. Ich stimme für Begnadigung. Dadurch will ich nicht das Gesetz misachten, aber ich will von einem Rechte, das über dem aus der Zeit der Blutrache herrührenden Gesetze steht, Gebrauch machen. Ich will der Gerechtigkeit nicht zu nahe treten; aber fordert sie den Tod des Angeklagten? Wenn man Leben um Leben fordert, so kann man aus dem gleichen Grunde auch Aug' um Aug', Zahn um Zahn fordern. Anders verhält es sich, wenn man die innere Seite des Verbrechers behandelt. Wenn Einer so tief gesunken ist, daß er ein Verbrechen begeht, von dem man sagt, es könne nicht anders gesühnt werden, als durch den Tod, so begeht man durch Anwendung der Todesstrafe eine Ungerechtigkeit, nämlich die, daß man das Prinzip der Besserung ausschließt. Man macht es dem Verbrecher unmöglich, sich zu bessern, wenn man ihn von heute auf morgen durch das Schwert vom Leben zum Tode bringt. Der Kanton Bern hat die för-

perliche Züchtigung, als mit seinen Begriffen von Humanität und Sittlichkeit im Widerspruche stehend, abgeschafft, und wenn das der Fall ist, so soll man auch die Todesstrafe nicht mehr anwenden. Man kann den Verbrecher durch Einsperrung unschädlich machen und dadurch die menschliche Gesellschaft vollständig sicher stellen. Dabei ist doch immerhin die Möglichkeit gegeben, daß ein allfälliger ungerechter Urtheil, das bei Menschen möglich ist, später einigermaßen gut gemacht werden kann. Man hört oft im Volke den Einwurf machen: warum die Leute lebenslänglich im Zuchthause füttern! Dagegen ist erstens zu erwiedern, daß die Sträflinge nicht nur gefüttert, sondern auch zur Arbeit angehalten werden. Zweitens erfordert es die Humanität. Stellen Sie sich das Schauspiel einer Hinrichtung vor, wenn der Verurtheilte, in Schweiß gebadet, mit gebundenen Händen durch eine unabsehbare Menschenmenge auf das Schaffot geführt wird; dieses Aufpflanzen des Unglücklichen, dieses Zubereiten, — der Schwertschlag — das Aufspringen des Blutes, alle damit verbundenen Ceremonien sind mit der heutigen Anschauungsweise nicht vereinbar; es verletzt das Gefühl. Wenn man den Zweck der Todesstrafe in's Auge faßt, so sage ich: der Unverbesserliche kümmert sich nicht darum, ob er lebenslänglich in Gefangenschaft gehalten oder zum Tode verurtheilt werde; lieber stirbt er, um einmal Ruhe zu haben. Wenn Sie übrigens in Bezug auf Schuld oder Nichtschuld der Gueniat irgend welche Zweifel haben, so warne ich Sie. Lassen Sie sich lieber noch Zeit und Gelegenheit geben, die Sachlage genauer zu prüfen, ob wirklich beide schuldig seien. Nach meiner Ansicht ist jedenfalls die Frau am Morde nicht schuldig; wenn sie nichts anderes gethan, als das Geld zu nehmen, so ist sie nicht eine Mörderin. Ich stimme zur Begnadigung.

Engemann. Herr Karrer sagte, die Begnadigung solle nur da Anwendung finden, wo die Strafe zu hart sei. Ich anerkenne diese Beschränkung des Begnadigungsrechtes nicht, sondern ich glaube, wir haben das Recht, auch da Begnadigung eintreten zu lassen, wo solche Bedenken gegen das Urtheil vorliegen, wie sie hier obwalten. Ich lasse mir dieses Recht nicht nehmen und empfehle Ihnen aus diesem Grunde die Begnadigung.

Herr Berichterstatter. Nur zwei kurze Bemerkungen. Einige Redner, welche für Begnadigung sprachen, verfolgten die Ansicht, daß die Todesstrafe abzuschaffen sei. So lange aber die bestehenden Gesetze diese Strafe androhen und so lange die vorliegenden Entwürfe eines neuen Strafgesetzes deren Beibehaltung empfehlen, möchte ich fragen: ob es zweckmäßig sei, im vorliegenden Falle den Grundsatz der Abschaffung anzuerkennen. Wenn Sie in einem speziellen Falle, abgesehen von den Vorschriften des Gesetzes, dieser Ansicht Rechnung tragen wollen, so ersuche ich den Großen Rath, sich eine bessere Gelegenheit zu wählen. Wenn je ein Fall ungünstig für die grundsätzliche Abschaffung der Todesstrafe ist, so ist es der vorliegende, und wenn die öffentliche Meinung die Abschaffung der Todesstrafe verlangt, so schreite man nicht im Falle des gräßlichsten Verbrechens dagegen ein. Sie würden dadurch mit der öffentlichen Meinung in Widerspruch kommen. Die Theorie der Todesstrafe lasse ich unberührt. Meine zweite Bemerkung betrifft unsere Stellung gegenüber dem Geschwornengerichte. Man hat Ihnen hier die Sache ganz so dargestellt, wie vor einem Gerichtshofe. Nach dem Votum des Herrn Kaiser sollte der Große Rath, in Abweichung vom Urtheile des Gerichts, vom Wahrspruche der Geschwornen, einfach die beiden Gueniat köpfen lassen, aber den Friedli mit ihnen. Das ist das Resultat des von Herrn Kaiser abgegebenen Votums, daß man den Friedli auch auf das Schaffot schicke. Nach Herrn Feune sollte man den Friedli hinrichten, die Gueniat dagegen heim-schicken. Wenn Sie sich als Gerichtshof konstituiren wollen, so mögen Sie es thun. Das Urtheil ist da, und was würde es den Gueniat nützen, wenn Friedli seinen Kopf auch verlieren würde? Man kommt indessen zu einer ganz andern Ueber-

zeugung, wenn man die Akten gelesen hat. Der Große Rath hat allerdings freie Hand im Begnadigungsrechte; aber wir sind hier nicht in der Stellung eines Gerichtshofes. Es ist Sache des Gefühls, einen Verurtheilten zu begnadigen, und wenn Sie Gründe haben, so mögen Sie es thun, aber nicht als Revision des Urtheils, sonst zerstören Sie das Prinzip des Geschworneninstitutes und der Gewaltentrennung, welche durch die Verfassung garantirt ist. Es überraschte mich, von Herrn Jeune zu hören, er stimme für Begnadigung, während er im gleichen Momente sagte, die lebenslängliche Kettenstrafe sei viel schwerer als die Todesstrafe; er würde also zu einer Erschwerung der Strafe für die Gueniat stimmen; dann ist es keine Begnadigung mehr. Auch eine solche Erschwerung des Urtheils möchte ich nicht, es wäre ebenfalls eine Verletzung der richterlichen Gewalt. Ich stelle den Entscheid dem Großen Rathe anheim, und empfehle Ihnen den Antrag des Regierungsrathes.

A b s t i m m u n g.

Von 159 Stimmenden fallen:

Für Abschlag	87 Stimmen.
" Willfahr	72 "

Die Petenten sind somit abgewiesen.

Wahl eines Gerichtspräsidenten von Narwangen.

Vorgeschlagen sind:

a. Von der Amtswahlversammlung:

- Herr Johann Kellerhals, Notar und Rechtsagent, in Langenthal.
 " Ulrich Jordi, Notar und Amtsrichter, im Lindenhof.

b. Vom Obergerichte:

- Herr Karl Friedrich Hunziker, Fürsprecher, in Bern.
 " Samuel Pfister, Fürsprecher, in Langenthal.

Mit 87 Stimmen von 94 Stimmenden wird im ersten Wahlgang erwählt:

Herr Notar und Rechtsagent Kellerhals in Langenthal.

Wahl eines Gerichtspräsidenten von Biel.

Vorgeschlagen sind:

a. Von der Amtswahlversammlung:

- Herr Friedrich Kummer, Fürsprecher, in Bern.
 " Friedrich Wilhelm Röll, Notar, in Biel.

b. Vom Obergerichte:

- Herr Gustav Blösch, Fürsprecher, in Biel.
 " Friedrich Renfer, Fürsprecher, in Meiringen.

Im ersten Wahlgange wird mit 61 Stimmen von 80 Stimmenden gewählt:

Herr Fürsprecher Kummer in Bern.

Auf den Antrag der Direktion der Justiz und Polizei und des Regierungsrathes wird folgendes, wegen einer Schlägerei, die den Tod des Augustin Borne von la Fin du Thek zur Folge hatte, zu sechsmonatlicher Einsperrung verurtheilten Personen der noch ausstehende Rest dieser Strafe begnadigungsweise erlassen, nämlich:

1. Jépi Maitre von Epauvillers.
2. Nicolas Maitre " "
3. Arnoud Maitre " "
4. Ignace Jobi von Courtedour.
5. François Jobi " "
6. François Borne von la " Fin du Thek.
7. Clément Borne " "
8. Clément Bouvier " "
9. Eugène Maitre " "
10. Sylvain Maitre " "
11. Augustin Berret " "

Der Herr Justizdirektor, als Berichterstatter, empfiehlt diesen Strafnachlaß zum Zwecke der Herstellung friedlicher Verständigung zwischen den betreffenden Ortschaften.

Der Antrag des Regierungsrathes wird durch das Handmehr genehmigt.

Durch Zuschrift vom 6. dieß Monats erklärt Herr Johann Schori aus Hofen bei Wohlen seinen Austritt aus dem Großen Rathe, wovon im Protokolle Notiz genommen wird.

Zum Schlusse wird ein Anzug des Herrn Großrath Krebs und 35 anderer Mitglieder verlesen, welcher eine Erhöhung des Taggeldes der Geschwornen von Fr. 3 auf wenigstens Fr. 4 beantragt.

Die Genehmigung des Protokolls wird dem Herrn Präsidenten und dem Herrn Vizepräsidenten überlassen.

Das Präsidium erklärt hietauf die außerordentliche Sitzung als geschlossen.

Schluß der Sitzung: 2 Uhr Nachmittags.

Der Redaktor:

Fr. Fassbind

Verzeichniß

der seit der letzten Session eingelangten Vorstellungen und Bittschriften.

1860.

Vorstellung des Gemeinderathes von Laupen, betreffend den Neubau der SENSEBRÜCKE, vom 19. Dezember.
Strafnachlaßgesuch von BENDIKT BURRI von Schüpfen, vom 29. Dezember.

1861.

Unterstützungsgesuch des Herrn Pfarrer KARRER zu Liesberg, vom 9. Januar.

Vorstellung der Gemeinde Courtemaihe um Ertheilung des Expropriationsrechtes, vom 9. Januar.

Protestation des Gemeinderathes von Bruntrut gegen Umwandlung des Kollegiums in die gemischte Normalschule, vom 9. Januar.

Strafumwandlungsgesuch des Jos. Ecobert zu Montignez, vom 9. Januar.

Strafnachlaßgesuch von Fürsprecher und Notar J. LÜTHI von Auswyl, vom 21. März.

Bußnachlaßgesuch von Saml. Mosimann von Buchholterberg, vom 2. April.

Vorstellung von Bauunternehmern der Ostwestbahn, vom 3. April.

Vorstellung von Louis de Goumois, betreffend Vornahme einer Rechnungsrevision, vom 4. April.



