

Zeitschrift: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern
Herausgeber: Grosser Rat des Kantons Bern
Band: - (1869)

Rubrik: Ausserordentliche Wintersitzung 1869

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: 10.12.2025

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

Tagblatt

des

Großen Rathes des Kantons Bern.

Außerordentliche Winter Sitzung 1869.

Hochgeehrter Herr Großrathspräsident!

Die unterzeichneten Mitglieder des Großen Rathes stellen hiermit nach Art. 33 der Verfassung den Antrag, es möchte der Große Rath auf den 22. Hornung nächsthin außerordentlich einberufen werden zu Berathung des Pachtvertrages der Staatsbahn mit der schweizerischen Centralbahngesellschaft.

Mit Hochschätzung!

Bern, den 30. Januar 1869.

A. Zeerleder, Gruber, v. Steiger zu Kirchdorf, Christ. Walther, Johann Schären, R. Gfeller, Jak. Dähler, Chr. Studt, A. v. Tavel, F. v. Gumoens, Eduard v. Sinner, F. v. Fischer, F. Weber, v. Wattenwyl von Rubigen, Studer, D. v. Büren, R. G. König, Sam. Steiner, G. Wegmüller, R. Lenz, August Moschard, Rud. Thormann, Dr. C. Manuel, Escharner, F. G. Hiltbrunner, v. Wattenwyl von Dießbach, Rudolf v. Sinner, R. Lindt, Apotheker, Joh. Winzenried.

Bern, den 4. Hornung 1869.

Kreis Schreiben des Großrathspräsidenten

an

sämmtliche Mitglieder des Großen Rathes.

Herr Großrath!

Es haben 29 Mitglieder unserer Behörde die Zusammenberufung derselben auf Montag den 22. dies zur Berathung der Frage über die Verpachtung der Staatsbahn verlangt.

Im Hinblick auf § 8, 3. Abschnitt, des Großrathsreglementes lade ich Sie hermit ein, am genannten Tage, des Morgens um 10 Uhr, im Rathhause in Bern sich einzufinden. Außer dem angeführten Gegenstand setze ich noch auf die Traktanden die Wahl von Kommissionen für neu vorgelegte Geschäfte.

Mit Hochschätzung!

Der Großrathspräsident:

Stämpfli.

Erste Sitzung.

Montag den 22. Februar 1869.

Vormittags um 10 Uhr.

Unter dem Voritze des Herrn Präsidenten Stämpfli.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Bütigkofen, Droz, Grenouillet, Helg, Hufson, Keller, Johann; Liechti,

Michel, Werren, Zbinden, Johann; Zumwald; ohne Entscheidung: die Herren Aebi, Burri, Johann; v. Fischer, Fleury, Joseph; Fleury, Dominique; Froté, Gerber, Hengelin, Keller, Christ.; Kohli, Leibundgut, Monin, Joseph; Müller, Johann; Piquerez, Rebetez, Riat, Rosset, Ruchti, Schori, Wendt; Wenger, Joseph; Zurbuchen.

Der Herr Präsident eröffnet die Sitzung mit folgenden Worten:

Meine Herren! Sie sind auf das Begehren von 29 Mitgliedern aus Ihrer Mitte zu einer außerordentlichen Sitzung einberufen worden, um die Frage der Verpachtung der Staatsbahn zu berathen. Die Wichtigkeit dieser Frage und die bedeutenden Folgen, die sich für den Kanton in verschiedenen Richtungen daran knüpfen, werden Ihnen klar sein. Ich hoffe deshalb, daß Sie diesen Gegenstand mit gewohnter Ruhe und Gründlichkeit berathen und denjenigen Entscheid fassen werden, der zum Nutzen und Frommen des Kantons gereicht. Damit erkläre ich die Sitzung für eröffnet.

Hierauf gibt der Herr Präsident der Versammlung Kenntniß von den seit der letzten Session eingelangten Vorstellungen und Witschriften. (Siehe das Verzeichniß derselben am Schlusse der Sitzung.)

Tagesordnung:

Vortrag über die Ersatzwahl im Wahlkreis Herzogenbuchsee.

An Platz des ausgetretenen Herrn Schneeberger ist gewählt Herr Johann Hofer, Gutsbesitzer zu Bollodigen.

Da diese Wahl unbeanstandet geblieben ist, auch sonst keine Unregelmäßigkeit darbietet, so wird sie auf den Antrag des Regierungsrathes ohne Einsprache vom Großen Rathe genehmigt.

Hierauf leistet Herr Hofer den verfassungsmäßigen Eid.

Vorlagen betreffend die Verpachtung der Staatsbahn.

Es fällt der Antrag, für diesen Gegenstand eine Spezialkommission von 7, 9 oder 15 Mitgliedern niederzusetzen und diese kollektiv von der Versammlung selbst wählen zu lassen.

Abstimmung.

Für 7 Mitglieder	Minderheit.
" 9 "	64 Stimmen.
" 15 "	134
" die Wahl durch den Großen Rath	Meirheit.
" eine Kollektivwahl	"

Nun schlägt der Herr Präsident vor, der zu ernennenden Kommission eine Frist bis nächsten Mittwoch zu Abgabe ihres Rapportes zu bestimmen, was die Versammlung ohne Einsprache genehmigt.

Zu Förderung des Wahlgeschäftes bezeichnet das Präsidium 10 weitere Stimmzähler, nämlich die Herren Kluge, Folleté, Engel, Johann v. Känel, v. Goumoëns, Schmalz, Beerleder, Böfinger, Knechtenhofer in Interlaken und Karlen v. Erlench.

Nach Austheilung und Einsammlung der Stimmzettel unterbricht der Herr Präsident um 11 Uhr die Sitzung auf eine Stunde.

Um 12 Uhr findet die Eröffnung des Resultates des ersten Wahlganges statt, wonach von 200 Stimmenden erhalten haben:

Herr Brunner, Fürsprecher	191 Stimmen.
" Born	183 "
" Schmid in Grismyl	181 "
" Blösch	107 "
" v. Werdt	107 "
" Reichenbach	102 "
" Marti	101 "
" Moschard	100 "
" Joost	100 "
" Mauerhofer	99 "
" Morgenthaler	99 "
" Zyro	97 "
" Brunner, alt-Regierungsrath	97 "
" Herzog	96 "
" Kaiser in Gillingen	96 "
" v. Känel, Fürsprecher	94 "
" Weber, alt-Oberichter	93 "
" Sigri	93 "
" v. Wattenwyl von Rubigen	92 "
" Hartmann	90 "
" Glück	89 "
" K. Kobler	88 "
" Ott	87 "

Die übrigen Stimmen zerplittern sich.

Gewählt sind somit die Herren Brunner, Fürsprecher, Born, Schmid in Grismyl, Blösch, v. Werdt, Reichenbach und Marti. Für die 8 übrigen Mitglieder ist ein zweiter Wahlgang nothwendig.

Zweiter Wahlgang.

Nachdem nach Austheilung und Wiedereinsammlung der Stimmzettel um 1¼ Uhr eine Unterbrechung der Sitzung stattgefunden, wird um 2½ Uhr das Resultat des zweiten Wahlganges eröffnet, wonach von 193 Stimmenden erhalten haben:

Herr Morgenthaler	110 Stimmen.
" Mauerhofer	104 "
" Joost	104 "
" Weber	103 "
" Zyro	103 "
" Moschard	100 "
" v. Wattenwyl in Rubigen	103 "

Herr Brunner, alt-Regierungsrath	99	Stimmen.
" v. Känel, Fürsprecher	99	"
" Hartmann	92	"
" Kaiser in Grellingen	91	"
" Herzog	90	"
" Ott	88	"
" Sigri	79	"
" K. Kohler	70	"
" Klück	68	"

Da 9 Mitglieder das absolute Mehr erhalten haben, so läßt der Herr Präsident, gestützt auf die Vorschrift des Reglementes, zwischen den Herren Brunner und v. Känel durch das Loos entscheiden, welches zu Gunsten des letztern fällt. Gewählt sind somit die Herren Morgenthaler, Mauerhofer, Joost, Weber, alt-Oberrichter, Zyro, Moschard, v. Wattenwyl in Rubigen und v. Känel, Fürsprecher.

v. Werdt stellt den Antrag, die Behandlung der Verpachtungsfrage auf acht Tage zu verschieben, da es der Kommission nicht möglich sei, diese Frage bis nächsten Mittwoch einläßlich zu untersuchen.

Schmid von Grismwyl beantragt die Verschiebung auf 14 Tage, die namentlich für den Fall wünschbar sei, daß es sich nicht bloß um die Annahme oder Verwerfung des Vertrages, wie er vorliege, sondern auch um dessen Modifikation handeln sollte.

Der Herr Präsident macht darauf aufmerksam, daß nach dem letzten Artikel des Vertrages derselbe dahin falle, wenn der Große Rath ihm nicht bis zum 27. Februar die Genehmigung erteilt habe. Es sei der Stellung dieser Behörde nicht angemessen, gleichsam um eine Fristverlängerung zu petitioniren.

Schmid von Grismwyl glaubt, der Große Rath könne den Vertrag modifiziren oder ihn auch acht Tage nach der gestellten Frist annehmen in dem Sinne, daß es der Centralbahn dann überlassen bleibe, ihn ihrerseits anzunehmen oder nicht.

Dr. v. Gonzenbach will sich zwar dem gestellten Verschiebungsantrage nicht widersetzen, damit der Große Rath nicht glaube, man wolle ihn gleichsam überrumpeln, doch würde auch er es vorziehen, daß die Angelegenheit nächsten Mittwoch behandelt würde. Der Redner glaubt, daß es der Kommission, in der es sich nicht darum handeln könne, die gemachten Berechnungen nochmals vorzunehmen, möglich sei, bis nächsten Mittwoch ihre Beschlüsse zu fassen, namentlich wenn sie diejenigen Personen, welche die Berechnungen gemacht haben und über die verschiedenen Zahlen Auskunft zu geben im Stande seien, zu den Berathungen beziehe. Der Sprechende glaubt zwar, daß sich die Centralbahn einer Fristverlängerung nicht widersetzen würde, er macht aber darauf aufmerksam, daß eine längere Verschiebung der Berathung des Vertrages im Falle dessen Annahme auch eine materielle Abänderung desselben zur Folge haben würde, indem die Uebernahme des Betriebes der Staatsbahn durch die Centralbahn nicht mehr auf den 1. April stattfinden könnte.

v. Werdt weist darauf hin, daß es zur Beruhigung für den ganzen Kanton diene, wenn der aus beiden Parteien zusammengesetzten Kommission die nöthige Frist gewährt werde, um die Verpachtungsfrage allseitig zu untersuchen.

Tagblatt des Großen Rathes 1869.

Hofer beantragt, die einläßliche Berathung der Angelegenheit auf nächsten Donnerstag, statt auf Mittwoch, zu verschieben, da man den Berichterstatlern die nöthige Zeit geben müsse, um ihre Vorträge zu präpariren.

Weber, Regierungspräsident, unterstützt den Antrag des Herrn Hofer und wünscht, daß die Sache nicht weiter hinausgeschoben werden möchte, da die ganze Verwaltung unter dem Unsichern und Unbestimmten leide, unter dem sie seit einigen Wochen schwebt. Wollten die Mitglieder der Kommission die Berechnungen selbst vornehmen, so würden auch acht Tage dazu nicht hinreichen, sie seien deshalb vollständig darauf angewiesen, sich an die Zahlen Derjenigen zu halten, welche darüber bereits einläßliche Studien gemacht.

Abstimmung.

Eventuell, vom heutigen Beschluß zurückzukommen und eine Verschiebung auf Donnerstag zu beschließen
 Eventuell für eine Verschiebung auf 8 Tage
 Definitiv für eine Verschiebung auf Donnerstag

Mehrheit.
 Minderheit.
 Mehrheit.
 Gr. Mehrheit.

Es werden verlesen:

1) ein Schreiben des Regierungsrathes, resp. der Finanzdirektion, mit dem Antrage, schon jetzt Kommissionen niederzusetzen für verschiedene neue Traktanden der nächsten ordentlichen Session;

2) eine Mahnung der Herren v. Büren, Kohler, v. Tavel und Friedli, mit dem Schlusse, daß eine Eingabe der Kantonsynode wegen authentischer Interpretation des Gesetzes über Einführung des Strafgesetzbuches hinsichtlich der Synodalordnung vom 19. Januar 1852 und des regierungsräthlichen Kreisschreibens vom 30. April 1858 in der nächsten ordentlichen Session des Großen Rathes zur Behandlung vorgelegt werden möchte.

Schluß der Sitzung um 3¼ Uhr.

Der Redaktor:
 Fr. Zuber.

Berichtigungen.

Im Votum des Herrn Dr. Hügli über das Referendum (Jahrgang 1868, Seite 385, Spalte 1, Zeile 35 von oben) ist die von ihm aufgestellte Definition des Wortes „Gesetz“ nicht ganz richtig wiedergegeben. Es soll heißen: „Unter Gesetz verstehe ich eine politische Norm, durch welche von vornherein (a priori) eine fortlaufende Reihe gleichartiger Fragen in einem bestimmten Sinne entschieden werden, unter Dekret dagegen die gesetzeskräftige endgültig abschließende Beurtheilung eines einzelnen Falles.“

Ferner ist bei der Abstimmung auf Seite 530 über den § 4 des Dekretes zu Einführung des Ehekonkordates ein Druckfehler zu berichtigen, indem es heißen soll:
Für den Antrag des Herrn v. Sinner 32 Stimmen.
„ die litt. c des § 4 der Kommission 76 „

Zweite Sitzung.

Dienstag den 23. Februar 1869.

Vormittags um 10 Uhr.

Unter dem Voritze des Herrn Präsidenten Stämpfli.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Berger, Gottlieb; Droz, Grenouillet, Helg, Hussen, Keller, Johann; Riechi, Michel, Werren, Zbinden, Johann; Zumwald; ohne Entschuldigung: die Herren Nebi, Berger, Christian; v. Fischer, Fleury, Joseph; Frots, Gygar, Gottfried; Henzelin, Hofer, Friedrich; König, Samuel; Monin, Ludwig; Reber, Jakob; Rebetez, Salchli, Schneeberger, Sommer, Samuel; Spring.

Das Protokoll der gestrigen Sitzung wird verlesen und ohne Einsprache vom Großen Rathe genehmigt.

Tagesordnung:

Niedersehung von Kommissionen für neue Traktanden der nächsten Session.

Den Anträgen des Regierungsrathes entsprechend, werden bestellt:

- 1) eine Kommission von 7 Mitgliedern für drei Vorträge, betreffend:
 - a. die Revision der Hypothekarkasse,
 - b. die Besoldung des Verwalters derselben,
 - c. die Erhöhung des Maximums ihrer Depots.

2) eine Kommission von 7 Mitgliedern für vier Vorträge über Steuerfragen, nämlich:

- a. der Gesetzesentwurf zu Abänderung des Einkommensteuergesetzes,
- b. der Gesetzesentwurf zu Abänderung des Gesetzes über Verwaltung und Gewährleistung des Staatsvermögens,
- c. der Gesetzesentwurf zu Abänderung des Gesetzes über die Stempelakgabe,
- d. der Bericht und Anträge über zwei Motionen, nämlich:

1. „Der Regierungsrath solle untersuchen, ob nicht das Institut der besondern Grundsteuereinnahmer im Jura abgeschafft und diese durch die Gemeindesteuereinnahmer, wie sie der alte Kantonstheil besitzt, ersetzt werden könnten, wo der Bezug der Grund- und Vermögenssteuer zusammen nur 2 % kostet, während der bisherige Bezug im Jura auf 5 % zu stehen kommt.“

2. „Der Regierungsrath solle untersuchen, ob nicht ein gleichförmiger Bezug der Grundsteuer und der Einkommensteuer im ganzen Kanton eingeführt werden könnte, insofern im alten Kantonstheil eine besondere Armensteuer erhoben würde.“

Beide Kommissionen sind vom Bureau zu wählen.

Ferner wird an die Staatswirtschaftskommission gewiesen ein Vortrag über Berichtigung des Inventars betreffend die lombardische Rente.

Karrer spricht den Wunsch aus, daß das Bureau sich bei den Kommissionswahlen nicht ausschließen und namentlich in die Kommission für die Revision der Hypothekarkasse den Herrn Präsidenten Stämpfli als Sachverständigen wählen möchte.

Mahnung

des Herrn v. Büren, welche am Schlusse der gestrigen Sitzung verlesen worden ist.

Durch einen heute eingelangten Bericht des Regierungsrathes über diese Frage ist die Mahnung als erledigt anzusehen. Dagegen fällt nun der Antrag, den Bericht selbst an eine Kommission zu weisen.

Der Große Rath pflichtet diesem Antrage, der zwar Widerspruch findet, bei, beschließt die Niedersehung einer Kommission von 5 Mitgliedern und überläßt deren Wahl dem Bureau.

Es folgt nun die Behandlung von

Vorträgen der Baudirektion,

welche zwar nicht an der Tagesordnung stehen, gegen deren Behandlung jedoch kein Einspruch erhoben wird. Diese Vorträge betreffen:

- 1) Expropriationsgesuch der Gemeinde Obersteholz.

Der Regierungsrath legt folgendes Expropriationsdekret vor:

Der Große Rath des Kantons Bern,

auf den Antrag des Regierungsrathes ertheilt hiemit der Einwohnergemeinde Oberstechholz für die Ausführung der Korrektur der Oberstechholzverbindungsstraße nach dem vorliegenden Plane das Expropriationsrecht.

Der Große Rath genehmigt dieses Dekret ohne Einsprache.

2) Seftigen-Uetendorf-Uttigenstraße.

Die Anträge des Regierungsrathes gehen dahin:

a. Der Plan über die Korrektur, resp. Neubau der Straße von Seftigen gegen Uetendorf und Uttigen (Neumattgässchenlinie mit Ausmündung in die Kirchdorf-Thunstraße beim Rimpbachbrücklein), welchen Bau eine Gesellschaft, Namens der beteiligten Gemeinden, auszuführen bereit ist, wird genehmigt und die daherige Beteiligungssumme des Staates auf Fr. 39,000 festgesetzt.

b. Die Ausführung des Baues hat nach den Vorschriften der Baudirektion zu geschehen, welche ermächtigt ist, allfällige im Interesse des Baues liegende Abänderungen von sich aus und ohne Konsequenzen für den Staat anzuordnen.

Kilian, Baudirektor, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Der Regierungsrath hat Ihnen in der letzten Dezember Sitzung ein Verzeichniß über die im Jahre 1869 zu beginnenden Straßenbauten vorgelegt, welches Sie mit der Budgetsumme von Fr. 300,000 genehmigt haben. In diesem Tableau erscheinen nun einige Straßenbauten, welche vom Großen Rathe noch nicht behandelt worden sind, und dieser Behörde theils heute, theils in der nächsten Session zur Behandlung werden vorgelegt werden. Die heute zur Beschlussfassung vorliegenden Vorträge betreffen die Seftigen-Uetendorf-Uttigenstraße, die Niedersimmenthal- und die Wynigen-Mühlewegstraße, und zwar handelt es sich zunächst um die erstgenannte Straße.

Schon seit vielen Jahren haben die betreffenden Gemeinden eine bessere Verbindung mit der Kirchdorf-Thunstraße verlangt. Die Nothwendigkeit einer solchen hat sich seit Erstellung der Eisenbahn zwischen Bern und Thun noch in weit höherem Maße geltend gemacht, da diese Straße zugleich auch die Verbindung mit der Station Uttigen herstellen soll. Bereits seit 1861 sind verschiedene Straßenprojekte aufgenommen worden, wobei es sich darum handelte, eine direkte Linie einerseits nach Uetendorf und anderseits nach der Station Uttigen zu finden. Das Projekt ist den Gemeinden vorgelegt worden, und die Baudirektion sprach den Wunsch aus, daß es, als das rationellste, zur Ausführung gewählt werden möchte. Da aber einerseits der Staat das Unternehmen nicht allein ausführen kann, und anderseits die Gemeinden, die schon früher auf der andern Seite von Seftigen mittelst eines Staatsbeitrages eine Korrektur ausgeführt hatten, ihre Hilfsmittel zu Rathe ziehen mußten, so haben sie sich entschlossen, von dieser Linie mit einer Gabel zu abstrahiren und eine einseitige Linie zu wählen, welche bei der Amtsgrenze Thun-Seftigen in die Kirchdorf-Thunstraße ausmündet. Nach nochmaliger Revision des Projektes stellte sich die Devissumme für die gewählte Straße auf Fr. 46,000, und es entstand nun die Frage, mit welchem Beitrage der Staat sich betheiligen solle.

Da es sich hier um die Korrektur einer bestehenden Staatsstraße handelt, und da die Gemeinden, wie bereits erwähnt, schon für andere Straßenkorrekturen Opfer gebracht haben, so hat man es für billig erachtet, die Beteiligung des Staates auf Fr. 39,000 festzusetzen. Die Regierung hat indessen verlangt, daß die Gemeinden sich gegen die Ausrichtung der genannten Summe zur Uebernahme des ganzen Baues erklären. Dieß ist geschehen, und eine Erklärung in diesem Sinne von einer die Gemeinden vertretenden Gesellschaft liegt bei den Akten. Das Projekt ist so rationell, als dieß bei der gewählten Linie möglich war, ausgearbeitet, so daß die höchste Steigung bloß 5 % betragen soll. Allerdings wird mit der Zeit noch eine direkte Verbindungslinie von der Kirchdorf-Thunstraße nach der Station Uttigen ausgeführt werden müssen, allein da wird sich der Staat nicht in dem Maße betheiligen, wie es im vorliegenden Falle beantragt wird; denn die Ausführung dieser Verbindungslinie wird namentlich Sache der Gemeinde Uttigen sein. Ich empfehle die verlesenen Anträge des Regierungsrathes zur Annahme.

Dieselben werden ohne Widerspruch vom Großen Rathe genehmigt.

Hierauf wird auf den Antrag des Regierungsrathes und die Empfehlung des Herrn Berichterstatters der Gesellschaft für die Ausführung der Seftigen-Uetendorf-Uttigenstraße das Expropriationsrecht ertheilt.

3) Wynigen-Mühlewegstraße.

Der Regierungsrath empfiehlt folgende Schlussnahmen zur Genehmigung:

a. Der Plan für den Bau der Wynigen-Mühlewegstraße, welchen die Einwohnergemeinde Wynigen auszuführen bereit ist, wird genehmigt und die daherige Beteiligungssumme des Staates auf Fr. 70,000 festgesetzt.

b. Die Ausführung des Baues hat nach den Vorschriften der Baudirektion zu geschehen, welche ermächtigt ist, allfällige im Interesse des Baues liegende Abänderungen von sich aus und ohne Konsequenzen für den Staat anzuordnen.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Im Jahre 1858 hat der Große Rath den Bau der Wynigen-St. Niklausstraße beschlossen, um eine bessere Verbindung mit der Eisenbahnstation Wynigen herzustellen. Schon damals ist die Fortsetzung der Linie nach Mühleweg in Aussicht genommen worden, und die beteiligten Gemeinden haben seither fast alljährlich Schritte in diesem Sinne gethan. Sie haben eine sehr große Thätigkeit in dieser Angelegenheit an den Tag gelegt, sich mit den Landeigenthümern verständigt und Beiträge gesammelt, immer in der Meinung, daß der Staat denn auch die Straße ausführen werde, wie es bei der Wynigen-St. Niklausstraße geschehen ist. Der Große Rath hat aber bei der Berathung der Straßenfrage den Willen kundgegeben, daß in Betreff der Anlage neuer Straßen hauptsächlich die Gemeinden die Initiative ergreifen und wo möglich die Ausführung des Baues übernehmen sollen. In diesem Sinne hat denn auch die Baudirektion mit den Gemeinden unterhandelt. Nach dem revidirten Projekt belaufen sich die Kosten der Ausführung dieser Straße auf Fr. 150,000, und der Regierungsrath hat der Gemeinde Wynigen in Aussicht

gestellt, dem Großen Rathe einen Staatsbeitrag von Franken 70,000 zu empfehlen, wenn sie die Erklärung abgebe, um diese Summe den Bau übernehmen zu wollen. Eine Erklärung in diesem Sinne liegt nun vor, so daß die Regierung die Bewilligung des genannten Staatsbeitrages beantragt, wovon schon im Budget pro 1869 einige tausend Franken berücksichtigt worden sind. Die Straße ist von ziemlich großer Wichtigkeit, indem sie eine ausgedehnte Gegend des Amtsbezirktes Trachselwald mit der Eisenbahn verbindet.

Friedli. Es freut mich, daß nun endlich einmal diese Straße, für deren Erstellung seit 20 Jahren von 16 Gemeinden petitionirt worden ist, ausgeführt werden soll. Die Nothwendigkeit derselben ergibt sich schon daraus, daß an freiwilligen Beiträgen über Fr. 55,000 zusammengebracht worden sind. Sogar Dienstboten haben Fr. 5 unterzeichnet, und Derjenige, der am meisten zugesicherte hat, leistet, allerdings größtentheils in Arbeit und Landabtretungen zu niedrigem Preise, mehr als Fr. 5,000. Gegenüber dieser Opferwilligkeit von Seite der theilnehmenden Bevölkerung scheint es mir, es sollte doch wenigstens ein Staatsbeitrag von der Hälfte der Devissumme, d. h. von Fr. 75,000 bewilligt werden. Die Gemeinde hat sich für die Ausführung des Baues bereit erklärt, 10 Private mußten sich aber für die Uebnahme der Kosten, welche die Summe von Fr. 10,000 über die Devissumme hinaus übersteigen sollten, verbürgen. Man hat mir gesagt, der Devis sei an einigen Orten zu niedrig, namentlich da, wo die Straße in Sandstein eingehauen werden muß. Endlich erinnere ich noch daran, daß die Gemeinde Wynigen in den letzten 10 Jahren 5 Schulhäuser gebaut hat und mit Tellen ziemlich belastet ist. Ich empfehle deshalb die Festsetzung des Staatsbeitrages auf Fr. 75,000. Auch an andern Orten ist in ähnlichen Fällen ein Beitrag von der Hälfte der Devissumme bewilligt worden.

Zahler. Es scheint mir, es sei aus formellen Gründen nicht zulässig, einen höhern Beitrag zu erkennen, als der Regierungsrath beantragt. Ich möchte deshalb bei dem Vorschlag des Regierungsrathes bleiben.

Herr Berichterstatter. Der Antrag des Herrn Friedli veranlaßt mich, einige Erläuterungen in Bezug auf die vom Regierungsrathe vorgeschlagene Summe zu geben. Diese Behörde ist der Ansicht, man solle bei Straßenbauten in Gegenden, welche bezüglich der Verkehrsverhältnisse ohnehin günstiger gestellt sind, als andere, mit den Beiträgen etwas zurückhaltend zu Werke gehen. Wynigen hat bereits Staatsstraßen in der Richtung nach Herzogenbuchsee, Burgdorf und St. Niklaus und erhält nun noch eine solche nach Mühleweg. Wynigen hat also ein ganzes Kreuz von Staatsstraßen und außerdem noch eine Eisenbahnstation hart am Dorfe. Vergleichen Sie nun eine solche Gemeinde mit andern, die 15–20 Stunden von einer Eisenbahn entfernt sind; bedenken Sie, wie viele Gemeinden, namentlich im Jura, noch gar keine Staatsstraßen besitzen, obwohl sie ein Recht darauf haben. Eine große Zahl Gesuche aus solchen Gemeinden konnte der Kreditverhältnisse wegen nicht berücksichtigt werden oder doch nur in dem Sinne, daß die Auszahlung des Staatsbeitrages sich auf eine längere Zeitperiode erstreckt. Mit einer Summe von Fr. 5000 kann da schon etwas geleistet werden. Ich mag es der Gemeinde Wynigen gar wohl gönnen, wenn sie einen höhern Staatsbeitrag erhält, als der Regierungsrath ihr zu bewilligen vorschlägt. Ich stelle deshalb den Entschaid Ihnen anheim, bemerke jedoch, daß eine förmliche Erklärung von Seite der Gemeinde Wynigen vorliegt, wonach sie bereit ist, den Bau mit einem Staatsbeitrage von Fr. 70,000 zu übernehmen.

Friedli. Ich mache noch darauf aufmerksam, daß die projektirte Straße weniger der Gemeinde Wynigen selbst, als vielmehr den obern Gemeinden, nämlich Huttwil, Grismyl, Wyssachengraben etc. zu gut kommt, weshalb denn auch viele Privaten dieser Gemeinden Beiträge zugesichert haben. Wenn die Straße auch im Interesse der Gemeinde Wynigen liegt, so betrifft dieß namentlich einige Berggegenden, welche bisher eine Stunde von einer Straße entfernt waren. Es ist deshalb nur billig, daß auch diese Gegenden, welche ihre Steuern für den Unterhalt der Straßen des Kantons so gut zahlen, wie die andern Gemeinden, eine Straße erhalten.

Abstimmung.

Für einen Staatsbeitrag von Fr. 70,000 nach dem Antrage des Regierungsrathes Mehrheit.

4) Simmenthalstraße.

Der Regierungsrath stellt den Antrag, es sei dem Plane für die Korrektion der Simmenthalstraße von der sogenannten Bösch bis zur Lochmatt (auf circa 7650' Länge) mit der reduzierten Voranschlagssumme von Fr. 54,000 die Genehmigung zu erteilen.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Die Nothwendigkeit der Korrektion der Simmenthalstraße ist durch das vom Großen Rathe genehmigte Straßennehtableau anerkannt und auch dadurch bestätigt, daß für die Inangriffnahme des Werkes ein Anlag von Fr. 15,000 in dem Tableau über Vertheilung der Kreditsumme von Fr. 300,000 pro 1869 bewilligt ist. Es handelt sich hier nun noch um die Genehmigung des Planes. Bezüglich des Ausführungsmodus habe ich in meinem Vortrage betreffend die Vertheilung der Franken 300,000 bemerkt, daß die Ausführung des Baues wahrscheinlich den anliegenden Gemeinden, namentlich den Gemeinden Erlench und Därfstetten, überlassen werden müsse, da sonst bei einer jährlichen Budgetsumme von Fr. 15,000 die Ausführung dieser 1/2 Stunde langen, auf Fr. 60,000 veranschlagten Straßenstrecke vier Jahre dauern würde, zu welcher Verschleppung die Baudirektion unmöglich Hand bieten könnte. Ich bin deshalb mit genannten Gemeinden in Unterhandlung getreten, infolge dessen sie eine Straßenkommission aufstellten, um zu untersuchen, wie der Bau am billigsten erstellt werden könne. Diese Kommission hat, nachdem der Bau ausgesetzt war, mit den betreffenden Baueigenthümern unterhandelt, und gleichzeitig ist auch der Bau, unter Vorbehalt der Genehmigung des Planes, ausgeschrieben worden. Das Resultat der Anstrengungen der Straßenkommission war das, daß ziemlich günstige Preise bei den Baueigenthümern erzielt werden konnten. Auch ist für die Ausführung der Straße ein Angebot mit einem Abgebote von 10 „ unter der Devissumme gefallen. Zugleich hat der betreffende Unternehmer erklärt, daß er sich nach den jährlichen Kreditbewilligungen des Großen Rathes richten wolle, so daß im ungünstigsten Falle noch im Jahre 1872 eine Restanzzahlung an den Unternehmer stattfinden kann. Auf diese Weise erzeigt sich eine Ersparniß von Fr. 6000, indem nun der Bau auf Fr. 54,000 zu stehen kommt, so daß auch genügende Gründe vorhanden sind, ihn durch Selbstbetrieb des Staates ausführen zu lassen, um so mehr, als es sich um die Korrektion einer Landstraße handelt. Die Gemeinde Därfstetten wird übrigens im Falle sein, eine Verbindungsstraße in diese neue Straße zu erstellen, und auch die Gemeinde Erlench wird später nicht unerhebliche Opfer für die Korrektion der Simmenthalstraße oberhalb und außerhalb dem Dorfe Erlench zu bringen haben. Bezüglich

des Planes bemerke ich, daß diese Korrektur eine der dankbarsten ist, welche in unserm Kantone ausgeführt werden kann. Gegenwärtig senkt sich die Straße hinter Erlenbach in die Tiefe, um bei Därstetten auf eine noch größere Höhe zu steigen, so daß die Straße sehr unpraktikabel ist und viele Klagen, namentlich von Seite der Post, veranlaßt hat. Nach dem vorliegenden Projekte soll nun die Höhe oberhalb Därstetten mit einer Steigung von circa 1 % erreicht werden. Diese Straße wird zugleich auch die Physiognomie des ganzen Landes ändern, indem sie dem Reisenden einen herrlichen Ausblick über die ganze Thalschaft gewährt, so daß auch der Fremdenverkehr im Simmenthal zunehmen wird. Dabei ist nämlich auch zu erwähnen, daß der Fahrweg über den Pillon bis an unsere Kantonsgrenze im Laufe des künftigen Sommers fertig und auf der waadtländischen Seite vermuthlich nun sofort fortgesetzt werden wird. Sowohl mit Rücksicht auf diesen Bergpaß als auf die nun dem Verkehre eröffnete Les Mossesstraße gewinnt die Simmenthalstraße an Bedeutung und ist daher ihre Korrektur noch um so nothwendiger. Der Regierungsrath empfiehlt Ihnen die Genehmigung des vorliegenden Planes für die Korrektur der Simmenthalstraße zwischen der sogenannten Wösch oberhalb Erlenbach bis Lochmatte. Die Ertheilung des Expropriationsrechtes ist nicht nothwendig, da mit allen Landeigenthümern auf freundlichem Wege unterhandelt werden konnte.

Der Antrag des Regierungsrathes wird ohne Einsprache vom Großen Rathe genehmigt.

Schluß der Sitzung um 11¼ Uhr.

Der Redaktor:
Fr. Zuber.

Dritte Sitzung.

Donnerstag den 25. Februar 1869.

Vormittags um 9 Uhr.

Unter dem Voritze des Herrn Präsidenten Stämpfli.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Berger, Gottlieb; Droz, Grenouillet, Helg, Hufson, Keller, Johann; Liechi, Jakob; Sigr, Werren, Wirth, Zbinden, Johann; Zumwald; ohne Entschuldigung: die Herren Brechet, Fleury, Joseph; Froté, Gerber, Gfeller, Johann Ulrich; Hengelin, Müller, Johann; Stoller, Zürcher, Johann.

Das Protokoll der letzten Dienstagssitzung wird verlesen und ohne Einsprache vom Großen Rathe genehmigt.

Der Herr Präsident schlägt vor, eine Vor- und Nachmittagsitzung zu halten, womit der Große Rath sich einverstanden erklärt.

Tagesordnung:

Frage der Verpachtung der Staatsbahn.

In Bezug auf dieselbe liegen gedruckt vor:

- I. Instruktion für die Abgeordneten des Verwaltungsrathes der Staatsbahn.
- II. Vertrag zwischen den Abgeordneten des Verwaltungsrathes der Staatsbahn und dem Direktorium der Centralbahngesellschaft.
- III. Bericht der Abgeordneten an den Verwaltungsrath der Staatsbahn.
- IV. Vortrag der Eisenbahndirektion an den Regierungsrath zu Händen des Großen Rathes, sammt verschiedenen Beilagen.
- V. Antrag des Regierungsrathes.

Diese Aktenstücke lauten:

I. Instruktion.

Der schweizerischen Centralbahn wird die Pachtung der Linien der bernischen Staatsbahn unter folgenden Bedingungen angetragen:

1. Die schweizerische Centralbahn übernimmt auf ihre Kosten und Gefahr den Betrieb der bernischen Staatsbahn und wird denselben in jeder Beziehung, wie denjenigen auf ihren eigenen Linien, mit möglichster Sorgfalt und im Interesse der Staatsbahn besorgen.

Namentlich soll das Betriebsmaterial, die Bahn und ihre Dependenz, die Gebäude und ihr Mobiliar stets in gutem wohl erhaltenen Zustande unterhalten werden.

Die Anzahl der Züge darf nicht unter denjenigen des Jahres 1868/69, beziehungsweise denjenigen des Sommerfahrplanes 1868 und denjenigen des Winterfahrplanes 1868/69 festgestellt werden. Ebenso ist die gleiche Anzahl Extrazüge, als da sind: die Langnauer Markt-, die Insel-Sonntagszüge u. s. w., beizubehalten. Ueber allfällige Abänderung der Anzahl oder Richtung der letztern Züge, sowie über eine allfällige Vermehrung der Normal- oder Extrazüge, haben sich die kontrahierenden Parteien jeweilen durch besondere Uebereinkunft zu verständigen, immerhin in dem Sinne, daß die Pächterin solche Normal- oder Extrazüge, welche die Regierung von Bern als notwendig erkannt haben wird, jedenfalls auszuführen gehalten sein soll.

Die jeweiligen Fahrtenpläne jeder Saison unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes.

Der Personen- und Waarenverkehr nach der Suisse-Occidentale, der Ligne d'Italie, der Jura-Industriel-Bahn und der Paris-Lyon-Méditerranée-Bahn darf nicht zum Nachtheil der bernischen Staatsbahn durch Differenzialtarife oder Verschlechterung der Korrespondenzen verkümmert werden, sondern ist bestens zu pflegen und zu äuffnen.

2. Der Gebrauch des Betriebsmaterials (Lokomotiven und Wagen) soll bei der vorgesehenen Anzahl der Züge die Leistungen desselben im Jahre 1868 nicht überschreiten; bei zunehmender Anzahl der Züge soll auch eine verhältnismäßige Vermehrung der Leistungen eintreten.

(Sollte die schweizerische Centralbahn die letztere Bestimmung nicht eingehen, so ist der Vorschlag zu machen, daß sie das gesammte Betriebsmaterial käuflich nach einer vorauszugehenden unparteiischen Schätzung übernehme und am Ende der Verpachtung wieder in gutem Zustande nach dannzumaliger Schätzung zurückstelle.)

3. Die schweizerische Centralbahn übernimmt alle vertragsmäßigen Lasten, Leistungen und Rechte der bernischen Staatsbahn. Namentlich wird ihr auch der Vertrag mit der Berner Torfgesellschaft über die Torflieferungen zum Lokomotivbedarf, beziehungsweise der bei Erlöschung desselben eventuell neu abzuschließende Vertrag oder Verträge über derartige Lieferungen, und ebenso die Rechte und Pflichten der provisorischen, sowie der zu vereinbarenden definitiven Uebereinkunft mit der Franco-Suisse-Bahn, beziehungsweise mit der Suisse-Occidentale bezüglich des Betriebes und der Mitbenutzung der Strecke Biel-Neuenburger-Grenze überbunden.

4. In der Organisation des Betriebs, sowie für allfällige Eingehung von Fusionen oder Betriebsverbänden mit andern Gesellschaften, behält die schweizerische Centralbahn, unter Vorbehalt obiger Bestimmungen und der beidseitigen Konzessionen, völlig freie Hand.

5. Die jeweiligen Tarife und das Transportreglement für den direkten schweizerischen Verkehr sind für den Betrieb der bernischen Staatsbahn als Regel aufgestellt. Daneben bleiben alle jetzigen Tarifbestimmungen oder Ermäßigungen in Kraft, und kann von denselben nur im Sinn und Geist des obigen Art. 1 abgewichen werden.

6. Als Pachtzins der bernischen Linien zahlt die schweizerische Centralbahn in vierteljährlichen gleichen Raten an die bernische Staatskasse die jährliche Summe von Fr. 543,440. (Hiebei ist den Herren Delegirten einiger Spielraum zur Verhandlung eingeräumt, namentlich die Betriebskosten, welche nach der aufgestellten Berechnung auf Fr. 1500 per Kilometer berechnet sind, auf Fr. 2000 per Kilometer zu erhöhen, was die Pachtsumme auf rund Fr. 536,000 ermäßigen würde.)

Dieser jährliche Pachtzins wird von Anfang des Jahres 1870 an (oder ein Jahr nach der Uebernahme) jährlich um 2 bis 4 % vermehrt, welcher Betrag in gleichen Raten wie der Hauptbetrag zahlbar ist.

7. Die schweizerische Centralbahn verpflichtet sich, das Direktorium mit einem dritten Mitgliede zu ergänzen, welches dem Kanton Bern angehörig sein und dessen Wahl der Genehmigung des bernischen Regierungsrathes unterliegen soll.

Sie verpflichtet sich im Weiteren, die Anzahl der bernischen Mitglieder des Verwaltungsrathes von 3 auf 5 zu vermehren.

8. Dem Staate Bern wird für den Fall des weiteren Ausbaues des Bahnnetzes auf seinem Gebiete, oder zum Zwecke allfälliger Fusion oder Cession seiner Linien oder ihres Betriebes das Recht der Kündigung oder Revision des gegenwärtigen Vertrages, je auf ein Jahr zuvor und auf den 31. Dezember, gewahrt, ohne daß eintretenden Falles von dem Mitkontrahenten irgend eine Entschädigung beansprucht werden könnte.

9. Die Regulirung aller vor dem gegenwärtigen Pachtvertrag bestehenden Betriebsverbindlichkeiten, die Abfindung und Liquidation des Personellen der bernischen Staatsbahn ist Sache der Regierung von Bern. Jedoch verpflichtet sich die schweizerische Centralbahn, das ganze Personal der Stationen, des Bahndienstes von und mit den Bahnmeistern abwärts und des Fahrdienstes von und mit dem Werkmeister abwärts unter den jetzigen Anstellungs- und Befoldungsbedingungen beizubehalten.

Für dieses Personal werden die Hilfs- und Krankenkassen der bernischen Staatsbahn nach ihren jetzigen Statuten beibehalten.

10. Alle Ausgaben, welche sich als Bauausgaben qualifiziren, sind zu Lasten des Staates Bern. Ebenso fallen ihm alle Einnahmen zu, welche aus dem Verkaufe von Parzellen, Endabrechnungen über Expropriationen und dergleichen herrühren.

Ueber die Nothwendigkeit solcher Ausgaben, sowie über die Art und Weise der Ausführung der neuen Anlagen oder Anschaffungen, deren Vollziehung der schweizerischen Centralbahn obliegt, entscheidet jeweilen die Regierung des Kantons Bern, welche den nothwendig befundenen Kredit hiezu eröffnet.

11. Ueber die jährlichen Betriebseinnahmen und Ausgaben der bernischen Staatsbahn führt die schweizerische Centralbahn getrennte Rechnung und übersendet dieselbe jährlich in einer gewissen Anzahl gedruckter Exemplare nebst bezüglichem Verwaltungsberichte der Regierung des Kantons Bern.

Letzterer steht in der Weise das Recht einer allgemeinen Aufsicht über den Staatsbahndienst zu, daß ihr gestattet ist, durch besondere Kommissäre die Bahn und ihren Betrieb zu überwachen und zu jeder Zeit die Bücher und Rechnungen betreffend diesen Betrieb einzusehen.

Die Centralbahngesellschaft verpflichtet sich im Fernern, allfällige sich erzeigenden Uebelfänden abzuheben und nothwendig erscheinenden Bedürfnissen Genüge zu leisten.

12. Der gegenwärtige Vertrag beginnt mit dem 1. Januar 1869 und dauert während zehn vollen Jahren, d. h. bis zum 31. Dezember 1878.

Allfällige Kündigungs-, Erneuerungs- oder Revisionsbegehren von einer oder anderer Seite sollen wenigstens ein Jahr vor Ablauf des Vertrages notifizirt werden. Erfolgt binnen der festgesetzten Frist von einer oder anderer Seite

keine Kündigung, so ist der Vertrag stillschweigend jeweilen auf ein weiteres Jahr in seinem Bestande erneuert.

13. Während der Dauer des gegenwärtigen Vertrages sind die Verträge über gegenseitige Mitbenutzung der Bahnhöfe Bern und Biel, der gemeinschaftlichen Stationen und Strecken Zollikofen, Bern, Ostermundigen und Gümli, vom 20./23. August 1862 und vom 9./19. Februar 1863 suspendirt und treten mit dem Aufhören der Betriebsverpachtung der schweizerischen Centralbahn wieder in Kraft.

14. Der gegenwärtige Vertrag unterliegt der Genehmigung des Großen Rathes.

15. Nach erfolgter Genehmigung und vor dem Beginne des Betriebes durch die schweizerische Centralbahn wird eine kontradiktorische Uebernahme der Bahn und ihrer Dependenzen, des Mobiliars der Stationen und des Betriebs, sowie der gesammten Materialvorräthe durch die schweizerische Centralbahn stattfinden.

Letztere, sowie sämtliche Werkzeuge und mobilen Einrichtungen zum Unterhalt der Lokomotiven und Wagen, werden der Staatsbahn zum Fakturpreise vergütet.

In gleicher Weise werden bei der Aufhebung des Vertrages die Bahn und sämtliche Betriebsgegenstände von der bernischen Staatsbahn übernommen, wobei zum voraus bestimmt wird, daß die Materialvorräthe, sowie die zum Unterhalte des Betriebsmaterials gehörenden Werkzeuge und mobilen Einrichtungen, den von der schweizerischen Centralbahn bei ihrer Uebernahme vergüteten Werth nicht überschreiten dürfen.

Von der Uebernahme der dem Betrieb der schweizerischen Centralbahn übergebenen Immobilien sind ausgenommen: das Areal des alten Bahnhofes Biel und die Wydlerische Besizung in Biel.

16. Alle Streitigkeiten, welche über die Auslegung und Ausführung dieses Vertrages oder die daraus hervorgehenden auch im Vertrage nicht ausdrücklich vorgesehenen Verhältnisse zwischen den Kontrahenten entstehen könnten, werden durch ein Schiedsgericht endgültig entschieden. Dieses Schiedsgericht besteht aus drei von den Parteien gemeinschaftlich bezeichneten Schiedsrichtern. Können sich die Parteien über die Wahl nicht einigen, so hat das hohe schweizerische Bundesgericht dieselbe, so weit nöthig, vorzunehmen.

Der Sitz des Schiedsgerichtes ist Bern. Das schiedsgerichtliche Verfahren wird durch das dem Vertrage zwischen der schweizerischen Centralbahn und der bernischen Staatsbahn vom 9./19. Februar 1863 beigelegte Reglement der letzteren Verwaltung bestimmt.

Bern, den 29. Oktober 1868.

Namens des Verwaltungsrathes,

Der Präsident:
Jolissaint.

Der Sekretär ad int.:
Küfer.

II Vertrag.

Zwischen den Bevollmächtigten des Verwaltungsrathes der bernischen Staatsbahn, Herren Großräthe Dr. v. Gonzenbach und Karrer und Herrn Direktor Schaller, einerseits und dem Direktorium der schweizerischen Centralbahngesellschaft andererseits ist, betreffend die Uebernahme des Betriebes der bernischen Staatsbahn durch die schweizerische Centralbahngesellschaft, nachfolgender Vertrag abgeschlossen worden:

Art. 1.

Die schweizerische Centralbahngesellschaft übernimmt pachtweise auf ihre Kosten und Gefahr den Betrieb der bernischen Staatsbahn und wird denselben in jeder Beziehung, wie denjenigen auf ihren eigenen Linien, mit möglichster Sorgfalt besorgen. Das Betriebsmaterial, die Bahn und ihre Dependenzen, die Gebäude und ihr Material sollen stets in gutem, betriebsfähigem Stand erhalten werden.

Art. 2.

Die schweizerische Centralbahn verpflichtet sich, während der Dauer der Pacht auf den Strecken der bernischen Staatsbahn mindestens so viel Züge täglich einzurichten, als die bernische Staatsbahn während des Jahres 1868/1869 ausgeführt hat, nämlich während des Sommerdienstes, so viel als der Sommerfahrplan von 1868 erzeigt, und während des Winterdienstes, so viel als der Winterfahrplan 1868/69 und überdies noch die bisher üblichen Langnauer Marktzüge.

Beilagen 1 und 2.

Wenn die Regierung eine Vermehrung der fahrplanmäßigen Züge oder Extrazüge verlangt, so ist die pachtende Gesellschaft gehalten, solche zu den dießfalls vereinbarten Bedingungen auszuführen.

Zum Nachweis der Ausführung der vorstehenden Bestimmungen sind die Fahrpläne je 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten dem Regierungsrathe mitzutheilen.

Art. 3.

Der Personen- und Waarenverkehr von und nach den westschweizerischen Bahnen ist nach allen Richtungen bestens zu pflegen und zu äuffnen und auf eine stete Vermehrung und Verbesserung der Korrespondenzen hinzuwirken.

Art. 4.

Die schweizerische Centralbahn übernimmt alle mit dem Betrieb der bernischen Staatsbahn verbundenen und durch letztere in Folge der Bahnanlage dritten Personen gegenüber eingegangenen, beziehungsweise von diesen übernommenen Lasten, Leistungen und Rechte, sowie den Vertrag mit der Berner Torfgesellschaft vom 30. Jänner 1864, über die Torflieferungen zum Lokomotivbedarf mit seinen Rechten und Lasten. Sollte die schweizerische Centralbahn diesen Vertrag kündigen oder nicht erneuern, so überläßt ihr der Staat Bern nichtsdestoweniger während der Dauer des gegenwärtigen Pachtvertrages die unentgeltliche Fortbenutzung der Torfschuppen und der vorhandenen Torfransportwaggons, nachdem er letztere in seinen Kosten in Güterwaggons wird haben umwandeln lassen.

Beilage 3.

Endlich wird auch der schweizerischen Centralbahn das unterm 24./26. Dezember 1863 zwischen der bernischen Staatsbahn und der Franco-Suisse-Gesellschaft abgeschlossene, seitdem aber gekündigte, provisorisch jedoch zwischen der Betriebsverwaltung der Suisse Occidentale und der bernischen Staatsbahn noch gültige Uebereinkommen bezüglich des Betriebs und der Mitbenutzung der Strecke Biel-Neuenburger-Grenze ebenfalls mit seinen Lasten und Rechten überbunden. Der Regierungsrath des Kantons Bern verpflichtet sich indessen, unter Anhörung der schweizerischen Centralbahn, auf irgend einem Wege ein definitives Verhältniß herbeizuführen, welches für die Letztere ebenfalls verbindlich wird und vermöge dessen eine den von der bernischen Staatsbahn als nothwendig anerkannten Leistungen entsprechende Entschädigung für die ber-

nische Staatsbahn, resp. für die schweizerische Centralbahn, herbeigeführt werden soll.

Beilage 4.

Art. 5.

Der zwischen dem Direktorium der bernischen Staatsbahn und dem Regierungsrath des Kantons Bern am 13. Mai 1864 abgeschlossene und am 10. Oktober 1864 modifizierte Vertrag in Betreff eines zum Zwecke der Anlage eines Manövrirplatzes an der Narbergerstrasse bei Bern gelegenen und an das genannte Direktorium verpachteten, dem Staate gehörenden Stück Landes, geht für die Dauer des gegenwärtigen Vertrages auf die schweizerische Centralbahn über und kann während dieses Zeitraumes Seitens der Staatsbehörde nicht gekündigt werden.

Beilage 5.

Art. 6.

Das in der Beilage namentlich angeführte Personal der Stationen der bernischen Staatsbahn und dasjenige des Bahn- und Fahrdienstes, vom Bahnmeister, Werkführer und Zugmeister abwärts, tritt zu den jetzigen Anstellungs- und Besoldungsbedingungen in den Dienst der schweizerischen Centralbahn über.

Beilage 6.

Für dasselbe werden die Hülfss- und Krankenkassen der bernischen Staatsbahn nach ihren jetzigen Statuten beibehalten. Das Guthaben dieser Kassen, sowie die kaar hinterlegten Kautionen und die Bürgschaftsverpflichtungen der betreffenden Beamten, werden mit dem Tage der Uebernahme der Bahn an die schweizerische Centralbahn ausgeliefert.

Sollte die schweizerische Centralbahn in Folge dieses Vertrages auf einzelnen Büreaux ihrer Centralverwaltung eine Vermehrung der Arbeitskräfte bedürfen, so wird sie dabei, so weit thunlich, auf das bisherige Personal der bernischen Staatsbahn Rücksicht nehmen. Die gleiche Rücksicht wird sie in Bezug auf das am Taglohn angestellte Personal eintreten lassen.

Beilage 7.

Art. 7.

Für den Betrieb der bernischen Staatsbahn sind auch während der Pachtdauer, wie solches beim Selbstbetrieb der Fall war, maßgebend:

- a. die Konzession für die Erbauung der Eisenbahn von Bern über Signau und Langnau bis Kröschenbrunnen an der Luzernergränze, vom 28. März 1857;
- b. die Uebereinkunft, betreffend die Eisenbahnstrecke von Biel nach der bernischen Kantonsgränze bei Neuenstadt und von Bern nach Biel, vom 21. Oktober 1858;
- c. der Beschluß des Großen Rathes über den Ausbau der Eisenbahnstrecke Neuenstadt-Biel und Bern-Langnau und über den Neubau der Strecke Biel-Bern, sowie über den Betrieb dieser Linien, vom 29. August 1861;
- d. der Bundesbeschluß, betreffend die Genehmigung des bernischen Eisenbahndekretes, vom 25. Januar 1862.

Sowie die pachtende Gesellschaft allen darin enthaltenen auf den Betrieb bezüglichen Bestimmungen, insofern dieselben durch den gegenwärtigen Vertrag nicht abgeändert werden, unterworfen bleibt, so kann sie auch gegenüber dem Kanton oder dem Bunde zu keinen weiteren Leistungen gehalten werden, als diejenigen, welche darin ausbedungen sind.

Art. 8.

In Bezug auf die Organisation des Betriebs im Allgemeinen, sowie in Betreff von Eingehen von Fusions- oder Associationsverträgen mit andern Bahnunternehmungen, kann für die schweizerische Centralbahn die Pachtung der bernischen Staatsbahn kein Hinderniß sein, und sie behält deßfalls völlig freie Hand innert den Grenzen der ihr vom Kanton Bern unterm 24. Wintermonat 1852 erteilten Konzession und unter Vorbehalt der Aufrechterhaltung des gegenwärtigen Vertrages.

Im Besondern wird bestimmt, daß es der schweizerischen Centralbahn frei stehen soll, ohne daß dem Staate Bern dadurch Unkosten auffallen können, einen selbstständigen Betrieb auf der Strecke Gmüli-Langnau einzurichten, vorbehaltlich einer geeigneten Vertheilung der Züge und der ununterbrochenen Verbindung zwischen Bern und Langnau und umgekehrt.

Art. 9.

Die schweizerische Centralbahn wird ermächtigt, auf den Linien der bernischen Staatsbahn die nämlichen Normaltransportagen und Gebühren fortzuerheben, welche dormalen bestehen, anderseits wird sie die dormalen bestehenden Tarifiermäßigungen oder Spezialtarife, welche mit andern Bahngesellschaften oder Verwaltungen vereinbart oder gegenüber Privaten eingegangen wurden, für ihre Dauer aufrecht erhalten. Für die Linien der bernischen Staatsbahn sowohl, als für die eigenen Strecken der schweizerischen Centralbahn, gilt als Transportreglement jeweilen dasjenige des direkten schweizerischen Verkehrs.

Art. 10.

Der schweizerischen Centralbahn steht jeweilen die Einsicht in die Archive der bernischen Staatsbahn und deren Benutzung frei.

Art. 11.

Die pachtende Gesellschaft übernimmt den Betrieb der Linien der bernischen Staatsbahn frei von aller Verbindlichkeit für die Handlungen der früheren Verwaltung vor dem Beginne der Pacht; ihre Verpflichtungen beschränken sich auf die Verbindlichkeiten, welche sie durch den gegenwärtigen Pachtvertrag eingeht.

Die Liquidirung aller vor der Inkraftsetzung des gegenwärtigen Pachtvertrages bestehenden Verbindlichkeiten, welche mit dem Selbstbetrieb der bernischen Staatsbahn und dessen Dauer zusammenhängen, den Inkasso der ihr von daher zufallenden Einnahmen und die Abfindung mit dem Personal, welches vertragmäßig nicht an die schweizerische Centralbahn übergeht, ist Sache des Staates Bern.

Art. 12.

Alle Ausgaben, welche sich als Bauausgaben qualifiziren, z. B. die Vergrößerung und Erweiterung der Hochbauten, der Geleiseanlagen und Stationen nebst Zubehör, der Wiederaufbau abgebrannter Gebäulichkeiten und daherige provisorische Einrichtungen, die Wiederherstellung von Bauten, welche in Folge höherer Gewalt beschädigt worden, das Legen des zweiten Geleises, fallen dem Staate Bern zur Last.

Die Ausführung solcher Bauten geschieht durch die schweizerische Centralbahn.

Dagegen bezieht der Staat Bern alle Einnahmen, welche aus dem Verkauf des alten Bahnhofareals in Biel, von Parzellen außerhalb des Bahngbietes, sowie von Endabrechnungen mit Expropriaten und dergleichen herrühren. Wenn damit ein Zinsverlust für die schweizerische Centralbahn verknüpft sein sollte, wird der Zins durch den Staat Bern fortbezahlt.

Ueber die Nothwendigkeit, sowie über die Art und Weise der Herstellung von neuen Anlagen und Anschaffungen, entscheidet jeweilen der Regierungsrath des Kantons Bern, welcher den nothwendig befundenen Kredit hiezu eröffnet.

Art. 13.

Der jährliche Pachtzins beträgt Fr. 425,000, schreibe viermalhundertfünfundzwanzig tausend Franken, zahlbar in zwei gleichen halbjährigen Raten je am 31. März und 30. September.

Wenn im dritten Jahre der Pachtzeit die Jahresdividende der Centralbahnaktie höher ist, als diejenige des Vorjahres, so findet für dieses Jahr auch eine Erhöhung des Pachtzinses statt, und zwar in dem gleichen Verhältnis, in welchem die Jahresdividende der Centralbahnaktien zugenommen hat. Dieselbe Bestimmung gilt auch für die folgenden Jahre.

Art. 14.

Die schweizerische Centralbahn hat in ihren jährlichen Rechenschaftsberichten, von welchen sie dem Regierungsrathe des Kantons Bern eine hinlängliche Anzahl zustellen wird, die Einnahmen auf der bernischen Staatsbahn stationenweise zu verzeihen und ihm, so weit thunlich, gleichfalls eine Uebersicht der Einnahmen nach den einzelnen Strecken geordnet auszufertigen.

Abgesehen von den dem Staate konzessionsgemäß zustehenden Aufsichtsrechten in Bezug auf Bau und Betrieb, steht dem Regierungsrathe noch überdies in seiner Stellung als Eigentümer das Recht zu, die Bahn und ihre Dependenz zu jeder Zeit in Bezug auf deren Unterhaltung untersuchen zu lassen. Auffällig sich zeigenden Mängeln wird die schweizerische Centralbahn sofort abhelfen.

Art. 15.

Dem Regierungsrathe steht das Recht zu, während der Dauer der Pacht noch zwei weitere Mitglieder in den Verwaltungsrath der schweizerischen Centralbahn abzuordnen; in Betreff ihrer Stellung im Verwaltungsrathe gilt das zwischen dem Regierungsrathe des Kantons Bern und dem Direktorium der schweizerischen Centralbahngesellschaft abgeschlossene Uebereinkommen vom 28. Mai 1860.

Beilage 8.

Art. 16.

Während der Dauer des gegenwärtigen Uebereinkommens sind die Verträge über gegenseitige Mitbenutzung der Bahnhöfe Biel und Bern und der Stationen und Strecken Bollkofen-Bern-Ostermundigen und Gümliigen vom 20. 23. August 1862 und 9./19. Februar 1863 suspendirt und treten mit dem Aufhören der Betriebspachtung, welche den Gegenstand dieses Vertrages macht, wieder in Kraft.

Art. 17.

Vor dem Beginne des Betriebes durch die schweizerische Centralbahn wird kontradiktorisch zwischen beiden Verwaltungen zur Uebergabe, resp. Uebernahme der Bahn und ihrer Dependenz, des vorhandenen festen und beweglichen Materials und des Mobiliars der Stationen, des Fahr- und des Bahndienstes geschritten und darüber ein beschreibendes Protokoll und ein Inventar aufgenommen. Auffällige dabei sich zeigende Mängel an der Bahnanlage oder beim Betriebsmaterial wird die bernische Staatsbahn in ihren Kosten beseitigen lassen.

Bei der Rückgabe der Bahn soll das gleiche Verfahren eingeschlagen werden, und es wird seiner Zeit die pachtende

Tagblatt des Grossen Rathes 1869.

Gesellschaft den Bahnkörper und seine Dependenz, das Betriebsmaterial und die Inventargegenstände in gleich gutem, betriebsfähigem Zustande wieder abgeben.

Die vorrätigen Verbrauchsgegenstände als Schienen, Schwellen, Lorf, Del u. s. w., übernimmt die schweizerische Centralbahn zum Fakturapreise, zahlbar innert drei Monaten.

Unter den der schweizerischen Centralbahn zu übergebenden Immobilien, wie sie bis jetzt besessen und benutzt worden, sind auch die Lorfchuppen, das sogenannte Exportgeleise, das alte Bahnhofareal in Biel und die noch nicht veräußerten Landparzellen, letztere beiden Gegenstände unter Vorbehalt des Art. 12, nicht aber die Wyden'sche Besitzung in Biel, inbegriffen.

Art. 18.

Der gegenwärtige Vertrag beginnt mit dem 1. April 1869 und dauert während voller zehn aufeinander folgender Jahre, also bis zum 31. März 1879.

Er läuft stillschweigend jeweilen ein weiteres Jahr in seinem Bestande fort, wenn nicht allfällige Kündigungs-, Erneuerungs- oder Revisionsbegehren von eint oder anderer Seite wenigstens ein Jahr vorher notifizirt worden sind.

Art. 19.

Dem Regierungsrathe des Kantons Bern bleibt indessen, abgesehen von vorstehendem Artikel, ohne Entschädigungspflicht das Recht einer frühern Aufhebung der Pacht für den in Lemma 2 des Art. 7 des Dekretes vom 2. Februar 1867 vorgesehenen Fall vorbehalten.

Dieses Lemma lautet wörtlich, wie folgt:

„Für den Fall jedoch, daß früher oder später eine mit den nöthigen Garantien ausgerüstete Gesellschaft sich finden sollte, um das ganze jurassische Bahnnetz, nämlich außer den oben speziell genannten Linien, auch diejenigen von Dachselden nach Basel und nach Bruntrut auszuführen, so spricht der Staat jetzt schon die Geneigtheit aus, unter alsdann zu vereinbarenden nähern Bedingungen die Strecken der jetzigen Staatsbahn Bern-Biel und Neuenstadt-Biel zum Kostenwerthe in das Gesamtnetz einzuwerfen und sich für diesen Betrag mit Aktien des neuen Unternehmens zu theiligen.“

Art. 20.

Alle Streitigkeiten, welche über die Auslegung und Ausführung dieses Vertrages oder die daraus hervorgehenden auch im Vertrage nicht ausdrücklich vorgesehenen Verhältnisse zwischen den Kontrahenten entstehen könnten, werden durch ein Schiedsgericht endgültig entschieden.

Dieses Schiedsgericht besteht aus drei von den Parteien gemeinschaftlich bezeichneten Schiedsrichtern. Können sich die Parteien über die Wahl nicht einigen, so hat das hohe schweizerische Bundesgericht dieselbe, so weit nöthig, vorzunehmen.

Der Sitz des Schiedsgerichtes ist Bern. Das schiedsgerichtliche Verfahren wird durch das dem Vertrage zwischen der schweizerischen Centralbahn und der bernischen Staatsbahn vom 9./19. Februar 1863 beigelegte Reglement der letzteren Verwaltung bestimmt.

Art. 21.

Der gegenwärtige Vertrag unterliegt einerseits der Genehmigung des Verwaltungsrathes der schweizerischen Centralbahngesellschaft, andererseits derjenigen des Grossen Rathes des Kantons Bern.

Sollte die erstere bis zum 26. dieses Monats nicht beigebracht werden, oder die letztere bis zum 27. Februar dieses Jahres nicht erfolgen, so fällt der Vertrag dahin.

Also geschehen und in doppelter Ausfertigung unterzeichnet
in Olten den 7. Januar 1869.

Die Bevollmächtigten des Verwaltungsrathes
der bernischen Staatsbahn:

Dr. v. Gonzenbach.

C. Karrer.

Jul. Schaller.

Direktorium
der schweizerischen Centralbahngesellschaft:
Sulzer.
Schmidlin.

III. Bericht an den Verwaltungsrath der bernischen Staatsbahn.

Herr Präsident,

Herrn Verwaltungsräthe!

Der Große Rath des Kantons Bern hatte am 19. November 1867 den Beschluß gefaßt: „die Regierung einzuladen, durch Sachverständige begutachten zu lassen, ob und wie günstigere Resultate im Betriebe der Staatsbahn, z. B. durch Vereinfachungen in der Leitung und Organisation, zu erzielen seien, ohne dadurch jenem Betriebe zu schaden.“

In Folge dessen hat der Regierungsrath auf den Antrag der Eisenbahndirektion am 21. Januar 1868 drei Experten ernannt, um die Frage zu begutachten, ob und wie bessere Betriebsergebnisse der bernischen Staatsbahn durch Vereinfachung in der Administration erzielt werden könnten; gleichzeitig hat der Regierungsrath die Eisenbahndirektion beauftragt, die Frage der Verpachtung der Staatsbahn zu untersuchen u. s. w. *)

Das Befinden der Experten ist in dem Bericht der Eisenbahndirektion vom Juli 1868 niedergelegt. In dem beigelegten Berichte vom 29. April 1868 hat die Eisenbahndirektion erwähnt, daß sowohl mit den vereinigten Westbahnen

als mit der Centralbahn Unterhandlungen angeknüpft worden seien, um durch eine Verpachtung des Betriebes zu besseren Betriebsergebnissen zu gelangen, welche Unterhandlungen aber zu keinem Resultat geführt hätten. *)

Von der Voraussetzung ausgehend, eine günstige Verpachtung des Betriebes der Staatsbahn sei nicht möglich, hat die Eisenbahndirektion sodann ein neues Organisationsgesetz ausgearbeitet, das dem Verwaltungsrathe zur Begutachtung vorgelegt worden ist.

Der Verwaltungsrath glaubte indessen, bei diesem Anlaß noch einen Versuch machen zu sollen, den Betrieb der bernischen Staatsbahn der Centralbahngesellschaft zu verpachten, und zwar sollten die betreffenden Unterhandlungen stattfinden, bevor das neue Organisationsgesetz, über das der Verwaltungsrath seine Ansichten in den Bericht d. d. 24. Oktober 1868 niedergelegt hat, dem Großen Rathe zur Verathung vorgelegt würde. In Folge dessen hat der Verwaltungsrath am 29. Oktober 1868 die Herren Dr. v. Gonzenbach, C. Karrer und den Herrn Direktor Schaller mit den Unterhandlungen betraut, die zum Zwecke der Verpachtung des Betriebes der bernischen Staatsbahn mit der schweizerischen Centralbahngesellschaft angehoben werden sollten, und hat denselben die nachstehenden Instruktionen ertheilt. Siehe Beilage litt. A.

Die Unterzeichneten geben sich nunmehr die Ehre, Ihnen anliegend (Beilage litt. B) den am 7. Januar durch sie unter Vorbehalt der Ratifikation des Großen Rathes abgeschlossenen Pachtvertrag zu unterbreiten.

Gleichzeitig erlauben sich dieselben, einige wenige erläuternde Bemerkungen über den vorliegenden Vertrag beizufügen:

Das Hauptaugenmerk, das vor allen andern berücksichtigt werden mußte, war dasjenige der Erzielung besserer Betriebsergebnisse.

I.

Bessere Betriebsergebnisse.

Bei Beurtheilung des fraglichen Vertrages ist somit vor Allem aus zu untersuchen, ob durch denselben wirklich bessere Betriebsergebnisse erzielt werden.

Diesfalls wollen wir die Zahlen sprechen lassen.

Die Roheinnahmen betragen 1865	Fr. 1,025,696. 52,	die Betriebskosten	Fr. 744,412. 65
" " " 1866	" 1,053,269. 79,	" " " "	" 781,279. 62
" " " 1867	" 1,042,047. 37,	" " " "	" 795,177. 51
" " " approxim 1868	" 1,092,047. 37,	" " " "	" 763,410. 45

Zieht man die Betriebskosten von den Roheinnahmen ab, so ergibt sich als Reinertrag:

für das Jahr 1865 die Summe von	Fr. 281,283. 87,	oder per Bahnkilometer	Fr. 3,247. 30
" " " 1866	" 271,990. 17,	" " " "	" 3,182. 67
" " " 1867	" 246,869. 86,	" " " "	" 2,870. 53
" " " 1868	" approx. 328,636. 92,	" " " "	" 3,821. 35

Total der 4 Jahre: Fr. 1,128,780. 82, " " " Fr. 13,101. 90

Der durchschnittliche Reinertrag eines Jahres betrug daher:

Bei der Verpachtung beträgt der jährliche Reinertrag laut Vertrag	Fr. 282,195. 20,	oder per Kilometer	Fr. 3,275. 47
demnach ein jährliches Mehreergebnis von	" 425,000. —,	" " " "	" 4,941. 86
	Fr. 142,804. 80,	" " " "	Fr. 1,666. 39

Dieses Ergebniß stellt sich aber noch günstiger, wenn berücksichtigt wird, daß der Unterhalt des Oberbaues bisher nicht in die Betriebsrechnung fiel, sondern stetsfort durch den Bauconto verrechnet wurde.

Im Jahr 1865 betrug der Konsum von Schwellen	87 Stück à Fr. 5. 55,	an Schienen	386 St. à 39. 80	Fr. 15,835. 15
**) " 1866	" " " " 97	" " " " 5. 55,	" 893 " 39. 80	" 36,079. 75
" " 1867	" " " " 1628	" " " " 5. 55,	" 414 " 39. 80	" 25,512. 60
" " 1868	" " " " 2073	" " " " 5. 55,	" 443 " 39. 80	" 29,136. 55

*) Siehe Vortrag der Direktion der Eisenbahnen des Kantons Bern an den Regierungsrath zu Händen des Großen Rathes, vom Heumonath 1868, Seite 4.

**) Die Erklärung, warum schon im zweiten Betriebsjahre so viele Schienen erneuert worden, liegt darin, daß laut Vertrag mit den Lieferanten alle nicht ganz gut ersundenen zurückgegeben werden konnten.

Um diese Summen reduzieren sich daher die oben erwähnten Betriebsergebnisse.

Zu den vorerwähnten Mehreinnahmen, die auf dem

*) Siehe Seite 12–20 des Berichtes der Direktion der Eisenbahnen an den Regierungsrath, d. d. 29. April 1868.

Wege der Verpachtung erzielt werden und die wir berechnet haben zu Fr. 142,804. 80 müssen die Durchschnittskosten der während der letzten vier Jahre durch den Bauconto verrechneten Kosten des Unterhaltes des Oberbaues hinzugefügt werden mit

Diese jährliche Mehreinnahme von kann aber in Folge des Pachtvertrages noch durch folgende dadurch ermöglichte Einnahmen erhöht werden:

- 1) durch Vermietung der durch die Bureau der Staatsbahnverwaltung in Anspruch genommenen Räumlichkeiten des alten Postgebäudes, die gegenwärtig Fr. 3245 Miete an den Staat bezahlen, kann mehr gewonnen werden " 1,000. —
- 2) durch Verkauf der zu Fr. 25,000 geschätzten Möbeln, wenn wir sie auch nur zu Fr. 10,000 anschlagen, kann ein Zins gewonnen werden von " 500. —
- 3) auf dem Kapital, das die Centralbahn für die Materialvorräthe innert drei Monaten im Betrage von Franken 140,000 zu bezahlen hat, ist eine Zinseinnahme möglich von " 7,000. —
- 4) auf den für die Oberbaumaterialien zu bezahlenden Fr. 160,000, ein Zins von " 8,000. —

Dadurch erhöht sich aber die jährliche Mehreinnahme dem bisherigen durchschnittlichen Betriebsergebnis gegenüber auf Fr. 185,945. 82

In runder Summe somit auf Fr. 186,000. —

So gestalten sich die Zahlen, wenn wir die bisherigen Betriebsergebnisse der Pachtsumme zu Fr. 425,000 berechnet gegenüberstellen.

Nehmen wir aber an, die Reineinnahme der schweizerischen Centralbahn werde im Jahr 1868 Fr. 30 per Aktie oder 6 % abwerfen und bleibe während der nächsten zwei Jahre unverändert, erhöhe sich dann aber im Jahre 1871 bloß um Fr. 2. 50 per Aktie, was mit Rücksicht auf bisherige Verkehrszunahmen, und darauf, daß der Reservefond mit Ende 1868 seine statutengemäße Höhe von Fr. 2,500,000 erreicht haben wird, jedenfalls leicht möglich ist, so ergibt dieß laut Art. 13 des Vertrages für die bernische Staatsbahn eine Mehreinnahme (Majoration) von Fr. 35,416. 66 zu obigen " 185,945. 82

hinzugezählt, würde die Mehreinnahme vom Jahr 1871 hinweg eventuell ansteigen auf wenigstens Fr. 221,362. 48 oder in runder Summe um Fr. 220,000 höher als die bisherige Durchschnitts-Reineinnahme.

Diesen Eventualitäten einer erhöhten Einnahme durch Verpachtung des Betriebes der bernischen Staatsbahn steht nun allerdings bei der Fortsetzung des Selbstbetriebes ebenfalls die Möglichkeit gegenüber, bessere Betriebsergebnisse als bisher zu erzielen. Diese Möglichkeit stützt sich einerseits

- 1) auf die Hoffnung eines wesentlich gesteigerten Verkehrs, wofür indessen in den bisherigen Erfahrungen wenige Anhaltspunkte liegen, die wir aber in bescheidenem Verhältniß annehmen wollen, wobei jedoch nicht zu übersehen ist, daß durch Verkehrsvermehrung erzielte Mehreinnahmen in erhöhtem Maße auch Mehrausgaben bedingen, wie dieß aus den Jahresberichten sämtlicher schweizerischer Eisenbahngesellschaften leicht nachzuweisen ist. Andernteils stützt sich die Hoffnung auf bessere Betriebsergebnisse in der Zukunft:

- 2) auf die Möglichkeit größerer Ersparnisse in der Administration;
- 3) auf bessere Bedingungen von Seite der Centralbahn für die Benützung ihrer Geleise von Solothurn bis Gmünd und Mitbenützung des Bahnhofes Bern, und
- 4) auf eine größere Entschädigung von Seite der Franco-Suisse für Befahrung der Strecke Neuenstadt-Biel und Mitbenützung des Bahnhofes Biel.

Wir erlauben uns, diese vier Faktoren, je nachdem sie sich als Mehreinnahmen oder Minderausgaben qualifiziren, hier auch noch in Erwägung zu ziehen und zu berechnen, wie sich der Selbstbetrieb in Folge dessen in Zukunft in seinem Ergebnis gestalten dürfte.

a. Mehreinnahmen.

- 1) In Folge Verkehrsvermehrung: Nach dem durchschnittlichen Ergebnis der vier ersten Betriebjahre dürfen wir eine jährliche Mehreinnahme im Roh-einnahmen von 2,6 % oder von Fr. 28,394. — annehmen.
- 2) Mehreinnahmen in Folge billigerer Entschädigung, welche die Franco-Suisse-Bahn der bernischen Staatsbahn zu bezahlen hätte, wenigstens " 15,000. —

Die höchsten bisherigen Einnahmen, diejenigen des Jahres 1868, dürfen wir, indem wir zu den Einnahmen des Jahres 1867 von Fr. 1,042,047. 37 hinzuzählen aus dem mittelbaren und unmittelbaren Betriebe " 50,000. —

annehmen zu Fr. 1,092,047. 37

In Folge obiger zwei Mehreinnahmen durch Verkehrsvermehrung einerseits, die wir jährlich zu 2,6 % annehmen, und einer erhöhten Entschädigung von Seite der Franco-Suisse-Bahn von jährlich Fr. 15,000 werden sich die Roh-einnahmen belaufen im Jahr 1869 auf Fr. 1,135,441. 37

" " 1870 " " 1,163,835. 37

" " 1871 " " 1,192,229. 37

Diesen Mehreinnahmen stehen aber beträchtliche Mehrausgaben gegenüber. Laut einem vorliegenden Anschlag des Bahningenieurs über die Durchschnittskosten wird der jährliche Verbrauch der Schienen bei einer Durchschnittsbauer von 15 Jahren, und von Schwellen bei einer Durchschnittsbauer von 9 Jahren, geschätzt auf Fr. 134,726 für unsere 71 Kilometer der bernischen Staatsbahn.

Wir wollen indessen diese Summe als zu hoch gegriffen annehmen und uns an die Erfahrungen der Union-Suisse, der Nordostbahn und der Centralbahn halten. Diese verausgabten im Jahr 1867 durchschnittlich für Erneuerung von Schwellen und Schienen per Kilometer Fr. 1100.

Reduziren wir diese Summe auf Fr. 1000 per Kilometer, so bringt dieß

- 1) für 71 Kilometer jährlich durchschnittlich Fr. 71,000. —

Daß diese Summe aber nicht zu hoch gegriffen ist, ergibt sich aus den interessanten Tabellen, welche die Nordostbahnverwaltung über die Kosten des Unterhaltes des Oberbaues und des Materials veröffentlicht hat, und woraus hervorgeht, daß vom 5., 6. und 7. Betriebsjahre an, in welchem ein Theil der bernischen Staatsbahn bereits angelangt ist, die Ausgabenrechnung in immer steigendem Maße zunimmt.

- 2) Auch für die Reparaturen unserer 12 Lokomotiven, welche im Jahr 1867 per

Ueberschlag Fr. 71,000. —

Uebertrag Fr. 71,000. —

Lokomotive Fr. 1799. 01 betrug, müssen wir nach den Erfahrungen anderer Bahnen bedeutende Mehrkosten annehmen. Der Durchschnitt der Ausgaben für Lokomotivreparaturen der Union-Suisse, Nordostbahn, Centralbahn und bernischen Staatsbahn betrug im Jahr 1867 Fr. 4020. 15. — Nehmen wir denselben auch nur zu Fr. 3000 an, so entsteht dadurch eine Mehrausgabe von Fr. 1200. 99 per Lokomotive, oder für unsere 12 Lokomotiven von

„ 14,413. 88

3) Mehrausgaben für Reparaturen der Wagen:

Die Ausgaben der bernischen Staatsbahn betrugen im Jahr 1867 per Bahnkilometer Fr. 299. 87.

Die durchschnittlichen Kosten der übrigen Bahnverwaltungen betrugen Franken 652. 80 per Bahnkilometer; nehmen wir auch hier den Durchschnitt nur zu Fr. 500 an, so ergibt sich für die bernische Staatsbahn eine jährliche Mehrausgabe von Fr. 200. 13 per Bahnkilometer, also für 86 Kilometer

„ 17,213. 18

Summe der Mehrausgaben Fr. 102,627. 06

Die muthmaßlichen Einnahmen werden daher, wenn wir diese Mehrausgaben von den oben erwähnten erhöhten Roh-

1869 beim Selbstbetrieb	Fr. 336,076. 86,	bei der Verpachtung	Fr. 441,500 **),	mehr:	Fr. 105,423. 14
1870 „ „	„ 364,470. 86,	„ „	„ 441,500	„	77,029. 14
1871 „ „	„ 392,864. 86,	„ „	„ 441,500	„	48,635. 14,

insoweit in letztem Jahr nicht bereits die Majoration (Mehreinnahme) eintritt, wie wir dieselbe oben vorgesehen haben; wenn diese aber eintritt, so steigt die Einnahme im Jahre 1871 von

Fr. 441,500. —

mit der Majoration von Fr. 2. 50 per Aktie um

„ 35,416. 66

oder auf Fr. 476,916. 66 und beträgt daher um Fr. 84,051. 80 mehr als der Selbstbetrieb.

In den nächsten drei Jahren 1869, 70 und 71 erzeigt sich daher bei der Verpachtung eine muthmaßliche Mehreinnahme von Fr. 231,087. 42, wenn im Jahr 1871 nicht bereits die Majoration eintreten sollte, und von Fr. 266,504. 08, wenn eine solche auch nur in dem von uns berührten sehr geringen Maße stattfinden wird.

So viel über das finanzielle Ergebnis nach beiden Richtungen.

*) Es betragen nämlich die Ausgaben im Jahr 1867 Fr. 795,177. 51

Hiezu kommen nach unsern Voraussetzungen in Abzug:

- Minderungen für unbilligkeitsmäßige Nachzahlungen, betreffend die Torfkieferungen für die Jahre 1865 und 1866 Fr. 14 767. 06
- Minderungen für den Bahnunterhalt, da mehrere im Jahr 1867 vorgekommene außerordentliche Bauarbeiten weggelassen wurden „ 15,000. —
- Minderungen für Prozeßkosten „ 2,000. —

Total „ 31,767. 06

bleiben approximative Ausgaben pro 1868: Fr. 763,410. 45

**) Diese Fr. 441,500 repräsentiren nämlich die fixe Pachtsumme von Fr. 425,000

und die auf Seite 15 erwähnten durch die Verpachtung ermöglichten Mehreinnahmen im Betrag von

„ 16,500
Fr. 441,500

b. Minderausgaben.

Nun haben wir, um zu einer klaren Einsicht der muthmaßlichen Betriebsergebnisse der nächsten Jahre zu gelangen, die muthmaßlichen oder doch gehofften Minderausgaben zu erwähnen. Es gründen sich dieselben

- auf Vereinfachungen in der Administration, und
- auf Herabsetzung des Pachtzinses für Zollikofen-Bern-Gümligen.

ad a. Die ohne Beeinträchtigung des Dienstes möglichen Ersparnisse in der Administration hat die Mehrheit des Verwaltungsrathes in ihrem Bericht vom 24. Oktober 1868 auf Fr. 15,965 gerechnet, wozu eine seither vorgenommene Reduktion einer Weichenwärterstelle mit Fr. 708 kommt, im Ganzen also

Fr. 16,673

ad b. Die gehoffte Ermäßigung auf der Centralbahn zu leistenden Pachtsumme für Zollikofen-Bern-Gümligen ist veranschlagt worden zu

„ 50,000

Summe der Minderausgaben Fr. 66,673

Diese Summe von Fr. 66,673 von obigen Mehrausgaben von Fr. 102,627. 06 abgezogen, bleiben Mehrausgaben für das Jahr 1869 und folgende Fr. 35,954. 06.

Die Totalausgaben glaubten wir für das Jahr 1868 annehmen zu dürfen zu

Fr. 763,410. 45 *)

dazu obige

„ 35,954. 06

bringt für 1869 und folgende die Ausgaben auf

Fr. 799,364. 51

Wenn es auch zunächst finanzielle Rücksichten waren, welche den Entschluß zur Reise brachten, unter Umständen auf den Selbstbetrieb der bernischen Staatsbahn zu verzichten, insofern dadurch wesentlich bessere Betriebsergebnisse erzielt werden könnten, so war dabei aber auch der Gesichtspunkt nicht aus dem Auge zu verlieren, daß durch die Betriebsverpachtung der Kanton in Betreff des Ausbaues seines Eisenbahnnetzes nicht gehemmt werden dürfte, für das Publikum aber mußte durch den Vertrag selbst in der Weise gesorgt werden, daß es rücksichtlich der Verkehrsfrequenz sowohl, als in Betreff der Taren für den Personen- und Waarenverkehr die gleichen Vortheile wie bisher genieße.

Ebenso waren sichernde Bestimmungen für den guten Unterhalt der Bahn und des dazu gehörenden Materials festzustellen und die Bahnangestellten so viel möglich zu schützen, und endlich war auch dafür zu sorgen, daß die Regierung von Bern im Schooße der Behörden, deren Leitung die bernische Staatsbahn anheimfallen sollte, ihre Ansichten zur Geltung zu bringen befugt sei. In allen diesen Richtungen sind in den Vertrag schützende Bestimmungen aufgenommen worden.

2.

Ausbau des bernischen Eisenbahnnetzes.

Die den Unterzeichneten am 29. Oktober erteilten Instruktionen verlangten in Art. 8 ausdrücklich, daß:

„daß dem Staat Bern für den Fall des weitem Ausbaues des Bahnnetzes auf seinem Gebiete, oder zum Zwecke allfälliger Fusion oder Cession seiner Linien oder ihres Betriebes, das Recht der Kündigung oder Revision des gegenwärtigen Vertrages, je auf ein Jahr zuvor und auf den

31. Dezember gerechnet, zustehen solle, ohne daß eintretenden Falls von dem Mitkontrahenten irgend eine Entschädigung gefordert werden könnte."

Dieser Bestimmung ist durch Art. 19 des Vertrages insofern Rechnung getragen worden, daß die Möglichkeit der sofortigen Kündigung des Vertrages in dem im Art. 7 des Dekretes vom 2. Februar 1867 vorgesehenen Falle ausbedungen worden ist.

Dadurch scheint die Möglichkeit des Ausbaues des jurassischen Netzes innerhalb der durch den Großen Rath selbst gezogenen Schranken gesichert, und die Cession der Bahnstrecke Neuenstadt-Bern ist sogar nicht an eine einjährige Kündigungsfrist gebunden worden, sondern hat auf Begehren des Großen Rathes unter der Bedingung des Art. 7 des Dekretes vom 2. Februar 1867 sofort zu erfolgen. Allerdings ist auch der Ausbau des bernischen Bahnnetzes in östlicher Richtung, nämlich von Langnau nach Luzern, sehr wünschenswerth, und die Möglichkeit auch mit Rücksicht hierauf, den Vertrag zu kündigen, wäre erwünscht gewesen, allein jede dahergige Zustimmung wurde von Seite der Centralbahn abgelehnt, und Ihre Bevollmächtigten, die sich dießfalls nicht auf einen Großrathsbeschluß stützen konnten, glaubten um so weniger auf diesem Punkt insistiren zu sollen, als ihrer Auffassung zufolge der Ausbau der Linie Langnau-Luzern durch den vorliegenden Pachtvertrag eher gefördert als gehindert wird.

Die Centralbahngesellschaft hat nämlich als Pächterin der Linie Neuenstadt-Langnau viel weniger Gründe, die Ausführung der Linie Langnau-Luzern zu bekämpfen, als dermal; ja es ist sogar sehr wahrscheinlich, daß das Stück Luzern-Langnau, wenn dasselbe überhaupt gebaut wird, was namentlich von den luzernerischen Behörden abhängt, nur von der Centralbahn betrieben werden kann, selbst wenn sie nicht Pächterin der bernischen Linien ist.

Ein gesonderter Betrieb auf dieser Linie läßt sich nämlich nicht denken.

Die Nordostbahn aber hat an den Betriebsergebnissen der Linie Zürich-Luzern, die bei geringern Baukosten, unter Zuziehung der aus dem ersparten Baukapital geflossenen Zinserträgen und bei größerer Waarenfrequenz, 1868 nur 1½ % Zins abwerfen, keine ermutigenden Erfahrungen gemacht. Bis Bern aber könnte sie, wenn sie die Strecke Langnau-Bern zum Betriebe übernehme, nicht gelangen, sondern sie würde von Gümlißen hinweg die Schienen der Centralbahn befahren müssen, daher es viel natürlicher erscheint, daß diese Gesellschaft den Betrieb Bern-Luzern übernehme.

Die Unterzeichneten sind daher der Ueberzeugung, daß die Möglichkeit des Ausbaues des bernischen Bahnnetzes in dieser Richtung durch den vorliegenden Vertrag eher gefördert als beeinträchtigt werde.

3.

Sicherung der Vortheile, die das bernische Publikum beim Selbstbetrieb der bernischen Staatsbahn genießt.

Die Bevölkerung des Kantons Bern dürfte bei der Verpachtung der bernischen Staatsbahn an die Centralbahn eben so wohl ihre Rechnung finden, als das bernische Staatsärar, zumal hinsichtlich der Anzahl der Züge in allen Richtungen, der Bewilligung von Extrazügen, der Genehmigung der Fahrtenpläne durch die bernische Regierung, der Ausrüstung des Verkehrs, namentlich nach der Westschweiz, sowie hinsichtlich der Tarife in den Vertrag selbst sichernde Bestimmungen aufgenommen worden sind.

Uebrigens aber werden, wenn die sämtlichen Eisenbahnlinien im Kanton Bern von derselben Gesellschaft betrieben werden, Erleichterungen möglich, die bisher von Seite der bernischen Staatsbahndirektion vergeblich angestrebt worden

Tagblatt des Großen Rathes 1869.

sind, wie z. B. die Ausstellung von sogenannten Rundbillets für die Fahrten nach Solothurn über Herzogenbuchsee oder über Biel u. s. w.

Da die Tarife auf der Centralbahn bisher niedriger waren als auf der bernischen Staatsbahn, und da kaum anzunehmen ist, daß die Centralbahndirektion Differenzialtarife für die verschiedenen durch sie betriebenen Linien aufrecht erhalten wolle, so wird, obschon der Vertrag die Centralbahn dazu nicht verpflichtet, eine Tarifiermäßigung bis auf die bisherigen Tariffätze der schweizerischen Centralbahn früher oder später aller Wahrscheinlichkeit nach eintreten, was dem bernischen Publikum nur angenehm sein kann.

4.

Beaufsichtigung des Bahnunterhaltes.

Der gute Unterhalt des Bahnkörpers, der dazu gehörigen Gebäude, sowie des Rollmaterials u. s. w., ist von zu großer Bedeutung, als daß nicht in dem Vertrag selbst auf schützende Bestimmungen hinsichtlich der der Regierung von Bern zuständigen Controle hätte Bedacht genommen werden müssen.

Die getrennte Rechnungsführung aber, wie sie der Art. 11 unserer Instruktion als wünschbar bezeichnete, war nicht erheblich und Ihre Bevollmächtigten mußten sich bei Erörterung dieses Punktes selbst überzeugen, daß eine solche unmöglich sei, wenn durch die pächterische Gesellschaft bessere Betriebsergebnisse erzielt werden sollten, als die bisherigen, was diese mit Rücksicht auf die zu leistende Pachtsumme allerdings wünschen muß.

Alle wirklichen Bauausgaben fallen nach dem Wortlaut unserer Instruktionen dem Staate Bern zur Last. Im Vertrage selbst glaubten wir (Art. 12) etwas näher feststellen zu sollen, was unter solchen Bauausgaben zu verstehen sei. Auch ist durch den Vertrag der Regierung ausdrücklich das Recht vorbehalten worden: „über die Nothwendigkeit, sowie über die Art und Weise der Herstellung von neuen Anlagen und Anschaffungen zu entscheiden und die hierfür nöthigen Kredite zu eröffnen.“

5.

Bahnanestellte und Betriebsbehörden.

In Betreff der untern Angestellten der bernischen Staatsbahn von und mit den Bahnmeistern abwärts und des Fahrdienstes von und mit dem Werkführer und den Zugchefs abwärts ist in den Vertrag die Bestimmung aufgenommen worden, daß die schweizerische Centralbahn dieselben unter den jetzigen Anstellungs- und Besoldungsbedingungen beizubehalten habe (Art. 6), sowie daß für dieselben die Hilfs- und Krankenkassen der bernischen Staatsbahn nach ihren jetzigen Statuten beibehalten werden.

Dagegen weigerte sich die pachtende Gesellschaft, das Direktorium mit einem dritten Mitglied, welches dem Kanton Bern angehört und durch den bernischen Regierungsrath bezeichnet werden soll, zu ergänzen, sich darauf stützend, daß die Direktion einer derartigen Gesellschaft vor Allem aus innerlich einig sein müsse und nur der Gesellschaft als solcher verantwortlich sein dürfe, daher auch durch die Gesellschaftsorgane, nicht aber theilweise durch eine Staatsbehörde erwählt werden könne, wenn der Dienst darunter nicht leiden soll. Diese Einwendungen erschienen Ihren Bevollmächtigten nicht unbegründet, und sie glaubten daher, sich damit begnügen zu sollen, in Art. 15 des Vertrages auszubedingen: „daß dem Regierungsrathe von Bern das Recht zustehen, während der Dauer der Pacht noch zwei weitere Mitglieder in den Verwaltungsrath der schweizerischen Centralbahn abzuordnen (für welche kein Besitz von Centralbahnaktien gefordert wird).“

Dadurch scheint uns die wünschbare Einwirkung auf die Controlirung des Unterhaltes und Leitung des Betriebes der bernischen Staatsbahnlinien so ziemlich gesichert, zumal laut Art. 14 des Vertrages dem Regierungsrath in seiner Stellung als Eigenthümer das Recht zusteht, die Bahn zu jeder Zeit in Bezug auf deren Unterhalt untersuchen zu lassen und die schweizerische Centralbahn sich verpflichtet hat, allfällig sich zeigenden Mängel sofort abzuheben.

Zum Schlusse bemerken wir nur noch, daß die schweizerische Centralbahn verpflichtet worden ist, alle vertragmäßigen Lasten, Leistungen und Rechte der bernischen Staatsbahn zu übernehmen, und so ist ihr namentlich auch der Vertrag mit der bernischen Torfgesellschaft über die Torflieferungen zum Lokomotivbedarf, und ebenso die Rechte und Pflichten der provisorischen und erst noch definitiv zu vereinbarenden Uebereinkunft mit der Franco-Suisse-Bahn, bezüglich des Betriebes der Strecken Biel-Neuenburger-Grenze überbunden worden.

Indem wir glauben, Sie, Lit., hienit über die hauptsächlichsten Bestimmungen des vorliegenden Vertrages und deren Tragweite aufgeklärt zu haben, benutzen wir diesen Anlaß, Sie unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 9. Januar 1869.

Dr. v. Gouzenbach.
C. Karrer.
Jul. Schaller.

IV. Vortrag der Eisenbahndirektion an den Regierungsrath zu Händen des Großen Rathes.

Herr Präsident,
Meine Herren,

Um die wichtige Frage der Verpachtung der Staatsbahnlinien mit Sachkenntniß beurtheilen zu können, muß dieselbe namentlich von drei Standpunkten aus untersucht werden, nämlich:

- vom Standpunkt der Nationalökonomie und der Eisenbahnpolitik des Kantons Bern aus,
- bezüglich der aus der Verpachtung sich ergebenden Folgen, und
- hinsichtlich der im Vertragsentwurf enthaltenen wichtigsten Bestimmungen und der Garantien, welche sie dem Staate darbieten.

Wir werden jeden dieser Gesichtspunkte einläßlich erörtern und bemerken vorläufig, daß wir bei der Berathung den Ursprung und die Phasen der Unterhandlungen, welche zu dem am 7. Januar 1869 in Olten unterzeichneten Pachtvertragsentwurf geführt haben, mündlich auseinandersetzen werden.

A.

Die allgemeinen Interessen des Kantons Bern in Bezug auf seine Nationalökonomie und Eisenbahnpolitik lassen sich nach unserer Ansicht in folgende zusammenfassen:

- 1) Vollendung des bernischen Eisenbahnnetzes in der Richtung nach dem Jura, nach Luzern und eventuell von Yß nach dem Brogethal.
- 2) Loyale Konkurrenz zur Bekämpfung des Spekulationsmonopols der Privatgesellschaften.
- 3) Entwicklung des internationalen und lokalen Verkehrs, welcher die Förderung der landwirthschaftlichen und industriellen Produktion des Landes zur Folge hat.

4) Aufrechterhaltung und Erweiterung des Einflusses des Kantons Bern in Eisenbahnangelegenheiten im Allgemeinen.

Wir haben bereits in unserem Vortrage vom 29. April 1868 dargethan, daß diese ökonomischen und politischen Interessen durch die Verpachtung der Linien der bernischen Staatsbahn an die Centralbahngesellschaft verletzt und kompromittirt würden. Nichtsdestoweniger glauben wir auf diesen Hauptpunkten bestehen zu sollen, welche nach unserer Ansicht viel wichtiger sind und eine weit größere Tragweite haben als die aus der projektirten Verpachtung sich ergebende finanzielle Folge oder der unmittelbare Ertrag derselben.

I. Wirkungen der Verpachtung der Staatsbahn auf die Vollendung des bernischen Eisenbahnnetzes.

In dieser Beziehung berufen wir uns im Allgemeinen auf die in unserem oben erwähnten Vortrage vom 29. April leztthin enthaltenen Auseinandersetzungen. Was auch die Abgeordneten des Verwaltungsrathes der Staatsbahn sagen mögen, so halten wir die Ansicht fest, daß der mit der Centralbahn projektirte Pachtvertrag die Ausführung der ernsthaften Projekte, welche zur Stunde reiflich geprüft sind und von denen das eine oder andere auf dem Punkte zu stehen scheint, praktisch angewendet zu werden, wenigstens in hohem Grade hindern oder lähmen wird.

Unsere Ueberzeugung hinsichtlich der sozusagen unüberwindlichen Hindernisse, welche der Pachtvertrag den neuen für die Ergänzung der Staatsbahnlinien bestimmten Unternehmungen in den Weg legen wird, beruht auf folgenden Thatfachen und Umständen:

Wie wir in unserem Vortrage vom 29. April dargethan haben, sind die im Jura und von Langnau nach Luzern zu erstellenden Linien geeignet, denjenigen der Centralbahn eine starke Konkurrenz zu machen.

Die Eisenbahn von Biel nach Basel*) durch den Jura wird der wichtigsten Linie der Centralbahn den Verkehr von Biel und der französischen Schweiz entziehen. Die Linie Bern-Langnau, einmal bis nach Luzern-Büsch verlängert, wird einen großen Theil des Personen- und Waarenverkehrs an sich ziehen, welcher gegenwärtig die Strecken der Centralbahn von Aarau-Olten, Olten-Luzern, Olten-Herzogenbuchsee, Herzogenbuchsee-Bern und Herzogenbuchsee-Biel speist.

Die Erstellung einer Eisenbahn Cherbres-Wilden-Peterlingen-Murten-Yß und Biel-Delsberg-Basel (wenn die Jura-bahn, wie es wahrscheinlich ist, erbaut wird) würde der Centralbahnlinie Bern-Olten-Basel ebenfalls bedeutend schaden.

Die Centralbahn hat also das größte Interesse, die Erstellung dieser Konkurrenzlinien zu verhindern. Durch die Inpachtnahme der Staatsbahn kann sie hoffen, die Projekte für Ergänzung des bernischen Bahnnetzes, welche geeignet sind, ihr Nachtheil zu bringen, zu unterdrücken. Diese Tendenzen der Centralbahngesellschaft haben sich in der Sitzung ihres Verwaltungsrathes, welcher sich am 19. Januar 1869 zur Berathung der Ratifikation des Pachtprojektes versammelte, klar und deutlich herausgestellt.

In ihrem schriftlichen Bericht und in ihren Voten haben die Direktoren erklärt, „daß sie von der Pacht der Staatsbahnlinien keine unmittelbaren großen finanziellen Vortheile erwarten“. Sie beeilten sich jedoch beizufügen, daß das unmittelbare finanzielle Ergebnis nicht als die Hauptsache anzusehen sei. Sie gestanden offen ein: „daß der Pachtvertrag von dem sehr wichtigen Standpunkt der Verwaltung und des technischen Betriebes, sowie von dem der Eisenbahnpolitik aus der Centralbahn mittelbare oder unmittelbare Vortheile darbiete.“ Die Herren Direktoren und Verwaltungsräthe der

*) Diese Linie ist um 17 Kilometer kürzer als diejenige der Centralbahn.

Centralbahn waren aber überhaupt in der Angabe dieser technischen und politischen Vortheile sehr zurückhaltend und sehr lakonisch. Immerhin sind dem einen oder andern Mitgliede des Verwaltungsrathes Worte entchlüpft, welche über die wahren Absichten dieser Gesellschaft keinen Zweifel übrig lassen.

Wenn wir nicht Persönlichkeiten vermeiden wollten, so könnten wir gewisse im Schooße des am 19. Januar in Olten versammelten Verwaltungsrathes der Centralbahn gehaltene Reden wiedergeben, aus denen klar hervorgeht, daß man die Pacht der Staatsbahn als ein wirksames Mittel betrachtet, „um den im Kanton Bern schwebenden Eisenbahnprojekten den Faden abzuschneiden und ihnen ein Ende zu machen“.

Wir brauchen jedoch nicht zu den Reden der Verwaltungsräthe und Direktoren der Centralbahn unsere Zuflucht zu nehmen, um zu beweisen, daß der projektirte Pachtvertrag der Erstellung der Jurabahn und der Fortsetzung der Langnauerlinie nach Luzern wenigstens in hohem Grade hinderlich sein wird, wenn er dieselben nicht ganz unmöglich macht. Man braucht nur die am 7. Januar in Olten unterzeichnete Uebereinkunft zu lesen, um sich davon zu überzeugen.

1) Was voreist die Eventualität einer Fortsetzung der Linie Bern-Langnau bis Luzern betrifft, so ignorirt und übergeht die Uebereinkunft dieselbe ganz mit Stillschweigen. Angesichts der unlängst erfolgten Konstituierung eines Initiativkomite's, welches aus einflussreichen und ehrenwerthen Männern der theilhaftigen Gegenden und Kantone, welche sofort Hand ans Werk legten, besteht, Angesichts ferner der neuen wichtigen Unterhandlungen, welche, nach den Aussagen der Centralbahndirektoren selbst, nächstens für den Gotthard-Durchstich werden eröffnet werden, ist das absichtliche oder unabsichtliche Ignoriren der Eventualität der Vollendung der Linie Bern-Luzern im Pachtprojekt ein Räthsel, welches sich nur durch eine gewisse Tendenz zur Verhütung der Konkurrenz, welche diese Ergänzung des Eisenbahnnetzes einigen der oben erwähnten Centralbahnlinsen schaffen würde, erklären läßt.

Man übersehe nicht, daß in Eisenbahnsachen viele Unternehmungen, welche heute große Schwierigkeiten darbieten, je nach Umständen in nicht allzu ferner Zeit sehr wohl ausführbare Werke und sogar Bedürfnisse als Ergänzungen der großen öffentlichen Verkehrsadern werden können.

Vor 10 oder 12 Jahren hätte Niemand, sogar berühmte Männer nicht, welche sich mit Eisenbahnfragen beschäftigten, voraussagen können, daß im Jahr 1868 die Schweiz, ein sehr unebenes Land, 1300 Kilometer Eisenbahnen im Betrieb hätte.

Welcher Verwalter oder Direktor einer Eisenbahngesellschaft könnte heute die Veränderungen voraussagen, welche die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes während den 10 Jahren bis zum Ablauf der Pachtzeit zur Folge haben wird?

Wir, so viel an uns, halten dafür, daß unter die Linien, welche am meisten Aussicht auf baldige Erstellung haben, diejenige von Langnau nach Luzern zu zählen ist. Wie man sagt, sollen in Kurzem von den Herren Direktoren der Centralbahn die Unterhandlungen mit Deutschland und Italien wegen Erstellung eines Alpenüberganges über den St. Gotthard wieder aufgenommen werden. Wenn diese Unterhandlungen zum gewünschten Ziele führen sollten, so wäre die Erstellung der Linie Langnau-Luzern, als eines unerläßlichen Gliedes in den Verkehrslinien zwischen Bern und der Westschweiz, gesichert. Wir sind überzeugt, daß selbst die blindesten Anhänger der Verpachtung diese Behauptung, über welche kein Zweifel existiren kann, nicht bestreiten werden.

Allein selbst dann, wenn die Frage der Ueberschneidung der Alpen über den Gotthard nicht ihre baldige Lösung finden sollte, wird ein anderer Umstand die Erstellung der Linie Langnau-Luzern fordern. Wir sprechen von dem Projekt, welches Oesterreich emsig verfolgt, um auf den Schienen von

Junnsbrunn nach Felskirch in die Schweiz zu gelangen. Sollte, wie es wahrscheinlich ist, dieses Projekt sich verwirklichen, so würden die Bahnlinien Rapperswil-Zug und Luzern-Langnau von selbst und unabhängig von dem Durchstich der Alpen entstehen, weil sie die nothwendigen Ergänzungen der internationalen Linie zwischen dem südöstlichen Deutschland und Oesterreich einerseits und der Central- und Westschweiz anderseits wären.

Wir wollen aber noch weiter gehen und von obigen zwei Eventualitäten ganz absehen. Auch dann scheint es uns, die Linie Langnau-Luzern habe ihre Berechtigung und zwar bereits in diesem Augenblicke, mit Rücksicht sowohl auf die ökonomischen Interessen der Kantone Bern, Luzern, Zug und Zürich, als auch auf die schweizerische Eisenbahnpolitik und Militärstrategie.

Was die Dringlichkeit der Verlängerung der Eisenbahn von Langnau nach Luzern hinsichtlich der theilhaftigen Kantone anbelangt, wollen wir in Bezug auf den Kanton Bern anführen, was die Verwaltung der Staatsbahn hierüber sagt.

In seinem Verwaltungsberichte für das Jahr 1866, Seite 28 (deutsche Ausgabe) drückt sich der Verwaltungsrath der Staatsbahn, der doch gewiß nicht der Parteilichkeit in der vorliegenden Frage verdächtig ist, folgendermaßen aus:

„Eine tiefere Ursache der geringen Einnahmen der Staatsbahn liegt in dem Mangel einer durchgehenden Bahnverbindung von Langnau nach Luzern.“

„Wenn auch der innere Güterverkehr sich in sämtlichen Stationen erfreulich entwickelt, so kann er doch nie zu der Höhe gelangen, welche ein Bahnanschlus nach Langnau sichern würde. So lang die Linie Bern-Langnau, welche beinahe die Hälfte der Ausdehnung der Staatsbahn bildet (19/4) dem durchgehenden Verkehr nicht geöffnet ist und daher auch kaum die Ausgaben ihres Betriebes deckt, so lange wird auch der Reinertrag der übrigen Linientheile niedergehalten werden, und das Mißverhältniß der Ausgaben zu den Einnahmen fortbestehen. Das ökonomische Interesse des Kantons ist daher unabwieslich auf die Fortführung der Langnauer-Linie abgewiesen.“*)

Wir könnten ferner die treffende Art und Weise anführen, mit welcher das Entlebucher-Initiativkomite die interkantonale und eidgenössische Bedeutung einer Verlängerung der Linie Langnau-Luzern schildert.

Allein wir glauben, es sei hier nicht der Ort und die Zeit, sich länger auf die politischen, strategischen und ökonomischen Vortheile zu berufen, die für die Eidgenossenschaft und die theilhaftigen Kantone aus einer solchen Verbindung hervorgehen würden. Die vorhandene Lücke im Centrum der Schweiz verträgt sich nicht mit dem Zweiliniens-System und ist Schuld daran, daß die beiden Eisenbahngruppen der Schweiz nur durch einen in den Händen der Centralbahn befindlichen Schienenstrang verbunden sind. Die daraus entspringenden Nachteile werden von Jedermann gefühlt und begriffen. Es wäre daher unnütz, sich länger auf diesen Punkt zu berufen.

Die Anhänger der Verpachtung der Staatsbahn an die Centralbahn werden wahrscheinlich hierauf antworten, daß auch sie die hohe politische und ökonomische Bedeutung einer Verbindung der Bundesstadt mit der Central- und Ostschweiz anerkennen. Allein sie werden sich beeilen die Möglichkeit der Verwirklichung dieses Projektes in Zweifel zu ziehen und infolge dessen beizufügen, daß die Verpachtung der Staatsbahn an die Centralbahn dieselbe in keiner Weise hindern könne. Sie werden vielleicht versuchen zu wiederholen, was die Herren Unterhändler des Vertrages in ihrem Berichte behaupten, nämlich, daß die Verpachtung der Staatsbahn an

*) Siehe auch die interessanten Angaben und Berechnungen des Hrn. Direktors der Staatsbahn auf pag. 1, 2, 3 und 4 unseres Berichtes vom 29. April 1868.

die Centralbahn die Vollendung der Langnauer Linie begünstigen werde.

Diesen Einwendungen wollen wir folgende Erwägungen und Thatsachen entgegenstellen, die uns geeignet scheinen, erstere auf peremptorische Weise zu widerlegen.

Wie wir schon weiter oben im Vorbeigehen bemerkt haben, ist es unter den Personen, die sich mit Eisenbahnangelegenheiten beschäftigen, eine ausgemachte Sache, daß die Frage des Alpenüberganges in nächster Zeit und jedenfalls vor dem Ende der mit der Centralbahn projectirten Pachtzeit gelöst werden muß, wenn die Schweiz sich nicht der Gefahr aussetzen will, inmitten der großen europäischen Verkehrs- und Handelsbewegungen ganz isolirt dazustehen. Die politischen und kaufmännischen Interessen von Preußen, Mitteldeutschland und Italien sind mit der Frage des Alpenüberganges in hohem Grade verknüpft und werden schwer kompromittirt, wenn die Gotthardbahn nicht bald zu Stande kommt. Durch die Eröffnung der Brennerbahn auf der einen und durch den Tunnel des Mont-Genis auf der andern Seite werden der Norddeutsche Bund und Mitteldeutschland, soweit es ihren Transit betrifft, von ihren politischen und industriellen Rivalen, nämlich von Frankreich und Oesterreich, abhängig werden. Die deutschen Staaten und ganz besonders Preußen, können sich im Interesse ihres Handels, ihrer Industrie und überhaupt ihrer Politik einer solchen Abhängigkeit, einem solchen Zwang, der ihren Einfluß in europäischen Angelegenheiten schwer schädigen würden, nicht unterziehen. Um diesem Uebergewicht von Frankreich und Oesterreich, die durch die Eisenbahnen des Mont-Genis und des Brenner begünstigt sind, die Waage zu halten, wollen sie, — und sie müssen es wollen — direkte und unabhängige Verbindungswege mit Italien und den Häfen des mittelländischen und adriatischen Meeres suchen. Und umgekehrt, wenn Italien seine Handels- und politischen Vortheile recht versteht, wie man nicht daran zweifeln darf, so muß es sich selbst um den Preis von großen Opfern direkte und von Frankreich und Oesterreich unabhängige Eisenbahnverbindungen mit Mitteldeutschland und dem Norddeutschen Bund, seinen natürlichen Verbündeten in dem gegenwärtigen Zustande der europäischen Politik, verschaffen. Wenn die letzten Kriege die Hilfsmittel dieser Staaten für den Augenblick nicht erschöpft hätten, so wäre ohne allen Zweifel der Gotthardtunnel bereits zur gegenwärtigen Stunde in Arbeit. Zwei Jahre des Friedens (1867 und 1868) haben genügt, um neuerdings, und zwar hauptsächlich in Italien, der Frage des Alpenüberganges über den Gotthard frischen Aufschwung zu geben.

Vorausgesetzt daß die vorhandenen Anzeichen für die Beibehaltung des Friedens in Mittel- und Westeuropa sich verwirklichen, kann die Schweiz der gegründeten Hoffnung Raum geben, daß die Gotthardbahn, welche ihre Isolirung, womit sie seit längerer Zeit bedroht ist, verhindern wird, in nächster Zeit zu Stande komme.

Wir haben nun zu untersuchen, wenn diese Eventualität eintritt, wie es sich mit dem Ausbau der Linie Langnau-Luzern verhalten würde, wenn die Staatsbahn der Centralbahngesellschaft verpachtet wäre.

Wenn die Gotthardbahn gesichert wird, während die Centralbahn die bernische Staatsbahn in Pacht hat, so hat dieselbe ein bedeutendes Interesse, den Bau der Linie Langnau-Luzern zu verzögern oder zu verhindern, um Verkehr und Ertrag der eigenen Linien Biel-Solothurn-Herzogenbuchsee, Bern-Herzogenbuchsee und Olten-Luzern zu erhöhen, weil die vollendete Linie Bern-Luzern denselben bedeutende Konkurrenz machen würde.

Die Centralbahn hat denn auch die Möglichkeit dieser Konkurrenz sehr wohl eingeesehen, weil sie die Pachtaufkündigung zu Gunsten eines Unternehmens Langnau-Luzern im Vertragssentwurfe nicht zugeben wollte, obschon dieser Punkt

in den Instruktionen für die Abgeordneten des Verwaltungsrathes der Staatsbahn als sehr wichtig bezeichnet worden war, und obschon, wie die Abgeordneten in ihrem Berichte behaupten, sie darauf bestanden hätten.

Wenn Bern von der Verwaltung seines Bahnnetzes beraubt ist, so wird der Staat nicht mehr den ihm gebührenden Einfluß in künftigen Konferenzen und Verhandlungen für die Alpenüberschienenung ausüben können, um den Bau der Strecke Langnau-Luzern als Bestandtheil des Gotthard-Unternehmens und als Bedingung für die Unterstützung dieses Unternehmens, mit Ausschluß eines jeden andern, aufnehmen zu lassen. Mit dem Aufgeben des Selbstbetriebes fällt auch die eigene Verwaltung, d. h. die obere und unabhängige Leitung dahin, welche in Eisenbahnangelegenheiten die allgemeinen Interessen des Kantons zu wahren hat; unter diesen allgemeinen Interessen verstehen wir die Vollendung des bernischen Bahnnetzes. Diese Interessen werden in den Hintergrund treten, während die in solchen, mehr als in allen andern Angelegenheiten nöthige Thätigkeit, Energie und Ausdauer erschaffen und vielleicht ganz dahinschwinden.

Bei einer solchen Sachlage würde die Centralbahn als Pächterin und Gegnerin des Ausbaues des bernischen Eisenbahnnetzes den ganzen Einfluß und das Ansehen gewinnen, welche der größte Kanton in der als Lebensfrage zu bezeichnenden Alpenüberschienenungsangelegenheit wird eingebüßt haben. Bern hat schon den großen Fehler begangen, seine nun aufgegebenen Alpenpässe in den Hintergrund stellen zu lassen, weil es die Vorschläge der Herren v. Wattenwyl und Jenner nicht zu geeigneter Zeit zu verwirklichen wußte, und weil es ferner aus Fahrlässigkeit oder Mangel an Einsicht unterlassen hat, als andere Pässe näher untersucht wurden, über seine eigenen Pässe Studien vornehmen zu lassen, so daß nun letztere für die Alpenüberschienenung ganz außer Betracht fallen. Will nun der Kanton Bern wieder einen eben so großen Fehler begehen durch die voreilige Verpachtung der Staatsbahn? denn durch die Verpachtung entwaftet, kann Bern nicht mehr mit vollem Nachdruck auf Aufnahme der Strecke Langnau-Luzern als Bestandtheil des Gotthard-Unternehmens dringen, und wir gerathen auf diese Weise in Gefahr, die ganze Last für den Bau dieser Strecke tragen zu müssen, da durch das Gotthard-Unternehmen die theilhaftigen Kantone und Gesellschaften befriedigt wären, Bern allein ausgenommen. Es wäre alsdann wahrlich verlorne Mühe, die Kantone Zürich, Zug, Luzern und die Central- und Nordostbahngesellschaften um eine Theilnehmung für den Bau der 60 Kilometer langen Strecke Langnau-Luzern anzugehen. Alle werden antworten, daß ihre Kräfte durch die der Gotthardlinie zugesicherten Beiträge erschöpft seien und daß letztere ihren Bedürfnissen völlig Genüge leiste, während die Vollendung der Linie Bern-Luzern als Konkurrenzbahn mehr zu ihrem Nachtheile gereichen würde. Diese letztere Argumentation würde namentlich und mit Recht von der Centralbahn und einem Theil des Kantons Luzern angeführt werden.

Mit Rücksicht auf das Zustandekommen der Gotthardbahn hätte der Pachtvertrag mit der Centralbahn unmittelbar zwei nachtheilige Folgen: erstens würde der Kanton Bern allen und jeden Einfluß in dieser Lebensfrage preisgeben, und dann würde die Vollendung der Strecke Langnau-Luzern sehr in Frage gestellt werden, einerseits, weil er die Linie Bern-Langnau als Aequivalent seiner Aktienbetheiligung am Gotthardnetz nicht einschließen könnte, nachdem er die Staatsbahn für zehn Jahre fest verpachtet hätte, und andererseits weil er voraussichtlich zu wenig Einfluß besitzen würde, um denjenigen der Bahngesellschaften und hauptsächlich der Centralbahn zu paralysiren, um den Bau der 60 Kilometer langen Strecke Langnau-Luzern als Bestandtheil der großen Unternehmung und als Bedingung seiner Zustimmung und seiner Theilnehmung an derselben aufzuheben zu lassen.

Wir fragen nun jeden Unbefangenen: Ist dieß der Mo-

ment für den Kanton Bern, die gewonnene Stellung aufzugeben oder zu schmälern, seinen Einfluß größtentheils preiszugeben und sich in der Frage des Alpenüberganges die Hände zu binden, um einen Pachtvertrag abzuschließen, welcher nur sehr problematische Vortheile gewährt, wie wir bei der Behandlung der Frage vom finanziellen Gesichtspunkte aus beweisen werden? Jeder unparteiische, in der Sache unbetheiligte Bürger wird nach unserm Dafürhalten die Frage entschieden verneinen müssen.

Wir haben bereits erwähnt, daß abgesehen vom Gotthard-Unternehmen zwei andere Eventualitäten für den Bau der Strecke Langnau-Luzern in Aussicht zu nehmen seien: die eine, wenn, wie ernstlich projektirt, die österreichischen Bahnen von Innsbruck bis nach Feldkirch verlängert werden; und die andere, wenn die Bemühungen des jüngst gebildeten Initiativkomite's erfolgreich sind. Die Aussichten auf Erfolg und auch die finanziellen, technischen und administrativen Mittel und Wege dieser beiden Eventualitäten für das Zustandekommen eines vom Kanton Bern dringend gewünschten Unternehmens wollen wir hier nicht näher erörtern.

Die Prüfung dieser verschiedenen Punkte gehört nicht hieher; wir begnügen uns deshalb, eine wesentliche Thatsache zu konstatiren, die Nothwendigkeit nämlich, daß, um die eine oder andere jener Unternehmungen begünstigen zu können, der Kanton Bern vor Allem die freie und vollständige Verfügung über sein Eisenbahnnetz in der Hand behalten muß. Es ist dieß die Bedingung, ohne welche Bern den Fortbau der Linie Bern-Langnau bis in den Mittelpunkt der Schweiz nicht erzielen kann. Es liegt auf der Hand, daß jede den Fortbau unternehmende Gesellschaft verlangen muß, daß ihr die bereits im Betriebe befindliche Strecke Bern-Langnau zu ihrem Unternehmen geschlagen werde, um ein vollständiges Ganzes zu bilden. Es ist dieser Umstand von höchster Wichtigkeit und entscheidend. Wenn Bern dem Unternehmen Langnau-Luzern die Strecke Bern-Langnau als Äquivalent seiner Aktienbetheiligung nicht zuweisen kann, so muß jeder Versuch zur Verlängerung der Linie von vorneherein als ein völlig fruchtloser bezeichnet werden.

Da diese freie Hand im Pachtvertrage mit der Centralbahn nicht gesichert ist, so dürfen die kompetenten Behörden diesen Vertrag nicht genehmigen, ohne sich der Gefahr auszusetzen, die allgemeinen Interessen des Kantons preiszugeben und eine Verantwortlichkeit auf sich zubürden, deren Konsequenzen jetzt unberechenbar sind.

Die von den Delegirten der Staatsbahn aufgeführte Behauptung, durch die Verpachtung werde der Fortbau von Langnau-Luzern begünstigt, weil die Centralbahn am ehesten im Falle wäre, den Betrieb dieser Bahnstrecke zu übernehmen, scheint uns nichts weniger als stichhaltig. Um dieß zu beweisen, genügt die Bemerkung, daß es sich gegenwärtig nicht um den Betrieb, sondern um den Bau dieses zur Vollendung der Staatsbahn nothwendigen Bahnstückes handelt. Wir geben gerne zu, daß, wenn diese Strecke gebaut wäre, die Centralbahn, als Pächterin des bernischen Bahnnetzes, den Betrieb jener Strecke zu ihrem eigenen Vortheil übernehmen könnte. Leider handelt es sich jedoch für den Kanton Bern noch nicht um den Betrieb, was eine leichte Sache wäre und wofür man der Intervention der Centralbahn nicht bedürfte, sondern um die Erstellung eines Tronçon, welche die Vereinigung aller theilhaftigen Kräfte erfordert; wir werden uns wohl hüten, unter diese Kräfte die Centralbahn zu zählen, deren direktes Interesse es ist, sich derselben zu widersetzen, wie wir es hinlänglich dargethan zu haben glauben.

2. Betreffend die Stellung, welche der Vollendung des bernischen Bahnnetzes in der Richtung nach dem Jura durch den projektirten Pachtvertrag angewiesen wird, bemerken wir vorerst, daß diese Vollendung von allen Denjenigen, welche aufrichtig eine innige Vereinigung der beiden Kantonstheile wollen, und auch von denen, welche den unmittelbaren Er-

trag der Staatsbahn zu vermehren suchen, lebhaft gewünscht wird. Alle politischen Männer des Kantons Bern werden offen anerkennen und zugeben, daß der Jura nur dann mit dem deutschen Kantonstheile eng verbunden sein wird, wenn die natürlichen Mauern, welche ihn davon trennen, durch Eisenbahnen überschritten sein werden. Die aus den Jura-bergen nach dem bernischen Bahnhof in Biel kommende Lokomotive wird das mächtigste Mittel zur unzerschröbaren Vereinigung beider Kantonstheile sein. Diese Thatsache wird Niemand bestreiten wollen.

Eine nicht minder in die Augen springende Thatsache ist die, daß die Ankunft der JuraBahnzüge in Biel den Verkehr und die Einnahme der Staatsbahn beträchtlich vermehren würden. Herr v. Gonzenbach selbst ist davon überzeugt, da er als Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission in der Großrathssitzung vom 19. Dezember 1867 ausdrücklich gesagt hat: „daß das Defizit der Staatsbahn bestehen werde, so lange man diese Linie nicht bis in den Jura verlängert habe. . . .“ Wir betrachten es also als erwiesen, daß für den Kanton Bern sowohl in politischer als in finanzieller Beziehung die Erstellung der JuraBahnen von den obern kantonalen Behörden als ein Hauptzweck gefördert werden muß.

Nach Feststellung dieser Thatsachen haben wir uns zu fragen, welche Folgen die Verpachtung der Staatsbahn an die Centralbahn für die Erstellung der JuraBahnen hätte. Wird die Lage dieses Unternehmens durch die projektirte Verpachtung nicht verschlimmert und seine Ausführung verhindert? Beim Beginn der auf Grundlage der vom Verwaltungsrath der Staatsbahn seinen Abgeordneten erteilten Instruktion aufgenommenen Unterhandlungen konnten bei denjenigen Personen, welche nicht überzeugt waren, daß die Politik der Centralbahn die ist, sich so viel als immer möglich der Erstellung einer jurassischen Linie von Biel nach Basel zu widersetzen, Zweifel bestehen. Heut' jedoch öffnet der am 7. Januar 1869 in Olten unterzeichnete Vertrag denjenigen die Augen, welche in der Verpachtung der Staatsbahn für das JuraBahnunternehmen keine Gefahr erblicken wollten.

Die über diesen Punkt vom Verwaltungsrath der Staatsbahn beschlossene Instruktion lautet wie folgt: „Art. 8. Dem Staate Bern wird für den Fall des weitern Ausbaues des Bahnnetzes auf seinem Gebiete, oder zum Zwecke allfälliger Fusion oder Cession seiner Linien oder ihres Betriebes das Recht der Kündigung oder Revision des gegenwärtigen Vertrages, je auf ein Jahr zuvor und auf den 31. Dezember gewahrt, ohne daß eintretenden Falles von den Mitkontrahenten irgend eine Entschädigung beansprucht werden könnte.“

Die Mitglieder des Verwaltungsrathes der Staatsbahn dachten vielleicht, daß dieser Artikel ohne Widerspruch in den Pachtvertrag aufgenommen werde; sie hatten jedoch die Rechnung ohne den Wirth gemacht.

Bei diesen Unterhandlungen wollte das Direktorium der Centralbahn die in Art. 8 der Instruktion der bernischen Abgeordneten enthaltenen Vorbehalte sowohl in Betreff der Fortsetzung von Langnau nach Luzern als der JuraBahnen nicht annehmen.

Diese Opposition ist ein fernerer schlagender Beweis der Tendenzen, welche die Centralbahn vermittelst des Pachtvertrages verfolgt.

An Platz des vom Verwaltungsrathe der Staatsbahn vorgeschlagenen allgemeinen Artikels, welcher für alle möglicherweise eintretenden Eventualitäten Garantien aufstellte, haben die Abgeordneten nichts als den Art. 19 des Pachtprojektes erlangen können. Dieser Artikel nimmt von dem Falle der Fortsetzung der Langnauer Linie bis Luzern völlig Umgang, und hinsichtlich der JuraBahnen macht er ihre Erbauung wenn nicht unmöglich, so doch sehr schwer, indem er, wohlverstanden, nur scheinbar, sich den Anschein gibt, dieselben innerhalb der Schranken des Art. 7 des Dekretes vom

2. Hornung 1867 zu begünstigen. Der Inhalt dieses Art. 19 des Pachtprojektes, ein Meisterwerk in seiner Art, ist folgender:

„Dem Regierungsrathe des Kantons Bern bleibt indessen, abgesehen von vorstehendem Artikel, ohne Entschädigungspflicht das Recht einer frühern Aufhebung der Pacht für den in Lemma 2 des Art. 7 des Dekretes vom 2. Februar 1867 vorgesehenen Fall vorbehalten.

„Dieses Lemma lautet wörtlich wie folgt: „Für den Fall jedoch, daß früher oder später eine mit den nöthigen Garantien ausgerüstete Gesellschaft sich finden sollte, um das ganze jurassische Bahnnetz, nämlich außer den oben speziell genannten Linien, auch diejenigen von Dachselden nach Basel und nach Bruntrut auszuführen, so spricht der Staat jetzt schon die Geneigtheit aus, unter alsdann zu vereinbarenden nähern Bedingungen die Strecken der jetzigen Staatsbahn Bern-Biel und Neuenstadt-Biel zum Kostenwerthe in das Gesamtnetz einzuwurfsen und sich für diesen Betrag mit Aktien des neuen Unternehmens zu betheiligen.“

Der Beweis, daß dieser Vorbehalt ungenügend und eher illusorisch als ernstlich ist, wird uns nicht schwer fallen.

Hinsichtlich der Erstellung der Juraablinien können drei Eventualitäten eintreten.

Die erste ist vorgesehen in Art. 2 des erwähnten Dekretes, welcher nur die Erstellung der Linien Biel-Dachselden und Sonceboz-Convers voraussetzt, denen der Staat eine Betheiligung in Geld von Fr. 6,200,000 zuerkannt hat.

Die zweite ist die weiter oben erwähnte und umfaßt das ganze Juraabnetz, an dessen Erstellung der Kanton die Verpflichtung übernommen hat, sich außer mit den bereits genannten Fr. 6,200,000 noch durch Einwurfung der Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern gegen einen dem Werth dieses Einwurfes gleichkommenen Betrag in Aktien zu betheiligen.

Drittens, da von einem Unternehmer, welcher den Bau der Linien Biel-Delsberg-Basel und Sonceboz-Convers anbietet, indem er von der schwierigen Strecke Delsberg-Bruntrut einstweilen Umgang nimmt, Vorschläge gemacht worden sind, so wird die Initiativgesellschaft wahrscheinlich in den Fall kommen, vom Großen Rathe die Abänderung des Dekretes vom 2. Hornung 1867 zu verlangen, um dasselbe mit diesen oder allfälligen andern noch günstigeren Vorschlägen in Uebereinstimmung zu bringen.

Welches auch diejenige dieser drei Eventualitäten sei, die eintreten können, so ist die unerlässliche Bedingung ihrer Realisation die, daß die Schlüsselsteine des ganzen oder theilweisen Unternehmens des jurassischen Bahnnetzes, d. h. der Bahnhof in Biel und die Linie Biel-Neuenstadt, selbst pachtweise, nie und nimmer in den Händen der Centralbahn sein dürfen. Wäre diese Gesellschaft Pächterin der Linien Neuenstadt-Biel und Biel-Bern, so würde sie den ganzen in Biel ausmündenden Verkehr an sich ziehen, um ihn auf ihrer Linie Biel-Solothurn-Herzogenbuchsee-Basel weiter zu befördern, und die Parallellinie des Jura, Biel-Delsberg-Basel wäre jedes Zuflusses beraubt. Wer wird in der That glauben, daß die Centralbahn je geneigt wäre, der Juralinie, ihrer Rivalin, die bisher in ihren Wagen beförderten und nach Basel gehenden Reisenden und Güter zu überlassen? Gewiß wird sie dieselben ohne Ausnahme über Olten nach Basel befördern und die Hauptlinie der jurassischen Eisenbahnen sähe sich auf die Bedienung des Lokalverkehrs beschränkt. Dieß wäre der Centralbahn um so leichter, als die Linie über Olten und den Hauenstein nur um ungefähr 17 Kilometer länger als die im Jura projektierte Linie ist.

Der Pachtvertrag mit der Centralbahn würde also auf zehn Jahre und vielleicht für immer den Verkehr der Westschweiz und von Biel den Juraablinien entziehen, oder mit andern Worten, er würde die letztern von vorneherein ruinieren und unmöglich machen. Von den Folgen des Pachtvertrages ist die soeben bezeichnete eine der augenscheinlichsten

und unglücklichsten für die Zukunft des kantonalen Bahnnetzes im Allgemeinen und für diejenige des Jura im Besondern.

Die Delegirten für den am 7. Januar in Olten unterzeichneten Vertrag irren sich gewaltig, wenn sie in ihrem Berichte behaupten, daß die Interessen des Jura durch den Art. 19 gewahrt worden sind. Diese Interessen wären im Gegentheil im Falle der Genehmigung des Pachtvertrages aufs Höchste gefährdet. Obschon die bezeichneten Thatsachen zu ihrem Beweise vollständig genügen, wollen wir doch noch folgende Umstände erwähnen, um Ihnen die dem Juraabunternehmen drohende Gefahr und die Tendenzen der Centralbahn oder ihre wahren Absichten gegenüber diesem Unternehmen vor Augen zu führen.

Vorerst können wir uns nicht erklären, aus welchem Grunde die Abgeordneten der Centralbahn, anstatt des Art. 19 der Konvention, nicht den Art. 8 der vom Verwaltungsrath der Staatsbahn seinen Vertretern erteilten Instruktion haben annehmen wollen. Einzig dieser Art. 8 war geeignet, dem Kanton hinsichtlich der Vollendung seines Netzes Garantien zu gewähren; derselbe brachte der Centralbahn keinen Nachtheil, da er die Kündigung des Pachtvertrages nur auf den 31. Christmonat, und zwar ein Jahr zum voraus, gestattete. Er kann also nur verworfen worden sein, um die Erstellung von Konkurrenzlinien für wenigstens zehn Jahre zu verhindern.

Ein anderer Umstand, welcher deutlich beweist, daß dieß wirklich die Tendenzen der Centralbahn waren, ist der, daß man im Art. 19 des Vertrages nur die Möglichkeit einer Pachtaussündung für den unwahrscheinlichsten Fall, für die schwerste und entfernteste Eventualität, d. h. wenn das Unternehmen des ganzen jurassischen Bahnnetzes ausgeführt werden soll, vorgesehen hat. Man kennt die beinahe unüberwindlichen Schwierigkeiten der Anwendung des Art. 7 des Dekretes vom 2. Februar 1867, und gerade weil man an die Unmöglichkeit dieser Anwendung glaubt, will die Centralbahn in diesem Falle, dem zweifelhaftesten von allen, die Auflösung gütigst erlauben. Sie ist wirklich äußerst wohlwollend und großmüthig!

Was die zwei andern, sicherern und weniger problematischen Eventualitäten betrifft, so übergehen die Abgeordneten dieselben ganz mit Stillschweigen.

Die Delegirten ignorirten und vergaßen Thatsachen, welche doch allgemein bekannt sind, nämlich den Art. 2 des Dekretes vom 2. Februar 1867, die der Initiativgesellschaft gemachten Vorschläge und die Anstrengungen dieser Gesellschaft, um sie auszuführen. Alles dieß scheint in ihren Augen gar nicht zu bestehen. Wir hoffen, daß die obere Behörde ein besseres Gedächtniß und mehr Rücksichten gegenüber dem Jura, größere Achtung vor den Beschlüssen des Großen Rathes und tiefere ökonomische und politische Einsicht als die Unterzeichner des Pachtprojektes haben werden.

II. fernere Folgen der Verpachtung in Bezug auf die volkswirtschaftlichen und eisenbahnpolitischen Interessen des Kantons Bern.

In dieser Hinsicht hat eine kleine demokratische Republik, wie der Kanton Bern, als Eigenthümerin von staatlichen Eisenbahnlinien, eine dreifache Aufgabe zu lösen. Sie soll

- 1) mittelst einer loyalen Konkurrenz das Spekulationsmonopol der Privateisenbahngesellschaften bekämpfen;
- 2) die Entwicklung des lokalen und internationalen Verkehrs und damit auch die landwirthschaftliche und industrielle Produktion begünstigen;
- 3) den Einfluß des Staates in der Eisenbahnpolitik aufrecht erhalten.

Eine genaue Prüfung dieser Aufgaben würde uns zu weit führen; wir begnügen uns damit, in Kürze das Noth-

wendigste anzuführen um darzuthun, welchen nachtheiligen ökonomischen Folgen der Kanton Bern durch die Verpachtung seiner Eisenbahnlinien ausgegesetzt würde.

Ein berühmter französischer Nationalökonom hat die Macht der Privateisenbahngesellschaften und die Gefahren ihres Monopols, sogar in großen monarchischen Staaten mit „starken Regierungen“, folgendermaßen geschildert:

„Die Eisenbahnen“, sagt er, „sind das mächtigste, schnellste, regelmäßigste, beständigste und billigste aller bekannten Transportmittel.“

„Mit der Anwendung dieses mit keinem andern vergleichbaren Mittels beherrschen die konzessionirten Eisenbahngesellschaften den ganzen Waaren- und Geldverkehr, den Kredit, die Industrie, die Landwirthschaft, die Forstkultur, die Ausbeutung der Mineralien, mit einem Worte alle sozialen Verhältnisse, sogar die Regierung selbst.“

„Das Schicksal hat die Eisenbahngesellschaften zu Werkzeugen einer vollständigen Revolution gemacht, die in der menschlichen Geschichte ohne Beispiel sein wird.“

„Dagegen sind diese nämlichen Gesellschaften durch die Natur ihrer Konzessionen, durch ihre Organisation, vermitteltst ihrer Tarife und der Art und Weise, wie sie den Betrieb ausüben, im direkten Widerspruche mit dem öffentlichen Interesse, dem sie dienen und dem Fortschritt, dessen Organ sie sein sollten.“

Der erwähnte Schriftsteller entwickelt nun weitläufig die daraus entstehenden Folgen, indem er sie mit vorgekommenen, sehr interessanten Fällen und Thatfachen belegt. Wir erwähnen davon nur, was mit in den Bereich unserer Verhandlungsgegenstände gehört und ganz besonders, was er über die Verwirrung in der Anwendung der Eisenbahntarife sagt. Er spricht sich hierüber folgendermaßen aus:

„Die Befugniß der Eisenbahngesellschaften, ihre Tarife nach einer beweglichen Skala von einer übertriebenen Dehnbarkeit zu reguliren, hat zu den unerträglichsten Mißbräuchen geführt. Die Tarife dieser Gesellschaften weisen einen bedeutenden Unterschied auf, je nachdem sie ihren Konvenienziärrücksichten, ihrem Betriebs- oder Begünstigungssystem oder aber auch ihren Ansichten über das erhaltene Monopol angepaßt werden.“

„Mit diesem Systeme der Erhöhung oder Erniedrigung der Tarife und mit den praktizirten Frachtenzurückvergütungen können die Eisenbahngesellschaften bereichern oder ruiniren, wen sie wollen, ja sogar, wo ihnen dieß beliebt, künstliche Theuerung oder Wohlfeilheit, Mangel oder Ueberfluß erzeugen; sie können die Produktion aufhalten oder über Gebühr beleben; sie können die Industrie an den einen Orten untergraben und an andern dieselbe außer allem Verhältniß entwickeln u. c.“ Wenn nun auch diese strenge Kritik der Mißbräuche, welche sich in Frankreich in der willkürlichen Anwendung der Tarife kund gibt, im Allgemeinen nicht so vollständig auf den Betriebsmodus der schweizerischen Eisenbahngesellschaften angewendet werden kann, so sind doch in der Verwaltung der einen oder der andern dieser Gesellschaften Mißbräuche ähnlicher Art zu rügen.

Im Verfassungsrathe des Kantons Zürich hat sich kürzlich ein sehr heftiger Kampf gegen die Macht des Monopols und der Willkür der Eisenbahngesellschaften mit Bezug auf ihre Anwendung der Differenzialtarife entsponnen. Die darüber geführten Debatten beweisen, daß ähnliche Mißbräuche wie diejenigen, welche der französische Nationalökonom hervorhebt, auch in den Verwaltungen der schweizerischen Eisenbahngesellschaften vorhanden sind. Es war ernstlich davon die Rede, um die Interessen des Staates und der Bevölkerung zu schützen, zum äußersten Mittel zu greifen, nämlich zum sofortigen Rückkauf der Eisenbahnen auf dem Expropriationswege aus Gründen des öffentlichen Wohles, welche Maßregel auch den Staatsbetrieb der zürcherischen Eisenbahnlinien zur Folge gehabt hätte.

Was nun die Centralbahngesellschaft im Besondern anbelangt, so befolgt dieselbe das nämliche Verfahren in der Anwendung ihrer Tarife, so bald dieß in ihrer Konvenienz liegt. Die Art. 19 und folgende ihrer Konzession vom 24. November 1852 beschränken sich darauf, das Maximum der Tarife zu bestimmen. Dagegen sagt der Art. 24, „daß die Tarife überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden sollen.“

„Die Verwaltung der schweizerischen Centralbahn darf Niemanden einen Vorzug einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestattet.“

Wenn man untersucht, auf welche Weise diese schützenden Bestimmungen befolgt werden, so wird man bald zur Ueberzeugung kommen, daß dieselben sehr oft außer Acht gelassen werden. So hat die Centralbahn, trotz dem bestimmten Verbot der Regierung von Bern vom 29. April 1862 ein Transportreglement und einen Tarif für den direkten Verkehr eingeführt, welche mit der Konzession und den Beschlüssen der interessirten Kantone im Widerspruche stehen. Die Willkür dieser Eisenbahngesellschaft in Tarifsachen ist noch weiter gegangen. Auf den 1. April 1866 hat sie, ohne die Autorisation der Regierung zu verlangen, einen Tarif nur für den direkten Waarenverkehr von und nach Basel eingeführt, welcher zwar eine sehr günstige Klassifikation enthält, aber einzig und allein für den baslerischen Handel.

Wenn nun die Centralbahngesellschaft trotz den ausdrücklichen Bestimmungen der Konzession, trotz dem bestimmten Verbot der Regierung, und trotz dem theilweisen Hinderniß des Betriebs der Staatsbahn durch den Staat selber wenigstens theilweise die der bernischen Bevölkerung gegebenen Garantien mißachtet, so ist leicht vorauszu sehen, was kommen wird, wenn die Verpachtung einmal beschloffen und die Centralbahn Herr und Meister über alle Eisenbahntransporte des Kantons Bern ist.

Wenn der Staat den Selbstbetrieb seiner Eisenbahn fortsetzt, so kann er doch bis zu einem gewissen Grade und für einige seiner Landesgegenden durch eine loyale Konkurrenz den Mißbrauch der Tarifvergünstigungen und der Differenzialtarife verhindern. Industrie, Handel und Landwirthschaft derjenigen Bezirke, welche die Staatsbahn durchzieht, werden für ihren Verkehr nicht mehr vom guten Willen oder von der Willkür einer kantonsfremden Eisenbahngesellschaft abhängig sein.

Was dann die bernische Eisenbahnpolitik im Allgemeinen anbelangt, so haben wir in unserm Vortrag vom 29. April 1868 auseinandergesetzt, welche Aufgabe der Kanton zu verfolgen hat. Er darf niemals die Vollendung seines Eisenbahnnetzes aus den Augen verlieren und muß fort und fort auf diejenigen Ereignisse ein wachsames Auge haben, welche dieselbe begünstigen oder hemmen könnten. Was diesen Hauptgegenstand anbelangt, so beziehen wir uns deshalb auf das Vorhergehende und auf unsern erwähnten Vortrag.

Der Kanton Bern muß ferner die größten Anstrengungen machen, um der Linie Verrières-Viel-Bern die Wichtigkeit und den Charakter einer internationalen Linie zu verleihen. Die Zukunft der Ergänzungen des bernischen Eisenbahnnetzes von Viel nach Basel und von Bern nach Luzern hängen zum großen Theil von dieser Bedingung ab.

Wir haben, wenn die Jougne-Linie einmal fertig gebaut ist, von Frankreich vier Eingänge in die Schweiz, nämlich Genf, Jougne, Verrières und Basel. Die Westbahngesellschaft und die Lausanne-Freiburg-Bern-Bahn beherrschen den Eingang von Genf und werden sich wahrscheinlich auch desjenigen von Jougne bemächtigen; die Centralbahn dagegen besitzt den Schlüssel zum Baslerthor. Unter diesen Umständen bleibt der Eingang bei Verrières, mit dem die Staatsbahn einzig in Verbindung ist, isolirt, und im Falle der Verpachtung der Staatsbahn an die Centralbahn würde aller Transit dieser internationalen Linie entfremdet werden, da die Inte-

ressen der Centralbahngesellschaft dahin zielen, die Eingänge von Genf, Jougne und Basel zum Nachtheil desjenigen von Verrières zu begünstigen, des einzigen, welcher ihr später Konkurrenz machen könnte, besonders wenn das bernische Eisenbahnnetz einmal vollständig ist. Wenn der Kanton Bern, wie seine Eisenbahnpolitik es absolut verlangt, der Linie Verrières-Biel-Bern die Bedeutung und den Werth einer internationalen Linie erhalten will, so ist er gezwungen, entweder die Autonomie seiner Bahnverwaltung aufrecht zu erhalten oder aber mit den Eisenbahngesellschaften der Westschweiz in eine Association zu treten, um in dieser die internationalen Interessen der Franco-Suisse-Bahn, welche auch die seinigen sind und mit denen er für den Transit zwischen Frankreich und dem Centrum der Eidgenossenschaft solidarisch verbunden ist, zu unterstützen.

Durch die Verpachtung an die Centralbahn würde man diese wichtige Position dem Feinde überliefern und den Uebergang des internationalen Verkehrs der Linie Verrières-Bern auf die Linie Jougne-Glépens-Freiburg-Bern und Basel-Olten begünstigen.

Wenn der Kanton Bern durch einen sofortigen, aber mehr nur scheinbaren als wirklichen Mehrertrag seine Eisenbahn der internationalen Bedeutung, welche sie, wenigstens theilweise, schon jetzt besitzt und die sich in der Folge noch steigern wird, entheben und sie zur unbedeutenden Rolle einer Vicinalbahn herabdrücken will, so wird er diesen Zweck durch Genehmigung des Vertrages unzweifelhaft erreichen.

Wenn er dagegen entschlossen ist, die Position, welche er mit großen Opfern erobert hat, zu behaupten und die Vollendung und die Zukunft seines Eisenbahnnetzes zu sichern, so muß er sich wohl hüten, das Schicksal seiner Eisenbahnlinien in die Hände einer Gesellschaft zu überliefern, deren Interesse dahin geht, die bereits existirenden Linien zu entwerthen und die Anstrengungen zum Bau derjenigen, welche die ersten ergänzen sollen, zu hemmen.

Ein dritter Punkt, den der Kanton Bern in den Fragen der schweizerischen Eisenbahnpolitik nie opfern darf, ist derjenige der Behauptung seines Einflusses und seiner Stimme in den Eisenbahnkonferenzen und in den Unterhandlungen für den gemeinschaftlichen Betrieb der Eisenbahnen.

Was den ersten Punkt betrifft, so erinnern wir daran, daß sich die schweizerischen Eisenbahnverwaltungen in Folge einer Uebereinkunft in Glarus am 8. August 1863 zur Abhaltung von gemeinschaftlichen Konferenzen konstituiert haben. Nach dem ersten Artikel dieser Uebereinkunft geht der Zweck derselben dahin:

- a. den direkten Verkehr von Reisenden, Gepäck, Viehwaaren, Wagen und Gütern zu erhalten und zu äuffnen;
- b. gemeinschaftlich jede andere Frage zu behandeln, welche eine der Gesellschaften der Diskussion der vereinigten Gesellschaften zu unterbreiten wünscht;
- c. die Streitigkeiten zwischen zwei oder mehreren Gesellschaften schiedsgerichtlich zu entscheiden.

In diesen Konferenzen werden oft technische, administrative und eisenbahnpolitische Fragen von der höchsten Wichtigkeit besprochen und entschieden. So lange der Kanton Bern seine Eisenbahn selber betreibt, hat er in diesen Konferenzen, wie alle andern Eisenbahngesellschaften, ein Wort mitzureden, aber vom Augenblick an, wo er sie verpachtet, ist er davon ausgeschlossen und wird den Debatten, in welchen wichtige Fragen behandelt werden, die ihn in seiner doppelten Eigenschaft als Eigentümer von Eisenbahnen und als souveräner Staat sehr nahe berühren, fremd bleiben. Es wird dann die Centralbahngesellschaft, in deren Administration die baslerischen Interessen vorherrschend sind, berufen sein, diejenigen des Kantons Bern zu verteidigen, Interessen, welche in vielen Fällen mit derjenigen der Gesellschaft, die ihn vertreten soll, im Widerspruche sind. Dieser Zusammenfluß von Interessen verschiedener Natur wird die

Centralbahn oft in eine falsche und zugleich delikate Stellung versetzen, während er den Kanton Bern gleichzeitig des Einflusses in den Konferenzen vollständig beraubt.

Das Aufgeben seiner Autonomie, sein Verschwinden von der Scene oder vielmehr vom Kampfplatz, wo die wichtigen Fragen des allgemeinen, des industriellen und Handelsverkehrs berathen werden, wäre um so mehr zu bedauern, wenn die Fusions- oder Associationsprojekte der schweizerischen Eisenbahngesellschaften, wie dieß vorauszusehen ist, von Neuem auftauchen würden.

Die Zweckmäßigkeit einer Betriebsfusion wurde durch eine Broschüre, welcher Herr J. Bonna im November 1867 herausgab, auf eine überzeugende Weise dargethan. Schon im Jahr 1857 waren die Nordost-, Central-, West-, Lausane-Freiburg- und Verrières-Bahn nahe daran, eine Betriebsfusion abzuschließen. Wir glauben, daß das Grundprincip dieser Frage und die Verwirklichung derselben nur noch eine Frage der Zeit sei. Wir glauben auch uns nicht zu täuschen, wenn wir behaupten, daß Unterhandlungen zu diesem Zweck begonnen, fortgeführt und mit Erfolg gekrönt sein werden, bevor zehn Jahre vorüber sind. Wer weiß, ob die Centralbahn nicht gerade der Wahrscheinlichkeit dieser Fusion wegen die Eröffnungen der Mehrheit des Verwaltungsrathes der bernischen Staatsbahn so begierig (avec empressement) entgegengenommen hat? Wir haben Grund genug, dieß anzunehmen und die folgenden Betrachtungen werden den Beweis dazu liefern.

Wenn man annimmt, daß das Problem einer Fusion, die von den meisten schweizerischen Eisenbahngesellschaften gewünscht werden muß, vor dem Ablauf von zehn Jahren gelöst werden soll, so müssen wir untersuchen, welche Vor- oder Nachtheile dem Kanton Bern in folgenden zwei Fällen erwachsen:

- 1) wenn er seine Autonomie und den unabhängigen Betrieb seiner Eisenbahn aufrecht erhält, und
- 2) wenn die Staatsbahn an die Centralbahn verpachtet wird

Im ersten Falle wird der Kanton an den Diskussionen über die Fusionsbedingungen theilnehmen und dann auch Bestimmungen, welche den Ausbau seines Netzes hemmen könnten, bekämpfen und dagegen solche beantragen, welche ihn begünstigen würden; außerdem wäre er in der natürlichsten Lage zu beanspruchen, daß der Sitz der Verwaltung der fusionirten Bahnen nach der Bundesstadt verlegt würde.

Wenn wir an der großen Tragweite dieser Betrachtungen festhalten, so bauen wir dabei auf den klaren Blick des Bernervolkes.

Im zweiten Falle, d. h. wenn die Centralbahn Pächterin der Staatsbahn wird, hat der Kanton Bern zum Fusionsvertrag weder ein Wort zu sagen, noch auch nur eine Bemerkung zu machen. Er wird im Gegentheil nach der Convention, ja wir dürfen sagen nach der Willkür der Eisenbahngesellschaften und der Centralbahn im Besondern abgeschlossen, denn der Art. 8 des Pachtvertrages lautet folgendermaßen:

„In Bezug auf die Organisation des Betriebs im Allgemeinen, sowie in Betreff von Eingeben von Fusions- oder Associationsverträgen mit andern Bahnunternehmungen, kann für die schweizerische Centralbahn die Pachtung der bernischen Staatsbahn kein Hinderniß sein, und sie behält deßfalls völlig freie Hand innert den Grenzen der ihr vom Kanton Bern unterm 24. Wintermonat 1852 ertheilten Concession und unter Vorbehalt der Aufrechthaltung des gegenwärtigen Vertrages.“

Um die Bedeutung dieses Art. 8 und seine dahergigen Folgen recht begreiflich zu machen, wollen wir Vorerst an die von der Centralbahngesellschaft beim Fusionsversuch im Jahre 1857 aufgestellten Behauptungen erinnern. Bei diesem Anlaß hat die Centralbahn den Kantonsregierungen, welche ihr Concessionen für die Erstellung von Eisenbahnen ertheilt haben, das Recht der Prüfung und Genehmigung oder Verwerfung

eines von ihr abgeschlossenen Fusionsvertrags bestritten, indem sie in dieser Beziehung souverän sei, da ihre Konzessionen, ihrer Ansicht nach, keine Verbote hiezu enthielten.

Die am 7. April 1857 in Bern versammelte Konferenz der Kantone, an welcher der schweizerische Bundesrath und die Stände Bern, Freiburg, Solothurn, Baselstadt, Baselland, Wallis, Neuenburg und Genf vertreten waren, hat am 25. April 1857 folgenden Beschluß gefaßt:

„1) Sie proklamirt das unbestreitbare Recht der Kantone bei jeder Fusion der Eisenbahngesellschaften, welche eine Konzession auf dem Gebiet dieser Kantone erhalten haben, überall da, wo das Recht der Uebertragung oder der Fusion nicht ausdrücklich den Gesellschaften eingeräumt worden ist, zu interveniren“ (und dieß ist bei der vom Kanton Bern der Centralbahn erteilten Konzession nicht der Fall).

Wir wollen hier das mit Rücksicht auf seine Unabhängigkeit und seine unantastbare Unparteilichkeit sehr wichtige Votum des Hrn. Sarasin, welcher bei der Konferenz der Stände im April 1857 den Kanton Baselstadt vertrat, anführen. Laut dem Protokoll dieser Konferenz äußerte sich Herr Sarasin, damaliger Vertreter des Kantons Baselstadt und gegenwärtig eines der einflußreichsten Mitglieder des Verwaltungsrathes der Centralbahn wörtlich folgendermaßen:

„Was die . . . Fusion betrifft, so kann das Recht der Regierungen sie zu genehmigen oder zu verwerfen nicht in Zweifel gezogen werden.

Die Centralbahngesellschaft hat ohne Zweifel die von den Abgeordneten der Kantone, denjenigen von Baselstadt inbegriffen, an der Konferenz von 1857 für Anerkennung des Rechts der Kantone zur Sanktion oder zur Verwerfung der Fusionsverträge eingenommene Haltung nicht vergessen. Um eine neue Auflage der Opposition, welche sie Seitens des Kantons Bern gefunden hat, auf dessen Gebiet sie mehr als die Hälfte ihrer Linien besitzt, zu vermeiden, glaubte sie sehr geschickt zu handeln, indem sie in den Pachtvertrag den Art. 8 aufnehmen ließ, welcher die Verleugnung des ersten von der Konferenz vom April 1857 aufgestellten Grundsatzes und die Anerkennung seitens des Kantons Bern der von ihr gewünschten Prärogative, bei Fusionsverträgen als Souverän handeln zu können, in sich schloß.

Wenn dieß die Absichten der Centralbahngesellschaft gewesen sind, so bedauern wir es, und wir halten dafür, daß die obern bernischen Behörden (der Regierungsrath und der Große Rath) das Pachtprojekt mit seinem Art. 8 nicht genehmigen können.

Diese Behörden dürfen den Pachtvertrag mit seinem Art. 8 nicht annehmen, vorerst weil sie durch den Art. 1 der Beschlüsse der Konferenz vom 25. April 1857 ausdrücklich proklamirten Rechte des Staates beeinträchtigen, und ferner, weil sie die Bestimmungen der der Ostwestbahngesellschaft, an deren Platz sich gegenwärtig der Kanton Bern befindet, erteilten Konzessionen verletzen würden, nämlich:

1) Die Konzession vom 28. März 1857 für den Bau einer Eisenbahn von Bern über Signau und Langnau bis Kröschenbrunnen an der luzernischen Grenze, und

2) die Konzession vom 21. März 1858 betreffend die Eisenbahn von Biel bis zur Neuenburgergrenze bei Neuenstadt und von Biel nach Bern.

Das zweite Alinea des Art. 1 dieser beiden Konzessionen lautet wie folgt:

„Die Gesellschaft darf die gegenwärtige Konzession weder einfach abtreten, noch sich mit einer andern Bahngesellschaft fusioniren, oder den Betrieb der konzedirten Bahnstrecken einer dritten Gesellschaft übertragen, anders als mit Einwilligung des Großen Rathes.“

Durch das Dekret vom 29. Juni und 19. August 1861 über den Ankauf der Ostwestbahn sind die genannten Konzessionen mit der Ratifikation des Großen Rathes dem Staate Bern abgetreten worden.

Tagblatt des Großen Rathes 1869.

Der Staat Bern hat also die Verpflichtung, die Bedingungen dieser Konzessionen zu erfüllen, und demzufolge ist ihm untersagt, von vorneherein der Centralbahn in einem Pachtvertrage das absolute, unbeschränkte Recht, und ohne daß es einer Ermächtigung des Großen Rathes bedürfte, den Betrieb der bernischen Linien mit andern, heute unbekannten und unbestimmten Unternehmen zu fusioniren, zu konzediren.

Der Artikel 8 des Pachtprojektes ist somit unzulässig, weil er der Oberherrschaft des Staates über die Gesellschaften Eintrag thun und gleichzeitig die oben erwähnten Konzessionsakten verletzen würde.

Der Art. 8 ist ferner im offenbaren Widerspruch mit dem vorhergehenden Art. 7, welcher vorschreibt, daß auch während der Pachtdauer die Konzessionsakten maßgebend sind.

* * *

In Zusammenfassung des ersten Theils unseres Berichtes bemerken wir, daß wir allen Personen, welche nicht dafür eingenommen sind, klar dargethan zu haben glauben, daß von dem doppelten Standpunkt der Volkswirtschaft und der Eisenbahnpolitik des Kantons Bern aus, das Pachtprojekt entschieden verworfen werden soll, aus den peremptorischen und entscheidenden Gründen: weil er jede Ergänzung des bernischen Reges verhindern würde; weil er das Monopol des Betriebs der Eisenbahnen im ganzen Kanton einer mächtigen Gesellschaft zusichern würde, deren Interessen und Tendenzen dahin gehen würden, das Maximum der Tarife im Kanton Bern beizubehalten und den internationalen Verkehr, welcher durch die Linie von Verrières natürlicherweise der Staatsbahn zufließt, abzuwenden; und endlich aus dem nicht weniger entscheidenden Grunde, weil dieser Vertrag den Kanton Bern und die Bundesstadt jedes Einflusses auf die Konferenzen der schweizerischen Eisenbahnen und auf die Unterhandlungen für Vereinigung oder Fusionirung der schweizerischen Unternehmen berauben würde, eine Frage der höchsten volkswirtschaftlichen und politischen Tragweite.

B.

Finanzielles Ergebnis der Verpachtung im Vergleich zu selbstständigen Betrieben.

Die Delegirten des Verwaltungsrathes der Staatsbahn erklären in ihrem Berichte vom 9. Januar 1869: „der vor jedem andern zu berücksichtigende Standpunkt müsse der eines günstigeren Betriebsergebnisses vermittelt der Verpachtung sein.“

Wir geben die große Wichtigkeit dieser Erwägung vollkommen zu, halten aber nicht dafür, dieselbe dürfe die allgemeinen volkswirtschaftlichen und politischen Interessen des Kantons absolut hintansetzen, indem, wie wir bereits dargethan haben, diese Interessen durch die Verpachtung ernstlich gefährdet wären. Bei Erörterung der so mannigfach sich gestaltenden Frage der Verpachtung unseres kantonalen Bahnnetzes, muß die finanzielle Seite allerdings als Hauptfaktor erwogen werden, ohne jedoch dabei zu vergessen, daß dieser Faktor nicht der einzige, sondern daß er bei den jetzigen Verhältnissen einigermaßen andern gegenüber als untergeordnet dasieht, nämlich der volkswirtschaftlichen Bedeutung und der kantonalen Politik in Eisenbahnangelegenheiten.

In der Einleitung zu ihrem Berichte bemühen sich die HH. Abgeordneten das von der Mehrheit des Verwaltungsrathes der Staatsbahn eingeschlagene Verfahren zu rechtfertigen und dem Verwaltungsrathe die Kompetenz zu vindiziren, in einer so wichtigen Frage, wie die der Verpachtung unseres Bahnnetzes, von sich aus direkte Verhandlungen anzuknüpfen. Der Art. 7 des Gesetzes vom 2. Dezember 1864 bestimmt die Kompetenz des Verwaltungsrathes, und gestützt auf jene Bestimmungen dürfte mit vollem Rechte das von der Mehrheit eingeschlagene Verfahren kritisiert und die von ihr beanspruchte Kompetenz bestritten werden.

Wir wollen aber bei diesen Formfragen nicht länger verweilen, und als Minorität überlassen wir den obern Behörden sich beurtheilend darüber auszusprechen.

Kritische Beleuchtung der von den Abgeordneten aufgestellten Berechnungen zum Nachweise günstigerer finanzieller Ergebnisse durch die Verpachtung.

Die Mehrheit des Verwaltungsrathes legt großes Gewicht auf die aus dem Pachtvertrage scheinbar sich ergebenden bessern finanziellen Ergebnisse, und wir mußten deshalb die Berechnungen der H. H. Abgeordneten einer gründlichen und unpar-

theiischen Prüfung unterstellen. Wir haben zu diesem Zwecke alle Angaben und Vergleichen, wie solche in der letzten, von den Verfassern revidirten und verbesserten Auflage des Berichtes aufgeführt sind, genau nachgerechnet. Um nun die geschickte Zahlengruppirung, womit die H. H. Abgeordneten ihre Ansichten bekräftigen wollen, nicht allzusehr zu verwickeln, werden auch wir in unserer kritischen Erörterung die von denselben aufgestellte Reihenfolge einhalten. Wir werden dann diejenigen Berechnungen und Muthmaßungen aufstellen, welche nach unserem Dafürhalten wahrscheinlicher und rationeller erscheinen, und mit einer vergleichenden Darstellung der Ergebnisse je nach dem Pachtvertrage und dem eigenen Betriebe schließen.

Ad. 1 des Berichtes der Delegirten.

Bessere Betriebsergebnisse.

Unter dieser Rubrik führen die H. H. v. Gonzenbach, Karrer und Schaller die Brutto- und Nettoeinnahmen während der vier ersten vollständigen Betriebsjahre seit Eröffnung des Bahnnetzes, d. h. seit 1. Januar 1865 bis zum 1. Januar 1869 auf.

Um diese Vortheile der Verpachtung noch mehr hervorzuheben, glauben sie nichts Besseres zu thun zu haben, als den durchschnittlichen Nettoertrag dieser vier Jahre, welcher sich auf Fr. 282,195. 20 oder per Rilm. auf Fr. 3275. 47 beläuft, mit dem Pachtzins von „ 425,000. — „ „ „ „ „ 4941. 86 zu vergleichen, woraus sie dann, obchon jede wirkliche Analogie fehlt, den Schluß ziehen, daß der Pachtvertrag ein jährliches Mehrergebnis von „ 142,804. 80 „ „ „ „ „ 1666. 39 zur Folge habe.

Die in solcher Weise aufgestellte Berechnung ist aber nichts weniger als maßgebend; ihre Grundlage ist falsch. Da die Elemente oder vielmehr die Vergleichungspunkte nicht ähnlich sind, so folgt daraus, daß das anscheinend richtige Resultat in Wirklichkeit aber ein ganz verfehltes ist.

Um diese Berechnung einigermaßen zu rechtfertigen, müßte nothwendigerweise vorausgesetzt werden, die Jahre 1869 bis 1873 seien die vier ersten Betriebsjahre, und es gehörte noch dazu der Beweis à priori, daß von den vier Jahren zwei derselben unter gleich ungünstigen Verhältnissen ablaufen würden wie die Jahre 1866 und 1867. Hierauf gestützt, bestreiten wir die Annahme des durchschnittlichen Nettoertrages von 1865 bis 1868 als Ausgangspunkt zur Beurtheilung der finanziellen Ergebnisse des Pachtvertrages. Um den Beweis noch vollständiger zu leisten, genügt es, auf folgende Umstände aufmerksam zu machen:

Allgemein wird angenommen (und die H. H. Abgeordneten wissen es so gut, als irgend Jemand), daß von den vier als normal in Rechnung gebrachten Jahren zwei derselben, 1866 und 1867, für den Bahnbetrieb als ausnahmsweis ungünstige Jahre gelten, u. A. weil Mißernte, Cholera, der deutsche und italienische Krieg intensive Handels-, Gewerbs- und Geldkrisen zur Folge hatten.

Wir haben bereits auf Seite 15 unseres Berichtes vom 29. April 1868 nachgewiesen, daß die fraglichen Jahre nicht als Maßstab zur Ermittlung der Betriebsergebnisse in gewöhnlichen, mit Frieden, Vertrauen und allgemeiner Prosperität gesegneten Jahren angenommen werden dürfen.

Die H. H. v. Gonzenbach, Karrer und Schaller geben dieß selbst ausdrücklich zu in den von Hrn. Schaller verfaßten und vom Verwaltungsrathe, in welchem jene Herren selbst sitzen, genehmigten Jahresberichten der Staatsbahn. Dem Berichte vom Jahr 1866 entnehmen wir wörtlich:

„Daß das Finanzergebnis nicht günstiger ausgefallen ist, hat seinen naheliegenden Grund in den Kriegser eignissen und der allgemeinen Stöckung des Handels und der Gewerbe, sowie in der wenig ergiebigen Jahresernte;“

und derjenige pro 1867 erwähnt des geringen Betriebsergebnisses beinahe in gleicher Weise, nämlich: „Das Jahr 1867 war unsrer Linie nicht günstig. . . . Dieses Resultat erklärt sich theilweise durch a l l g e m e i n e U r s a c h e n, wie

die unsichere politische Lage Europa's, die Stöckung des Handels und der Gewerbe. . . . Unter dem Einfluß dieser a u s n a h m s w e i s e n U m s t ä n d e ist der Reinertrag unsrer Einnahmen bedeutend unter demjenigen des verflossenen Jahres geblieben.“

Die H. H. v. Gonzenbach, Karrer und Schaller haben es ja selbst übernommen, die Betriebsjahre 1866 und 1867 als a u s n a h m s w e i s u n g ü n s t i g e zu bezeichnen, was sie aber nicht hindert, im Jahr 1869 anlässlich der Verpachtung jene Jahre in Rechnung zu bringen, um die Vortheile der Verpachtung im Vergleich zum Selbstbetrieb in gewöhnlichen Jahrgängen zu veranschaulichen.

Folgende Thatsache liefert den weiteren Beweis, daß die Vergleichung von vergangenen mit künftigen Betriebsjahren unzulässig ist:

Alle statistischen Erhebungen über den Eisenbahnbetrieb, sowie sämtliche von Bahnverwaltungen ausgegebenen Berichte bestätigen die allgemeine Regel, daß im Bahnbetriebe, sowie in andern industriellen Unternehmungen, die vier ersten Jahre als Versuchsjahre zu betrachten sind, nach welchen die künftige Ertragszunahme sich nicht berechnen läßt. Diese Behauptung können wir des Nähern durch kompetente Autoritäten und durch die im Betriebe einiger schweizerischen Bahnen konstatirte Zunahme bekräftigen.

Das „Jahrbuch für Brücken- und Straßenbau“ (Annales des Ponts et Chaussées), Lieferung pro März und April 1868, pag. 166, enthält eine sehr gediegene Abhandlung von einem berühmten Ingenieur, Herrn L. F. Michel, welcher erklärt: „Die seit zwei bis vier Jahren dem Betriebe eröffneten Bahnen haben noch nicht die volle Verkehrsausdehnung erreicht; um die Ausdehnung annähernd zu erreichen, sind zehn Jahre des Betriebes erforderlich.“

Herr F. Jacquin, Betriebsdirektor der französischen Ostbahn, drückt den gleichen Gedanken aus („Ueber den Eisenbahnbetrieb, Vorträge in der kaiserlichen Schule über Straßen- und Brückenbau“, vom Jahre 1867, II. Band, Seite 32): „Wenn eine Eisenbahn zum ersten Mal in eine Gegend eindringt, treten ihr allenthalben Zögerungen, ja fast Vorurtheile entgegen. Ist auch die Furcht in Bezug auf die mögliche Gefahr verschwunden, so weiß man sich der Bahn doch zum Handelsverkehr nicht zu bedienen; es gehören mehrere Jahre dazu, um die Bevölkerung daran zu gewöhnen.“

Nach diesen in theoretischer und in praktischer Beziehung gleich empfehlenswerthen Schriftstellern sind ungefähr zehn Betriebsjahre erforderlich, um die Eisenbahnindustrie zu popularisieren und ihr die nöthige Kundschaft zuzuwenden.

Die statistischen Erhebungen und die Jahresberichte der Bahngesellschaften bestätigen dieß mit Zahlen. Wir halten uns einzig an diejenigen schweizerischen Bahnen, welche für uns ein unmittelbares Interesse darbieten und konstatiren, daß:

die Centralbahn, welche 1854 bis 1856 den Betrieb auf vereinzelter Strecken und dann 1857 vollständig eröffnete, im Jahre 1858 eine kilometrische Nettoeinnahme von Fr. 9779 hatte, vier Jahre später, 1862, eine solche von Fr. 16,529 erzielte, die 1867 auf Fr. 17,768 anstieg;

die Vereinigten Schweizerbahnen nach vierjährigem Betriebe, d. h. 1860, eine kilometrische Nettoeinnahme von Fr. 4887 abwarfen, welche sich 1868 auf Fr. 8000 steigerte;

die Schweizerische Westbahn, welche 1855 dem Betriebe übergeben wurde, folgende kilometrische Nettoeinnahmen abgeworfen hat:

1859	Fr. 6,234
1861	" 9,788
1862	" 10,527
1866	" 12,824;

die Staatsbahn selbst in den vier ersten Betriebsjahren eine merkliche Zunahme des kilometrischen Nettoertrages zeigt:

pro 1865	Fr. 3,247. 30
" 1869	" 3,821. 35

Die Herren Abgeordneten des Verwaltungsrathes geben die progressive Zunahme grundsätzlich zu, schätzen dieselbe aber zu niedrig für die Zukunft, indem sie bloß 2,6 % voraussehen, und anderseits übergehen sie einen wichtigen Faktor dadurch, daß die progressive Zunahme in der vergleichenden Berechnung nicht zum Durchschnitt der vier ersten Jahre geschlagen wurde.

Wir ziehen aus dem Angebrachten den Schluß, daß die von den Abgeordneten für künftige Jahre, incl. 1869 auf jährlich Fr. 282,195 gleich Fr. 3275. 47 per Kilometer geschätzte Reineinnahme unrichtig und bedeutend unter der Wirklichkeit steht.

Zur Erzielung eines möglichst annähernden Resultates müßte man den Durchschnitt der vier folgenden Jahre, welche die normale Periode ausmachen, kennen, statt wie die Herren v. Gonzenbach, Karrer und Schaller bloß den Durchschnitt der vier ersten Betriebsjahre als Grundlage anzunehmen. Allein jene Angaben fehlen; wollte man aber eine auf Billigkeit beruhende Vergleichung des bisherigen vierjährigen Betriebs zum Pachtertrag der künftigen Jahre 1869, 1870 etc. anstellen, so müßte das Jahr 1868 als Maßstab angenommen werden, weil dasselbe nach unserem Dafürhalten mit dem begonnenen und den künftigen Jahren die größte Analogie zu haben scheint. Bei dieser Voraussetzung, welche auch die wahrscheinlichste ist, würde folgender Nettoertrag der Bahn erzielt werden:

Fr. 325,000 gleich Fr. 3,779 per Kilom.
Der Pachtzins wäre " 425,000 " " 4,941 " "

Also ein Ueberschuß

von Fr. 100,000 gleich Fr. 1,162 per Kilom.

Den Herren v. Gonzenbach, Karrer und Schaller genügt es nicht, vergleichende Berechnungen auf Grundlage von ausnahmsweisen und abnormen Angaben (wie sie selbst anerkennen) aufzustellen, wie die durch Krieg, Cholera und Mißernten traurig berühmten Jahre 1866 und 1867. Um auf dem Wege ihrer Zahlensammlung zu dem angekündigten Einnahmenüberschuß zu gelangen, nehmen sie keinen Anstand, ihre eigene Verwaltung zu kritisiren durch die Behauptung, die bisherigen Auslagen für Schienen- und Schwellenerneuerung mit einem jährlichen Durchschnittsaufwande von Fr. 26,662,

welcher laut ihren ersten Berechnungen zu der Summe von Fr. 142,804. 80 geschlagen werden sollte, seien nicht auf der Betriebsrechnung, sondern im Baukonte gebucht worden.

Wir wollen dieses Rechnungsverfahren nicht einläßlicher besprechen, müssen indeß bemerken, daß die Behauptung der Abgeordneten, wonach die Bahnunterhaltungskosten nicht gebucht worden seien, nicht als ganz richtig erscheint; denn in den Betriebskosten erscheinen Spezialposten wie die folgenden:

1866. Für Schwellen	Fr. 12. 60
" Schienen und Zubehörde	" 1,008. 65
	Fr. 1,021. 25
1867. Für Schwellen	" 1,269. 21
" Schienen und Zubehörde	" 1,690. 90

Total Fr. 3,981. 36

Es ist wirklich schwer zu begreifen, daß die Ausgaben für Schwellen und Schienen der Baurechnung, die davon nichts erwähnt, belastet und dagegen der Betriebsrechnung entlastet worden seien, die für die Jahre 1866 und 1867 eine dahergige Ausgabe von Fr. 3981. 36 aufweist. Diese Widersprüche lassen sich nur vermitteltst des Inventarkontos heben, da aus demselben die Ausgaben für Schienen und Schwellen bestritten wurden. Dieses Verfahren kann noch in den nächsten vier oder fünf Jahren befolgt werden, ohne den Betriebskonto, wie die Abgeordneten bezwecken, sofort um den Betrag der Fr. 26,641. 02 zu belasten, da der Vorrath an Schienen für fünf, und derjenige an Schwellen noch für zwei oder drei Jahre ausreicht; dessen ungeachtet geben wir zu, daß fragliche Summe in der Gonzenbach'schen Berechnung erscheine.

Der dritte Posten von Fr. 16,500 als Zinsgewinn auf dem Erlöse von verkauften Mobilien und Magazinvorräthen, den die Herren Abgeordneten als eine aus der Verpachtung herrührende Mehreinnahme in Anschlag bringen, ist rein hypothetisch, und wenn auch diese Mehreinnahme als grundsätzlich richtig angenommen werden wollte, so wird sie in Wirklichkeit jedenfalls erheblich weniger betragen.

An diesen Rechnungsposten knüpfen sich folgende kritische Bemerkungen:

Der 5 % Zinsansatz ist zu hoch gegriffen im Vergleiche zur Rendite der Staatskapitalien, die durchschnittlich nicht 4 % abwerfen; dieser letztere Zinsfuß sollte im vorliegenden Falle in Anwendung kommen. Im Fernern ist die Behauptung unrichtig, es werde der Staat, bei Fortdauer des eigenen Betriebes, permanent für circa Fr. 300,000 Torf-, Schienen-, Schwellen- und andere Vorräthe halten müssen. Das jetzige große Quantum Brenn- und Erzmaterial ist ein ausnahmsweises, und für die Zukunft nicht maßgebend. Es rührt das große Quantum daher, daß die Anschaffungen von Schwellen und Schienen für den Bau durch das Worblenthal berechnet waren, und dann, daß der Verwaltungsrath, in Ermangelung approximativer Angaben über den Konsum, alljährlich ein zu großes Torfquantum als Brennmaterial bestellte. So z. B. lieferte die Torfgesellschaft 1866 circa 8000 Klafter, während 4500 Klafter für den jährlichen Bedarf vollkommen ausreichen. Durch Reduktion des Brennmaterials auf den wirklichen Bedarf und indem die Schienen- und Schwellenanschaffungen auf den jährlichen Verbrauch zurückgeführt werden, wird sich das brachliegende Kapital von Franken 300,000 auf circa Fr. 120–150,000 zurückführen lassen. Die Verzinsung dieses Kapitals zu 4 % würde Fr. 6000, zu 5 % Fr. 7500 statt der bisherigen von den Abgeordneten berechneten Fr. 15,000 erfordern.

Nachdem selbst mehr oder weniger problematische Faktoren zu einer Mehreinnahme auf dem Wege der Verpachtung, ja sogar der Zins von dem Erlös für zu verkaufendes Mobilien aus dem Salon des Direktors und aus den Bü-

reau und Stationen ausgerechnet worden, nachdem auf der andern Seite die ungünstigsten Faktoren aufgezählt worden, um die jetzige ungünstige Rendite der Staatsbahn nachzuweisen, ohne die Mehreinnahmen infolge der natürlichen Verkehrsentwicklung und der zu revidirenden Verträge mit der Franco-Suisse und der Centralbahn für die Benutzung der Bahnhöfe und der gemeinsamen Fahrstrecken, nachdem Alles dieß und Anderes mehr in Betracht gezogen worden, — finden die Herren v. Gonzenbach, Karrer und Schaller, ihre Berechnungen seien noch nicht günstig genug. Um zu der verführerischen Zahl von Fr. 200,000 Mehreinnahmen, welche an allen Ecken und Enden des Kantons proklamirt wurde, zu gelangen, wird plötzlich der im ersten Theile ihrer Berechnungen eingenommene Standpunkt aufgegeben, d. h. die Vergleichung der Staatsbahneinnahmen von 1865 bis 1868 mit der Voraussetzung des status quo einerseits und dem je auf Fr. 425,000 berechneten Pachtvertrage für 1869 und 1870 andererseits, und sie gerathen so aus der von ihnen selbst erörterten Voraussetzung heraus, um dem Bernervolke eine Steigerung der Einnahmen durch die Verpachtung vorzuspiegeln, die in der ersten Auflage ihres Berichtes auf Fr. 43,649. 20, in der zweiten Auflage aber nur auf Fr. 35,416 veranschlagt wird.

Wir würden das Herausziehen dieses fremden Faktors in den fraglichen Berechnungen einigermaßen erklärlich finden, wenn irgend welche Wahrscheinlichkeit für eine irgendwie erhebliche Aufbesserung der Dividende auf den Centralbahnaktien vorhanden wäre. Allein die progressive Steigerung, welche die Herren Abgeordneten als eine der günstigsten Vertragsbestimmungen anführen, erscheint uns als illusorisch oder doch sehr problematisch. Vorerst ist zu bemerken, daß, laut 2. Lemma des Art. 13 des Pachtvertrages, für die beiden ersten Jahre keine Steigerung in Aussicht genommen ist, und wir dürfen nicht hoffen, daß die acht folgenden Jahre günstiger ausfallen werden. Wir glauben nämlich, die im Jahre 1868 Fr. 32 betragende Dividende der Centralbahnaktien sei annähernd das Maximum, welches sie künftighin kaum übersteigen dürften. Was uns in dieser Annahme bestärkt, ist die Erscheinung, daß trotz dieser verhältnismäßig hohen Rendite die Centralbahnaktien doch nicht den Parikurs erreichen. Und warum denn nicht? Die Gründe sind zahlreich und leicht zu errathen; wir führen zuerst an: den Bau einer Rheinbrücke zwischen Leopoldshöhe und Hünningen als direkte Verbindung der badischen mit der französischen Ostbahn, da durch diese Verbindung die Centralbahn einen bedeutenden Theil des Verkehrs zwischen Deutschland und Frankreich verliert. Die Centralbahn wird selbst eine Rheinbrücke zur Verbindung ihres Bahnhofes mit dem badischen erstellen müssen, was einen beinahe unproduktiven Kapitalaufwand von Fr. 2½ bis 3 Millionen erfordern und entweder den Fr. 2,257,000 betragenden Reservefond ganz erschöpfen oder durch neue Anleihen aufzubringen sein wird. Ein zu 4½ % verzinsliches Anleihen bedingt aber eine jährliche Zinsenausgabe auf dem Vertriebskonto von Fr. 112,500, wenn die Baukosten das oben angeführte Minimum nicht übersteigen.

Eine andere erhebliche Ausgabe steht der Centralbahn bevor für ihre Betheiligung am Gotthardunternehmen. Der bereits beschlossene Beitrag beträgt 3½ Millionen Franken, gleich demjenigen der Nordostbahn. Wenn aber diese Bahngesellschaften diese Alpenüberschneidung durchsetzen wollen, werden sie wahrscheinlich ihre ersten Beiträge wenigstens verdoppeln müssen.

In anderer Hinsicht ist die Centralbahn durch die Erstellung von verschiedenen Konkurrenzbahnen bedroht. Zu den bereits bezeichneten Linien, nämlich Biel-Basel durch den Jura und Bern-Langnau-Luzern fügen wir noch diejenigen von Bözberg und Solothurn-Burgdorf hinzu.

Abgesehen von diesen mehr oder wenig sichern Konkurrenzansichten, befindet sich die Centralbahn im 14. Betriebsjahre, von welchem Zeitpunkt an die Progression der Aus-

gaben die der Einnahmen beträchtlich übersteigt. Aus einem Berichte des Direktoriums an den Verwaltungsrath vom 7. Juli 1868 ergibt sich, daß bis 1868 nur 20 % der Schwelen erneuert worden, und daß von 1871 auf 1872 die Progression auf 49,89 %, oder 50 % steigen wird. Nach den Voraussetzungen des Herrn Burri, Oberingenieur der Centralbahn, wird die durchschnittliche Dauer der Schienen dieser Bahn wegen den starken Steigungen einiger Linien derselben und dem bedeutenden Gewicht der Lokomotiven, welche diese Steigungen überwinden müssen, 13—14 Jahre betragen. Bis zum Jahr 1867 betrug der Ersatz 38 %, welcher nach der Berechnung des Herrn Burri in den Jahren 1870 auf 1871 bis auf 60 % ansteigen wird.

Diese von der Verwaltung der Centralbahn selbst gemachten Angaben beweisen, daß die Centralbahn vom Zeitpunkt an, wo sie eine Vermehrung zugibt, nämlich von 1871 an, in der Periode sein wird, wo die Ausgaben für Erneuerungen am bedeutendsten und hartnäckigsten sind; jene Ausgaben würden schon an sich, selbst abgesehen von den oben vorausgesetzten Konkurrenz, genügen, um darzuthun, daß die von den Abgeordneten als Mehreinnahme in Rechnung gebrachte Majoration von Fr. 35,416. 66 nur auf dem Papiere besteht, und während der acht letzten Jahre des projectirten Pachtess nicht eintreiben wird. Da diese Majoration illusorisch ist, so muß sie aus den Berechnungen der Herren v. Gonzenbach, Karrer und Schaller gestrichen werden.

Bevor wir unsere Ansicht über die Nr. 1 des Berichtes vom 9. Januar abzu resümiren, müssen wir bemerken, daß die Pachtsumme der Fr. 425,000, welche man als unveränderlich bezeichnet, mancherlei Veränderungen unterworfen ist, welche veranlaßt werden können durch die Kosten für in den Fahrplänen nicht vorgesehene Extrazüge, neue Bauten, Vergrößerungen und Reparaturen infolge von Beschädigungen durch höhere Gewalt, schwere Ereignisse, die im Pachtvertrag nicht hinlänglich präzisirt sind.

Da der Betrag dieser unvorhergesehenen, vom Pachtzins der Fr. 425,000 abzuziehenden Ausgaben schwer zu bestimmen ist, so beschränken wir uns darauf, die obere Behörden auf diesen Punkt aufmerksam zu machen, welcher eine weit größere Tragweite hat, als man auf den ersten Blick meinen sollte, und wir wollen die präzisirten und unverzüglichen Reduktionen, welche auf der Pachtsumme vorzunehmen sind, angeben.

Im Falle der Genehmigung der Konvention vom 7. Januar wird der Staat (welchem man keinen Vertreter im Direktorium zugestehen wollte), wenn er den Unterhalt einer Domäne, die ihn über 18 Millionen kostet, wirksam beaufichtigen will, eine besondere Verwaltung oder allerwenigstens ein technisches Inspektorat, dessen Kosten Fr. 8000—12,000 betragen werden, haben müssen.

Da ferner das Pachtprojekt keine ausdrückliche Bestimmung über die Frage enthält, wer die Gebäudeversicherungsbeiträge bezahlen soll, ob die Centralbahn oder der Staat, so wird jedenfalls der Kanton die Gebäudeversicherungen der Bahnhöfe und Stationen, welche im Jahre 1867 Fr. 3215 betrugen, zu tragen haben. Angenommen, die Kosten der Beaufsichtigung, Controle u. s. w. des Bahnbetriebs durch die pachtende Gesellschaft würden sich auf die sehr mäßige Summe von Fr. 10,000 und die Gebäudeversicherung auf " 3,200 belaufen, so müßten diese zwei Beträge von zusammen " 13,200 vom Pachtzinse der " 425,000 abgezogen werden und es würde derselbe somit auf " 411,800 reduziert.

Vergleichen wir unsere Berechnungen mit denen der Abgeordneten in ihrer ersten Supposition, welche irrational und

unzulässig ist, weil sie vom pessimistischen und irrigen Standpunkt ausgeht, daß das Betriebsergebniß der vier ersten Jahre (von denen zwei sehr anormal sind), ohne irgend welche Rücksicht auf die im Betrieb zu erzielenden Ersparnisse, auf die

Zunahme der Einnahmen und die Vermehrung des Verkehrs als Vergleichungspunkt mit dem angebotenen Pachtzins von Fr. 425,000 dienen sollte, so kommen wir zu folgender vergleichender Uebersicht:

Berechnung der Abgeordneten.		Berechnung der Eisenbahndirektion.	
Selbstbetrieb.	Verpachtung.	Selbstbetrieb.	Verpachtung.
Durchschnittlicher Ertrag der vier ersten Betriebsjahre Franken 282,195, Summe, die als unveränderlich angenommen wird.	Da der Pachtzins Fr. 425,000 beträgt, so würde der Staat auf den Durchschnitt der vier ersten Jahre einen jährlichen Gewinn machen von Fr. 142,804	Der durchschnittliche Ertrag der vier ersten Betriebsjahre beträgt Fr. 282,195. Da jedoch die Hälfte derselben sehr anormal ist, so glaubt die Direktion als wirklichen Vergleichungspunkt das gewöhnliche Jahr 1868 annehmen zu sollen, welches einen Reinertrag von Fr. 325,000 aufweist.	Pachtzins, nach Abzug der Kosten für Controlirung und Beaufsichtigung durch den Staat, sowie der Gebäudeversicherungsbeiträge Fr. 411,800
	Dieser Summe fügen die Abgeordneten noch bei: a. für den Bahnunterhalt 26,642 b. für Miethe und Zins des Kaufspreises der Möbeln und der Materialvorräthe 16,500 c. Majoration von 1871 hinweg 35,416 Total = Ueberschuß nach Angabe der Abgeordneten 221,362		Dieser Summe sind beizufügen: 1) für den Bahnunterhalt 26,642 2) für den Zins des Verkaufspreises der Möbeln etc. und der Materialvorräthe 1,500 zusammen 447,442 von welcher Summe die nebenstehenden 325,000 abzugiehen sind, so daß nach der Berechnung der Direktion ein Ueberschuß verbleibt von 122,442

Vergleichung des Ergebnisses der Verpachtung mit dem infolge der Verkehrsvermehrungen und einzuführenden Ersparnisse in Zukunft günstigeren Ertrage beim Selbstbetriebe.

Diese Vergleichung gegenüber der Zukunft ist die rationellste und einzig zulässige. Wir sind überzeugt, daß wenn es möglich wäre, dieselbe heute auf die durch den Selbstbetrieb der nächsten Jahre sich ergebenden Zahlen zu gründen, die Verpachtung der Staatsbahn gegenwärtig nicht be-rathen würde.

Die Urheber nehmen die Eventualität eines in Zukunft günstigeren Ertrages als des bisher erzielten an und begründen dieselbe folgendermaßen:

- 1) auf die Hoffnung eines wesentlich gesteigerten Verkehrs, wofür indessen in den bisherigen Erfahrungen wenige Anhaltspunkte liegen. (Diese Erfahrungen sind, wie wir es dargethan haben, nicht maßgebend);
- 2) auf die Möglichkeit größerer Ersparnisse in der Administration;
- 3) auf die Hoffnung, in Folge Revision der Verträge bessere Bedingungen von Seite der Centralbahn für die Benutzung ihrer Geleise von Zollikofen bis Gümliigen und Mitbenutzung des Bahnhofes Bern zu erzielen; und
- 4) auf die Erwartung einer größern Entschädigung von Seite des Franco-Suisse für Befahrung der Strecke Neuenstadt-Biel und Mitbenutzung des Bahnhofes Biel zu erhalten.

Wir folgen den Abgeordneten in der Prüfung dieser vier Faktoren.

Ad a

Vermehrung der Einnahmen.

1. Durch den gesteigerten Verkehr:

Da die Herren v. Gonzenbach, Karrer und Schaller sich einzig auf das Durchschnittsergebniß der vier ersten verfloßenen Jahre stützen, so nehmen sie einen jährlichen Ueberschuß von 2,6 % auf den Reineinnahmen, also von Franken 28,394 an.

Wir könnten selbst diese Art, die zukünftige Progression des Ertrages zu berechnen, kritisiren und verwerfen, und zwar aus zwei gewichtigen Gründen: erstens weil der Durchschnitt der vier ersten Jahre eine durchaus ungünstige Grundlage bildet für die Bestimmung des unveränderlichen Betriebes der jährlichen Mehreinnahmen während der zehn-jährigen Pachtdauer, und die Annahme dieses Durchschnittes daher unzulässig ist. Da dieser Punkt oben unter Ziffer 1 erörtert worden ist, so berufen wir uns auf unsere bezüglichen Einwendungen, um die Verwerfung dieses auf den Ertrag der nächsten Jahre angewendeten Berechnungsmodus zu begründen.

Der zweite Grund, welcher uns zur Verwerfung des Systemes veranlassen würde, durch welches die Abgeordneten die progressive Vermehrung des Ertrages zu bestimmen behaupten, liegt darin, daß sie die Reineinnahmen als Grundlage ihrer Berechnungen annehmen. Für die 10 Betriebsjahre vom 4. bis zum 15., um welche es sich handelt, sollte diese Grundlage beseitigt und durch diejenige der Progression in den Reineinnahmen ersetzt werden. Es ist in der That gewiß, daß in der ersten Betriebsperiode, in

welcher sich gegenwärtig die Staatsbahn befindet, der Verkehr und die Einnahmen in viel größerem Maße als die Ausgaben zunehmen sollten.

Bei einer erst vor Kurzem erbauten und dauerhaften Eisenbahn, deren Zubehörenden und Material sich in gutem Zustande befinden und welche, wie die Staatsbahnlinien, höchstens 12 ‰ Gefäll haben, kann die Vermehrung des Verkehrs nur unbedeutende Mehrausgaben wegen Abnutzung der Schienen verursachen. Nach unserer Ansicht sollte somit die verhältnismäßige Vermehrung des Ertrages während der 10 nächsten Jahre auf den Reineinnahmen berechnet werden.

Da der durchschnittliche Reinertrag der drei ersten Jahre (1865, 66, 67) Fr. 3,066. 80 und derjenige des Jahres 1868 " 3,821. 35 per Kilometer beträgt, so beliefe sich nach diesen Angaben die für die Zukunft anzunehmende Vermehrung der Reineinnahmen auf " 754. 55 per Kilometer, was für die ganze Linie eine Vermehrung von Fr. 64,891. 30 ergibt.

Um jedoch noch einmal zu beweisen, daß wir in unsern Annahmen über die Verkehrsentwicklung und die künftigen Einnahmen zu einem eher unter der Wirklichkeit bleibenden Ergebnis zu gelangen trachten, und auch in der Absicht, die Berechnungen und deren Vergleichung möglichst wenig zu verwickeln, wollen wir uns auf denselben ungünstigen Boden und Standort stellen, wie die Abgeordneten, d. h. wir werden die Reineinnahmen als Grundlage unserer Werthung der Ertragssteigerung annehmen.

Indessen können wir für diese Zunahme aus den oben angeführten Gründen nicht den Durchschnitt der Reineinnahmen der vier ersten Jahre annehmen. Gehen wir dagegen von dem Normaljahr 1868 aus, so gelangen wir zu folgendem Ergebnis:

Die unmittelbaren Reineinnahmen steigen im Jahr 1868 an auf Fr. 935,000 und die von 1867 " 887,000

Mehrertrag für das Jahr 1868 Fr. 48,000 was einem solchen von 5,4 ‰ anstatt dem durch die Abgeordneten angenommenen von 2,6 ‰ gleichkommt.

Jedoch wollen wir, immer im Bestreben die Wahrscheinlichkeitsergebnisse unserer Berechnungen eher zu niedrig als zu hoch zu stellen, darauf verzichten, jenen Betrag von Fr. 48,000 als Durchschnitt der jährlichen Zunahme anzunehmen, obgleich dieser Betrag des Unterschieds der unmittelbaren Einnahmen der Jahre 1867 und 1868 vom Verwaltungsrathe der Staatsbahn in den Weisungen, die von ihm zur Rechtfertigung des in den Weisungen an seine Abgeordneten festgesetzten Pachtzinses am 16. Januar 1869 aufgestellt wurden, als Grundlage der Vergleichung amtlich genehmigt worden ist.

Um jede Täuschung und Mißrechnung in der Schätzung des künftigen jährlichen Ertragsüberschusses zu vermeiden, wollen wir diese Schätzung auf eine doppelte Grundlage bauen, d. h.:

- 1) Auf den Durchschnitt zwischen der in letzter Reihe von den Abgeordneten und der vom Verwaltungsrathe der Staatsbahn angenommenen Zunahme,

nämlich zwischen	Fr. 28,394
und	" 43,000 Reineinnahmen,
Durchschnitt von	Fr. 35,697
oder in runder Zahl	" 35,000
oder per Kilometer	" 400.

- 2) Das Ergebnis oder die durch Erfahrung nachgewiesene Zunahme aus den Jahren 1866–1867 in einem Betriebe, der viel Ähnlichkeit mit dem der Staatsbahn hat, nämlich in dem der Vereinigten Schweizerbahnen. Im XI. Rechenschaftsbericht dieser Gesellschaft, Seite 8, erscheint eine Uebersicht der Reineinnahmen nach der Zeitfolge, welche von 1860 bis und mit 1867 eine kilometrische Vermehrung von Fr. 3533, oder Fr. 441 per Kilometer und Jahr aufweist. Wenn wir nun auf der doppelten soeben dargestellten Grundlage diese jährliche Zunahme für die Staatsbahn von 1868 auf 1879 zu Fr. 400 per Kilometer, oder auf den runden Gesamtbetrag von Fr. 35,000 veranschlagen, glauben wir die Aussichten über die Verkehrsentwicklung eher unter- als überschätzt zu haben. Wirklich haben wir uns bemüht, uns auf die durch die Normal-Betriebsjahre der Staatsbahn festgestellten Erfahrungen und ferner auf die Ergebnisse von Unternehmungen ähnlicher Art zu berufen.

Andrerseits haben wir die binnen Kurzem möglicherweise zu erstellenden und den Verkehr auf der Staatsbahn beträchtlich steigernden Zuflüsse nicht in Rechnung gebracht. Wir sind daher fest überzeugt, daß unsere Annahmen unter der Wirklichkeit bleiben, wenn wir vorschlagen, die jährliche Zunahme des Reinertrages auf Fr. 35,000 anstatt auf Fr. 28,394 festzusetzen.

2. Als zweiten Ansatz in der Ertragszunahme führen die Herren Abgeordneten den Ueberschuß der der Staatsbahn für den Gebrauch der Bahnhöfe von Neuenstadt und Biel zu bezahlenden jährlichen Vergütung an.

Da die Rechts- und Billigkeitsgründe für diese Erhöhung in unserm oft erwähnten Bericht vom 29. April 1868 (siehe Seite 9 bis 11) aufgezählt worden sind, und die Herren v. Gonzenbach, Karrer und Schaller selbst sie in Rechnung bringen, so wollen wir nicht auf die Grundlage dieser anerkannten Ertragssteigerung zurückkommen. Was aber den von den Abgeordneten auf Fr. 15,000 geschätzten Betrag der annähernden Vermehrung betrifft, so bemerken wir, daß in einem am 24. Heumonat 1868 durch Herrn Ingenieur Kohler von Basel als Sachverständigen dem Bundesrath erstatteten Bericht für Prüfung der zwischen der Franco-Suisse und der Staatsbahn schwebenden Streitigkeiten der Ueberschuß der letzterer zukommenden Vergütung auf Fr. 20,000–25,000 geschätzt ist (Seite 10, 11, 14 und 15 dieses Berichtes von Ingenieur Kohler). Da Herr Ingenieur Kohler sehr urtheilssfähig ist und sein Bericht, als eines Bundes-Sachverständigen, die Eigenschaft eines amtlichen und unparteiischen an sich trägt, so sollen die Herren Abgeordneten mit uns einig sein, daß die geringste von diesem Ingenieur festgesetzte Zahl von Franken 20,000 als die wahrscheinlichste Zunahme der Gebühr der Franco-Suisse-Bahn für den Gebrauch der gemeinsamen Bahnhöfe und Strecken Neuenstadt-Biel anzunehmen ist.

Fassen wir die voraussichtlich und oben erörterten Zunahmen zusammen, so werden wir folgende Uebersicht erhalten:

Jahre.	Berechnungen der Delegirten.		Berechnungen der Direktion.		Unterschied zu Gunsten der Berechnungen der Direktion.	
		Fr. R.		Fr. R.	Fr. R.	R.
1868	Rohrertrag	1,092,047 37	Rohrertrag	1,092,047 37	—	—
1869	Rohrertrag	1,092,047 37	Rohrertrag	1,092,047 37	11,606	—
	Zunahme 2,6 %	28,394. —	Ertragszunahme	35,000. —		
	Rückvergütung der Franco-Suisse	15,000. —	Vergütung der Franco- Suisse	20,000. —		
1870	Gesammtbetrag (mit Inbegriff von 2,6 % Mehreinnahmen.)	1,163,835 37	Rohrertrag	1,147,047 37	18,212	—
			Mehreinnahmen	35,000. —		
1871	Gesammtbetrag (mit Inbegriff von 2,6 % Mehreinnahmen.)	1,192,229 37	Rohrertrag	1,182,047 37	24,818	—
			Mehreinnahmen	35,000. —		

Den nächstens voranzuziehenden Steigerungen der Einnahmen setzen die Herren v. Gonzenbach, Karrer und Schaller einen Ausgabenüberschuß entgegen, den sie als „bedrückend“ bezeichnen. Sie gründen diese Behauptung auf die Steigerung, die vom Jahre 1869 an in den Unterhaltungskosten

- 1) der Bahn;
- 2) der 12 Lokomotiven;
- 3) der Personen- und Güterwagen

sich zeigen werde. Dieser Theil der Rechnung der Abgeordneten, durch welchen die Zukunft mit dem bleibenden jährlichen Betrag von Fr. 109,627. 06 über den schon in der ordentlichen Betriebsrechnung angelegten hinaus belastet werden soll, ist ungefähr um die Hälfte zu hoch angenommen. Wir werden dies sofort beweisen.

Ad 1.

Bahnunterhaltung.

Die Abgeordneten setzen den durchschnittlichen Ausgabenüberschuß der künftigen Jahre für Erneuerung der Schwellen und Schienen auf Fr. 1000 vom Kilometer oder Fr. 71,000 fest. Sie gründen diese Zahl auf einen Bericht des Herrn Ingenieur Gränicher vom 14. Januar 1869, der diese Ausgabe auf Fr. 134,726 anschlägt, und auf die Erfahrungen der Vereinigten Schweizerbahnen, Nordost- und Centralbahn. — Die Ansicht des Herrn Gränicher nun hat sich seit Abfassung seines ersten Berichtes vom 14. Januar merklich verändert.

Infolge der ihm von der Direktion gestellten Erläuterungsfragen hat er den in seinem zweiten und dritten Berichte vom 15. und 29. Januar von den Delegirten angeführten Betrag von Fr. 134,726 auf Fr. 104,255 und auf Fr. 110,865 herabgesetzt, indem er hervorhebt, daß der theoretische durch seine Berechnungen erhaltene Durchschnitt, nämlich:

9,800 Schwellen und 1,419 Schienen

lange nicht erreicht wird, weil im Jahre 1868 bloß

2,073 „ „ 443 „

erfüllt worden sind, ein Unterschied gegen den Durchschnitt, auf welchen die von Herrn Gränicher angenommene Aus-

gabe von Fr. 110,865 7,727 Schwellen und 976 Schienen sich gründet.

Der Herr Staatsbahn-Ingenieur gibt endlich in einem vierten Bericht vom 30. Januar, als Antwort auf neue von

ihm eingezogene Erkundigungen zu, daß der Werth der alten Schienen nicht von seiner Schätzung der Ersparnislagen von Fr. 110,865

abgezogen ist, nämlich:

für Schienen Fr. 56,475
und für Schwellen „ 54,396

Gesammtbetrag Fr. 110,865

Er sagt, die Staatsbahn habe oft alte Schienen um Fr. 24 - 28 das Stück verkauft.

Er gibt zu, daß man im Durchschnitt Fr. 20 vom Stück in Rechnung bringen kann, nämlich für 1419 angenommenenmaßen zu ersetzende Schienen im theoretischen Durchschnitt 1419 zu Fr. 20

„ 28,390

abzuziehen von obigem Betrag bleiben

Fr. 81,475

Indem ferner der Werth der abgenutzten Schwellen zu 20 Rp. das Stück abgezogen wird, gelang Herr Gränicher zu ungefähr Fr. 80,000 als theoretischem Durchschnitt, den die Staatsbahn nach dem eigenen Zugeständniß dieses Ingenieurs noch lange nicht erreichen wird.

Diese Angaben, durch den Vorsteher des technischen Bureau's der Staatsbahn geliefert, zuerst zu hoch angegeben, dann Schritt für Schritt abgeändert mit dem Ausspruch: „daß die Staatsbahn die theoretischen Durchschnittszahlen, für den Jahresverbrauch an Schwellen und Schienen bei Weitem noch nicht erreicht hat,“ sind bezeichnend, und beweisen, daß noch während 5 bis 6 Jahren der Durchschnitt der bisherigen Ausgaben für Bahn-Unterhalt genügen wird.

Herr Ingenieur Bridel, welchem hierüber ein sehr kompetentes Urtheil zusteht, und den wir um seine Ansicht über die Dauer der Schienen und die Kosten ihrer Erneuerung befragt haben, antwortet uns wie folgt:

„Ich finde die Zahlen des Hrn. Gränicher mit Rücksicht auf den schwachen Verkehr Ihrer Linien sehr übertrieben.“

„Für Schienen guter Qualität nimmt man folgende Dauer an:

Kilometrischer Verkehr Fr. 30,000 — 15 Jahre.

„ „ „ 20,000 — 20 „

„ „ „ 15,000 — 25 „

„Ich glaube nun, daß es hoch angeschlagen ist, wenn man für den gegenwärtigen Verkehr der Staatsbahnlinien folgendes annimmt:

„Biel-Neuenstadt Fr. 20,000 Dauer 20 Jahre.

„Biel-Bern „ 15,000 „ 25 „

„Bern-Langnau „ 8,000 „ 30 „

„Durchschnittliche Dauer 25 Jahre.“

Uebrigens enthält der Bericht folgende Zahlen:

„Bahnunterhalt der Centralbahn per Kilometer im Jahr 1867 Fr. 1100
 „wovon 138 Schwellen zu Fr. 5 abzuziehen sind mit „ 690
 „Bleiben für die Schienen Fr. 410

„Dabei beträgt der Verkehr der Centralbahn mehr als Fr. 30,000 per Kilometer, und ist dieselbe mit der für den Bahnunterhalt ruinirenden Hauensteinlinie belastet.

„Im Jahr 1868 hat die Staatsbahn höchstens Fr. 12,000 eingenommen. Daraus ergibt sich daß sie per Kilometer nicht mehr als $\text{Fr. } 410 \times \frac{12,000}{30,000} = \text{Fr. } 164$ für die Erneuerung

von Schienen nach zehn Betriebsjahren ausgeben sollte, nämlich 71 Kilometer zu Fr. 164: Fr. 11,644, anstatt der von Hrn. Gränicher angegebenen Fr. 56,500.

„Es ist wahr, daß Herr Gränicher vergessen hat, von dieser Summe den Verkaufspreis von 1419 Schienen, welcher welcher zu Fr. 70 per Tonne Fr. 20,774 ausmacht, von dem Preise neuer Schienen von Fr. 56,500 abzuziehen, was diese Summe auf Fr. 35,701 oder auf Fr. 503 per Kilometer vermindern würde — eine Summe, die noch immer höher als diejenige der Centralbahn steht, welche beinahe den dreifachen Verkehr hat.

„Steigert sich der Verkehr, so wird die Ausgabe für die Schienen ebenfalls vermehrt; was wären aber Fr. 164 Schienen mehr per Kilometer, wenn die Staatsbahn Fr. 12,000 mehr einnehmen würde?

„Das Nämliche wäre der Fall für die Lokomotiven und Wagen. Schwere beladene Personen- und Waarenzüge kosten kaum mehr, als wenn sie leer sind.“

In einem spätern erläuternden Berichte schlägt Hr. Bridel die durchschnittliche jährliche Ausgabe für die Erneuerung der Bahn auf ungefähr Fr. 28,000 für die 71 Kilometer der Staatsbahn an.

Wir könnten, wenn die Zeit es erlaubte, interessante statistische Angaben über die Dauer der Schienen und Schwellen und die durchschnittlichen jährlichen Ausgaben machen, welche sich durch den Betrieb schweizerischer und ausländischer, in ähnlichen Verhältnissen wie die Staatsbahn befindlichen Eisenbahnen nachweisen lassen. Die dem Kanton Bern für die Annahme oder Verwerfung des Pachtvertrags eingeräumte sehr kurze Frist und die auf den 22. dieses Monats festgesetzte außerordentliche Session des Großen Rathes nöthigen uns jedoch, von diesen lehrreichen Vergleichen Umgang zu nehmen.

Was die Analogie betrifft, welche die Unterzeichner des Pachtvertrags aufzustellen versuchen, indem sie die Kosten der Erneuerung der Bahn und besonders die Abnutzung der Schienen der Staatsbahn denjenigen der Rege der Centralbahn, der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen gleichstellen, so erscheint sie uns von ihrer Seite inkonsequent und für uns unannehmbar: inkonsequent, weil diese Herren die Vergleichung der Steigerung des Verkehrs und der Einnahmen der Staatsbahn mit denjenigen Bahnen verwerfen, die sie hinsichtlich der Bahnunterhaltungskosten auf die gleiche Linie wie die Staatsbahn stellen, Kosten, welche bis zu einem gewissen Punkte im Verhältnis zu der Zunahme des Verkehrs stehen; unannehmbar mit Rücksicht auf den in den Gefällen, dem Gewicht und der Circulation der Maschinen u. s. w. bestehenden großen Unterschied.

Verschiedene Verhältnisse können auf die Kosten für den Unterhalt des Bahnkörpers einen großen Einfluß ausüben. In einer im Jahr 1865 erschienenen Schrift über die Alpenbahnen, worin Vergleichen angestellt werden, beurtheilt Herr Ingenieur Lommel diese Verhältnisse folgendermaßen:

„Das Profil einer Eisenbahn, die Curven, die geologischen Verhältnisse des Bodens und das Klima der durchzogenen Gegenden üben einen sehr großen Einfluß auf die Bahnunterhaltungskosten aus.“

„Ferner hängen diese Unterhaltungskosten in hohem Maße von der ersten Anlage, von der Dauerhaftigkeit der Arbeiten, von dem verwendeten Material (namentlich vom Holz) und von der Stärke der Schienen ab. Der Verkehr, dessen sich eine Linie erfreut, macht sich endlich auf beinahe direkte Weise geltend und beeinflusst namentlich die Betriebskosten der Eisenbahnen mit starken Rampen, denn der Betrieb dieser letztern erfordert nicht nur schwerere Lokomotiven, sondern noch eine viel größere und oft doppelt durchlaufene Strecke, wegen des Vorspanns der Züge oder ihrer um mehr als die Hälfte reduzierten Last. Die Erfahrung lehrt, daß die mehr oder weniger an den Tag tretende Verschlechterung der Bahn größtentheils dem Befahren durch die Lokomotiven zuzuschreiben ist.

„Auf der Linie Basel-Olten übersteigen die kilometerweisen Unterhalts- und Beaufsichtigungskosten (bei 14–15 Zügen täglich in beiden Richtungen) für die Strecke Basel-Sissach, welche wenig Steigung hat, Fr. 2000 nicht, (nämlich für den Unterhalt ungefähr Fr. 1300 und für die Beaufsichtigung Fr. 700); sie erreichen aber die bedeutende Summe von Fr. 5800, nämlich beinahe das Dreifache, auf der Strecke Olten-Läufelingen, welche auf 8 Kilometern 25 bis 26 ‰ Steigung hat. Die letztere Strecke zählt nicht besonders kostspielige Curven, und jener große Kostenbetrag muß in erster Linie dem Einfluß des Gefälls, der Wirkung der Bremsen und dem verhältnismäßig starken Befahren durch die Lokomotiven zugeschrieben werden.“

Was die Verhältnisse des Gefälls und des Verkehrs betrifft, welche namentlich auf die Abnutzung der Schienen von großem Einfluß sind, so bemerken wir, daß die Centralbahn, die Vereinigten Schweizerbahnen und die Nordostbahn nicht mit der Staatsbahn verglichen werden können. Die zwei ersten Bahnen haben Gefälle von 20 und 27 ‰ auf ziemlich langen, fortlaufenden Strecken (z. B. 8 Kilometer bei der Centralbahn), während die Staatsbahn eine ebene Linie ist, welche auf ihren 71 Kilometern ungefähr 50 Kilometer unter 10 ‰ Gefälle, 16 Kilometer zu 10 ‰, 3 Kilometer zu 10,5 ‰ und 2 Kilometer (Signau-Emmenmatt) zu 12 ‰ Gefälle hat.

Die Linien der Nordostbahn und der Centralbahn haben einen zweimal so großen Verkehr als die Staatsbahn; ihre Züge sind stark beladen und eine gewisse Zahl ihrer Lokomotiven viel schwerer als diejenigen der Staatsbahn.

Diese beträchtlichen Unterschiede zeigen, daß die Herren Delegirten zur Festsetzung der künftigen Unterhaltskosten der Staatsbahn übertriebene und für die Staatsbahn nicht zutreffende Vergleichungsgrößen gewählt haben. Wir wären daher berechtigt, ihre Berechnungen über die Erneuerungsausgaben zu verwerfen, da sie auf angeblichen Aehnlichkeiten beruhen, die dermaßen verschiedenartig sind, daß sie sich zu Ausnahmen gestalten. Um jedoch einen neuen Beweis unseres Bestrebens zu geben, vorzugsweise ungünstige Voraussetzungen anzunehmen, um Täuschungen zu vermeiden und so nahe als möglich zur tatsächlichen durch die Ergebnisse der Zukunft zu bestätigenden Wirklichkeit zu gelangen — so wollen wir noch einmal die Vergleichung der Herren Abgeordneten als Grundlage annehmen.

Aber wenn wir die vorausgesetzte Aehnlichkeit zugeben, so bestreiten wir dagegen den angeführten Betrag von Fr. 1100 auf den Kilometer als durchschnittliche Ausgabe für den Unterhalt der Bahnen im Jahr 1867 für diese drei Gesellschaften.

In ihren Verwaltungsberichten für dieses Jahr finden wir nachfolgende Zahlenangaben:

Gesellschaften	Kilometerzahl im Betrieb.	Gesamt- betrag der Bahnunter- haltungskosten.	Bahnunter- haltungskosten per Kilometer.
Berein. Schweizerbahn	265	Fr. 164,000	Fr. 619
Nordostbahn:			
einspurig 264 Kilom. {			
zweispurig 76 " }	340	219,000	645
Centralbahn:			
einspurig 238 Kilom. {			
zweispurig 51 " }	289	271,000	938

Durchschnittsauslagen auf den Kilometer
anstatt Fr. 739
" 1,100

Unterschied Fr. 361

Wenn wir vom wirklichen oben berichtigten Durchschnitt
von Fr. 739
wie die Delegirten für die Staatsbahn abziehen " 100

so bleiben Fr. 639

oder in runder Zahl Fr. 600 per Kilometer, oder im Ganzen
im Jahr $600 \times 71 =$ Fr. 42,600

Bedenkt man, daß bisher " 26,600
durchschnittlich hingereicht haben, so wird man zugeben, daß
der oben angenommene Betrag von Fr. 42,600 über das
Bedürfnis der nächsten 5 Jahre hinaus hinreichen und die für
die darauf folgenden fünf Jahre bis Ende 1879 nöthigen
Auslagen decken wird.

Zu 2 und 3.

Reparaturkosten der Lokomotiven und Wagen.

Die Abgeordneten schätzen erstere auf Fr. 14,413. 88
und letztere auf " 17,213. 18

Zusammen auf Fr. 31,627. 06

Diese Zahlen scheinen uns zu hoch. Wir könnten sie
aus denselben Gründen bestreiten, die wir zum Nachweis der
Unzulässigkeit der ihnen zum Theil zu Grunde gelegten Ver-
gleichungen auseinandergesetzt haben. Was insbesondere die
Lokomotiven betrifft, so wären wir berechtigt, die durch den
verstorbenen Ingenieur Wieland festgestellten Unterschiede in
Abnutzung der Maschinen, je nachdem sie mit Torf oder
Steinkohlen geheizt werden, in's Gedächtnis zu rufen, Unter-
schiede, die entschieden zu Gunsten des erstern dieser Beheiz-
ungsmittel sprechen und die übrigens durch den Geschäftsbe-
richt vom Jahre 1867 bestätigt sind, in welchem man auf
Seite 21 liest, „daß die Lokomotiven sich immer vollkom-
men gut erhalten.“

Nichtsdestoweniger wollen wir die Zahlenangaben des
Herrn v. Gonzenbach ganz unverändert annehmen, so daß im
Ganzen genommen der durchschnittliche Betrag der jährlichen
Unterhaltungskosten der Bahn, der Lokomotiven und Wagen
in Zukunft zufolge unserer Berechnungen auf Fr. 74,227. 06
anstiegen würde.

Zu b.

Minder ausgaben.

Die Herren Abgeordneten führen zwei Gegenstände an,
auf welchen sie Ersparnisse oder Verminderung der Ausgaben
annehmen, nämlich:

a. die Vereinfachungen, die in der gegenwärtigen Organi-
sation der Staatsbahn getroffen werden können, und

Tagblatt des Großen Rathes 1869.

b. die Herabsetzung des Betrages der Pachtzinse und Ver-
gütungen, welche bisher der Centralbahn für die Be-
nutzung der gemeinsamen Bahnhöfe und Strecken von
Bern-Zollikofen und Bern-Gümligen bezahlt wurden.

Man könnte noch andere in Zukunft vorzunehmende Er-
sparnisse anführen; da sie aber weniger wichtig und schwie-
riger durchzuführen sind, als die vorgenannten, so wollen wir
uns für den Augenblick ausschließlich an die oben bezeichneten
halten.

Zu a. Die Abgeordneten beschränken sich darauf, in ihrem
Bericht vom 9. Januar 1869 den Betrag der früher von
ihnen in ihrem Berichte der Mehrheit des Verwaltungsrathes
vom Weinmonat 1868 zugegebenen Ersparnisse im Betrage
von Fr. 15,965
anzuführen, welchem sie " 768
für die Abschaffung einer untergeordneten An-
stellung beifügen.

Zusammen Fr. 16,673

Man wird sich erinnern, daß in den von der Direktion
über die in der gegenwärtigen Organisation des Betriebes
einzuführenden Aenderungen abgefaßten Berichten nachgewiesen
worden ist, daß der Betrag, der durch die Ersparnisse infolge
der Vereinfachungen in der Verwaltung erlangt werden kann,
auf Fr. 30—33,000 geschätzt worden ist.

Wir hätten Grund, diese Zahlenangabe festzuhalten.
Aber auch bei diesem Gegenstand wollen wir in den Berech-
nungen, um die es sich handelt, unsere eigene Berechnung
opfern (jedoch unter dem Vorbehalte, sie später geltend zu
machen, wenn eintretenden Falls die zweite Verathung des
Gesetzes vom 2. Christmonat 1864 stattfindet), um für den
Augenblick den Anschlag der Abgeordneten zuzugeben, mit
einem einzigen Zusatz, mit dem sie mit uns einig sein wer-
den. Unter den Stellen, deren Abschaffung wir in der neuen
Organisation vorgeschlagen haben, erscheint die des Gehülfen
des Bahningenieurs. Von da an und infolge der ehrenhaften
Entlassung des betreffenden Beamten ist diese Stelle unbe-
setzt, und der Oberingenieur mit einem Sekretär genügen voll-
kommen den Bedürfnissen des Dienstes. Durch die t h a t -
s ä c h l i c h e Abschaffung dieser Stelle muß die Zahl der von
den Herren v. Gonzenbach, Karrer und Schaller-berechneten
Ersparnisse um die damit verbundenen gewesene Besoldung,
nämlich um Fr. 2100 erhöht werden, so daß die von den
Abgeordneten anerkannten Ersparnisse auf Fr. 18,773 an-
steigen würden.

Ad b. Der bernische Staat hat der Centralbahngesell-
schaft durchschnittlich während der fünf letzten Jahre ungefähr
Fr. 216,000 jährlich als seinen Anteil an den Zinsen des
Baukapitals und den Betriebskosten der gemeinschaftlichen
Bahnhöfe und Bahnstrecken von Bern-Zollikofen und Bern-
Gümligen bezahlt.

Zufolge der Berichte von sachkundigen und zuständigen
Personen und Behörden, welche diesen Ausgabenposten genau
untersucht haben, ergibt es sich, daß er um ungefähr Franken
60—80,000 zu hoch ist.

Da die zur Prüfung dieses Berichtes zugemessene Zeit
uns nicht erlaubt, die Gründe, welche diesen Abzug von
Rechts- und Billigkeitswegen verlangen, auseinanderzusetzen,
so wollen wir uns darauf beschränken, auch hier den gering-
sten, von den Abgeordneten auf Fr. 50,000 festgesetzten Be-
trag zuzugeben. Wir werden diesen Gegenstand bei den Ver-
handlungen ausführlicher vor den höhern Behörden ent-
wickeln.

Um die Vergleichung der von einer und anderer Seite
aufgestellten Rechnungen zu erleichtern und zum Zwecke, die
Ergebnisse zu würdigen, welche in den nächsten 10 Jahren
aus der Vermehrung der Unterhaltungsausgaben und der
Verminderung des Betriebes, sowie beide vorausgesetzt
sind, hervorgehen werden, haben wir folgende Uebersicht auf-
gestellt:

Berechnung der Vermehrung der Unterhaltsausgaben (vom Jahr 1869 an) und der Verminderung der Betriebskosten zur Festsetzung des Durchschnittsbetrages der jährlichen Ausgaben während 10 Jahren bei Annahme der Beibehaltung des Selbstbetriebes.

Nach den Abgeordneten.	Nach der Direktion.	Unterschied zu Gunsten der Direktion.
Vermehrung der Ausgaben für den Bahnunterhalt:	Vermehrung der Ausgaben für den Bahnunterhalt:	Fr.
Unterhalt der Bahn Fr. 71,000. —	Unterhalt der Bahn Fr. 42,600. —	
" " Lokomotiven " 14,413. 88	" " Lokomotiven " 14,413. 88	
" " Wagen " 17,213. 18	" " Wagen " 17,213. 18	
Zusammen Fr. 102,627. 06	Zusammen Fr. 74,227. 06	
Minderkosten des Betriebs.	Minderkosten des Betriebs.	
1) Bei der Betriebsorganisation Fr. 16,673	1) Bei der Betriebsorganisation Fr. 16,673, wozu für die aufgebene Stelle des Adjunkten des Bahningenieurs Fr. 2,100 zu zählen sind Fr. 18,773	
2) Bei den Leistungen an die Centralbahn " 50,000	2) Bei den Leistungen an die Centralbahn " 50,000	
" 66,773. —	" 68,773. —	
Reiben Fr. 35,954. 06		
Zuzuzählen Betriebskosten von 1868 " 763,410. 45		
Gesamtbetrag der jährlichen Verwaltungskosten von 1869—1879 auf Jahr " 799,364. 51	Unterschied zu Gunsten der Mehrkosten des Betriebs Fr. 5,454. 06	
	Zuzuzählen die Betriebskosten von 1868 " 763,410. 15	
	Gesamtbetrag der jährlichen Verwaltungskosten von 1869—1879 per Jahr Fr. 768,864. 51	30,500
	oder in runder Zahl Fr. 769,000.	30,000

Aus dieser Uebersicht erzeigt sich, daß während der 10 nächstkünftigen Jahre die jährlichen durchschnittlichen Kosten des Betriebes durch den Staat nach den Berechnungen der Delegirten betragen werden Fr. 799,364. 51 und nach denen der Direktion, welche in den Annahmen über die Mehreinnahmen und Minderausgaben sehr gemäßigt sind " 769,000. —

Vergleichung zwischen den finanziellen Ergebnissen der Verpachtung und des Selbstbetriebes.

A. Nach der Berechnung der Delegirten.

Am Schlusse ihrer Auseinandersetzungen über den finanziellen Theil ihres Berichtes vergleichen die Delegirten die nach ihrer Berechnung aus der Verpachtung für die Jahre 1869—1871 sich ergebenden Vortheile. Sie beendigen ihre Vergleichung mit dem letztern Jahr. Wir glauben hier ihre ihre Berechnung aufnehmen und sie bis 1878 ergänzen zu sollen.

Jahre.	Selbstbetrieb. Fr.	Verpachtung. Fr.	Differenz zu Gunsten der Verpachtung. des Selbstbetriebes.	
			Fr.	Fr.
1869	336,076. 86	441,500. —	105,423. 14	—
1870	364,470. 86	441,500. —	77,029. 14	—
1871	392,864. 86	441,500. —	48,635. 14	—
1872	421,258. 86	441,500. —	20,241. 14	—
1873	449,652. 86	441,500. —	—	8,152. 86
1874	478,046. 86	441,500. —	—	36,546. 86
1875	506,440. 86	441,500. —	—	64,940. 86
1876	534,834. 86	441,500. —	—	93,334. 86
1877	563,228. 86	441,500. —	—	121,728. 86
1878	591,622. 86	441,500. —	—	150,122. 86
Zusammen			251,327. 56	478,827. 16

Diese Zahlen weisen, im Falle der Verpachtung und nach der auf der Grundlage der Delegirten sich gründenden Progression, für den Kanton Bern während der zehnjährigen Pachtdauer einen Verlust von Fr. 223,498. 60 nach.

Um diesen Verlust auf den 10 Pachtjahren zu kompensieren, werden sich die Herren v. Gonzenbach, Karrer und Schaller ohne Zweifel auf der versprochenen und auf Franken 35,416. 66 angeschlagenen Majoration erholen wollen. Wie wir es zur Genüge dargethan, liegt diese Mehreinnahme jedoch außer aller Wahrscheinlichkeit, es sei denn vielleicht ausnahmsweise für ein oder zwei Jahre. Vorausgesetzt selbst, daß diese unmögliche Mehreinnahme sich während der sechs letzten Pachtjahre erhalten würde, so wäre ihr Gesamtbeitrag von Fr. 35,416. 66 \times 6, also Fr. 212,499. 96 um " 10,998. 60

zu niedrig, um die durch Fortführung bis zum Schluß der zehn Jahre der von den Delegirten für die drei ersten Jahre angefangenen Vergleichen erlangte Summe

von auszugleichen.

Fr. 223,498. 60

Das Ergebniß der Berechnungen der Herren v. Gonzenbach, Karrer und Schaller selbst genügt also, um zu beweisen, daß die beantragte Verpachtung für den Kanton Bern in finanzieller Beziehung nicht vortheilhaft ist.

* * *

B. Nach der Berechnung der Eisenbahndirektion.

Obgleich die vorstehende Uebersicht schon bezeichnend genug ist, so wollen wir ihr Ergebniß, welches gegen die Verpachtung spricht, durch eine zweite Uebersicht bestätigen, die unsere vorigen Berechnungen ebenfalls enthalten wird. Es ist dieß das praktischste Mittel, um die Gesamtheit der Operationen, die Vorzüge und Unterschiede der beiden in Zahlen ausgedrückten Eventualitäten auf den ersten Blick begreiflich zu machen.

Selbstbetrieb.					Verpachtung.				Differenzen zu Gunsten								
Jahre.	Reineinnahmen.		Ausgaben.	Reineinnahmen.		Pachtzins.				der Verpachtung.				des Selbstbetriebs.			
	Fr.	St.		Fr.	St.	ohne Majoration.		mit Majoration.		ohne Majoration.		mit Majoration.		ohne Majoration.		mit Majoration.	
1869	1,147,047.	37	769,000	378,047.	37	441,500	—		63,452.		67	—		—		—	
1870	1,182,047.	37	769,000	413,047.	37	441,500	—		28,452.		63	—		—		—	
1871	1,217,047.	37	769,000	448,047.	37	441,500	476,916.	66	—		28,869.	29	6,547.	37	—		
1872	1,252,047.	37	769,000	483,047.	37	441,500	476,916.	66	—		—		41,547.	37	6,130.	71	
1873	1,287,047.	37	769,000	518,047.	37	441,500	476,916.	66	—		—		76,547.	37	41,130.	71	
1874	1,322,047.	37	769,000	553,047.	37	441,500	476,916.	66	—		—		111,547.	37	76,130.	71	
Total für sechs Jahre									91,905.	30	28,869.	29	236,189.	48	123,392.	13	
Bilanz:																	
I. Ertrag der Pacht ohne Majoration									—		—		91,905.		30	—	
Differenz zu Gunsten des Selbstbetriebs									—		—		144,284.		18	—	
II. Ertrag der Pacht mit Majoration									1869 u. 1870		Fr. 91,905. 30		—		120,774.		59
									dazu		" 28,869. 29		—				
Differenz zu Gunsten des Selbstbetriebs									—		—		—		2,617.		54

Nach unserer Berechnung wird sich somit für den Staat während der sechs ersten Jahre (1869—1874), wenn, wie es am wahrscheinlichsten ist, die Majoration nicht eintritt, beim Selbstbetrieb seiner Linien ein Ueberschuß des Reinertrages, gegenüber dem Pachtzins, in runder Summe von Fr. 144,000 ergeben und von Fr. 2600, wenn der Fall der Majoration vom dritten Jahre an sich dauernd zeigt. Wenn wir in obiger Tabelle noch das Ergebniß des Jahres 1875 hinzufügen würden, so hätten wir, die Majoration zugegeben, mit Inbegriff derselben am Ende der sieben Pachtjahre schon eine Differenz von Fr. 113,748. 25 zu Gunsten des selbstständigen Betriebes.

Wir könnten unsere Vergleichen weiter führen und zu höhern Summen gelangen. Obige Ergebnisse, verbunden mit den in der vorhergehenden Uebersicht bereits erhaltenen, scheinen uns jedoch zu genügen, um uns von entferntern Vergleichen und weitem Kommentaren zu entheben.

Wir betrachten es als erwiesen, daß vom besondern Standpunkt des unmittelbaren finanziellen Ergebnisses aus die Verpachtung der Staatsbahnlilien unter den beantragten

Bedingungen für den Kanton eher ungünstig als vortheilhaft wäre.

C.

Untersuchung einiger Hauptbestimmungen und einiger dem Kanton Bern zu wenig Sicherheit bietenden Garantien des Pachtvertrages.

Ohne Zweifel sind alle diejenigen, welche das Verpachtungsprojekt gelesen haben, von der Unbestimmtheit, der Zweideutigkeit und der Elastizität der Redaktion des größten Theils der wichtigsten Bedingungen desselben betroffen worden.

Vom dritten Satz des ersten Artikels an, der übrigens Zweifel über den wichtigen Punkt entstehen läßt, welcher der kontrahirenden Parteien die Last des Unterhaltes des Rollmaterials und der Bahn sammt ihren Dependenzen auffällt, sind die Hauptbestimmungen des Pachtvertrages in einer zu allgemeinen und zu wenig bestimmten Weise redigirt, die Anlaß

zu verschiedenen Interpretationen gibt und geeignet ist, zahlreiche Schwierigkeiten und höchst verwickelte Prozesse hervorzurufen.

Wir wollen uns indessen in der Kritik des Vertrages nicht bei der unbestimmten und ungewissen Form von dessen Redaktion aufhalten; wir erwähnen nur, daß wir uns die Mangelhaftigkeit der Form hauptsächlich durch die Art und Weise, wie die Unterhandlungen geführt wurden, erklären können. Die Herren Delegirten haben nämlich das Projekt unter sich definitiv angenommen und ihren resp. Verwaltungsräthen zur Annahme oder Verwerfung in globo durch Ja oder Nein vorgelegt. Den im Schooße der Verwaltungsräthe vorgeschlagenen Abänderungen wurde entgegengehalten, daß der Vertrag nicht mehr abgeändert werden könne und in seiner jetzigen Fassung angenommen oder verworfen werden müsse.

Instruktionen.

Art. 6. „Als Pachtzins der bernischen Linien zahlt die schweizerische Centralbahn in vierteljährlichen gleichen Raten an die bernische Staatskasse die jährliche Summe von Fr. 543,440,“ (nach den Berechnungen des Hrn. Direktor Schaller) „hiebbei ist den Herren Delegirten einiger Spielraum eingeräumt, infolge dessen sie den Pachtzins bis auf Fr. 536,000 ermäßigen können.“

„Dieser jährliche Pachtzins wird von Anfang des Jahres 1870 an jährlich um 2 bis 4% vermehrt, welcher Betrag in gleichen Raten wie der Hauptbetrag zahlbar ist.“

Entwicklung des Verkehrs.

Art. 1, letztes Alinea. „Der Personen- und Waarenverkehr nach der Suisse occidentale, der Ligne d'Italie, der Jura industriel-Bahn und der Paris-Lyon-Méditerranée-Bahn darf nicht zum Nachtheil der bernischen Staatsbahn durch Differenzialtarife oder Verschlechterung der Korrespondenzen verflummert werden, sondern ist bestens zu pflegen und zu äuffnen.“

Abnutzung des Rollmaterials der Staatsbahn

Art. 2. „Der Gebrauch des Betriebmaterials (Locomotiven und Wagen) soll bei der vorgesehenen Anzahl der Züge die Leistungen desselben im Jahre 1868 nicht überschreiten; bei zunehmender Zahl der Züge soll auch eine verhältnismäßige Vermehrung der Leistungen eintreten.“

(„Sollte die schweizerische Centralbahn die letztere Bestimmung nicht eingehen, so ist der Vorschlag zu machen, daß sie das gesamte Betriebmaterial käuflich übernehme, das Rückkaufsrecht für den Staat vorbehalten.“)

Controle und Garantien des Staates in der Verwaltung, im Betrieb und Unterhalt seiner Bahn.

Art. 7. „Die schweizerische Centralbahn verpflichtet sich, das Direktorium mit einem dritten Mitgliede zu ergänzen, welches dem Kanton Bern angehörig sein und dessen Wahl der Genehmigung des bernischen Regierungsrathes unterliegen soll.“

„Sie verpflichtet sich im Weiteren, die Anzahl der bernischen Mitglieder des Verwaltungsrathes von drei auf fünf zu vermehren.“

Was nun die Hauptbestimmungen des Pachtvertrages anbelangt, so genügt es, sie mit den die Interessen des Kantons Bern schützenden Instruktionen, welche den Delegirten der Staatsbahn mitgegeben wurden, zu vergleichen, um sich zu überzeugen, daß man von den meisten der wichtigeren Punkte abgewichen ist, oder daß man sie beträchtlich abgeschwächt oder in Bezug auf ihre frühere Tragweite gänzlich übergangen hat. Um die bedeutenden und wichtigen Differenzen zwischen den Instruktionen, wie sie vom Verwaltungsrathe der Staatsbahn als Basis für die Unterhandlungen festgesetzt wurden, und den aus den Unterhandlungen hervorgegangenen und von den Delegirten der Staatsbahn angenommenen Vertragsstipulationen augenscheinlicher zu machen, wollen wir dieselben in nachfolgender Tabelle einander gegenüberstellen:

Vertragsbestimmungen.

Pachtzins.

Art. 13. „Der jährliche Pachtzins beträgt Fr. 425,000, zahlbar in gleichen halbjährigen Raten je am 31. März und 30. September.“

„Wenn im dritten Jahre der Pachtzeit die Jahresdividende der Centralbahnaktie höher ist als diejenige des Vorjahres, so findet für dieses Jahr auch eine Erhöhung des Pachtzinses statt, und zwar in dem gleichen Verhältniß, in welchem die Jahresdividende der Centralbahnaktien zugenommen hat. Dieselbe Bestimmung gilt auch für die folgenden Jahre.“

Art. 3. „Der Personen- und Waarenverkehr ist nach allen Richtungen bestens zu pflegen und zu äuffnen und auf eine stete Vermehrung und Verbesserung der Korrespondenzen hinzuwirken.“

(Dieser Artikel ist sehr unbestimmt und übergeht das wichtige Verbot von Differenzialtarifen, welche die pachtende Gesellschaft sich im Gegentheil zu ihrem eigenen Vortheil anzuwenden indirekt vorbehält.)

(Dieser Punkt wurde im Vertrage weggelassen. Die Centralbahn kann nach ihrem Belieben das Rollmaterial der Staatsbahn für den Dienst ihrer eigenen Linien benutzen und ausnutzen, indem sie dasselbe auf der ganzen Linie, die starke Steigung zwischen Olten und Säufelfingen mitinbegriffen, circuliren läßt.)

(Der erste Theil des gegenüberstehenden Art. 7, welcher einzig geeignet gewesen wäre, dem Staate Bern eine wirksame Controle über die Art und Weise der Verwaltung, des Betriebs und des Unterhalts seiner Bahn für die Dauer der Verpachtung zu verschaffen, wurde im Vertrage gestrichen.)

Art. 15. „Dem Regierungsrath steht das Recht zu, während der Dauer der Pacht noch zwei weitere Mitglieder in den Verwaltungsrath der schweizerischen Centralbahn abzuordnen.“

Auf 31 Mitglieder, welche im Verwaltungsrathe der Centralbahn sitzen, soll der Staat Bern, auf dessen Gebiet 138 Kilo-

Art. 11. „Ueber die jährlichen Betriebseinnahmen und Ausgaben der bernischen Staatsbahn führt die schweizerische Centralbahn getrennte Rechnung und übersendet dieselbe jährlich in einer gewissen Anzahl gedruckter Exemplare nebst bezüglichem Verwaltungsberichte der Regierung des Kantons Bern.“

„Letzterer steht in der Weise das Recht einer allgemeinen Aufsicht über den Staatsbahndienst zu, daß ihr gestattet ist, durch besondere Commissäre die Bahn und ihren Betrieb zu überwachen und zu jeder Zeit die Bücher und Rechnungen betreffend diesen Betrieb einzusehen. . . .“

(Diese Betragsbedingung wurde gestrichen und durch den gegenüberstehenden Art. 10 ersetzt, welcher der Centralbahn gestattet, die Staatsarchive auszustöbern (sourir), dagegen dem Kanton Bern das Recht der Einsicht in die Betriebsrechnungen seiner eigenen Bahn verweigert!)

meter von 249 Kilometern seines eigenen Netzes sich befinden, welche mit den 71 gepachteten Kilometern sich auf 208 Kilometer, die sie im Kanton exploirt, vermehren, nur durch drei Mitglieber vertreten werden! . . .

(Die Delegirten der Centralbahn wollten in die Aufstellung einer getrennten Generalrechnung über die Einnahmen und Ausgaben des Staatsbahnbetriebes, wie sie von der Nordostbahn für die Linie Zürich-Bug-Luzern geführt wird, nicht einwilligen. Sie gab einzig die nachstehende, für eine ausreichende Controle ungenügende Bestimmung zu).

Art. 14. „Die schweizerische Centralbahn hat in ihren jährlichen Rechenschaftsberichten, von welchen sie dem Regierungsrath des Kantons Bern eine hinlängliche Anzahl zustellen wird, die Einnahmen auf der bernischen Staatsbahn stationenweise zu verzeihen und ihm, soweit thunlich, gleichfalls eine Uebersicht der Einnahmen nach den einzelnen Strecken geordnet auszufertigen.“

„Abgesehen von den dem Staate concessionsgemäß zustehenden Aufsichtsrechten in Bezug auf Bau und Betrieb, steht dem Regierungsrathe noch überdies als Eigenthümer das Recht zu, die Bahn und ihre Dependenz zu jeder Zeit in Bezug auf deren Unterhaltung untersuchen zu lassen. Allfällige sich zeigenden Mängeln wird die schweizerische Centralbahn sofort abhelfen.“

Art. 10. „Der schweizerischen Centralbahn steht jeweilen die Einsicht in die Archive der bernischen Staatsbahn und deren Benutzung frei.“

Garantien betreffend den Ausbau des bernischen Eisenbahnnetzes.

Art. 8. „Dem Staate Bern wird für den Fall des weitem Ausbaues des Bahnnetzes auf seinem Gebiete oder zum Zwecke allfälliger Fusion oder Cession seiner Linien oder ihres Betriebes das Recht der Kündigung oder Revision des gegenwärtigen Vertrags, je auf ein Jahr zuvor und auf den 31. Dezember, gewahrt, ohne daß eintretenden Falls von dem Mitkontrahenten irgend eine Entschädigung beansprucht werden könnte.“

Der Art. 19 des Vertrages gestattet eine Kündigung nur in einem einzigen Fall, wie wir im Beginn unseres Vortrages weitläufig auseinandergesetzt haben, nämlich in dem durch Art. 7 des Dekrets vom 2. Hornung 1867 vorgesehenen.

Die vorstehende vergleichende Tabelle spricht für sich selbst und enthebt uns eines langen Kommentars. Sie bestätigt die Thatsache, welche wir angeführt haben, auf eine überzeugende Weise, die Thatsache nämlich, daß die Hauptpunkte der Instruktionen, welche den Delegirten der Staatsbahn ertheilt wurden und welche für die Interessen des Kantons im Falle der Verpachtung Garantien boten, durch das Resultat der Unterhandlungen in Olten mißkannt, zurückgewiesen oder aber beträchtlich abgeschwächt wurden.

Die vergleichende Tabelle konstatirt denn auch

- 1) daß der jährliche Pachtzins, nach den Berechnungen des Direktors und des Verwaltungsrathes im Minimum auf Fr. 536,000 gewerthet, um mehr als Fr. 100,000 reduziert und auf nur Fr. 425,000 festgesetzt wurde;
- 2) daß die Staatsbahn sich geweigert hat, den der Entwicklung des Verkehrs der bernischen Staatsbahn schädlichen Differenzialtarifen zu entsagen;
- 3) daß die Centralbahn den Gebrauch des Rollmaterials der Staatsbahn nicht auf eine dem gegenwärtigen Verkehr der letztern entsprechende Weise reduzieren wollte; sie kann daher dieses Material auf allen Linien ihres Netzes circuliren lassen, es ausnutzen und in seinen Hauptbestandtheilen verderben und nichtsdestoweniger dasselbe nach dem Ablauf des Pachtvertrages in einem im Verhältniß zur Zeit sogenannten gut unterhaltenem Zustand zurück-

Tagblatt des Großen Rathes 1869.

geben, da die Erneuerung oder Ersetzung der wichtigsten Theile der Maschinen und Wagen gesetzmäßig nicht in die Kategorie der dem Miethher auffallenden Reparaturen gehört;

- 4) daß dem Kanton Bern keine wirklichen Garantien für die Controle und Ueberwachung der Verwaltung, des Betriebes und des Unterhaltes der zu verpachtenden Linien gegeben wurde, da man drei unerläßliche Mittel, um eine wirkliche Controle zu sichern, verweigert hat, nämlich, erstens, die Wahl eines bernischen Mitgliedes in das Direktorium, welches die Exekutivbehörde, die Seele der Verwaltung und des Betriebes ist; zweitens, eine Generalrechnung der Einnahmen und Ausgaben der zu vermietenden Bahn und endlich die Mittheilung der auf dieselbe Bezug habenden Bücher und Rechnungen;
- 5) endlich, daß, wie wir zur Genüge bewiesen haben, der Ausbau des bernischen Eisenbahnnetzes bedeutend erschwert und ad calendas graecas aufgeschoben würde.

S c h l u ß.

Wir haben die Ueberzeugung, eine Pflicht zu erfüllen, wenn wir, in Erwägung der obenerwähnten volkswirtschaftlichen und eisenbahnpolitischen Gründe und des direkten, wie auch des indirekten Finanzresultates den Oberbehörden des Kantons Kern den Antrag stellen, den projektirten Vertrag betreffend Verpachtung der Staatsbahn, wie er am 7. Januar abhin in Ofen unterzeichnet wurde, nicht zu genehmigen.

Bern, den 10. Februar 1869.

Der Direktor der Eisenbahnen:
Jolissaint.

Dem vorstehenden Berichte der Eisenbahndirektion sind folgende Beilagen beigelegt:

Das Direktorium der schweizerischen Centralbahn an den
Tit. Verwaltungsrath.

Basel, den 18. Januar 1869.

Tit.

Wir haben die Ehre, Ihnen den Pachtvertrag vorzulegen, den wir am 7. Januar, vorbehaltlich Ihrer Genehmigung, mit den Bevollmächtigten der bernischen Staatsbahn abgeschlossen haben. Wenn derselbe jetzt nicht, wie ähnliche Vorlagen, von einem ausführlichen schriftlichen Berichte begleitet ist, so mag uns der Umstand entschuldigen, daß der Tag Ihrer Sitzung wegen der Frage, ob eine außerordentliche Versammlung der Aktionäre zur endgültigen Vereinigung dieser Sache nothwendig oder angemessen sei, unerwarteter Weise vorgerückt werden mußte. Wir werden das Mangelnde durch unsere mündlichen Erläuterungen zu ergänzen suchen.

Vor allem heben wir hervor, daß wir das vorgeschlagene Pachtverhältniß nicht gesucht haben, sondern daß wir durch eine förmliche Anregung des Verwaltungsrathes der bernischen Staatsbahn zu demselben geführt worden sind.

Bei den bezüglichlichen Verhandlungen hat uns, wie früher bei dem Abschlusse des Konkurrenzvertrages, das Streben geleitet, den Wünschen der bernischen Behörden möglichst entgegen zu kommen. Wir sind daher namentlich in der Bestimmung des jährlichen Pachtzinses, der bernischerseits als Hauptpunkt vorangestellt wurde, so weit gegangen, daß ein finanzieller Vortheil für uns nicht zu erwarten ist.

Dagegen scheinen uns aus dem Pachtvertrage für die Centralbahn mittelbar oder unmittelbar Vortheile anderer Art hervorzugehen.

Wir erhalten die freie Verfügung über die bis anhin gemeinschaftlich benützten Bahnhöfe und Bahnstrecken. Wir werden ferner durch die Uebernahme der bernischen Staatsbahn in den Stand gesetzt, störende Folgen der Zerstücklung des schweizerischen Bahnnetzes zu beseitigen, Anschluß- und Konkurrenzverhältnisse besser zu ordnen und bei der Entwicklung des ganzen schweizerischen Eisenbahnwesens kräftiger mitzuwirken.

In der Würdigung dieser Verhältnisse, auf die wir mündlich noch näher eintreten werden, glauben wir Ihnen die Annahme des vorliegenden Pachtvertrages empfehlen zu dürfen. Was nun die Frage betrifft, ob es nothwendig oder angemessen sei, diesen Vertrag der Generalversammlung vorzulegen, so beantragen wir, im Hinblick auf die beschränkte Dauer desselben und auf Vorgänge, wie die Verpachtung der Strecke Bern-Thörishaus oder der Vertrag über die Mitbenützung von Theilen unseres Bahnnetzes durch die bernische Staatsbahn, eine Ent-

scheidung im verneinenden Sinne, wobei eine nachträgliche Anzeige an die Generalversammlung bezw. Guttheilung der Schritte des Verwaltungsrathes nicht ausgeschlossen wäre.

Wenn hingegen die Meinung vorherrschen sollte, daß die Annahme oder Verwerfung des vorliegenden Pachtvertrages von Seiten der Centralbahn der Generalversammlung der Aktionäre zukomme, so schlagen wir vor, dieselbe außerordentlicher Weise und in kürzester Frist einzuberufen.

Mit vollkommener Hochachtung!

Direktorium der schweiz. Centralbahn.

Bern, den 22. Oktober 1868.

Berechnungsbelege.

Im letzten Betriebsjahre 1867 erzeugten sich:

Totaleinnahmen	Fr. 1,042,047. 37
Totalausgaben	" 795,177. 51

Reinertrag rund Fr. 246,870. —

Es darf angenommen werden, daß diese Ergebnisse im Jahr 1868, welches sich mehr normal gestaltet, folgende Veränderungen ausweisen werden.

Mehreinnahmen:

a. Aus dem Betriebe an unmittelbaren und mittelbaren Einnahmen	Fr. 43,130
b. Aus dem Beitrag der Franco-Suisse für Mitbenützung der Strecke Biel-Neuenstadt wenigstens	" 15,000
Zusammen Mehreinnahmen	Fr. 58,130

Minderausgaben:

a. Für Torflieferungen und Nachzahlung von Zinsen pro 1865 und 1866 (vide Bericht 1867)	Fr. 15,779
b. Für Verminderungen der jährlichen Torflieferungen um 2600 Klafter, zum Werthe von Fr. 12 — Fr. 31,200.	
Minderausgaben von 10 1/4 % auf dieser Summe	" 3,198
c. Für den Bahndienst, Unterhaltungsarbeiten	" 10,000
d. Prozeßkosten	" 2,000
e. An vorgesehenen Minderausgaben an Personal, laut mündlichem Bericht vom 14. Oktober	" 15,965
f. An muthmaßlichen Ersparnissen in den Urtheilsbetreffnissen an die schweizerische Centralbahn, wenigstens	" 50,000
Total Minderausgaben rund	Fr. 96,940

Nach vorstehenden Annahmen gelangen wir schließlich zu folgendem Normalresultat im Selbstbetrieb der bernischen Staatsbahn:

Totaleinnahmen	Fr. 1,100,177. 37
Totalausgaben	" 698,237. 51

Reineinnahmen Fr. 401,939. 86
In runder Zahl " 401,940. —

Vorstehende Fr. 50,000, sub. litt. f. vertheilen sich auf die im Jahre 1867 an die schweiz. Centralbahn bezahlten Fr. 214,037. 65 in folgendem Verhältnisse:

Auf den Kapitalzinsen im Betrage von Fr. 128,059 — Fr. 30,000
 " Betriebskosten " 85,979 — " 20,000
 Es würden also in Zukunft der bernischen Staatsbahn auffallen an Kapitalkosten Fr. 98,059
 und an Betriebskosten " 65,979

Zusammen Fr. 164,038

Es wird nun beantragt, es seien an dieser Summe von der schweizerischen Centralbahn bei Uebernahme des Betriebes zu erlassen:

1) Die Kapitalzinse mit Fr. 98,059

2) An den Betriebskosten sich mit Fr. 1500 per Kilometer zu begnügen = Fr. 22,500, was ungefähr dem dritten Theil der auf Fr. 65,979 reduzierten Betriebskosten gleichkommt.

Sie würde demnach verzichten auf " 43,479

Total der Verminderung Fr. 141,538

Minderausgaben von dieser Erlassung her in runder Zahl Fr. 141,500

Diese Fr. 141,500 zu obigen " 401,940

gerechnet, ergäben eine jährliche Reineinnahme von Fr. 543,440

welche das jährliche Defizit auf Grundlage des Budgets der Staatsbahn pro 1868 um Franken 227,090 vermindern würden.

Für getreue Abschrift:

Bern, den 16. Januar 1869.

Namens des Direktoriums der
bernischen Staatsbahn,
Der Sekretär ad int.:
Küfer.

Bernische Staatsbahn.

1. Verbrauch an Schwellen und Schienen im Jahr 1867.

1628 Schwellen à Fr. 5. 55 Fr. 9,035. 40
 414 Schienen à Fr. 39. 80 " 16,477. 20

Total Fr. 25,512. 60

2. Durchschnittskosten per Jahr.

Die Dauer der Schwellen zu 9 und der Schienen zu 15 Jahren angenommen:

a. Schwellen. Anzahl im Ganzen 98,000 à Fr. 5. 55 = Fr. 543,900

Betrag per Jahr $\frac{543,900}{9}$ Fr. 60,433

b. Schienen. Stück im Ganzen 28,000 à Fr. 39. 80 = Fr. 1,114,400

Betrag per Jahr $\frac{1,114,400}{15}$ " 74,293

Unterhaltungskosten Total per Jahr Fr. 143,726

3. Dauer des auf 30. September 1868 bestehenden Vorraths.

a. Schwellenvorrath 4000,

Bedarf per Jahr $\frac{98,000}{9}$ 10,888 Stück.

Dauer des Vorraths nicht ganz $1\frac{1}{2}$ Jahr.

b. Schienenvorrath 2500 Stück. Durchschnittlicher Bedarf per Jahr $\frac{28,000}{15}$ 1866.

Dauer des Vorraths $1\frac{1}{2}$ Jahr.

Bern, den 14. Januar 1869.

Der Bahningenieur:
Gränicer.

Bern, den 15. Januar 1869.

An Herrn Regierungsrath Jolissaint, Präsident des Verwaltungsrathes der bernischen Staatsbahn in Bern.

Herr Regierungsrath!

Beehre mich, meinem Berichte vom 14. d. d. folgenden Nachtrag beizufügen.

Sofern die gegenwärtigen Preise für Schwellen und Schienen angenommen werden, stellt sich die Berechnung des theoretischen Durchschnittsverbrauchs per Jahr folgendermaßen:

Der Preis von einer Schwelle ist Fr. 5. —
 per Tonne Schienen " 190. 30
 und da " die Schienen 20,40 Pfund per Lauffuß wiegen, so kostet eine 20 Fuß lange Schiene Fr. 38. 94.

Also ergeben

1. Schwellen:

a. Neuenstadt-Biel	2800 Stück à Fr. 5	Fr. 14,000
b. Biel-Zollikofen	3000 Stück à Fr. 5	" 15,000
c. Gümli-Genève	4000 Stück à Fr. 5	" 20,000
	9800 Stück	Fr. 49,000

2. Schienen:

a. Neuenstadt-Biel	533 Stück à Fr. 38. 94	Fr. 20,755
b. Biel-Zollikofen	430 Stück à Fr. 38. 94	" 16,744
c. Gümli-Genève	456 Stück à Fr. 38. 94	" 17,756
	1419 Stück	Fr. 55,255

Mit Hochachtung!

Der Bahningenieur:
Gränicer.

Bern, den 29. Januar 1869.

Herrn Regierungsrath Jolissaint, Präsident des Verwaltungsrathes der bernischen Staatsbahn in Bern.

Herr Regierungsrath!

Nachfolgend beehre mich, die mit verehrlichem Schreiben vom 12. d. d. an mich gestellten Anfragen zu beantworten.

Art. 1. Wie viel Schienen sind zur Konstruktion der Staatsbahn verwendet worden und zu welchem Preise wurden sie angekauft?

Antwort: In die Bahn wurden im Ganzen verwendet 28,000 Stück Schienen.

Im Vorrath befinden sich auf 31. Dezember 1868 im Ganzen 2,420 " "

Total Schienen 30,420

Der Ankaufspreis der Schienen loco Zollikofen, Gümli oder Biel betrug Fr. 195 per Tonne.

Art. 2. Welches ist der gegenwärtige Schienenpreis per Tonne?

Antwort. Der Preis der Schienen betrug in letzter Zeit loco Basel Fr. 181. 50 und loco Biel Fr. 190. 30.

Art. 3. Wie viel Schwellen wurden verwendet, welches war der Ankaufspreis, und was kosten sie heute?

a. An Stoß- und Zwischenschwellen wurden zusammen im Ganzen in die Bahn verwendet 98,000 Stück. Vorräthig sind auf 31. Dezember 1868 3801 Stück.

b. Der durchschnittliche Ankaufspreis betrug Fr. 5. 55 per Stück.

c. Der heutige Preis beträgt im Durchschnitt Fr. 5 per Schwelle.

Art. 4. Angabe des Verbrauchs an Schwellen und Schienen bisher und ebenso der nächsten 10 Jahre auf die Strecken Neuenstadt-Biel, Biel-Zollikofen und Gümli-Gen-Langnau ausgedehnt.

Da erst im Frühjahr 1868 die Bahnmeisterbezirke mit obigen Bahnstrecken übereinstimmend eingetheilt worden, während früher zur Strecke Neuenstadt-Biel noch Biel-Buchwil gehörte und der Materialverbrauch nur nach den Bahnmeisterbezirken gebucht ist, so ist es unmöglich, diesen Verbrauch durchweg nach den erst erwähnten Bahnstrecken anzugeben.

Die Material-Scontro geben folgenden Nachweis:

	1864.	1865.	1866.	1867.	1868.
	Schienen.	Schwellen.	Schienen.	Schwellen.	Schienen.
Biel-Neuenstadt		87	39	53	688
Biel-Zollikofen	72		228	12	1368
Gümligen-Langnau		11	112	32	251
	72	98	379	97	893
					1628
					414
					2073
					443

Den Materialverbrauch für die nächsten 10 Jahre betreffend können die Elemente zur Berechnung desselben insoweit angegeben werden, als eine mittlere Dauer der Schwellen und Schienen als Basis aufgestellt wird.

Die mittlere Dauer wird gewöhnlich angenommen:

für die Schwellen zu 9 bis 10 Jahren,

" " Schienen zu 15, 20 bis 25 Jahren.

Nimmt man für sämtliche Strecken die Dauer der Schwellen zu 10 Jahren an, und diejenige der Schienen für die Strecke Neuenstadt-Biel zu 15, für Biel-Zollikofen zu 20, und für Gümli-Gen-Langnau zu 25 Jahren, so ergeben sich folgende Unterhaltungskosten:

1. Schwellen.

a. Neuenstadt-Biel, inclusive Bahnhof:

Bestand 28,000 Stück, durchschnittlicher Verbrauch per Jahr 2800 Stück à Fr. 5. 55 Fr. 15,540

b. Biel- (exclusive Bahnhof) Zollikofen:

Bestand 30,000, durchschnittlicher Verbrauch " " 3000 " " 16,650

c. Gümli-Gen-Langnau:

Bestand 40,000 Stück, durchschnittlicher Verbrauch " " 4000 " " 22,200

Total-Betrag per Jahr für 9800 Stück Schwellen

Fr. 54,390

Nimmt man die durchschnittliche Dauer bloß zu 9 Jahren an, so ergibt sich ein Durchschnittsbetrag per Jahr von Fr. 60,433.

2. Schienen.

a. Neuenstadt-Biel, incl. Bahnhof:

Bestand 8000 Stück Schienen.

Durchschnittlicher Verbrauch per Jahr

$$\frac{8000}{15} = 533 \text{ Stück à Fr. 39. 80}$$

Fr. 21,213

b. Biel-Zollikofen:

Bestand 8600 Stück Schienen.

Durchschnittlicher Verbrauch per Jahr

$$\frac{8600}{20} = 430 \text{ Stück à Fr. 39. 80}$$

" 17,114

c. Gümli-Gen-Langnau:

Bestand 11,400 Stück Schienen.

Durchschnittlicher Verbrauch per Jahr

$$\frac{11,400}{25} = 456 \text{ Stück à Fr. 39. 80}$$

" 18,148

Totalbetrag für Schienen per Jahr 1419 Stück

zu Fr. 56,475

Zusammenstellung über den durchschnittlichen Jahresbetrag für Unterhalt von Schienen und Schwellen.

	Schwellen.	Schienen.	Total.
a. Neuenstadt-Biel (incl. Bahnhof)	Fr. 15,540	Fr. 21,213	Fr. 36,753
b. Biel-Zollikofen	" 16,650	" 17,114	" 33,764
c. Gümli-Gen-Langnau	" 22,200	" 18,148	" 40,348
	Fr. 54,390	Fr. 56,475	Fr. 110,865

Art. 5. Auf welchen Zeitabschnitt wird auf jeder der drei Bahnstrecken eine Generalerneuerung des Geleises erforderlich sein?

Können die Schienen der Strecke Biel-Zollikofen bei 4 à 5 Bügen per Tag nicht noch 12 à 15 Jahre und diejenigen der Strecke Gümliigen Langnau bei drei Bügen per Tag 15 à 20 Jahre dauern?

Antwort. Die erste Tabelle sub Art. 4 hievor weist folgenden Verbrauch an Oberbaumaterial auf der ganzen Staatsbahn nach:

	1864	1865	1866	1867	1868
Schwellen	—	98	97	1628	2073
Schienen	72	379	893	414	443

Es ergibt sich hieraus, daß die theoretischen Durchschnittszahlen für den Jahresverbrauch

an Schwellen mit 9800 Stück, und
an Schienen " 1419 " bei weitem noch nicht erreicht sind.

Der vorhandene Vorrath von 2421 Stück Schienen wird noch für den Bedarf von wohl fünf Jahren ausreichen und alsdann kann es sich keineswegs um eine Generalerneuerung handeln, da noch lange nicht alle Schienen ausgenutzt sein und die bisher ausgewechselten einen noch längeren Bestand haben werden. Eine Generalerneuerung wird überhaupt gar nie vorkommen, da der Abgang ein allmäliger ist, der stets durch neue Schienen ersetzt wird.

Art. 6. Können die Schienen der Nebengeleise nicht zur Auswechslung der Schienen des Hauptgeleises verwendet werden und wie viel solcher Nebengeleise-Schienen sind vorhanden?

Antwort: Eine solche Auswechslung ist allerdings möglich. Sie hat aber auch bereits theilweise stattgefunden und was noch geschehen kann, ist ganz unerheblich. Wenn anderseits Nebengeleise, die von der Lokomotive wenig, oder, wie in Wagenremisen, gar nie befahren werden, einmal ausgewechselt werden müssen, so werden hiezu jederzeit bloß Schienen, die im Hauptgeleise nicht mehr dienen können, verwendet.

Mit Hochachtung!

Der Bahningenieur:
G. Gränicher.

Bern, den 20. Januar 1869.

An Herrn Regierungsrath Jolissaint, Präsident des Verwaltungsrathes der bernischen Staatsbahn in Bern.

Herr Regierungsrath!

Höflichst erwiderns Ihr verehrliches Schreiben von heute theile Ihnen mit, daß allerdings in der Berechnung der durchschnittlichen Unterhaltungskosten der Werth der Ausschuß-Schwellen und Schienen nicht berücksichtigt worden ist.

Derselbe ist aber anzunehmen:

für 1 Stück Schwelle Fr. 0. 20, und

für 1 Stück Schiene Fr. 20. —.

Die in Rechnung zu ziehenden Preise betragen hienach:

für 1 Schwelle Fr. 5. 55 weniger Fr. 0. 20 = Fr. 5. 35	
resp. nach heutigem Preise	4. 80
für 1 Schiene Fr. 39. 80 weniger Fr. 20. — = "	19. 80
resp. nach heutigem Preise	18. 94

Tagblatt des Großen Rathes 1869.

Schließlich bemerke noch, daß wir schon viele Ausschuß-Schienen zu Fr. 24 und Fr. 28 per Stück verkauft haben.

Mit Hochachtung!

Der Bahningenieur:
G. Gränicher.

V. Antrag des Regierungsrathes an den Großen Rath,

lautend:

Es sei dem zwischen den Bevollmächtigten des Verwaltungsrathes der bernischen Staatsbahn und dem Direktorium der schweizerischen Centralbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrag vom 7. Januar 1869, betreffend die Uebernahme des Betriebes der bernischen Staatsbahn durch die schweizerische Centralbahngesellschaft, die Genehmigung nicht zu erteilen.

Bern, den 20. Hornung 1869.

Im Namen des Regierungsrathes,

Der Präsident:
Weber.

Der Rathsschreiber:
Dr. Trächsel.

Auf den Antrag des Herrn Präsidenten beschließt der Große Rath die Behandlung des Vertrages in globo.

Jolissaint, Direktor der Eisenbahnen, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Die Frage, welche Ihre Einberufung in außerordentlicher Session veranlaßt hat, beschäftigt bereits seit mehreren Wochen die öffentliche Meinung unseres Kantons. Diese Frage ist eine sehr zusammengesetzte, weil sie zugleich die finanziellen, volkswirtschaftlichen und eisenbahnpolitischen Interessen des Kantons Bern umfaßt, und aus diesem Grunde haben denn auch die seit mehreren Wochen in der Presse und in öffentlichen Versammlungen gepflogenen Besprechungen ihre volle Berechtigung. Ich habe diese Kundgebungen mit Befriedigung gesehen, vorerst weil sie Zeugniß ablegen von dem Interesse, welches die bernische Bevölkerung an den öffentlichen Angelegenheiten nimmt, und dann weil dieselben überhaupt rein sachlich, d. h. mit einziger Rücksicht auf das allgemeine Interesse des Kantons gehalten waren. Hingegen mußte ich bedauern, hin und wieder den Parteigeist, die Politik der Persönlichkeiten durchblicken zu sehen, welche die Frage zu einer bloßen Partei- und Personensache zu machen suchte. Es hieße den gesunden Verstand, den Patriotismus und die Einsicht des Großen Rathes, vor welcher kleinliche Leidenschaften und persönliche Interessen verschwinden sollen, völlig mißkennen, wenn man dieser Behörde zumuthen wollte, den irrigen Weg derjenigen zu betreten, welche eine Angelegenheit von allgemeinem Interesse von dem beschränkten und eigennütigen Standpunkte ihrer Sonderinteressen beurtheilen möchten. Ich glaube deshalb die Gesinnung dieser hohen Versammlung richtig auszudrücken, wenn ich gleich beim Beginn dieser Verhandlungen den wichtigen Grundsatz aufstelle, daß die Frage, ob der Kanton Bern in den schweizerischen Eisenbahnangelegenheiten seine Selbstständigkeit aufrecht erhalten wolle, für ihn von nationaler, volkswirtschaftlicher und öffentlicher Bedeutung, keineswegs aber eine Partei- oder Personensache ist. Was mich betrifft, so kann ich offen erklären, daß ich diese Frage rein objektiv und vorherrschend mit Rücksicht auf die allgemeinen Interessen des Kantons ge-

prüft habe und daß ich sie von diesem Gesichtspunkte aus auch in dieser Versammlung behandeln werde. Bevor ich auf die Frage selbst eintrete, gestatten Sie mir, die historischen Phasen ihres Ursprunges und ihrer weiteren Entwicklung Ihnen vorzuführen. Bekanntlich hat am 4. Dezember 1861 der Große Rath ein Comité, bestehend aus den Herren Stockmar, Karrer und Schaller als Mitglieder und den Herren Gfeller und Riggeler als Suppleanten, mit dem Auftrage niedergesetzt, die Vollendung des Baues und die Organisation des Betriebs der von der Ostwestbahngesellschaft erworbenen Bahnlinsen zu leiten. Unter'm 27. November 1862 verlangte der Regierungsrath von diesem leitenden Comité die Vorlage eines Berichtes über den zu wählenden Betriebsmodus der Staatsbahn. In seinem vom 9. Dezember 1862 datirten Berichte beantragte das Comité die Organisation des Betriebs auf eigene Kosten und Gefahr des Staates. Die Herren Stockmar, Karrer und Schaller begründeten dannzumal ihren Antrag wörtlich wie folgt: „Zwei Fälle sind möglich bei der Wahl der Art und Weise des Betriebs. Entweder übernimmt der Staat selbst den Betrieb auf seine Rechnung, oder er tritt ihn an eine Nachbargesellschaft, z. B. der Centralbahn ab. Die Centralbahn ist eine Konkurrenzbahn der bernischen Staatsbahn. In der Richtung von Biel-Neuenstadt konkurriert sie auf der Linie von Bern nach Thörishaus, wo sie eine 13 Kilometer längere Schienenstrecke besitzt, als auf der Linie Herzogenbuchsee-Biel. In der Richtung von Biel-Bern konkurriert die Centralbahn mit der Linie Biel-Herzogenbuchsee-Bern, welche zwar um 4 1/2 Kilometer länger ist, als die Linie von Biel-Bern. Diese Differenz kann aber durch Tarifiermäßigungen ausgeglichen werden. . . . Auf der Linie Bern-Langnau konkurriert die Centralbahn theilweise mit der Bahnstrecke Bern-Gümligen. . . . Den Betrieb der Staatsbahn könnte die Centralbahn allerdings leicht übernehmen. . . . Indessen wäre auf der andern Seite die Wahl dieses Betriebsunternehmers nichts als die Ueberlieferung sämmtlicher Einnahmsquellen der Staatsbahnlinsen in feindliche Hände zum Schaden des Staates. Es liegt auf der Hand, daß die Centralbahn nothwendig auf das Ziel hinsteuern müßte, die Staatslinien zu ihrem eigenen Vortheil auszubenten, den Verkehr von denselben ab und auf die eigenen Linien hin zu lenken. Thatsächlich würde sich dann ergeben, daß auf den gemeinschaftlichen Linien Gümligen-Bern-Zollikofen die Staatsbahn aller Verkehrseinnahmen baar ausginge und daß auf den Linien Biel-Bern-Neuenstadt dieselben nur sehr gering ausfielen. Und es müßte bei dieser fatalen Betriebsüberlieferung der Centralbahn angelegentliches Bestreben sein, die Rendite der Staatsbahn in solchem Maße herunterzusetzen, daß ein Loschlagen derselben um jeden Preis als eine Wohlthat für das schwer belastete Budget erscheinen müßte. Wer wäre der Käufer? Niemand, als die Centralbahn. Wir müssen also von der Wahl dieses Unternehmers entschieden abrathen, obnehin bedingt dieselbe ein vollständiges Aufgeben der bisherigen Eisenbahnpolitik des Kantons Bern.“ In der Großrathssitzung vom 6. Mai 1863 sprach sich der Berichterstatter des Regierungsrathes in folgender Weise über die Verpachtung der bernischen Linien an die Centralbahn aus: „Ich frage, ob es im Interesse des Staates Bern liege, mit dieser Gesellschaft anzubinden? Sollte dieß geschehen, so müßte natürlich eine Berechnung über den Ertrag der bernischen Linien aufgestellt werden, damit die uns von der Centralbahn zu bezahlende Summe bestimmt werden könnte. . . . Sie hätte ein Interesse, die Rentabilität der Staatsbahn zu vermindern, um weniger bezahlen zu müssen. Wenn alsdann der Stand Bern später beabsichtigen sollte, seine Linien zu verkaufen oder ein Rückkauf Seitens der Eidgenossenschaft zu Stande käme, so würde man zur Feststellung der Rückkaufsumme fragen, wie hoch sich der Ertrag dieser Linien belaufe, und sonach erhielt der Kanton Bern bedeutend weniger, als wenn seine Linien reichlichen Ertrag geliefert hätten und in seinem Interesse exploirt worden wären. Aus dem hievorigen Angebrachten ergeben sich nach meiner Ansicht hinreichende

Gründe, um die Staatsbahn nicht zu verpachten.“ In der Sitzung vom 6. Mai 1863 nahm der Große Rath ohne Diskussion und Opposition die Schlüsse des Direktoriums und des Regierungsrathes an, indem er beschloß, daß die bernischen Linien direkt vom Staat und auf seine Kosten und Gefahr betrieben werden sollen. In der Sitzung vom 7. Mai 1865 aber, in welcher der Regierungsrath dem Großen Rath das provisorische Gesetz vom 2. Dezember 1864 zur zweiten Berathung vorlegte, fügte ein Mitglied, das sich in erster Linie für das Eintreten und die Uebertragung der Verwaltung der Staatsbahn an die Regierung aussprach, folgendes bei: „Wenn ein Antrag auf Nichteintreten gestellt werden sollte, so stelle ich den eventuellen Antrag, der Regierungsrath sei einzuladen zu untersuchen, ob es nicht im Interesse des Staates läge, den Betrieb der bernischen Staatsbahn in Pacht zu geben.“ Dieser Antrag wurde mit 83 gegen 62 Stimmen verworfen. Wenn sich der Regierungsrath später mit der Verpachtungsfrage zu befassen hatte, so wurde er dazu durch einen von der Staatswirthschaftskommission gestellten Antrag veranlaßt. Am 19. November 1867 erklärte Herr von Gonzenbach, als Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission, bei Motivierung eines von derselben gestellten Postulates betreffend die Vereinfachung des Betriebes, daß im Schooße der Kommission der Gedanke der Verpachtung der Staatsbahn angeregt worden sei. Nachdem der Große Rath dieses Postulat erheblich erklärt hatte, gab der Regierungsrath am 23. Dezember 1867 der Eisenbahndirektion den Auftrag, die Betriebsorganisation durch Experten prüfen zu lassen und die Fragen des Eintrittes der Staatsbahn in die Association der westschweizerischen Bahnen, sowie der Verpachtung der Staatsbahn zu untersuchen, welche letztere Maßregel bei der zweiten Berathung des Gesetzes vom 2. Dezember 1864 wieder beantragt werden dürfte. In Ausführung dieses Auftrages wurden von der Direktion mit dem Centralbahndirektorium Unterhandlungen angeknüpft. Aus den Unterhandlungen und Konferenzen mit der Centralbahn ging hervor, daß diese Gesellschaft nicht großes Gewicht auf die Pachtung der bernischen Staatsbahnlinsen zu legen schien. Folgendes sind in der Hauptsache die vorläufig vom Direktorium gestellten Bedingungen:

„1) Die Pachtdauer, die vorerst auf 20–25 Jahre wenigstens bestimmt war, wurde in der letzten Konferenz auf ein Minimum von 12 Jahren festgesetzt.

„2) Die Aufnahme der Staatsbahn in das Reg. der Centralbahn soll ihr freies Gebahren nicht hemmen für den Fall, wo sie es nützlich erachten würde, Associations- oder Fusionsverträge mit andern Gesellschaften abzuschließen innert den Grenzen der bernischen Konzession.

„3) Für den Betrieb behält sich die Centralbahn vor, ihn in allen Zweigen in unabhängigster Weise zu organisiren, nur mit Rücksicht auf ihre eigenen Linien, ihre Verbindungen mit den übrigen schweizerischen Bahnen und ihres internationalen Verkehrs.

„4) Die Tarife und Transportreglemente sind diejenigen des direkten schweizerischen Verkehrs.

„5) Die Finanzvergütung (Pachtzins), die die Centralbahn zu zahlen hat, wird auf Grundlage des Ergebnisses vom Jahr 1867 berechnet, indem sie allmählig eine Erhöhung eintreten läßt, die in den ersten 5 Jahren auf 40,000–50,000 Fr. ansteigen kann. Nach 5 Jahren kann eine neue Erhöhung eintreten in dem Sinn, daß die für das fünfte Jahr bezogene Summe vermehrt würde um das allfällige Prozent, um das der Zins der Aktien der Centralbahn gestiegen ist.

„6) Die Vertretung des Kantons Bern im Verwaltungsrath wird um 2 Mitglieder vermehrt und kann später auf vier gehen, die vom Regierungsrath ernannt werden.“

Angeblickt dieser unannehmbaren Bedingungen und in der Ueberzeugung, daß durch die Verpachtung an die Centralbahn die bernischen Interessen gefährdet würden, da diese Interessen bei Aufgabe des Selbstbetriebes nicht anders ge-

wahrt werden könnten, als auf dem Wege einer Betriebsassociation, z. B. zwischen den westschweizerischen Gesellschaften, der Centralbahn und der bernischen Staatsbahn (namentlich wegen der Linie über Berrières), — entschloß sich die Direktion zur Einberufung einer Konferenz von Abgeordneten dieser Gesellschaften auf den 31. März 1868, um diese Angelegenheit zu besprechen. Die Centralbahn erklärte in dieser Konferenz, daß der geeignete Moment zu Behandlung der Frage der Association oder der Betriebsfusion ihr noch nicht gekommen scheine. Auf der andern Seite verlangte die westschweizerische Bahnverwaltung, der Kanton Bern möchte mit ihr allein unterhandeln, so daß diese Unterhandlungen resultatlos blieben. Am Schlusse dieser letzten Konferenzsitzung sprach sich der Abgeordnete der Centralbahn, welcher wahrscheinlich weitere Unterhandlungen zwischen der Staatsbahn und den westschweizerischen Bahnen befürchtete, der Direktion gegenüber offen dahin aus, „daß der Kanton Bern am besten thue, die Selbstverwaltung seiner Bahnlinien zu behalten.“ Nachdem der von der Direktion gefaßte Plan einer Association zwischen den bernischen Bahnlinien, den westschweizerischen Bahnen und der Centralbahn, wobei der Hauptsitz der Verwaltung nach der Bundesstadt verlegt worden wäre, momentan gescheitert war, schritt sie zur Ausarbeitung des Berichtes und der Anträge für die zweite Verathung des Gesetzes vom 2. Dezember 1864, und der Verwaltungsrath der Staatsbahn wurde auf den 15. Oktober 1868 zur Verathung der von der Direktion vorgeschlagenen Abänderungen einberufen. In dieser Sitzung wurde von einem Mitgliede, Herrn Steiner, in sehr gelinder Weise und ohne formelle Anträge, der Gedanke angeregt, neue Unterhandlungen mit der Centralbahn einzuleiten, um ihr den pachtweisen Betrieb der Staatsbahnlinien anzutragen. Herr Steiner fügte gleich hinzu, daß die neuen Unterhandlungen kaum günstiger ausfallen würden als die früheren, daß aber gleichwohl um der Form willen durch genehme Persönlichkeiten ein Versuch gemacht werden sollte, und zwar namentlich aus dem Grunde, damit man auf die Bemerkungen, welche dießfalls im Großen Rathe fallen könnten, Rede und Antwort zu geben im Stande sei. Herr v. Gonzenbach griff den Gedanken des Herrn Steiner auf und beantragte die Wiederanknüpfung der Unterhandlungen, doch fügte er ebenfalls bei, daß er keine große Hoffnung auf Erfolg habe, und daß es sich bloß um die Erfüllung einer Formalität handle. Die Direktion der Eisenbahnen trat diesem Antrage entgegen und betonte hauptsächlich, daß, da die Centralbahn den Gröffnungen der Regierung kein willigeres Ohr zu schenken geruht habe, es nicht in der Würde des Kantons liegen könne, bei dieser Gesellschaft neue Schritte zu thun und sie gleichsam fußfällig um die Gnade anzuflehen, den Kanton Bern um jeden Preis von der Staatsbahn zu befreien. Trotz dieser Opposition beschloß die Mehrheit des Verwaltungsrathes, neue Unterhandlungen, wie man sagte, bloß pro forma anzuknüpfen. Da die Majorität des Verwaltungsrathes anzunehmen schien, es werden diese Unterhandlungen pro forma sich ebenfalls zer schlagen, so wurde gleichzeitig beschlossen, diese Sache geheim zu halten und sofort zur Verathung der vorgeschlagenen Abänderungen des Gesetzes vom 2. Dezember 1864 überzugehen. Am 29. Oktober 1868 wurden im Verwaltungsrathe der Staatsbahn die den Abgeordneten zu ertheilenden Instruktionen, welche als Grundlage der Verhandlungen dienen sollten, beraten und festgestellt. Diese Instruktionen sind den Mitgliedern des Großen Rathes gedruckt mitgetheilt worden. Wenn diese Instruktionen vom Präsidenten des Verwaltungsrathes der Staatsbahn unterzeichnet sind, obgleich er grundsätzlich die neuen Unterhandlungen mißbilligte, so liegt die Erklärung in dem Umstande, daß es seine Stellung als Präsident mit sich brachte, die Richtigkeit der Instruktionen durch seine Unterschrift zu bescheinigen. Am 15. Dezember theilten die Herren Delegirten dem Verwaltungsrathe die vier Hauptpunkte mit,

über welche sie mit dem Centralbahndirektorium einig geworden waren, allein der Verwaltungsrath beschloß, nicht eher einzutreten, als bis ein vollständiger Vertrag vorliege. Dieser am 7. Januar in Olten unterzeichnete Vertrag wurde am 11. gleichen Monats dem Verwaltungsrathe der Staatsbahn vorgelegt, und Herr v. Gonzenbach verlas den zur Erläuterung und Unterstützung des Vertrages von den Delegirten verfaßten Bericht, da er sich aber plötzlich entfernen und am gleichen Tage um 10 Uhr nach St. Gallen verreisen mußte, um einer Verwandten die letzte Ehre zu erweisen, so wurde beschlossen, die Verathung des Pachtvertrages und die Prüfung des Berichtes auf den 16. Januar zu verschieben und inzwischen diese Aktenstücke autographiren und sowohl den Verwaltungsraths- als auch den Regierungsmitgliedern mittheilen zu lassen. Am 16. Januar war aber die erste Auflage des Berichtes noch nicht autographirt und die Verathung wurde auf den 19. verschoben; da jedoch der Verwaltungsrath der Centralbahn ebenfalls auf den 19. Januar einberufen war, so wurde die Sitzung für denjenigen der Staatsbahn auf den 23. Januar verlegt. In dieser Sitzung beschloß nach einer vierstündigen Verathung die aus 3 Stimmen bestehende Mehrheit, den Vertrag den obern Staatsbehörden vorzulegen mit der Erklärung, daß sie denselben finanziell für günstig halte, seine Beurtheilung vom volkswirtschaftlichen, sowie vom eisenbahnpolitischen Standpunkt aus aber den Behörden überlasse. Eine aus zwei Mitgliedern bestehende Minorität wollte den Pachtvertrag aus dem doppelten Grunde verwerfen, weil derselbe einerseits keine erheblichen finanziellen Vortheile darbieten und anderseits der Vollendung des bernischen Eisenbahnnetzes sowie auch der vom Kanton in Eisenbahnsachen bisher befolgten Politik Hindernisse in den Weg legen würde. Unterm 5. Februar wurde die letzte Ausgabe des Berichtes der Delegirten sammt den Akten dem Regierungsrathe offiziell mitgetheilt. Die eingetretene Verspätung fällt keineswegs dem Präsidenten dieser Behörde zur Last, da derselbe mehrfache Schritte gethan, um die Einfindung der Akten zu beschleunigen; die Verspätung hat ihren Grund darin, daß am 28. Januar die Delegirten im Einverständnisse mit der Eisenbahndirektion den Art. 1 des Vertrages modifizirten, sowie in dem Umstande, daß der Bericht zwei bis drei Male von den Delegirten umgearbeitet und vervollständigt wurde, bevor sie denselben für überzeugend genug erachteten, um den obern Behörden vorgelegt zu werden. Ich glaube, auf diese Einzelheiten eintreten zu sollen, um den Großen Rath von allen Vorgängen zu unterrichten und ihn mit den Umständen bekannt zu machen, welche den Regierungsrath an der frühzeitigen Mittheilung der Akten an die Mitglieder des Großen Rathes verhinderten.

Nach diesem historischen und chronologischen Rückblicke auf die Entstehung und Entwicklung der Verpachtungsfrage werde ich nun auf diese selbst eintreten. Wie ich in dem schriftlichen Berichte, welchen ich den obersten Behörden vorzulegen die Ehre hatte, auseinandergelegt habe, muß zur gehörigen Beurtheilung dieser Frage dieselbe von drei verschiedenen Gesichtspunkten aus geprüft werden:

- 1) mit Rücksicht auf die volkswirtschaftliche Seite und die Eisenbahnpolitik des Kantons Bern;
- 2) in Bezug auf das finanzielle Ergebnis, und
- 3) mit Rücksicht auf die Vertragsbestimmungen selbst und auf die dem Kanton dargebotenen Garantien.

Obgleich das finanzielle Ergebnis nach unserem Dafürhalten nicht das wichtigste Moment ist, wollen wir gleichwohl diesen Theil der Frage zuerst erörtern, um die im Berichte der Delegirten aufgestellte Ordnung einzuhalten; sodann wollen wir den Vertrag an und für sich selbst prüfen und endlich mit der Auseinandersetzung der volkswirtschaftlichen und politischen Wichtigkeit der Frage schließen. Um die Zahlenrechnungen der Delegirten im ersten Theile ihres Berichtes richtig aufzufassen, müssen wir vor Allem aus bemerken, daß

dieselben zwei Berechnungen aufstellen, die man zwar im ersten Augenblicke nicht klar unterscheiden kann, die aber dennoch existiren: Die erste besteht in einer Vergleichung des finanziellen Ergebnisses des Pachtvertrages mit der Vergangenheit, d. h. mit den Resultaten des bisherigen Betriebes der Staatsbahn, die zweite dagegen vergleicht die finanziellen Ergebnisse des Pachtvertrages mit dem zukünftigen Ertrage der Staatsbahn beim Selbstbetrieb. Wir wollen diese beiden Berechnungen nacheinander erörtern und mit der Vergleichung der Ergebnisse des Pachtvertrages mit dem bisherigen Ertrag der Staatsbahn beginnen. Als Grundlage ihrer Berechnung nehmen die Delegirten einerseits den Pachtzins von Franken 425,000 und andererseits den durchschnittlichen Reinertrag der vier ersten Betriebsjahre der Staatsbahn, also eine Summe von Fr. 282,195. 20 an. Ich muß vor Allem aus die Zulässigkeit dieser Vergleichungspunkte bestreiten, so weit es den durchschnittlichen Ertrag der Staatsbahn in den Jahren 1865–1868 inclusive betrifft. Ich erinnere daran, daß diese Jahre für den Betrieb der Staatsbahn bloße Versuchsjahre waren, und daß außerdem zwei derselben, 1866 und 1867, durch die Herren Delegirten selbst als „ausnahmsweise ungünstige Jahre für alle Eisenbahnen wegen der Kriege in Italien und Deutschland, wegen der Cholera, Mißernte“ etc. bezeichnet worden sind. Den in meinem schriftlichen Berichte angeführten Gründen und Erörterungen füge ich hier Folgendes bei. Ich hebe hervor, daß bei allen Eisenbahnen die drei oder vier ersten Betriebsjahre Versuchsjahre sind, aus denen keine Schlüsse für die 10 folgenden Jahre gezogen werden können. In Berechnungen, wie diejenigen, welche wir hier zu erörtern haben, erheischt es die Billigkeit, daß man auf die naturgemäße, normale Verkehrszunahme Rücksicht nehme, welche auf allen Eisenbahnen nach einer gewissen Zeit ihres regelmäßigen Betriebes eintritt. Der Ertrag einer Eisenbahn steigt progressiv. Man hat mit Recht gesagt, daß die Schienen ein Magnet sind, welcher die Industrie und die Bevölkerung anzieht. Die Industrie, die sich entwickelt, und die Bevölkerung, die sich vermehrt, steigern den Verkehr der Eisenbahnen, so daß er erst nach einer gewissen Anzahl Jahre sich vollständig entfaltet. Wie viele Jahre braucht es aber, damit eine Eisenbahn ihren normalen Ertrag erreiche oder sich ihm wenigstens annähere? Es ist die Frage, deren sichere Lösung schwierig ist. Die bisherigen Erfahrungen haben indessen nachgewiesen, daß der Verkehr einer Eisenbahn erst nach 12–15 Jahren seine volle Höhe erreicht. Da die Linien der bernischen Staatsbahn vor nicht langer Zeit erstellt worden sind, so müssen wir, um eine Vergleichung mit dem projectirten Pachtzins vorzunehmen, die günstigen Eventualitäten der 10 künftigen Jahre in Berücksichtigung ziehen, da nach den gemachten Erfahrungen in diesen Jahren die zunehmende Vermehrung des Ertrages am größten ist. Um diese Ertragszunahme während der nächsten 10 Jahre festzustellen, sind wir genöthigt, Wahrscheinlichkeitsberechnungen vorzunehmen, die Grundlagen derselben sind aber mehr oder weniger sicher, da sie den Betriebsergebnissen anderer schweizerischer Bahnen während der gleichen Periode entnommen werden können. Beim Beginne ihres Betriebes haben die meisten schweizerischen Bahnen, die Centralbahn selbst nicht ausgenommen, in ihren vier ersten Jahren die Krise durchgemacht, welche nun auch die Staatsbahn überstanden hat. Nach Ueberwindung der Schwierigkeiten dieser kritischen Zeit hat aber der Ertrag auf eine sehr fühlbare Weise zugenommen. Um dieß nachzuweisen, erinnere ich an die Betriebsergebnisse der Centralbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen, indem ich bemerke, daß auch die meisten übrigen Eisenbahngesellschaften die nämlichen Erfahrungen gemacht haben. Die Centralbahn eröffnete den Betrieb einiger Bahnstrecken in den Jahren 1854, 1855 und 1856. Im letztern Jahre hatte sie 84 Kilometer im Betrieb, und der Reinertrag betrug per Kilometer Fr. 4890. Im Jahre 1857, wo sie 153 Kilometer betrieb, belief sich der

kilometrische Reinertrag auf Fr. 8091. Um jedoch streng in den Grenzen unserer Vergleichung zu verbleiben, wollen wir das fünfte Jahr nach der Betriebseröffnung, d. h. das Jahr 1858, als Ausgangspunkt nehmen. Den Rechenschaftsberichten der Centralbahnverwaltung während der 10 auf die 4 ersten Betriebsjahre folgenden Jahre entnehmen wir folgende Zahlen:

Jahr.	Kilometer in Betrieb.	Total- Reinertrag. Fr.	Reinertrag per Kilometer. Fr.
1858	205	1,974,514	9,779
1859	221	3,033,027	13,724
1860	262	3,721,000	15,417
1861	262	4,286,214	16,359
1862	262	4,328,118	16,529
1863	262	4,683,572	17,876
1864	262	4,522,235	17,804
1865	248*	4,183,975	17,579
1866	248	4,242,227	17,824
1867	248	4,228,907	17,768

*NB. Die Reduktion der Kilometerzahl auf 248 erklärt sich durch die Verpachtung der Linie Bern-Thörisshaus an die westschweizerischen Bahnen.

Am Schluß der auf die vier ersten Betriebsjahre folgenden zehnjährigen Periode hatte sich also der Reinertrag der Centralbahn beinahe verdoppelt. Die gleiche Progression hat bei den Vereinigten Schweizerbahnen stattgefunden, deren Verhältnisse große Ähnlichkeit mit denjenigen der Staatsbahn haben. Ein Theil der Linien dieser Gesellschaft wurde 1856 dem Verkehr übergeben und 1857 wurde eine Fusion in's Werk gesetzt. 1860, also vier Jahre nach der Betriebseröffnung, hatte diese Gesellschaft 275 Kil.

von	Kilometer	Reineinnahme Fr.
1864	275	4,887
1865	275	7,275
1867	275	7,946
		8,011

Während der sieben Jahre, welche den vier ersten Betriebsjahren folgten, sind also auch die Reineinnahmen dieser Gesellschaft allmählig beinahe auf das Doppelte gestiegen. Ähnliche statistische Erhebungen habe ich auch bei mehreren andern Gesellschaften gemacht und das gleiche Progressivergebnis erhalten. Um indessen die Versammlung nicht zu ermüden, will ich hierauf nicht näher eintreten, sondern mich darauf beschränken zu konstatiren, daß gemäß den gemachten Erfahrungen die Einnahmen der Eisenbahnen vom 4. bis 15. Betriebsjahre sich stufenweise und merklich vermehren. Wir werden später die Ziffer dieser Progression für die Staatsbahn festzustellen suchen. Für den Augenblick genügt es, nachzuweisen zu haben, daß der in Aussicht gestellte Pachtzins nicht mit dem Ertrag der ersten Betriebsjahre der Staatsbahn verglichen werden kann. Wenn man eine solche Vergleichung vornehmen will, so kann dieß nach meiner Ansicht nicht anders geschehen, als daß man den Ertrag von Fr. 325,000 des Jahres 1868 als Vergleichungspunkt annimmt, welches das normalste von allen vier verflossenen Jahren zu sein scheint. Der ersten Differenz von Fr. 142,804, welche die Delegirten durch die soeben erwähnte und unzulässig gefundene Vergleichung zu Gunsten der Verpachtung erhalten, fügen sie noch folgende Summen bei:

- 1) Durchschnitt der bisher durch den Baukonto verrechneten Kosten für Schienen und Schwellen Fr. 26,641
- 2) Mehrertrag des Miethzinses für die bisher durch die Bureau der Centralverwaltung der Staatsbahn in Anspruch genommenen Räumlichkeiten " 1,000
- 3) Zins der Verkaufssumme für das Mobiliar dieser Bureau " 500

Uebertrag Fr. 28,141

Uebertrag Fr. 28,141

- 4) Zins des durch den Verkauf der Vorräthe an Schienen, Schwellen, Brennmaterial u. gewonnenen Kapitals " 15,000
- 5) Majoration, infolge Erhöhung der Dividende der Centralbahnaktien " 35,416

Zusammen Fr. 78,557

Rechnet man dazu die oben genannten " 142,804

so ergibt sich eine Mehreinnahme von Fr. 221,361 welche der Staat im Falle der Verpachtung gegenüber dem Selbstbetrieb der Staatsbahn machen würde. Da der zweifelhafte Werth dieser problematischen Mehreinnahme bereits in meinem schriftlichen Berichte erörtert ist, bemerke ich hier bloß beiläufig, daß aus den dort angeführten Gründen der vorgenannte Ertrag des durch die Veräußerung der Vorräthe erhaltenen Kapitals auf die Hälfte reduziert und die Majoration ganz gestrichen werden muß. Gestatten Sie mir noch eine Bemerkung über den letztern Gegenstand. In dem schriftlichen Berichte der Eisenbahndirektion vom 10. Februar ist die im Art. 13 des Vertrages, dessen zweideutige Redaktion ich später darlegen werde, ausbedungene Majoration als eine illusorische bezeichnet, weil einerseits die Einnahmen der Centralbahn so ziemlich ihren höchsten Punkt erreicht haben, und andererseits dieser Gesellschaft beträchtliche Ausgaben bevorstehen für die Instandstellung ihrer Linien, die Errichtung einer Brücke über den Rhein, die Theilnahme an dem Gotthardunternehmen, wofür sie die von ihr bereits erkannte Subvention wahrscheinlich verdoppeln muß u. c. Zudem wird sie in nächster Zeit genöthigt sein, auf der Linie Murgenthal-Herzogenbuchsee eine zweite Spur anzulegen. Zur Zeit des Krieges in Deutschland im Jahre 1866 war der Bundesrath auf dem Punkte, aus militärischen Gründen die Anlage dieser zweiten Spur zu verlangen, welche übrigens auch durch die Verkehrsbedürfnisse gefordert wird. Fügt man dem Gesagten noch den Umstand bei, daß die Centralbahn von allen Seiten durch gefährliche Konkurrenzlinien bedroht ist, wie die direkte Verbindung der badischen Linien mit der französischen Ostbahn zwischen Leopoldshöhe und Hünningen, die Erstellung der Linien Basel-Biel, Basel-Brugg durch den Bözberg, Langnau-Luzern u. c., so wird man nicht lange im Zweifel darüber sein, daß sehr wenig oder gar keine Hoffnung auf eine Erhöhung der Dividenden der Centralbahnaktien vorhanden ist und daß daher die im Art. 13 des Pachtvertrages vorgesehene Majoration sich nicht verwirklichen wird. Ich bemerke noch, daß die Summe von Fr. 425,000, welche man als fixen und unveränderlichen Jahresertrag der Verpachtung darstellt, bedeutend vermindert werden wird infolge der Ausgaben für die Wiederherstellung des durch höhere Gewalt verursachten Schadens, sowie infolge anderer nothwendiger und unvorhergesehener Ausgaben, wie die Kosten für die Ueberwachung des Unterhalts der Bahn und des Materials, die Brandversicherungsbeiträge u. c. Im schriftlichen Berichte sind diese letztern Ausgaben zusammen auf Fr. 13,200 angeschlagen, wodurch der jährliche Pachtzins auf Fr. 411,800 reduziert wird. Wenn wir nun unsere kritischen Bemerkungen über die Vergleichung der finanziellen Vortheile, welche dem Kanton durch die Verpachtung seiner Linien in der unzulässigen Voraussetzung erwachsen, daß ihr Ertrag stationär bleiben werde und daß eine Verminderung der Ausgaben oder eine Vermehrung der Einnahmen nicht möglich sei, zusammenfassen, so erhalten wir zu Gunsten der Verpachtung einen Ueberschuß der Reineinnahmen von höchstens Fr. 122,000. Wir dürfen aber nicht mit der verflochtenen Periode des Staatsbahnbetriebs, welche Herr von Gonzenbach im Schooße der Kommission als die historische bezeichnet hat, Berechnungen und Vergleichen anstellen, sondern wir müssen mit der Zukunft rechnen, um mit größerer Sicherheit die finanziellen Resultate, welche die Verpachtung und der Selbstbetrieb ergeben werden, zu erhalten. Für die vergleichenden Berechnungen des Ertrages der nächsten

Jahre im Falle der Verpachtung oder des Selbstbetriebes der Staatsbahn kommen zwei Faktoren in Betracht: 1) die zukünftigen Einnahmen und 2) die durchschnittlichen Jahresausgaben beim Selbstbetrieb während der zehn Jahre 1869 bis und mit 1878. Für die Bestimmung der zukünftigen Einnahmen stützen sich die Delegirten auf die Reineinnahmen des sehr ungünstigen Jahres 1867, welche sich auf Fr. 1,042,047 beliefen. Sie geben zu, daß dieser Ertrag durch zwei Faktoren erhöht werden könne, nämlich durch die Verkehrszunahme und durch eine höhere Entschädigung von Seite des Franko-Suisse für die Benutzung der Linie Neuenstadt-Biel und des Bahnhofes Biel. Zu Schätzung der durch die Verkehrszunahme entstehenden Mehreinnahmen nehmen sie als Grundlage die Progression der Reineinnahmen der 4 verflochtenen Jahre an, welche 2,6% oder beträgt. Die Erhöhung der von dem Franko-Suisse zu leistenden Entschädigung schlagen sie an auf

Fr. 1,085,441

so daß die Reineinnahmen sich auf Fr. 1,092,047 belaufen würden. Für das Jahr 1868 aber setzen sie dieselben auf " 1,092,047 fest. Gestatten Sie mir einige Bemerkungen über die beiden genannten Punkte. Was zunächst die auf 2,6% angeschlagene jährliche Zunahme der Einnahmen betrifft, welche auf den Ergebnissen der 4 ersten Jahre beruht, so habe ich bereits in meinen schriftlichen Berichten bemerkt und es vor einem Augenblick bestätigt, daß diese Vergleichung der Ertragszunahme der vergangenen Jahre mit derjenigen der nächsten 10 Jahre nicht naturgemäß und zulässig ist. Ich will auf die angeführten Thatsachen und die Auseinandersetzungen nicht zurückkommen, durch welche nachgewiesen wurde, daß die Progression von 2,6% zu niedrig angeschlagen ist, sondern bloß daran erinnern, daß es viel logischer wäre, diese Ziffer durch Vergleichung der auf die 4 ersten Betriebsjahre folgenden Jahre anderer in ähnlichen Verhältnissen wie die Staatsbahn befindlichen Bahnen, wie z. B. der Vereinigten Schweizerbahnen zu berechnen. Von 1860–1867 haben die Einnahmen dieser Gesellschaft sich jährlich durchschnittlich um Fr. 35,000 vermehrt. Was die Erhöhung der von der Franko-Suisse-Bahn zu leistenden Entschädigung betrifft, so glaube ich über diesen Punkt einigen Aufschluß geben zu sollen. Vor Beginn des Betriebes hat man den Bahnhof in Neuenstadt als Anschlußpunkt zwischen der Staatsbahn und dem Franko-Suisse betrachtet. Der damals abgeschlossene Vertrag geht von dieser Voraussetzung aus, und die vom Franko-Suisse bisher geleistete Entschädigung hat sich durchschnittlich auf ungefähr Fr. 3,200 belaufen. Als die Linie Biel-Bern dem Betrieb übergeben wurde, ist der wirkliche Verbindungspunkt zwischen beiden Bahnen thatsächlich von Neuenstadt nach Biel verlegt worden. Im Bahnhofe Biel werden die Züge formirt, und die Staatsbahn hat für das Umladen der Güter u. c. ein zahlreiches Personal nöthig, für das sie keine Entschädigung erhält. Der betreffende Vertrag ist der Franko-Suisse-Bahn vor ungefähr 2 Jahren gekündigt worden, und diese Angelegenheit ist gegenwärtig beim Bundesrath anhängig gemacht, der kürzlich einen Experten in der Person des Herrn Ingenieur Kohler von Basel dafür bezeichnet hat. Der von demselben erstattete, sehr interessante Bericht weist nach, daß die von dem Franko-Suisse gegenwärtig bezahlte Entschädigung billigermaßen um Fr. 20–25,000 erhöht werden sollte. Man wäre daher berechtigt, die bisherige Einnahmenvermehrung, für welche die Delegirten bloß Fr. 15,000 in Rechnung bringen, auf Fr. 20,000 anzuschlagen. Herr von Gonzenbach wird vielleicht hier die von ihm im Schooße der Kommission erhobenen Einwürfe erneuern und geltend machen, daß es sehr schwierig, wenn nicht unmöglich sei, diesen Konflikt beizulegen und nament-

lich von einer verschuldeten Gesellschaft, wie der Franko-Suisse, eine höhere Entschädigung zu verlangen. Hierauf erwidere ich, daß es traurig wäre, wenn man einen Augenblick glauben wollte, es sei unmöglich, sich in der Schweiz Recht zu verschaffen. Wenn in Berlin Richter sind, so fehlt es an solchen auch in Bern nicht. Die Franko-Suisse-Bahn wird, wenn die fragliche zu den Betriebskosten gehörende Entschädigung der Staatsbahn zugesprochen wird, nicht verlegen sein sie zu bezahlen, da ihre Rendite größer ist, als diejenige der Staatsbahn. Aus diesen Bemerkungen ergibt es sich, daß wir berechtigt wären, folgende Zahlen für die künftigen Mehreinnahmen anzunehmen:

- | | |
|---|------------|
| 1) Verkehrszunahme | Fr. 35,000 |
| 2) Erhöhte Entschädigung von der Franko-Suisse-Bahn | " 20,000 |

Um jedoch die Berechnungen nicht zu compliciren, wollen wir die von den Delegirten aufgestellten Zahlen annehmen und somit für die jährliche Verkehrszunahme Fr. 28,394 und für die Entschädigung von der Franko-Suisse-Bahn Fr. 15,000 in Rechnung bringen.

Nach den Berechnungen der Delegirten belaufen sich die Roheinnahmen

1868 auf Fr. 1,092,047
1869 " " 1,135,441
1870 " " 1,163,835
1871 " " 1,192,229

Da wir nun die künftigen Roheinnahmen mit einer jährlichen Progression von Fr. 28,394 kennen, so haben wir zur Würdigung der finanziellen Tragweite der Verpachtung noch die durchschnittlichen Betriebsausgaben der nächsten 10 Jahre festzustellen. Die Differenz zwischen diesen beiden Faktoren wird uns die Vortheile oder Nachtheile der Verpachtung zeigen. Zur Bestimmung dieser Ausgaben berechnen die Herren von Gonzenbach, Karrer und Schaller vorerst die muthmaßliche Vermehrung der Kosten des Unterhalts der Bahn, der Maschinen und Wagen und ziehen sodann die voraussichtlichen Minderungen auf dem Betrieb davon ab. Die Mehrausgaben schlagen sie im Ganzen auf

Fr. 102,627

an, nämlich:

- | | |
|------------------------------------|------------|
| 1) für den Unterhalt des Oberbaues | Fr. 71,000 |
| 2) " " " der Lokomotiven und Wagen | " 31,627 |

Ich nehme die letztere Ziffer an, obwohl sie, wie der schriftliche Bericht nachweist, eine sehr hohe ist. Was aber die Summe von Fr. 71,000 (Fr. 1000 per Kilometer) betrifft, um welche die Kosten des Unterhalts des Oberbaues die schon bisher dafür verwendete ziemlich bedeutende Summe jährlich übersteigen sollen, so kann ich sie nicht zugeben, sondern muß sie auf Fr. 42,000 (Fr. 600 per Kilometer) reduzieren und zwar aus folgenden Gründen. Es ist vorerst zu bemerken, daß sowohl im Bericht der Delegirten, als in demjenigen der Direktion sich ein Irrthum eingeschlichen hat. Die Delegirten haben nämlich bei ihren vergleichenden Berechnungen mit der Nordostbahn, der Centralbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen 127 Kilometer für Doppelspuren nicht berücksichtigt, und im Bericht der Direktion ist ein Irrthum dadurch entstanden, daß die Nordostbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen, welche einen eigenen Oberbauunterhaltungsfonds haben, von demselben die für die Ersetzung der Schwellen und Schienen verwendete Summe nicht vollständig in Abzug gebracht haben. Aus den von Herrn Großrath Ott im Schooße der Kommission unter Berufung auf Aktenstücke aufgestellten Berechnungen über die durchschnittlichen Ausgaben der drei genannten Gesellschaften für den Unterhalt des Oberbaues in dem vierjährigen Zeitraume von 1864–1867 ergibt es sich aber, daß die dahierige jährliche Ausgabe im Durchschnitt Fr. 622 oder in runder Summe Fr. 600 per Kilometer beträgt, was für 71 Kilometer eine Summe von Fr. 42,600 ausmacht. Herr von Gonzenbach und die Kommission haben die Angaben des Herrn Ott und das

von ihm erhaltene Resultat angenommen, und dieses stimmt auch mit dem Berichte der Eisenbahndirektion überein, welcher die daherigen Kosten ebenfalls auf Fr. 42,600 berechnet. Bezüglich der Verminderung der Betriebskosten haben Herr von Gonzenbach und die Großrathskommission gleichfalls die im Berichte der Direktion aufgestellte Zahl von Fr. 68,773 angenommen, welche herrührt von:

1) Fr. 18,773 für Ersparnisse in der gegenwärtigen Organisation des Betriebs (die Direktion behält sich dabei im Falle der zweiten Verathung des Gesetzes vom 2. Dezember 1864 vor, noch weitere Ersparnisse in der Administration vorzuschlagen);

2) wenigstens Fr. 50,000 infolge Abänderung des mit der Centralbahn abgeschlossenen Vertrages vom 9. Februar 1863 über die Benutzung des Bahnhofes Bern und der gemeinschaftlichen Linien Bern-Zollikofen und Bern-Gümligen. Nach Mitgabe des Art. 6 dieses Vertrages hat die bernische Staatsbahn der Centralbahn zu bezahlen:

a. für die Mitbenutzung der Bahnstrecken Gümligen-Wylersfeld und Zollikofen-Wylersfeld mit Inbegriff der Stationen Zollikofen, Ostermundigen und Gümligen einen für jede dieser Strecken besonders zu berechnenden jährlichen Zins von 5 % von dem dritten Theile des auf diese Bahntheile verwendeten Baukapitals;

b. für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Wylersfeld-Bern einen zu 5 % zu berechnenden jährlichen Zins von 2 Fünftheilen des auf diese Strecke verwendeten Baukapitals;

c. für die Mitbenutzung des Bahnhofes Bern einen zu 5 % zu berechnenden jährlichen Zins von dem dritten Theile des auf denselben verwendeten Baukapitals, und

d. für die Mitbenutzung der Lokomotiv- und Wagenremisen auf dem Güterbahnhof zu Bern einen zu 5 % zu berechnenden jährlichen Zins von der Hälfte des darauf verwendeten Baukapitals.

Im Weiteren bestimmt der Art. 16 des genannten Vertrages vom 9. Februar 1863 Folgendes: „Die bernische Staatsbahn hat der Centralbahngesellschaft jenen Theil an die Unterhaltungskosten und an die Besoldungen des gemeinschaftlichen Dienstpersonals und die weiteren Betriebskosten zu vergüten, welcher sich ergibt aus der Anzahl der Eisenbahnzüge, mit welchen die bernische Staatsbahn die einzelnen Pachtobjekte benutzt, im Verhältniß zu den Zügen der Centralbahn.“ Die Erfahrung hat gezeigt, daß das Baukapital der gemeinschaftlich benutzten Bahnhöfe und Linien von der bernischen Staatsbahn bei weitem nicht so stark in Anspruch genommen wird, wie man es beim Abschluß des Vertrages vom 9. Februar 1863 voraussetzte. Auch in Betreff der Beiträge an die Kosten des Unterhaltes und des Betriebes hat die Erfahrung bewiesen, daß die für die Berechnung dieser Beiträge angenommene Grundlage, nämlich die Zahl der Züge, statt der Zahl der Achsen und des Gewichts der Wagen, für die Staatsbahn sehr nachtheilig war, namentlich mit Rücksicht auf den großen Verkehr der Centralbahn. Dieser Verkehr hat sich auf den gemeinschaftlichen Linien seit dem Abschluß des Vertrages bedeutend vermehrt, während derjenige der Staatsbahn sozusagen stationär geblieben ist. Folgende Zahlen beweisen die Richtigkeit dieser Behauptung. 1866 hat die Staatsbahn für die Benutzung der gemeinschaftlichen Linien und Stationen der Centralbahn einen Zins von Fr. 209,000 bezahlt, während ihre Einnahmen bloß

" 132,000

betrugen, so daß sie einen Verlust von Fr. 77,000 erlitten hat, welcher im Jahre 1867 auf ungefähr

" 97,000

gestiegen ist. Von 100 im Bahnhof Bern circulirenden Achsen gehören der Centralbahn 55,86, den Westbahnen 20,79 und der Staatsbahn 23,35 an. Auf dieser Grundlage gemachte Expertenberechnungen weisen nach, daß der Staat Bern jährlich Fr. 50–60,000 mehr bezahlt, als billigerweise von ihm

verlangt werden kann. Der Verwaltungsrath der Staatsbahn hat denn auch die Art. 6 und 16 des Vertrages auf 1. Juni nächsthin gekündigt. Es ist daher diese Minderausgabe von Fr. 50,000, welche übrigens auch von den Delegirten und von der Großrathskommission angenommen ist, vollkommen gerechtfertigt. In Zusammenfassung der gemachten Berechnungen erhalten wir für die Zukunft einerseits eine Ausgabenvermehrung von

Fr. 74,227

für den Unterhalt des Oberbaues, der Lokomotiven und Wagen, und andererseits eine Verminderung der Betriebskosten um

" 68,773

was einen Ausgabenüberschuß von ergibt. Um den Vorschlag der Betriebskosten der nächsten Jahre festzustellen, müssen wir zu dieser Summe den Betrag der Ausgaben im Jahre 1868 mit

Fr. 5,454

hinzufügen. Danach belaufen sich die Betriebs-

" 763,410

kosten für die nächsten 10 Jahre 1869 - 1878 auf Fr. 768,864 oder in runder Summe auf

" 769,000

Da wir nun sowohl die muthmaßlichen künftigen Kosteinnahmen, als die Betriebsausgaben kennen, so brauchen wir, um die finanziellen Vortheile, welche der Pachtvertrag dem Kanton nach den Berechnungen der Delegirten selbst gewähren wird, zu erfahren, bloß eine einfache Subtraktion vorzunehmen, wie sie in der Tabelle A auf Seite 34 des schriftlichen Berichtes der Eisenbahndirektion (siehe Seite 34 hievon) gemacht ist. Aus dieser Zusammenstellung ergibt es sich, daß während der vier ersten Pachtjahre der Staat einen Gewinn von

Fr. 251,000

in den sechs folgenden Jahren aber einen Verlust von

" 474,000

machen wird, so daß sich im Falle der Verpachtung während der zehnjährigen Pachtdauer für

den Staat ein Verlust von

Fr. 223,000

herausstellt, und zwar nach den Berechnungen des Herrn v. Gonzenbach selbst. Dieses überzeugende Resultat genügt mir und erlaubt mir, auf die Aufrechterhaltung meiner persönlichen Berechnungen zu verzichten.

Nachdem wir nun die finanzielle Tragweite der beantragten Verpachtung erörtert haben, sollten wir den am 7. Januar in Olten unterzeichneten Vertrag einer eingehenden Kritik unterwerfen. Da aber die Form und der Inhalt dieses Vertrages in der Kommission sorgfältig geprüft worden, und ihr Berichterstatter, Herr Vizepräsident Brunner, eher im Falle ist, diese Aufgabe zu übernehmen, so beschränke ich mich darauf, auf einige der Hauptmängel des Vertrages hinzuweisen. Ich übergehe den Art. 1, der durch einen höchst nothwendigen Zusatz ergänzt worden ist, den Art. 2, dessen zweites Alinea Schwierigkeiten bereiten wird, da es keine Bestimmungen in Betreff der Extrazüge enthält, den Art. 3, der nur eine allgemeine, unnütze Phrase ausspricht, und den Art. 4, dessen Schlußsatz, sowie der Art. 6 dem Staate ziemlich bedeutende Auslagen auferlegen könnten, indem die Kosten der in Art. 4 erwähnten Umwandlung der Dorftransport- in Güterwagen auf Fr. 8600 (Fr. 720 per Wagen) angeschlagen sind, und die Angestellten der Centralverwaltung der Staatsbahn vom Staate entschädigt werden müßten, da sie erst nach einer vorherigen Kündigung auf 2, 3-4 Monate entlassen werden können. Die Art. 7 und 8 des Vertrages stehen in innigem Zusammenhange und müssen deshalb zusammen geprüft werden. Der erste dieser Artikel hält die Bestimmungen der Konzession aufrecht, welche seiner Zeit der Ostwestbahngesellschaft, an deren Platz sich gegenwärtig der Staat Bern befindet, erteilt worden ist. Das zweite Alinea des Art. 1 dieser Konzession verbietet dieser Gesellschaft, „den Konzessionsakt früher oder später an eine andere Gesellschaft zu übertragen, oder sich mit einer andern Gesellschaft zu ver-

schmelzen, sie sei denn durch den Großen Rath des Kantons Bern dazu ermächtigt worden.“ Dagegen schreibt das zweite Alinea des Art. 1 der der Centralbahn am 24. November 1852 erteilten Konzession vor, „daß dieser Gesellschaft kein Recht zustehe, diesen Konzessionsakt früher oder später an eine andere Gesellschaft zu übertragen, sie sei denn durch den Großen Rath des Kantons Bern dazu ermächtigt worden.“ Die der Centralbahn erteilte Konzession schweigt also über das dem Staate vorbehaltene Recht im Falle der Verschmelzung dieser Gesellschaft mit andern Gesellschaften. Gestützt auf diese Auslassung hat die Centralbahn im Jahre 1857 behauptet, daß sie berechtigt sei, sich mit der Nordostbahn, den westschweizerischen Bahnen, dem Franco-Suisse u. zu fusioniren, ohne dafür der Genehmigung der gesetzgebenden Behörde des Kantons Bern zu bedürfen. An einer zum Zwecke der Besprechung der dem Staate in dieser Hinsicht zustehenden Rechte im Jahre 1857 veranstalteten Konferenz der Kantone wurde der Beschluß gefaßt, daß den Kantonen das unbestreitbare Recht zustehe, bei jeder Fusion der Eisenbahngesellschaften, welche eine Konzession auf ihrem Gebiete erhalten haben, überall da, wo das Recht der Uebertragung oder Fusion nicht ausdrücklich den Gesellschaften eingeräumt worden sei, zu interveniren. Wahrscheinlich hat die Centralbahn den damaligen Widerstand des Kantons Bern nicht verstanden, und sie wollte nun durch den Art. 8 des Pachtvertrages von diesem Kantone implicite und zum voraus sich die Bewilligung zu künftigen Fusions- oder Associationsverträgen verschaffen, welche sie abschließen könnte, um sich den Verkehr zwischen Genf und Basel über Freiburg und Bern zu sichern. Dieß ist ohne Zweifel die Absicht, welche bei der Redaktion des Art. 8 obgewaltet hat, der den Kanton Bern implicite des Rechts berauben würde, Fusions- oder Associationsverträge der Centralbahn zu genehmigen oder zu verwerfen, in welcher Beziehung sich diese Gesellschaft auf eine geschickte Weise die weiteste Latitüde und die vollste Freiheit anzueignen sucht, wie sie ihr weder durch die im Art. 7 des Pachtvertrages erwähnten Konzessionen, noch durch diejenige vom 24. November 1852 gewährt worden sind. Durch die Genehmigung des Pachtvertrages mit dem Art. 8 würde der Große Rath sowohl die Konzession der Ostwestbahn, als auch die Beschlüsse der Konferenz der Kantone vom 25. April 1857 verletzen und sich zu Gunsten der Centralbahn eines wichtigen Theiles seiner Staatshoheit begeben. Im Art. 9 enthält der Pachtvertrag einen zweiten Eingriff einer Privatgesellschaft in die Rechte der Kantonsbehörden. Durch die Annahme dieses Artikels würde nämlich der Große Rath der Regierung das ihr durch die Art. 22 und 23 der der Centralbahn erteilten Konzession vorbehaltene Recht der Genehmigung der Transporttarife und Reglemente aus den Händen nehmen. Zudem würde durch den Art. 9 auf einem Umwege die Sanction der Reglemente, Spezialtarife oder Tarifiermäßigungen ausgemittelt, welche dem Regierungsrathe nicht vorgelegt oder deren definitive Genehmigung von ihm verweigert wurde. Es wäre interessant, hier die Vorkehrungen zu erörtern, welche die Eisenbahngesellschaften und zwar auch die Centralbahn trafen, um vermittelst Tarifbegünstigungen oder Erschwerungen den Verkehr auf ihre Linien zu ziehen. Ich könnte auch Thatsachen anführen, welche beweisen, wie diese Gesellschaft gegenüber der Staatsbahn den Konkurrenzvertrag vom 18. und 29. März 1864 beobachtet, indem sie einerseits allen Verkehr auf der Linie Verrières-Bern an sich zu reißen, und andererseits den Verkehr der jurassischen Industrien mit Bern, der nach dem Grundsatz der kürzesten Linie naturgemäß der Staatsbahn gehört, auf Basel zu ziehen sucht. Diese Details würden uns aber zu weit führen, und es ist übrigens zu hoffen, daß, wenn der Staat den Selbstbetrieb seiner Linien beibehält, der Verwaltungsrath der Staatsbahn darauf bedacht sein werde, dem Mißbrauch der Tarifierhöhungen und Ermäßigungen ein Ende zu machen. Ich beschränke mich also darauf, in Beziehung

auf diesen wichtigen Punkt betreffend die Tarife zu konstatiren, daß vermittelt der Annahme des Art. 9 des Pachtvertrages zugleich auch die Transportreglemente und Differentialtarife der Centralbahn indirekt sanktionirt und auf diese Weise den kompetenten bernischen Behörden die ihnen durch die Gesetze und Konzessionen ausdrücklich vorbehaltenen Rechte entzogen würden. Der Art. 10 des Vertrages ermächtigt die Centralbahn, jederzeit die Archive der Staatsbahn einzusehen; er gestattet aber der Regierung das durch den Art. 11 der Instruktionen der Delegirten verlangte Recht nicht, auch ihrerseits die Bücher und Rechnungen der Centralbahn, so weit sie sich auf den Betrieb der verpachteten Linien beziehen, einzusehen. Es ist schwer, sich von diesem einerseits der Centralbahn, der pachtenden Gesellschaft, eingeräumten, andererseits aber dem Staat, dem Eigentümer der genannten Linien, verweigerten Vorrechte Rechenschaft zu geben. Der Art. 12 kann dem Staate unvorhergesehene und viel beträchtlichere Ausgaben zuziehen, als man es im ersten Augenblicke vermuthet. Es ist sehr schwierig, genau zu bestimmen, was man unter Fällen höherer Gewalt versteht. Auch begreift man nicht, warum im Falle eines Brandunglücks der Staat die Differenz zwischen der Versicherungssumme und den Wiederherstellungskosten eines Gebäudes tragen soll. Viel natürlicher wäre es, damit die pachtende Gesellschaft zu belasten. Uebergehend zur Prüfung des Art. 13 bemerke ich im Vorbeigehen, daß die Vorurtheile, nach welchen die Zahl 13 als eine tabulistische betrachtet wird, im vorliegenden Falle angesichts der Fassung dieses Artikels einen gewissen Anschein von Berechtigung erhalten. Wie ich bereits nachgewiesen habe, ist die in Aussicht gestellte Majoration höchst zweifelhaft und wird höchstens ausnahmsweise ein oder zwei Jahre einen Ertrag abwerfen. Aber abgesehen hiervon ist die Redaktion des Art. 13 eine sehr dunkle und läßt vier oder fünf verschiedene Interpretationen zu, welche im Schooße der Kommission angeführt worden sind. Der letzte Satz dieses Artikels sagt: „Dieselbe Bestimmung gilt auch für die folgenden Jahre.“ Was bedeutet dieser Satz? Es ist schwer zu errathen. Gesezt die Centralbahn zahle im Jahre 1871 eine Dividende von Fr. 35 per Aktie und auch im Jahre 1872 werde eine solche Dividende ausgerichtet, wird da die Centralbahn an die Majoration gehalten sein? Es dürfte scheinen nein. Angenommen die Dividende jedes der folgenden Jahre sei successive niedriger, als diese Zahl, so wird nach unserer Interpretation auch da die Majoration dahinfallen etc. Der Herr Berichterstatter der Kommission wird auch andere widersprechende und noch auffallendere Fälle anführen. Ich komme nun zu den folgenden Art. 14 und 15 des Vertrages, welche einen Hauptbestandtheil desselben ausmachen, indem sie die Garantien enthalten, welche dem Staate gegeben werden, damit er eine wirkliche Controle über den Verkehr, die Verwaltung, den Betrieb und den Unterhalt seiner Linien ausüben kann. In dieser Beziehung ist der Kanton berechtigt, vorerst eine getrennte Rechnung über die jährlichen Betriebseinnahmen und Ausgaben der Staatsbahn zu verlangen, wie es der Art. 11 der Instruktionen fordert. Eine solche Rechnung ist unumgänglich nothwendig, damit die kantonalen Behörden jederzeit die Unterhaltungs- und Betriebsausgaben der Staatsbahnlinien verifiziren, und namentlich, damit sie die Ableitung des Verkehrs und die damit verbundene Entwerthung infolge der Herabsetzung der künftigen Rendite der Staatsbahn verhindern können. Es ist zwar nicht anzunehmen, daß die Centralbahn in den ersten 7 oder 8 Pachtjahren den Verkehr abzuleiten suchen werde. Sie wird im Gegentheil ein Interesse haben, möglichst viele Züge und Güter auf den Schienen der Staatsbahn zirkuliren zu lassen, um ihre eigenen zu schonen. Die Linie Neuenstadt-Viel wird durch die Güterzüge sehr stark in Anspruch genommen werden. In den zwei letzten Jahren der Dauer des Pachtvertrages aber wird die Centralbahn, wenn sie auch fernerhin die Pacht behalten will,

ein Interesse daran haben, Rechnungen aufzustellen, welche einen geringern Ertrag der Staatsbahn aufweisen, damit sie eine Reduktion des Pachtzinses erhalte oder wenigstens nicht einen höhern Zins zahlen müsse. Hat die pachtende Gesellschaft nicht die Aussicht, den Vertrag für eine neue Periode erneuern zu können, so wird sie versucht sein, den Verkehr der Staatsbahn auf ihre Linien zu ziehen, so daß die Staatsbahn noch mühsamer vegetiren müßte, als gegenwärtig. Würde dann in jener Zeit die Betriebsfusion der schweizerischen Eisenbahnen in's Werk gesetzt werden oder ein Rückkauf von Seite der Eidgenossenschaft stattfinden, so würde der Kanton Bern eine bedeutende Einbuße erleiden, da man für die Berechnung des zukünftigen Ertrages bloß auf die Resultate der letzten Betriebsjahre Rücksicht nehmen würde, die dann nicht ausgemittelt werden könnten und nur annähernd und jedenfalls weit unter der Wirklichkeit geschätzt würden. Nehmen wir noch eine weitere Eventualität, diejenige der Veräußerung der Staatsbahn an. Was würde man in diesem Falle für eine Grundlage für die Preisbestimmung annehmen? Offenbar den Betriebsertrag. Wenn aber derselbe unbekannt oder, sei es absichtlich oder unabsichtlich, verschlechtert worden ist, so wird der Verkaufspreis auf diesen unbestimmten und unvortheilhaften Grundlagen berechnet werden. Die Aufstellung einer getrennten Betriebsrechnung für die Staatsbahn ist die unerläßliche Bedingung, um diesen Uebelständen zu begegnen. Die Centralbahn scheint die getrennte Rechnungsführung verweigert zu haben, weil eine solche, wie sie vorgab, unmöglich sei. Ich glaube nicht an diese Unmöglichkeit und zwar um so weniger, als die Nordostbahn, welche getrennte Rechnung über die auf Rechnung der Aktionäre betriebene Linie Zürich-Zug-Luzern führt, das Gegentheil beweist. Der Art. 14 des Vertrages, der wesentlich von dem Art. 11 der Instruktion abweicht, ist ungenügend und illusorisch, da er bloß bestimmt, daß die Centralbahn, so weit thunlich, eine Uebersicht der Einnahmen nach den einzelnen Strecken geordnet ausfertigen solle. Eine andere Garantie für die Controlirung und gute Administration der Staatsbahnlinien, welche durch den Art. 7 der Instruktion der Delegirten verlangt wurde, indem er die Ergänzung des Direktoriums der Centralbahn durch ein bernisches Mitglied forderte, ist von dieser Gesellschaft ebenfalls nicht berücksichtigt worden. Der Art. 15 des Pachtvertrages beschränkt sich darauf, den Regierungsrath berechtigt zu erklären, zwei weitere Mitglieder in den Verwaltungsrath abzuordnen, so daß die Regierung unter den 32 Verwaltungsräthen der Centralbahn durch 3 vertreten wäre. Die einzige wirkliche Garantie für eine gehörige Wahrung der Interessen des Kantons Bern und seiner Bahnlinien läge in der Ernennung eines bernischen Mitgliedes in das Direktorium. Selbst abgesehen von der Verpachtung würde die Centralbahn, welche 138 Kilometer, d. h. mehr als die Hälfte ihres Bahnnetzes auf bernischem Gebiete hat, eine gute Politik einschlagen, wenn sie ihr Direktorium durch ein bernisches Mitglied ergänzen würde. Ein solcher Schritt würde manches Vorurtheil schwinden machen, welches, sei es mit Recht oder Unrecht, noch gegen diese Gesellschaft obwaltet. Um so mehr sollte daher diese Garantie freiwillig gewährt werden, wenn der Kanton Bern seine Eisenbahnlinien an die Centralbahn verpachtet. Es ist zu bedauern, daß der Art. 15 des Pachtvertrages diese wichtige Garantie übergeht, welche den Staat im Falle der Verpachtung über die Zukunft seiner Linien beruhigt haben würde. Diese Lücke, welche der Repräsentant des Direktoriums sich weigerte, durch ein Zugeständniß in diesem Sinne zu beseitigen, ist ein neuer entscheidender Grund für die Verwerfung des Pachtvertrages. Der Art. 17 wird in dieser Versammlung von Technikern einer strengen Kritik unterworfen werden, ich beschränke mich deshalb darauf, zu konstatiren, daß die Herren Delegirten durch das Fallenlassen des Art. 2 ihrer Instruktionen, welcher die Uebelstände des Art. 17 nicht enthalten hätte, die Annahme ihres Vertrags-

entwurfes nicht gefördert haben. Wenn man dem Gutmüthen der Centralbahn ein beinahe neues festes und bewegliches Material überläßt, das gegenwärtig einen Werth von drei Millionen besitzt, so wird durch dessen Entwerthung für den Staat nach Ablauf der Pachtzeit ein Verlust von mehreren hunderttausend Franken entstehen. Da die Benutzung der Lokomotiven und Wagen nicht auf den bisherigen Dienst beschränkt ist, so kann die Centralbahn dieselben nach ihrem Belieben benutzen und ausnutzen, und sie am Schlusse der Pachtzeit in einem verdorbenen, aber gleichwohl betriebsfähigen Zustande zurückgeben. Um unsere flüchtige Prüfung der Vertragsbestimmungen zu schließen, bleibt uns noch übrig, die Garantien, welche der Staat im Hinblick auf die Vollendung des bernischen Eisenbahnnetzes zu verlangen berechtigt ist, und diejenigen, welche ihm in Wirklichkeit durch den Art. 19 des Vertrages gegeben werden, zu erörtern. In dem schriftlichen Bericht der Eisenbahndirektion vom 10. Februar sind die nationalökonomischen und eisenbahnpolitischen Rücksichten, welche vom Kanton Bern verlangen, daß er in Betreff des Ausbaues seines Eisenbahnnetzes sowohl in der Richtung nach dem Jura, als in derjenigen nach Luzern seine Augen stets offen behalte, sehr einläßlich entwickelt. Ich habe im Berichte nachgewiesen, wie wichtig diese Ergänzung des bernischen Eisenbahnnetzes in politischer und finanzieller Beziehung und wie nothwendig es ist, daß der Kanton die freie Verwaltung und freie Verfügung über seine Linien behalte, damit er nicht gebundene Hände habe, wenn es sich in nicht ferner Zeit darum handeln werde, die Ausführung dieser ergänzenden Linien durch seinen Beistand zu fördern. Ich will auf die dahingehenden Erörterungen des schriftlichen Berichtes nicht zurückkommen, da derselbe unzweifelhaft von den Mitgliedern dieser Versammlung mit den übrigen sachbezüglichen Aktenstücken gelesen und geprüft worden ist. Um die kostbare Zeit des Großen Rathes nicht zu mißbrauchen, beschränke ich mich darauf, diesen wichtigen Theil der gegenwärtigen Verhandlung möglichst kurz zusammenzufassen, indem ich nebst einigen Details die seit der Abfassung des schriftlichen Berichtes eingetretenen Thatsachen anführen werde.

Die Nützlichkeit, ja Dringlichkeit der Verlängerung der Linie Bern-Langnau nach Luzern bestreitet Niemand mehr. Diese Verlängerung ist nothwendig, wenn man den Ertrag der genannten Linie aufheben und die im Centrum der Schweiz vorhandene Lücke in dem vom strategischen Standpunkt, vom Standpunkt der Vertheidigung unserer nationalen Unabhängigkeit so wichtigen Zweiliniensystem ausfüllen will. Die Nützlichkeit und Dringlichkeit der Verlängerung dieser Linie ist auch vom Verwaltungsrathe der Staatsbahn in seinem Geschäftsberichte von 1866 anerkannt worden. Wenn aber auch die Wichtigkeit der Ergänzung des bernischen Eisenbahnnetzes durch die Linie Langnau-Luzern allgemein zugegeben wird, so wenden die Anhänger der Verpachtung ein, daß die finanziellen und technischen Schwierigkeiten dieses Unternehmens so groß seien, daß seine Ausführung in nächster Zeit nicht möglich sei; sie behaupten deßhalb auch, daß ein auf 10 Jahre abgeschlossener Pachtvertrag mit der Centralbahn den nach ihrer Ansicht in weiter Ferne stehenden Bau dieser Linie nicht hindere. Prüfen wir in Kürze diesen doppelten Einwurf. Wie wir bereits anderswo bemerkt haben, können drei Eventualitäten hinsichtlich der Erstellung der Linie Langnau-Luzern eintreten. Die erste besteht darin, daß der Gottharddurchstich definitiv beschlossen wird, die zweite, daß die österreichische Linie Innsbruck-Feldkirch erstellt wird, und die dritte, daß, abgesehen von diesen beiden Eventualitäten, die theilhaftigen Kantone und Gesellschaften das nöthige Kapital aufbringen in der Absicht, Bern mit Zürich und der Ostschweiz über Luzern zu verbinden. Was zunächst die Eventualität der Erstellung der Gotthardbahn betrifft, so wird Niemand bestreiten, daß wenn diese Linie zu Stande kommt, dann auch sofort die Linie Langnau-Luzern gesichert ist als

unerläßliches Glied der großen interkantonalen und internationalen Linie, welche einen Theil von Frankreich und die Westschweiz mit der Mittel- und Ostschweiz, mit Tessin und Italien verbindet. Es ist nun allgemein bekannt, daß die günstigen Aussichten für die Erstellung dieses Alpenüberganges seit einiger Zeit bedeutend zugenommen haben. In Preußen, Italien und der Schweiz wird eifrig an der Verwirklichung dieses großen Werkes gearbeitet. Dieß beweist auch die Thatsache, daß in jüngster Zeit das Gotthardkomite Konzeptionen für die Erstellung von Eisenbahnen im Kanton Tessin erworben hat, welche jenseits der Alpen den Schlüssel zur Gotthardbahn bilden. Die schweizerische Nordost- und Centralbahn entwickeln ihrerseits eine große Thätigkeit, um das nöthige Kapital für die Sicherung dieses Unternehmens aufzubringen. Diese wichtigen Thatsachen lassen uns voraussehen, daß in nächster Zeit die entscheidenden Unterhandlungen für diesen centralen Alpenübergang wieder werden aufgenommen werden. Würde angesichts dieser Voraussicht der Kanton Bern nicht einen Fehler oder mindestens eine Unflugheit begehen, wenn er in einem so entscheidenden Augenblicke seine Linien der Centralbahn verpachten würde? Ich bin davon tief überzeugt, und zwar aus den früher angeführten Gründen, denen ich noch die folgenden beifüge. Als es sich zu Ende des Jahres 1865 um die Votirung einer Subvention für das Gotthardunternehmen von Seite des Kantons Bern handelte, beantragte der Regierungsrath unterm 9. Dezember 1865, sich mit einer Summe von 1½ Millionen an diesem Unternehmen zu theilnehmen „unter der Bedingung, daß die Erstellung der Verbindungslinie Langnau-Luzern durch das Entlebuch gesichert werde“. Am 8. September des gleichen Jahres legten die Verwaltungen der Central- und der Nordostbahn ihren Aktionärversammlungen mit den Anträgen auf Bewilligung einer gemeinsamen Subvention von 7 Millionen Franken gleichzeitig auch einen Vertrag zur Ratifikation vor, den sie, behufs der Ausbeutung des zu erwartenden Gotthardverkehrs, unter sich abgeschlossen hatten. Nach diesem von beiden Aktionärversammlungen genehmigten Vertrag wird jene Subvention bis zum 11. Jahre des Betriebes der ganzen Alpenbahn von beiden Bahnen zu gleichen Theilen und auch während dieser Frist der beidseitige Nutzen aus diesem Verkehr zur Hälfte unter die Kontrahenten vertheilt. Bei der Aufhebung des Vertrages, die nicht vor dem 11. Jahre des Betriebes der ganzen Alpenbahn stattfinden kann, werden die beidseitigen Beiträge zu der Subvention der 7 Millionen erst endgültig bestimmt, und zwar nach dem Verhältnisse, in welchem die beiden Gesellschaften während der fünf, der Vertragsauflösung unmittelbar vorangegangenen Jahre, zu der Einnahme beigetragen, welche zur gleichmäßigen Vertheilung gelangt ist. Diejenige Verwaltung, welcher nach diesem Repartitionsmodus mehr als die Hälfte der Gesamtsubventionssumme zufällt, ist sodann verpflichtet, den darüber hinaus sich ergebenden Ueberschuß der andern Verwaltung auf den Tag der Aufhebung des Vertrages baar zu vergüten, wogegen, von diesem Zeitpunkte an, die dieser Mehrbetheiligung entsprechenden bezüglichen Rechte auf sie übergehen (Art. 11). Der Bahn durch das Entlebuch, an deren Erstellung die Nordostbahn sonst ein natürliches Interesse hätte, wird in diesem Vertrage, wenn nicht speziell, doch indirekt durch folgende Bestimmung entgegengegearbeitet: „Art. 6. Jeder der Kontrahenten macht sich verbindlich, keinerlei Maßnahmen zu treffen oder zu veranlassen, durch welche der in die Gesellschaft gehörende Verkehr derselben entfremdet werden könnte.“ Durch diesen Vertrag haben also die beiden Gesellschaften schon zum voraus Maßregeln getroffen, um der Linie Langnau-Luzern den Verkehr zu entziehen. Im Gotthardverkehr haben sie sich den Löwenantheil zugeeignet. Gibt aber der Staat Bern den Selbstbetrieb seiner Linien nicht auf, sondern behält er sich freie Hand, so wird sein Einfluß groß genug sein, um die Abän-

derung dieses Konkurrenzvertrages zu veranlassen, und dann haben die Central- und Nordostbahn die Haut des Bären unter sich getheilt, bevor sie sie in Händen hatten. Im entgegen gesetzten Falle wird durch diesen Vertrag, dessen Abänderung im unmittelbaren Interesse des Kantons Bern liegt, seine Linie Bern-Langnau-Luzern des ihr naturgemäß zukommenden Verkehrs beraubt und das Zustandekommen derselben würde sehr erschwert werden. Schon dieser Vertrag allein, durch welchen diese beiden mächtigen Gesellschaften alle Vortheile des Gotthardverkehrs sich zuzuwenden suchen, genügt, um nachzuweisen, mit welcher Gefahr die Verpachtung der bernischen Linien verbunden wäre, indem der Kanton dadurch seinen Einfluß verlieren würde, dessen er bedarf, um bei den Unterhandlungen die Interessen und die Zukunft der Linie Bern-Langnau-Luzern zu wahren. Was nun die Eventualität der Erstellung dieser Linie als nothwendige Folge und Ergänzung der Linie Innsbruck-Feldkirch-Kapperschwil-Zug-Luzern betrifft, so erwähne ich, daß vor Kurzem das österreichische Handelsministerium beschlossen hat, den Ausbau der Eisenbahn Innsbruck-Feldkirch zu beschleunigen, zu welchem Zwecke alle auf diese Bahnfrage bezüglichen Akten dem Reichsrathe vorgelegt worden sind. Das Handelsministerium hält diesen Bahnbau für so dringlich, daß es beschlossen hat, den Unternehmern nicht bloß per Meile die Summe von 510,000 Gl. zu garantiren, sondern auch denselben in der Folge, wenn es nothwendig sein sollte, noch einen entsprechenden Baarvorschuß zu verabreichen. Bezüglich der andern nicht weniger wichtigen Thatsachen und Argumente, welche in meinem schriftlichen Berichte zu Gunsten der drei für die Verlängerung der Langnau-Luzern nach Luzern vorhandenen Eventualitäten angeführt sind und welche die mit der Verpachtung verbundenen Gefahren nachweisen, berufe ich mich, um Wiederholungen zu vermeiden, auf den genannten Bericht vom 10. Februar. Ich bemerke indessen, daß, welche dieser Eventualitäten auch eintreten mag, es vor Allem aus, um sie nicht zu gefährden, nothwendig ist, daß der Staat Bern sich das vollste Verfügungsrecht über seine Linien bewahre. Der Art. 8 der den Delegirten gegebenen Instruktionen hat in dieser Beziehung die nöthigen Vorbehalte gemacht, man hat sich aber geweigert, sie in den Pachtvertrag aufzunehmen, was ein Grund mehr für dessen Verwerfung ist.

Uebergend zu der Prüfung der den jurassischen Eisenbahnen durch den Vertrag vom 7. Januar angewiesenen Stellung, werden wir uns bald überzeugen, daß ihre Zukunft nicht besser gewahrt und nicht weniger gefährdet worden ist, als diejenige der Linie Langnau-Luzern. In dieser Beziehung sind die Delegirten ebenfalls vollständig vom Art. 8 ihrer Instruktionen abgewichen. Der Grundsatz, daß die Anlage der jurassischen Eisenbahnen ein Gegenstand des öffentlichen Wohles sei, ist vom Großen Rathe in seinen Dekreten vom 19. April 1866 und 2. Februar 1867 feierlich ausgesprochen worden. Die ökonomische und politische Wichtigkeit dieser Kommunikationsmittel, welche eine innige Verbindung zwischen dem alten und neuen Kantonstheil herstellen und ihre täglichen Berührungen erleichtern sollen, ist anerkannt, wie ein Lehrsatz, der nicht mehr erörtert zu werden braucht. Alle Diejenigen, welche aufrichtig eine unauslöbliche Vereinigung beider Kantonstheile wünschen, sind überzeugt, daß eines der wirksamsten Mittel für die Herstellung dieser Vereinigung in der Anlage der jurassischen Eisenbahnen besteht, welche übrigens auch den Ertrag der Staatsbahn verbessern, da sie derselben in Biel einen bedeutenden Verkehr zuführen werden. Mit Rücksicht auf den Grundsatz, daß wer den Zweck will, auch die Mittel wollen muß, dürfen die kantonalen Behörden und insbesondere der Große Rath gegenüber den Dekreten vom 19. April 1866 und 2. Februar 1867 nicht Beschlüsse fassen, welche, wenn auch nur indirekt, der Verwirklichung dieser Dekrete oder irgend einer andern die Erstellung der jurassischen Eisenbahnen erleichternden Kombination Hinder-

nisse in den Weg legen könnten. Würde aber der vorgeschlagene Pachtvertrag mit der Centralbahn dem im Interesse des Kantons liegenden Unternehmen der jurassischen Eisenbahnen nicht Schwierigkeiten und Hindernisse bereiten? Dieß wäre offenbar der Fall. Obwohl bereits der schriftliche Bericht dieß einläßlich nachweist, bitte ich den Großen Rath, mir im Hinblick auf die große Wichtigkeit dieser Frage zu gestatten, diesen Punkt nochmals hervorzuheben. Ich wiederhole, daß für die Erstellung der jurassischen Eisenbahnen drei Eventualitäten sich darbieten können: die erste ist im Art. 2 des Dekretes vom 2. Februar 1867 vorgesehen, welcher den Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers eine Subvention von Fr. 6,200,000 in Aussicht stellt; die zweite, welche das ganze Netz umfaßt, ist im Art. 7 des erwähnten Dekretes vorgesehen, und die dritte besteht in einer in der Mitte zwischen den beiden ersten Eventualitäten liegenden Kombination, welche die Modifikation des genannten Dekrets nothwendig machen würde in dem Sinne, daß die Linie Biel-Dachsfelden bis auf Basel verlängert und zugleich auch die Abzweigung Sonceboz-Convers erstellt, von der Linie Delémont-Bruntrut dagegen für den Augenblick abstrahirt würde. Welche von diesen drei Eventualitäten auch eintreten möge, so darf, ähnlich wie bei der Linie Langnau-Luzern, der Schlüsselstein, der Kopf jedes dieser Unternehmen, d. h. die Linie Biel-Neuenstadt und der Bahnhof Biel, unter keinen Umständen, selbst pachtweise nicht, in den Händen eines Konkurrenzunternehmens wie die Centralbahn sein. Wäre diese Gesellschaft Herrin des Bahnhofes Biel, so würde sie den jurassischen Linien allen Verkehr, welcher ihnen im Centralpunkt Biel naturgemäß zukommt, entfremden und so zum Voraus den diesen Linien nöthigen Kredit, der theilweise auf den ihnen im Bahnhof Biel zufließenden Verkehr sich gründen muß, zu Grunde richten. Der Große Rath und namentlich die jurassischen Mitglieder werden ohne Zweifel nicht vergessen haben, wie zahlreiche und wie erbitterte Kämpfe der Kanton Bern durchzumachen hatte, um den Schlüssel des jurassischen Eisenbahnnetzes, Biel-Neuenstadt, in den Händen zu behalten, und heute sollte nun die Rede davon sein, auf die mit großen Opfern errungenen Erfolge zu verzichten! Dieß wird, ich bin fest davon überzeugt, nicht geschehen. Um nachzuweisen, daß der vorgeschlagene Pachtvertrag mit der Centralbahn die dem Jura durch die Dekrete vom 19. April 1866 und 2. Februar 1867 zugesicherten Rechte gefährden und zugleich dem Kanton alle Vortheile der wichtigen Stellung, die er dadurch erobert, daß er die Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern in seinen Händen behalten hat, entziehen würde, will ich in Kürze an die Gefahren erinnern, welche der Vertrag vom 7. Januar dem Ausbau des bernischen Eisenbahnnetzes in der Richtung nach dem Jura entgegensetzt. Der Art. 8 der Instruktion verlangte ganz im Allgemeinen das Recht der Aufkündigung des Pachtvertrages für irgend welche Ergänzung des bernischen Eisenbahnnetzes. Der Art. 19 des Vertrages sieht aber dieses Recht nur in einem einzigen, und zwar im allerungewissesten und unwahrscheinlichsten Falle vor, in dem Falle nämlich, welchen der Art. 7 des Dekretes vom 2. Februar 1867 erwähnt. Bekanntlich ist die in diesem Artikel vorgesehene Eventualität weitaus die entfernteste, da sie die Erstellung des ganzen jurassischen Eisenbahnnetzes umfaßt. Aber der Pachtvertrag selbst wird mit diesem Vorbehalte die Schwierigkeiten, welche der Erstellung des ganzen Netzes entgegenstehen, nur noch vermehren, da der Staat, der im Art. 7 des genannten Dekretes versprochen hat, seine Linie Bern-Biel-Neuenstadt in das Gesamtunternehmen einzuwerfen, nicht mehr die gleiche Freiheit haben und vielleicht auch nicht mehr so geneigt dazu sein wird, wenn er diese Linie an die Centralbahn verpachtet hat. Was die beiden andern Eventualitäten, nämlich die im Art. 2 des Dekretes vom 2. Februar 1867 vorgesehene Ausführung der Linie Biel-Dachsfelden mit Abzweigung von Sonceboz nach Convers, sowie

die neue Kombination der Erstellung einer Linie von Biel nach Basel mit Abzweigung nach Convers, betrifft, so übergeht der in Olten abgeschlossene Vertrag dieselben ganz mit Stillschweigen und macht daher ihre Verwirklichung auf wenigstens 10 Jahre unmöglich. Der Bau der Linien Biel-Dachsfelden und Conceboz Convers ist nicht denkbar, wenn diese Linien nicht die Aussicht haben, gegen eine Entschädigung von Fr. 7-8000 per Kilometer von der Staatsbahn betrieben zu werden. Weder die Konkurrenzgesellschaft der Centralbahn, noch diejenige des Jura-Industriel würde diesen Betrieb übernehmen, und der Selbstbetrieb der 48 Kilometer langen Linien Biel-Dachsfelden und Conceboz-Convers würde ein ruinirendes Unternehmen sein. Auch das Unternehmen der Linie Biel-Dachsfelden-Basel mit Abzweigung von Conceboz nach Convers würde durch den Pachtvertrag in eine nicht weniger kritische Lage gesetzt. Die Centralbahn würde dieser Linie in Biel und Basel allen interkantonalen und Transitverkehr entziehen, so daß dieselbe sich auf den Lokalverkehr beschränkt sähe, der nicht hinreichen würde, um einen angemessenen Ertrag zu geben. Der vorgeschlagene Pachtvertrag würde also die dem Jura durch das Dekret vom 2. Februar 1867 zugesicherten Rechte gefährden und die Erstellung der jurassischen Eisenbahnen in höherem oder geringer Maße erschweren, wenn nicht ganz unmöglich machen. — Es bleibt mir noch übrig, eine gestern im Schooße der Kommission von einem jurassischen Mitgliede ausgesprochene Ansicht zu widerlegen. Das betreffende Kommissionsmitglied hat nämlich behauptet, daß der Pachtvertrag in keiner Weise den jurassischen Eisenbahnen schaden könne, da das Dekret vom 2. Februar unausführbar sei und zudem der Jura niemals Eisenbahnen erhalten werde, wenn nicht die Centralbahn ihm solche baue. Bezüglich der ersten Einwendung erlaube ich mir zu bemerken, daß bis jetzt der Nachweis noch nicht geleistet worden ist, daß das Dekret vom 2. Februar 1867 unausführbar sei. Allerdings stößt seine Ausführung, wie zu erwarten stand, auf Schwierigkeiten, wenn man aber heute bestimmt behauptet, daß dieses Dekret zu keinem Erfolge führen werde, so ist dieß nach meiner Ansicht ein voreiliges, durch die Umstände in keiner Weise gerechtfertigtes Urtheil. Allerdings wird das Dekret vom 2. Februar 1867 ein todter Buchstabe bleiben, wenn der Pachtvertrag mit der Centralbahn genehmigt wird; wenn aber die dem Jura in diesem Dekret in Aussicht gestellten Vortheile intakt gelassen werden, und wenn allenfalls der Kanton Bern, um die Ausführung desselben zu erleichtern, ohne dadurch seine Leistungen zu erhöhen, gewisse Modifikationen untergeordneter Natur genehmigt, wie ich Grund habe zu hoffen, dann wird dieses Dekret dem Jura die Wohlthat der Eisenbahnen verschaffen. Angesichts der Anstrengungen und der Opferwilligkeit, welche in diesem Landestheile für dieses große Werk zu Tage treten, wäre es zu bedauern, wenn jurassische Vertreter auf eine jedenfalls sehr voreilige Weise Zweifel und Entmuthigung austreuen würden, und zwar gerade in dem Augenblicke, wo alle jurassischen Bürger ihren Muth, ihre Ausdauer und ihre Hoffnung verdoppeln müssen, wenn der Pachtvertrag verworfen wird. Der Gedanke, daß die Verpachtung der Staatsbahn die Erstellung der jurassischen Eisenbahnen fördern und daß die Centralbahn selbst dieselben übernehmen werde, mag in guten Treuen im Schooße der Kommission ausgesprochen worden sein, er scheint mir aber im Grunde nichts Ernstes an sich zu haben. Wie sollte die Centralbahn, eine Spekulationsgesellschaft, deren Bestrebungen vor Allem aus dahin gerichtet sein müssen, für ihre Aktionäre hohe Dividenden zu erzielen, sich, nachdem man ihr den Schlüssel zu der gefährlichen Konkurrenzlinie Biel-Dachsfelden-Basel in die Hand gegeben und den ganzen Verkehr zwischen Genf und Basel ihren Linien auf 10 Jahre zugesichert hat, freiwillig und einzig, um ihren Freunden im Jura, die, so viel ich weiß, nicht sehr zahlreich sind, eine Freude zu machen, gleichsam zu

einem theilweisen Selbstmord entschließen, indem sie absichtlich eine von ihr stets gefürchtete und bisher immer lebhaft bekämpfte Konkurrenzlinie erstellte? Man schreibt ihr da wahrhaftig eine Generosität und Selbstverleugnung zu, deren die Spekulationsgesellschaften nicht fähig sind. Es ist dieß auch ein gänzlichcs Mißkennen der Tendenzen und ein vollständiges Ignoriren des Benehmens der Centralbahn in den bernischen Eisenbahnangelegenheiten. Im Art. 31 ihrer Konzession vom 24. November 1852 ward ihr vorerst für Verlängerungen oder für Zweigbahnen jeweilen zu gleichen Bedingungen der Vorrang vor andern Bewerbern, sodann die Konzession für verschiedene Linien, u. A. für diejenige von Bern nach Thun auf fünf Jahre und endlich das Vorrecht zugesichert, daß während 30 Jahren keiner andern Gesellschaft eine Konzession für andere Bahnen in gleicher Richtung wie diejenigen der Centralbahn erteilt werden solle. Am 21. Oktober 1854 legte der Kanton Bern als Bedingung seiner Bethheiligung mit vier Millionen der Centralbahn die Verpflichtung auf, die Linie Bern-Thun zu erstellen. Wie ist die Centralbahn ihren Verpflichtungen nachgekommen und welchen Gebrauch hat sie von den oben erwähnten Vorrechten gemacht? Was vorerst die Linie Bern-Thun betrifft, so war die Regierung auf dem Punkte, einen Prozeß anzuhängen, um die Centralbahn zu zwingen, ihre Verpflichtungen zu erfüllen, und erst als die Ostwestbahngesellschaft die Konzession für diese Linie verlangte, entschied sie sich nothgedrungenenerweise, sie selbst zu erstellen. Bezüglich der Linie Biel-Neuenstadt wurden im November 1857 Unterhandlungen mit ihr angeknüpft, da aber der Konzessionsentwurf sie verpflichtete, zu gleicher Zeit die Linie Bern-Thun zu erstellen, so weigerte sie sich, diese Konzession anzunehmen. Als später die Centralbahngesellschaft vernahm, daß die Ostwestbahngesellschaft diese Konzession verlange, so fing sie mit dem Kanton Bern einen Prozeß an, um das Vorrecht zurückzufordern, welches ihr zugesichert worden war, von dem sie sich aber früher geweigert hatte, Gebrauch zu machen. Ich könnte noch manche ähnliche Vorgänge citiren, die beiden soeben erwähnten genügen aber, um nachzuweisen, daß die Centralbahn im Kanton Bern die Politik befolgte, die Linien, für welche ihr ein Vorzugsrecht eingeräumt war, erst im letzten Augenblicke zu erstellen, wenn ihr die Hände durch ein Konzessionsbegehren von Seite einer Konkurrenzgesellschaft gebunden waren. Wird die Centralbahn in Betreff der jurassischen Eisenbahnlinien ein anderes Verfahren einschlagen? Ich glaube es nicht. Mache sich daher der Jura keine Illusionen! Die Centralbahn wird die Linie Biel-Basel mit oder ohne Abzweigung nach Convers nicht erstellen, bis sie sieht, daß eine andere Gesellschaft ernstlich entschlossen ist, dieses Unternehmen auszuführen, und daß diese Konkurrenzlinie nicht mehr zu vermeiden ist. Durch die Annahme des Pachtvertrages wird die Bildung einer solchen Konkurrenzgesellschaft gehindert, und dieß ist daher einer der Hauptgründe, warum die Centralbahn die Staatsbahn zu pachten wünscht, indem sie dadurch die Erstellung der jurassischen Eisenbahnen verhindert, an denen sie sich höchstens bei der Zweigbahn Basel-Delsberg mit einem Drittel der Baukosten theilhaben wird. Man täuscht sich aber außerordentlich, wenn man glaubt, daß sie von sich aus und ohne von einer ersten Konkurrenzgesellschaft bedroht zu sein, eine Konkurrenzlinie, wie Biel-Basel erstellen werde. Ich beschwöre deshalb die Jurassier, den Pachtvertrag zu verwerfen und ihre Anstrengungen für die Aufbringung des nöthigen Kapitals und die Bildung einer Gesellschaft fortzusetzen, um die Mithilfe der Centralbahn entbehren zu können, welche erst im äußersten Augenblicke, wo das Unternehmen auch ohne ihr Zutun gesichert ist, sich herbeilassen wird. — Gestatten Sie mir zum Schluß ein Wort über die Opportunität des vorliegenden Pachtvertrages. Die Frage, ob dem Betrieb der Eisenbahnen durch Gesellschaften oder demjenigen durch den Staat der Vorzug gegeben werden solle, ist seit längerer Zeit

in verschiedenen Ländern diskutiert worden. In Bezug auf diese Frage gehen die Nationalökonomten, die Industriellen und die Staatsmänner nicht einig. Ich begreife vollkommen, daß auch im Großen Rathe von Bern verschiedene Ansichten über diese Frage obwalten können, deren Lösung von vorneherein schwierig ist. Verschieben wir deshalb die Lösung dieses zusammengesetzten politischen und volkswirtschaftlichen Problems auf eine spätere Zeit. In einem wichtigen Punkt aber sollen die Anhänger des Staatsbetriebes und diejenigen des Gesellschaftsbetriebes einig gehen, nämlich darin, daß für die Entscheidung dieser Frage der geeignete Augenblick abgewartet werden soll. Ist dieser Augenblick heute gekommen? So viel an mir glaube ich es nicht, und zwar wesentlich aus zwei Gründen. Vorerst ist es im gegenwärtigen Augenblicke unmöglich, den Ertrag, welchen die Staatsbahn während einer normalen Zeitperiode abwerfen wird, zu schätzen. Sie ist nur während vier Jahren im Betrieb, von denen zwei ausnahmsweise ungünstige waren. Jedes Eisenbahnunternehmen, auch die Centralbahn nicht ausgenommen, hatte seine kritische Periode durchzumachen, und die Staatsbahn steht nun auf dem Punkte, da sie die ihrige überstanden hat. Warten wir daher zutrauensvoll die zukünftigen Ergebnisse ab, bevor wir einen überstürzten Pachtvertrag abschließen, welchen Schritt wir später sehr bereuen könnten. Ein zweiter Grund, der gegen die Opportunität einer Verpachtung bei dem gegenwärtigen Stande der Eisenbahnfragen des Kantons spricht, liegt darin, daß gewisse Gegenden große Anstrengungen machen, um mit bedeutenden Opfern das bernische Eisenbahnnetz zu vervollständigen. Man würde nach meiner Ansicht die wahren allgemeinen Interessen des Kantons verkennen und sich einer Undankbarkeit gegenüber diesen Landesgegenden, welche eine in der Schweiz bisher noch nie gesehene Opferwilligkeit an den Tag legen, zu Schulden kommen lassen, wenn man nun in aller Eile einen Pachtvertrag abschließen würde, worin sie einen ihre Zukunft gefährdenden Schritt erblicken würden. Diesen Schritt, welcher die schönsten Hoffnungen eines bedeutenden Theiles der bernischen Bevölkerung zu nichte machen würde, wird, ich bin fest davon überzeugt, der Große Rath nicht thun. Ich schließe daher mit dem vollsten Zutrauen, indem ich im Namen des Regierungsrathes den Antrag stelle, es sei dem am 7. Januar abhin in Olten unterzeichneten Pachtvertragsentwurf die Genehmigung nicht zu erteilen.

Brunner, Fürsprecher, als Berichterstatter der Kommission. Die uns heute beschäftigende Frage ist schon wiederholt in der Presse erörtert worden. Ich habe diesen Debatten aufmerksam gefolgt, aber dennoch muß ich gestehen, daß ich, als ich letzten Montag in die Kommission gewählt wurde, vor der Aufgabe erschrack, diese Frage in zwei Tagen gehörig vorzubereiten. Es ist ganz etwas Anderes, einen Artikel zu schreiben, für den man in keiner Weise verantwortlich ist, als hier die Verantwortlichkeit der Vorberathung und Berichterstattung zu übernehmen. Bei Ihrer Kommission ist diese Verantwortlichkeit um so schwerer in's Gewicht gefallen, als ihr nur eine kurze Zeit zugemessen war, um sich mit dem ihr zu Gebote stehenden Material vertraut zu machen, und als sie, ich darf dieß wohl sagen, ohne irgend einem Mitgliede zu nahe zu treten, mit wenigen Ausnahmen in dieser Materie nicht die Erfahrung hatte, die absolut notwendig gewesen wäre, um in zwei Tagen einen gründlichen Bericht zu Stande zu bringen. Vor Allem muß Ihr Berichterstatter zugestehen, daß sein Bericht lückenhaft und gewiß in vielen Punkten sehr anfechtbar sein wird. Ich bin nicht so unbescheiden, um nicht von vornherein zuzugeben, daß es mich verwundern würde, wenn nicht ganz berechnigte Kritiken gegen meinen Bericht angebracht werden könnten. Während hier eigentlich ein schriftlicher Bericht am Platze gewesen wäre, hatte ich gestern Abend nach beendigter Kommissionsitzung bloß noch Zeit, die festgestellten Zahlen rasch zusammenzustellen, damit wenigstens

hierin kein Irrthum vorwalte. Ich nehme deshalb Ihre Nachsicht in Anspruch und hoffe, Sie werden den Verhältnissen Rechnung tragen. Das kann ich jedenfalls versichern, daß ich die ganze Angelegenheit sine ira et studio behandelt habe, und daß ich darin nicht eine Frage finden kann, welche das Volk und die Mitglieder des Großen Rathes gegen einander aufheizen sollte. Die uns zur Prüfung vorliegende Frage ist nach meinem Dafürhalten zunächst eine Verwaltungsfrage, bei der allerdings neben finanziellen auch wichtige politische Interessen in Betracht kommen; dieselben sind aber so allgemainer Natur, daß man sich dabei ganz auf neutralem Boden bewegen kann und sich nicht gegenseitig mit Steinen zu bewerfen braucht, wenn schon die Ansichten bei diesem oder jenem Punkte auseinandergehen. Ich will also, wenn irgend welche Animosität da ist, nicht Öl in's Feuer, sondern umgekehrt Wasser in den Wein gießen. Ich will die Frage nüchtern behandeln und zwar dabei dem Gedankengang des Herrn Eisenbahndirektors folgen. Meine Grörterung wird sich also zuerst mit der finanziellen Seite der Frage, sodann mit der Redaktion des Vertrages und endlich mit dem politischen Gesichtspunkte, welcher hier zutrifft, befassen. Bevor ich aber auf die Grörterung dieser drei Standpunkte eintrete, gestatten Sie mir, Ihnen mitzutheilen, wie die Kommission in der Sache verfahren ist. Sie hat bei ihrer Berathung ein ganz neues Verfahren eingeschlagen, das aber für die Zukunft in ähnlichen Fällen bestens zu empfehlen ist. Sie war davon überzeugt, daß es ihr bei der kurz zugemessenen Zeit nicht möglich sei, selbst das Material gründlich zu studiren und sich so eine selbstständige Ansicht in dieser Frage zu bilden. Sie hat deshalb den Ausweg eingeschlagen, die Partei (um mich so auszudrücken) der Verpachtungsfreunde und diejenige der Verpachtungsgegner vor die Kommission zu bescheiden und zwischen diesen die ganze finanzielle Frage kontradiktorisch erörtern zu lassen. Man hat Zahl für Zahl in Rede und Gegenrede feststellen lassen und ist am Schluß, was man anfänglich schwerlich erwartet hätte, zu einem ziemlich übereinstimmenden Ergebnisse gekommen. Dabei handelte es sich natürlich bloß um die Frage, ob der von den Delegirten des Verwaltungsrathes der Staatsbahn und dem Direktorium der Centralbahngesellschaft abgeschlossene und vom genannten Verwaltungsrathe empfohlene Pachtvertrag dem Großen Rathe zur Sanktion empfohlen werden solle oder nicht. Am Schluß der Berathung der Kommission ist dann allerdings noch eine weiter gehende Frage aufgeworfen worden, die ich am Schlusse meines Referats auch berühren werde. Nach diesen einleitenden Bemerkungen gehe ich nun über zur Beleuchtung der finanziellen Seite des Pachtvertrages, wobei ich den Bericht der Delegirten des Verwaltungsrathes als Grundlage anzunehmen mir erlaube. Zunächst muß hierbei festgestellt werden, einen wie großen Reinertrag uns die Verpachtung der Staatsbahn voraussichtlich abwerfen wird; denn Sie werden mir zugeben, daß man nicht von vornherein annehmen kann, wir werden eine jährliche Reineinnahme von Fr. 425,000, welche Summe uns als Pachtzins angeboten ist, erhalten, sondern daß dabei unter Umständen noch andere Faktoren berücksichtigt werden müssen. Haben wir dann die Summe, welche der Staat bei der Verpachtung profitirt, ausgemittelt, so wollen wir dann untersuchen, wie er sich beim Selbstbetriebe der Bahn für die nächsten 10 Jahre stehen würde. Im Falle der Verpachtung kommt vor Allem aus der Pachtzins mit

Fr. 425,000

in Betracht. Nach der Ansicht der Delegirten (pag. 3 ihres Berichtes) kann dieser Betrag noch erhöht werden:

1) durch eine Mehreinnahme von „ 1,000
infolge der Vermietung der durch die Büreaux
der Staatsbahnverwaltung in Anspruch ge-
nommenen Räumlichkeiten des alten Postge-

Uebertrag Fr. 426,000

Uebertrag Fr. 426,000

händes, die gegenwärtig Fr. 3245 Miethe an den Staat bezahlen;

2) durch Verkauf der zu Fr. 25,000 geschätzten Möbeln, wenn sie zu Fr. 10,000 angeschlagen werden, ergibt sich ein Zins von " 500

3) auf dem Kapital, das die Centralbahn für die Materialvorräthe inuert drei Monaten im Betrage von Fr. 140,000 zu bezahlen hat, ist eine Zinseinnahme möglich von " 7,000

4) auf den für die Oberbaumaterialien zu bezahlenden Fr. 160,000, ein Zins von " 8,000

Summe der Einnahmen Fr. 441,500

Von dieser Summe sind nun verschiedene Ausgaben abzuziehen, und zwar sind hier vorerst die Kosten der Inspektion der Bahnlinie zu nennen. Dieselbe muß nämlich auch nach der Verpachtung von einem Staatsbeamten überwacht und beaufsichtigt werden. Es muß dafür gesorgt werden, daß die Linie fortwährend in gutem Zustande erhalten bleibt, und da laut Pachtvertrag die Wiederherstellung von infolge höherer Gewalt beschädigten Bauten dem Staate obliegt, so hat derselbe ein großes Interesse, darüber zu wachen, daß er nur für Auslagen, die wirklich durch höhere Gewalt veranlaßt worden sind, nicht aber für Gegenstände, die auf Rechnung des gewöhnlichen Betriebes fallen sollen, belastet werde. Für dieses Inspektorat über eine Staatsdomäne, die nicht weniger als 18 Millionen gekostet hat, setzt der Eisenbahndirektor in seinem Berichte eine Summe von Fr. 10,000 aus. Wir sind nun auf die Hälfte herabgegangen, indem wir glaubten, daß Fr. 5000 hierfür genügen. Ferner ist abzuziehen eine Summe von Fr. 2300 als Zins eines von der Kantonskasse für die Anschaffung von Plattformwagen gemachten und bisher von der Staatsbahn verzinsten Vorschusses, welche Zinsvergütung die Centralbahn selbstverständlich nicht übernehmen würde. Endlich ist auch eine Summe von Fr. 2300 für die Affekuranzbeiträge für die Versicherung der Gebäude in Abrechnung zu bringen, da der Vertrag keine Bestimmung enthält, wonach die Centralbahn diese Ausgabe übernähme. Herr von Gonzenbach hat zwar in der Kommission erklärt, daß die Versicherungskosten der Centralbahn auffallen. Es sind aber in dieser Beziehung, und zwar auch von andern Mitgliedern des Verwaltungsrathes erhebliche Zweifel ausgesprochen worden, und da der Vertrag diese nicht zum Betrieb gehörende Ausgabe der Centralbahn nicht ausdrücklich auflegt, so muß ich annehmen, daß sie vom Staate getragen werden muß. Wir haben also für Inspektoratskosten Fr. 5,000 für die Verzinsung des Vorschusses für die Anschaffung von Plattformwagen " 2,300 und für die Affekuranz von Gebäuden " 3,200

Zusammen Fr. 10,500

von den obgenannten Einnahmen aus der Verpachtung im Betrage von " 441,500

abzuziehen, so daß ein reiner Pachtzins von Fr. 431,000 bleibt. Von dieser Summe ist aber im Weiteren abzuziehen ungefähr die Hälfte des von der Centralbahn für die Materialvorräthe und Oberbaumaterialien zu bezahlenden Zinses, indem auch im Falle des Selbstbetriebes ein Theil der viel zu großen Vorräthe, und zwar nach der Ansicht der Kommission circa die Hälfte, veräußert werden kann. Wir können daher noch die Summe von Fr. 7,500

(= der Hälfte der erwähnten Zinseinnahmen von Fr. 7000 und 8000) von den " 431,000 in Abzug bringen, so daß sich als Ergebnis der

Verpachtung eine Rein-Einnahme von Fr. 423,500 ergibt. Ich füge indeffen schon hier bei, daß diese Summe durch mehrere für den Staat ganz ungünstige Bestimmungen des Pachtvertrages, die ich später erörtern werde, wesentlich

modifiziert werden könnte. — Ich frage mich nun: wie stellt sich der Reinertrag beim Selbstbetrieb der Bahn in den nächsten 10 Jahren? Hier gebe ich von vornherein zu, daß die in Betracht kommenden Zahlen nicht so positiv, sondern theilweise hypothetisch sind, und ich will deßhalb auch nicht bestreiten, daß es gerade der große Vortheil des Pachtvertrages ist, daß man in Betreff des Ertrages annähernd auf eine feste Summe zählen kann. Durch diese größere Sicherheit darf man sich aber nicht blenden lassen, sondern muß untersuchen, wie sich nach einer vernünftigen und nüchternen Probabilitätsberechnung die Sache beim Selbstbetrieb voraussichtlich herausstellen werde. Nur in dieser Berechnung findet man einen Anhaltspunkt zur Beurtheilung der Frage, ob der Pachtvertrag wirklich das erwartete Finanzresultat herausstellen könne. Der Bericht der Delegirten des Verwaltungsrathes theilt die Berechnung in zwei Theile. Den ersten Theil, welchen Herr von Gonzenbach in der Kommission den historischen genannt und der heute vom Herrn Eisenbahndirektor eingehend erörtert worden ist, glaube ich übergehen zu sollen. Wir können uns bei einer Vergleichung zwischen Pacht und Selbstbetrieb nicht, wie es in diesem ersten Theile der Berechnung geschehen ist, fragen, welche Ergebnisse der Selbstbetrieb in den abgelaufenen 4 Jahren, während welcher wir alle möglichen unglücklichen Experimente gemacht, gehabt habe, sondern wir müssen vielmehr untersuchen, wie sich die Sache in den 10 folgenden Jahren, also während der Dauer des Pachtvertrages, herausstellen werde. Allerdings sollen wir dabei die bisherigen Erfahrungen zu Rathe ziehen, gleichzeitig aber auch die Ergebnisse anderer Bahnen berücksichtigen.

Ich frage mich nun vorerst, welche Mehreinnahmen in den nächsten 10 Jahren gegenüber den Einnahmen des Jahres 1868 beim Selbstbetrieb entstehen könnten. Der Bericht der Delegirten sagt hierüber: „1) In Folge Verkehrsvermehrung dürfen wir nach dem durchschnittlichen Ergebnis der vier ersten Betriebsjahre eine jährliche Mehreinnahme im Rohannehmen von 2,6 % oder von Fr. 28,394 annehmen.“ Die Delegirten stützen sich also hier auf die Ergebnisse der vier ersten Betriebsjahre. Da dieselben Probejahre und zwei davon für alle schweizerischen Bahnen entschieden ungünstig waren, so setzt man sich, wenn man bei der Berechnung der Mehreinnahmen von der durchschnittlichen jährlichen Vermehrung innerhalb der vier Jahre ausgeht, gewiß dem Vorwurf nicht aus, als wolle man eine Vermehrung des Verkehrs auf's Papier bringen, die in Wirklichkeit nicht vorhanden sein werde. Der Eisenbahndirektor hat in seinem Bericht diese aus der Verkehrsvermehrung herrührende Mehreinnahme auf Fr. 35,000 berechnet. Ich gebe indeffen zu, daß es mit Rücksicht auf das Hypothetische dieser Zahl zweckmäßiger ist, den niedrigeren Anfaß der Delegirten zu acceptiren, obwohl nach allgemeinen Erfahrungen die Einnahmen einer Eisenbahn in den ersten 15 Jahren im Steigen begriffen sind und erst nach Ablauf dieser Zeit die normale Höhe erreicht haben. Ob dieß auch bei der Staatsbahn zutreffen wird, weiß natürlich Niemand, jedenfalls aber kann die von den Delegirten angenommene Zahl nicht eine schwindelhafte genannt werden. Der Bericht der Delegirten sieht im Weiteren vor: „2) Mehreinnahmen in Folge billigerer Entschädigung, welche die Franco-Suisse-Bahn der bernischen Staatsbahn zu bezahlen hätte, wenigstens Fr. 15,000.“ Die Franco-Suisse bezahlt nämlich für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Neuenstadt und Biel der Staatsbahn eine viel zu kleine Entschädigung. Der § 13 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 schreibt vor: „Jede Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen an die übrige in schicklicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tariffäge zu Ungunsten der einmündenden Bahnlinsen ungleich gehalten werden dürfen. Allfällige Anstände unterliegen der Entscheidung des Bundes.“ Die Franco-Suisse kann sich also nicht weigern, mit dem Kanton Bern in Betreff der Mitbenutzung der Bahnhöfe

Neuenstadt und Biel über eine den Verhältnissen angemessene Summe sich zu verständigen. Bereits hat denn auch eine bundesrätliche Expertise über diese Frage stattgefunden und Herr Ingenieur Kohler in Basel, eine der größten Autoritäten in Eisenbahnsachen, erklärt, es gebühre der Staatsbahn eine Mehrvergütung von Fr. 20–25,000. Herr v. Gonzenbach hat nun allerdings in der Kommission bemerkt, daß die Franko-Suisse sich nicht leicht zu größeren Leistungen bewegen lasse, und daß wir es hier mit einem schlimmen Gegner zu thun haben; ich denke indessen, der Bund, der nach dem citirten § 13 des Bundesgesetzes von 1852 über allfällige Anstände in dieser Hinsicht zu entscheiden hat, werde noch stark genug sein, um diese Eisenbahngesellschaft zu zwingen, dem Kanton Bern zu geben, was ihm von rechtswegen gebührt. Wenn aber Herr Kohler in einem offiziellen Befinden erklärt, eine Mehrvergütung von Fr. 20–25,000 sei billig und recht, so kann man sicher auch hier der Kommission nicht den Vorwurf der Schwindelerei machen, wenn sie die von den Delegirten angenommenen Fr. 15,000 acceptirt und mit in Berechnung zieht. Wie sehr auch die Centralbahn von der Richtigkeit dieser Argumentation überzeugt ist, ergibt sich übrigens aus Art. 4 des abgeschlossenen Vertrages, welcher sagt: „Endlich wird auch der schweizerischen Centralbahn das unterm 24./26. Dezember 1863 zwischen der bernischen Staatsbahn und der Franko-Suisse-Gesellschaft abgeschlossene, seitdem aber gekündigte, provisorisch jedoch zwischen der Betriebsverwaltung der Suisse occidentale und der bernischen Staatsbahn noch gültige Uebereinkommen bezüglich des Betriebs und der Mitbenutzung der Strecke Biel-Neuenburger-Grenze ebenfalls mit seinen Lasten und Rechten überbunden. Der Regierungsrath des Kantons Bern verpflichtet sich indessen, unter Anhörung der schweizerischen Centralbahn, auf irgend einem Wege ein definitives Verhältniß herbeizuführen, welches für die Letztere ebenfalls verbindlich wird und vermöge dessen eine den von der bernischen Staatsbahn als nothwendig anerkannten Leistungen entsprechende Entschädigung für die bernische Staatsbahn, resp. für die schweizerische Centralbahn, herbeigeführt werden soll.“ Hier verpflichtet also die Centralbahn die Regierung von Bern, eine solche billigere Entschädigung herbeizuführen, woraus klar hervorgeht, daß beide Kontrahenten von der bestimmten Ansicht ausgingen, eine solche sei erhältlich; sonst hätte man keine derartige Bestimmung in den Vertrag aufnehmen sollen! Ich wünsche nur, daß der Ansaß von Fr. 15,000, auf den wir hinabgehen, den Unterhandlungen nicht schade; denn wenn wir hier auch nur die geringere Summe von 15,000 in Berechnung ziehen, so halten wir dennoch eine Entschädigung, wie sie Herr Ingenieur Kohler feststellt, für billig und recht. Ich komme nun zu einem sehr wichtigen Punkt, der in der Kommission zu interessanten Debatten und schließlich zu einer vollständigen Verständigung zwischen den Delegirten und den Gegnern des Pachtvertrages geführt hat. Es betrifft die Kosten für den Unterhalt des Oberbaues, worunter man aber nicht etwa den Unterhalt des Bahnkörpers, der schon bisher aus dem Betriebsfonds bestritten wurde, sondern bloß die Kosten für die Schienen, Schwellen und Befestigungsmittel zu verstehen hat. Der Bericht der Delegirten spricht sich darüber folgendermaßen aus: „Diesen Mehreinnahmen stehen aber beträchtliche Mehrausgaben gegenüber. Laut einem vorliegenden Anschlag des Bahningenieurs über die Durchschnittskosten wird der jährliche Verbrauch der Schienen bei einer Durchschnittsdauer von 15 Jahren, und von Schwellen bei einer Durchschnittsdauer von 9 Jahren, geschätzt auf Fr. 134,726 für unsere 71 Kilometer der bernischen Staatsbahn.“ Diese von einem Fachmanne, Herrn Ingenieur Gräninger, herrührende Zahl ist indessen nach seiner eigenen Angabe in einem späteren Gutachten bloß eine theoretische Zahl, die auf den gegebenen Fall nicht Anwendung findet. Und wirklich gelangt man zu einem ganz andern Resultat, wenn

man Vergleichen mit andern in ähnlichen Verhältnissen wie die Staatsbahn stehenden Bahnen anstellt. Die Delegirten selbst nehmen diese Zahl als zu hoch an; denn sie fahren in ihrem Berichte fort: „Wir wollen indessen diese Summe als zu hoch gegriffen annehmen und uns an die Erfahrungen der Union-Suisse, der Nordostbahn und der Centralbahn halten.“ Die Kommission ist einverstanden, daß die Ergebnisse dieser Bahnen für unsere Berechnungen maßgebend sein sollen, es herrschte aber anfänglich in dieser Hinsicht eine Differenz zwischen den Delegirten und den Gegnern des Pachtvertrages. Die Delegirten berechnen die daberigen Kosten der drei genannten Bahnen auf Fr. 1100 per Kilometer, reduciren sie jedoch auf Fr. 1000, so daß sie für die 71 Kilometer der Staatsbahn zu einer Summe von Franken 71,000 als durchschnittliche Jahresausgabe der nächsten zehn Jahre für den Unterhalt des Oberbaues kommen. Die Delegirten machen mit vollem Recht darauf aufmerksam, daß diese Ausgabe um so wichtiger sei, als sie voll in die Ausgaben gebracht werden müsse, indem bisher die Kosten dieses Oberbaues nicht aus dem Betriebs-, sondern aus dem Baufonds bestritten worden seien. Ich muß gestehen, daß mir persönlich diese Summe von Fr. 71,000 von vorneherein im höchsten Grade aufgefallen ist, indem diese Kosten bisher bloß Fr. 26,600 (nach der Angabe des Herrn Karrer im Jahre 1868 Fr. 29,000) betrugten. Ich weiß zwar wohl, daß solche Ausgaben mit dem Alter einer Bahn steigen, ich konnte mir aber nicht denken, daß diese Zunahme in einer solchen Proportion stattfinden könne. Die verschiedenen Meinungen, die anfänglich in dieser Beziehung obwalteten, haben sich indessen zuletzt geeinigt, und zwar in einer Weise, daß ich erwarte, man werde heute nicht mehr daran rütteln. Die Delegirten haben nämlich nur ein einziges Jahr, das Jahr 1867, herausgegriffen, ein solches isolirtes Jahr, wo man zufällig bedeutende Auslagen gehabt hat, darf aber nicht maßgebend für die vorzunehmende Berechnung sein. Die Kommission hat sich deshalb auf den Durchschnitt der vier Jahre 1864–1867 gestützt. Sie hat mit der Nordostbahn begonnen, vorerst die sowohl aus dem Betriebs-, als aus dem Reservefonds für den Oberbau Jahr für Jahr verwendeten Summen zusammengezählt und sich dann gefragt, wie viele Kilometer die Gesellschaft in jedem einzelnen der vier Jahre betrieben habe. Auf diese Weise ist die Kommission zu dem Resultate gekommen, daß in den genannten vier Jahren für den Oberbau durchschnittlich Fr. 576 per Kilometer verausgabt worden sind. In gleicher Weise ist man bei der Berechnung dieser Kosten bei den Vereinigten Schweizerbahnen und der Centralbahn zu Werke gegangen und hat hiebei gefunden, daß im nämlichen Zeitraume erstere durchschnittlich Fr. 552 und letztere Fr. 738 auf den Kilometer verwendet hat. Die bedeutende Mehrausgabe der Centralbahn gegenüber den beiden andern Bahnen rührt von der außergewöhnlichen Steigung auf der Strecke Olten-Sissach her, bei welcher die Schienen viel stärker leiden, als auf den andern Strecken. Wenn wir diese ungünstigen Verhältnisse der Centralbahn nicht berücksichtigen, sondern einfach den Durchschnitt aus den drei angeführten Zahlen berechnen, so erhalten wir eine Summe von circa Fr. 600 per Kilometer, was für den Unterhalt des Oberbaues der 71 Kilometer der Staatsbahn eine jährliche Ausgabe von Fr. 42,600 ergibt. Man könnte nun die Einwendung erheben, bei der Frage des Unterhaltes des Oberbaues komme namentlich in Betracht, unter welchen Bedingungen eine Bahn betrieben werde, und es sei nicht nachgewiesen, daß diese Bedingungen bei der Staatsbahn die nämlichen seien wie bei den Vereinigten Schweizerbahnen, der Nordostbahn und der Centralbahn. Ich bin mit dieser Einwendung vollständig einverstanden, eine Vergleichung der beidseitigen Bedingungen fällt aber entschieden zu Gunsten der Staatsbahn aus. Die Staatsbahn hat keine Steigungen, wie die Centralbahn beim Hauenstein, ja nicht einmal solche, wie die Vereinigten Schwei-

zerbahnen auf der Strecke Rorschach-St. Gallen. Auch wird die Staatsbahn leider bei Weitem nicht so stark befahren, wie z. B. die Nordostbahn und Centralbahn, so daß die Schienen weniger abgenutzt werden. Bei den Schwellen kommt es allerdings nicht in Betracht, ob eine Bahn stärker oder schwächer befahren wird. Entschieden zu Gunsten der Staatsbahn spricht auch der Umstand, daß man bei diesen Vergleichen bloß den unter freiem Himmel liegenden Oberbau, nicht aber denjenigen in den Bahnhöfen, wo die Schienen ungeheuer leiden, in Berücksichtigung gezogen hat. Unbeanstandet hat die Kommission die von den Delegirten aufgestellten Kosten von Fr. 14,413. 88 als Mehrkosten für die Reparatur der Lokomotiven und von Fr. 17,213. 18 als Mehrausgaben für die Reparatur der Wagen gelassen. Doch mache ich darauf aufmerksam, daß die Dampfheizung die Lokomotiven viel weniger angreift, als die Steinkohlenheizung, und daß die dahertige Ersparniß nach Mittheilungen, die mir Herr Karrer heute noch machte, jährlich Fr. 7–8000 beträgt. Gleichwohl will die Kommission diesen Umstand nicht berücksichtigen und die von den Delegirten aufgestellten Zahlen acceptiren. Die Summe der Mehrausgaben beträgt nun nach der Berechnung der Kommission:

für den Unterhalt des Oberbaues durchschnittlich	Fr. 42,600. —
für Lokomotivreparaturen	" 14,413. 88
für Wagenreparaturen	" 17,213. 18

also zusammen Fr. 74,227. 06
während die Delegirten sie in ihrem Bericht auf " 102,627. 06
anschlagen. Es ergibt sich also eine Dif-

ferenz von Fr. 28,400. —
welche davon herrührt, daß die Delegirten die Kosten für den Unterhalt des Oberbaues zu hoch berechnet haben, wie ich oben nachgewiesen.

Wir haben aber auch zu untersuchen, welche Minder- ausgaben beim Selbstbetriebe der Bahn möglich sind, und zwar kommen hier vorerst Ersparnisse in der Administration in Betracht. Die Delegirten nehmen an, diese Ersparnisse belaufen sich auf Fr. 16,673, während der Eisenbahndirektor glaubt, es seien solche im Betrage von Fr. 30–33,000 möglich. Die Kommission bezweifelt, daß so weit gehende Ersparnisse in der Administration gemacht werden können und will jedenfalls im vorliegenden Falle mit dieser Zahl nicht argumentiren. Es ist in der Kommission, abgesehen von den weitergehenden, vom Eisenbahndirektor projektirten Ersparnissen, die Ansicht ausgesprochen worden, daß man doch wenigstens auch den Staatsbahndirektor entbehren könne. Die Kommission glaubte indessen, hierauf nicht eingehen zu sollen, da bei einem Spezialgeschäft, wie beim Betriebe einer Eisenbahn, eben auch ein Spezialist an der Spitze stehen muß. Dagegen hat man den Anschlag für die Besoldung des Adjunkten des Oberingenieurs eliminirt. Dieser Beamte ist nämlich, nachdem er seine Demission eingegeben, nicht mehr ersetzt worden, und man hat mir versichert, daß es genüge, wenn der Oberingenieur einen Sekretär habe. Infolge dessen steigt die Ersparniß in der Administration von Fr. 16,673, wie die Delegirten sie berechnen, auf Fr. 18,773. Dazu kommt ferner die Ermäßigung auf der der Centralbahn zu leistenden Pachtsumme für die Mitbenutzung der Linien Zollikofen-Bern-Gümligen, welche die Delegirten auf Fr. 50,000 festsetzen. Es ist nämlich im Februar 1863 über die Mitbenutzung dieser Strecke und des Bahnhofes in Bern von Seite der Staatsbahn ein Vertrag mit der Centralbahn abgeschlossen worden. Dabei hat man für die Berechnung der vom Staate zu leistenden Entschädigung die Zahl der einlaufenden Züge als Grundlage angenommen. Man scheint sich nämlich auf unserer Seite der Illusion hingegeben zu haben, daß der Ver-

kehr der Staatsbahn so groß wie derjenige der Centralbahn, d. h. daß die Züge beider Bahnen gleich lang sein werden. Es hat sich aber leider bald herausgestellt, daß diese Voraussetzung eine irrige war, so daß auch die zu leistende Entschädigung viel zu hoch ist. Es scheint beinahe, als habe man bereits beim Abschluß des Vertrages das Gefühl gehabt, es könnte die vorgeschriebene Rechnungsweise ein unbilliges Resultat ergeben; denn es ist dem Kanton Bern das Recht der Kündigung des Vertrages gewahrt für den Fall, daß die nach den Zügen zu berechnende Entschädigung gar zu hoch ausfallen sollte. Der Staat hat nun von diesem Kündigungsrechte Gebrauch gemacht, und wenn eine Verständigung mit der Centralbahn nicht erzielt werden kann, so wird die Frage einem von beiden Parteien, oder, eventuell, vom Bundesgericht zu wählenden Schiedsgerichte zum Entscheide vorgelegt werden. Es liegt auf der Hand, daß für die Berechnung dieser Pachtsumme nicht die Zahl der Züge als Grundlage angenommen werden kann. Die Staatsbahn zahlt eine Entschädigung dafür, daß sie mit ihren Zügen die Schienen der Linie abnutzt und auf den betreffenden Bahnhöfen und Stationen das Personal der Centralbahn in Anspruch nimmt. Man wird nun aber allseitig einverstanden sein, daß die kleinen Züge der Staatsbahn das Personal weit weniger in Anspruch nehmen, als die an Länge oft die hiesige Eisenbahnbrücke übertreffenden Züge der Centralbahn. Auch nutzen die langen Züge die Schienen weit mehr ab, als die kurzen, weil das Gewicht ein viel größeres ist. Nicht die Zahl der Züge, sondern die Zahl der Axen darf also einzig maßgebend sein, wenn es sich um die Festsetzung der für die Mitbenutzung der fraglichen Strecken zu bezahlenden Entschädigung an die Centralbahn handelt. Man könnte zwar einwenden, die Lokomotive bilde das Hauptgewicht und diese sei bei kurzen und langen Zügen die gleiche. Allein man darf nicht übersehen, daß je größer der Zug, desto mehr die Lokomotive arbeiten muß, und gerade diese stärkere Arbeit hat auch die stärkere Schienenabnutzung zur Folge. Es ist mir zwar von vielen Seiten behauptet worden, daß die Ermäßigung auf der zu leistenden Pachtsumme für die Benutzung der Linie Zollikofen-Bern-Gümligen mehr als Fr. 50,000 betragen werde, doch wollen wir auch hier ganz nüchtern rechnen und dem Ansatze der Delegirten beitreten. Die Minderausgaben betragen also nach der Berechnung der Kommission Fr. 68,773. — Wird nun diese Summe von den vorhin auf " 74,227. 06 berechneten Mehrausgaben abgezogen, so bleiben

Mehrausgaben für das Jahr 1869 und folgende Fr. 5,454. 06
statt Fr. 35,954. 06, wie die Delegirten berechnen. Wenn wir weiter die Totalausgaben mit den Delegirten für das Jahr 1868 zu Fr. 763,410. 45

annehmen, und dazu die Mehrausgaben von " 5,454. 06

hinzurechnen, so erhalten wir für die nächsten Jahre eine Ausgabe von Fr. 768,864. 51
Berichtigen wir demnach die auf Seite 5 des gedruckten Berichtes der Delegirten enthaltene Zusammenstellung nach den von mir aufgestellten Zahlen, so ergibt es sich, daß die mutmaßlichen Reineinnahmen, die wir nach Abzug der Ausgaben von den Roheinnahmen erhalten, betragen:

	Fr. 1869.	Rp.	Fr. 1870.	Rp.
beim Selbstbetriebe	366,576.	86	394,970.	86
bei der Verpachtung	423,500.	—	423,500.	—
Mehreinnahme bei der Verpachtung				
			56,923.	14
			28,529.	14
Uebertrag			85,452.	28

Fr. Rp.
Uebertrag 85,452. 28

1871.
beim Selbstbetrieb 423,364. 86
bei der Verpachtung 423,500. —

Mehreinnahme bei der Verpach-
tung

135. 14

Es ergibt sich somit in den drei ersten Jahren
beim Selbstbetrieb gegenüber der Verpachtung

ein Verlust von 85,587. 42
Würden aber die Einnahmen beim Selbstbetrieb in den folgen-
den Jahren in gleicher Weise zunehmen, so würde sich am
Schlusse der 10 Jahre ein beträchtlicher Gewinn zu Gunsten
des Selbstbetriebes herausstellen. Man ist indessen einverstanden,
daß eine fortwährende Vermehrung der Einnahmen in dieser
Weise nicht stattfinden werde, doch läßt sich hoffen, daß auch
nach 1871 die Einnahmen eine Steigung erleiden werden.
Dessen ungeachtet wollen wir, um auch hier wiederum ganz
nüchtern zu Werke zu gehen, annehmen, daß von 1871 an
die Einnahmen sich stationär bleiben, in welchem ungünstigen
Falle wir dann beim Selbstbetrieb, gegenüber der Verpachtung,
im Ganzen eine auf die drei ersten Jahre fallende Einbuße
von Fr. 85,587. 42, d. h. per Jahr durchschnittlich von circa
Fr. 28,500 machen. Das ist nun allerdings ein Resultat, welches
nicht ganz mit den uns früher mitgetheilten Zahlen überein-
stimmt. Wie aus dem Gesagten hervorgeht, liegt die Differenz
zwischen dieser Berechnung und derjenigen der Delegirten
namentlich darin, daß letztere die Kosten des Unterhalts des
Oberbaues viel zu hoch gegriffen haben. — Man wird nun
einwenden, infolge der im Pachtvertrage vorgesehenen Erhöhung
der Pachtsumme durch die Majoration werde sich ein viel
günstigeres Resultat bei der Verpachtung herausstellen. Dieß
führt mich zu einer kurzen Erörterung des Art 13 des Ver-
trages, den Herr Jolissaint heute einen kabbalistischen genannt
und der auch im Schooße der Kommission zu vielen Zweifeln
Anlaß gegeben hat. Wenn ich nicht irre, bestanden nicht weniger
als sechs verschiedene Ansichten über die Interpretation dieses
Art. 13, welcher sagt: „Der jährliche Pachtzins beträgt Fr.
425,000, zahlbar in zwei gleichen halbjährigen Raten je am
31. März und 30. September. Wenn im dritten Jahre der
Pachtzeit die Jahresdividende der Centralbahnaktie höher ist,
als diejenige des Vorjahres, so findet für dieses Jahr auch
eine Erhöhung des Pachtzinses statt und zwar im gleichen
Verhältniß, in welchem die Jahresdividende der Centralbahn-
aktien zugenommen hat. Dieselbe Bestimmung gilt auch
für die folgenden Jahre.“ Wenn also im dritten Jahre
gegenüber dem zweiten eine Majoration stattfindet, so muß
auch der Pachtzins erhöht werden. So weit ist der Artikel
klar; welchen Sinn hat aber der letzte Satz, wonach diese
Bestimmung auch für die folgenden Jahre zur Anwendung
kommen soll? Ist das so zu verstehen, daß einzig das dritte
Jahr das entscheidende ist, und daß eine Majoration im dritten
Jahre (gegenüber dem zweiten) auch in den folgenden Jahren
gelten soll? Oder ist der Sinn der, daß wenn zwar im dritten
Jahre keine Majoration eintritt, wohl aber im vierten gegen-
über dem dritten, dann diese Majoration dem Staate zu gut
kommen und der Pachtzins erhöht werden soll? Es lassen sich
eine ganze Reihe Interpretationen über diesen Art. 13 auf-
stellen. Da wir indessen hier nicht vor einem Gerichtshofe
stehen und plädieren wollen, so will ich auch nicht näher darauf
eingehen, sondern mich damit begnügen zu konstatieren, daß
die Kommission über den Sinn und die Tragweite des Art. 13
nicht klar geworden ist. Nach den Mittheilungen des Herrn
v. Gonzenbach ist derselbe so zu verstehen, daß der Pachtzins
einfach das Loos der Centralbahnaktien theile und mit diesen
steige und falle, so zwar, daß er nie unter Fr. 425,000 herab-
sinken dürfe. Ich gebe gerne zu, daß man den Art. 13 so ver-

standen haben möchte, klar und deutlich ist dieß aber nicht
gesagt, und Sie wissen, daß wenn Verpflichtungen in Frage
stehen, über deren Interpretation Zweifel obwalten, nach der
ausdrücklichen Bestimmung unseres Zivilgesetzes (Satz. 702)
zu Gunsten des Verpflichteten und nicht des Berechtigten inter-
pretirt werden soll. Im vorliegenden Falle nun wäre die
Centralbahn der verpflichtete Theil, so daß der Art. 13 zu
ihren Gunsten interpretirt werden müßte; schon deßhalb erschien
uns diese ganze Majoration ein sehr problematisches Ding
zu sein. Dieser Art. 13 kann daher in der vorliegenden Fassung
unmöglich angenommen werden, es sei denn, man wolle von
vornherein Prozesse in Aussicht stellen. Ich bin zwar weit
entfernt zu glauben, daß die Centralbahn den Art. 13 in einer
Weise interpretiren würde, die nach ihrer eigenen Ansicht nicht
die richtige wäre. Man darf indessen nicht vergessen, daß die
Leute wechseln und daß wir für 10 Jahre einen Vertrag ab-
schließen sollen. Unter solchen Umständen darf man uns nicht
zumuthen, uns auf die jetzige Interpretation des Mitcontrahenten
zu verlassen und im Vertrage selbst keine Garantie für dieselbe
zu verlangen. Allein auch abgesehen davon bleibt die Majo-
ration etwas Problematisches. Es ist gar wohl möglich, daß
auch bei der Annahme der von Herrn v. Gonzenbach aufge-
stellten Interpretation des Art. 13 die Majoration gar nicht
eintritt. Es ist im Schooße der Kommission darauf aufmerksam
gemacht worden, daß die Centralbahn die normale Höhe ihres
Ertrages so ziemlich erreicht hat, daß aber verschiedene Ewen-
tualitäten in der Luft schweben, die auf die Dividenden dieser
Bahn Einfluß haben können. In erster Linie steht die in
jüngster Zeit wieder in den Vordergrund getretene Frage der
Ueberschneidung des Gotthard. Bekanntlich haben die Central-
und Nordostbahn die Eisenbahnkonzessionen im Kanton Tessin
zu diesem Zwecke bereits erworben. Soll aber die Gotthardbahn
gebaut werden, so muß die Centralbahn jedenfalls bedeutende
Opfer bringen, die wahrscheinlich die von ihr bereits defretirten
Fr. 3,500,000 noch übersteigen werden. Ferner ist die Central-
bahn von verschiedenen Konkurrenz bedroht und endlich wird
sie in nächster Zeit in Basel eine Brücke über den Rhein
bauen müssen, wodurch ihr Reservefonds stark in Anspruch
genommen und auf Unkosten der Dividenden wieder auf seine
normale Höhe gebracht werden müßte. Alles das wird natürlich
ihren Dividenden bedeutend Eintrag thun und ich wiederhole
daher, daß deßhalb die Majoration eine sehr hypothetische Zahl
bleibt. Dessen ungeachtet will ich sie wenigstens für das dritte
Jahr in Berechnung ziehen und mit den Delegirten annehmen,
daß sie uns eine Mehreinnahme von Fr. 35,416. 66 bringen
werde. Dadurch wird der durchschnittliche jährliche Verlust
beim Selbstbetrieb gegenüber der Verpachtung in den ersten
drei Jahren von Fr. 28,500 auf Fr. 40,030 gesteigert. Die
Mehreinnahme in den ersten 3 Jahren betrüge nämlich in
diesem Falle bei der Verpachtung Fr. 121,000, so daß der
durchschnittliche jährliche Verlust auf Fr. 40,000 rund anzuschla-
gen wäre. Dieß sind die Zahlen, über die man sich in der Kommi-
ssion geeinigt hat. — Ich mache jedoch noch auf einige weitere
finanzielle Folgen des Pachtvertrages aufmerksam, von denen
wir unmöglich zum Voraus sagen können, wie sie sich gestalten
werden. Zunächst möchte ich Ihre Aufmerksamkeit auf den
Art. 12 des Vertrages lenken, welcher sagt: „Alle Ausgaben,
welche sich als Bauausgaben qualifiziren, z. B. die Vergröße-
rung und Erweiterung der Hochbauten, die Geleiseanlagen
und Stationen nebst Zubehör, der Wiederaufbau abgebrannter
Gebäulichkeiten und daberige provisorische Einrichtungen, die
Wiederherstellung von Bauten, welche in Folge höherer Ge-
walt beschädigt worden, das Legen des zweiten Geleises, fallen
dem Staate Bern zur Last. Die Ausführung solcher Bauten
geschieht durch die schweizerische Centralbahn.“ Nach diesem
Artikel hat also der Staat Bern alle Folgen höherer Gewalt
zu tragen. Es fragt sich daher, was unter höherer Gewalt
zu verstehen sei; wird man hierüber nicht einig, so hat das
Gericht darüber zu entscheiden. Indessen steht so ziemlich fest,

daß unter höherer Gewalt die Naturereignisse, wie Regengüsse, Rutschungen, Beschädigungen an Uferbauten infolge des Wellenschlages, Beschädigungen der Bahn durch Herabrollen von Felsblöcken, wie es zwischen Biel und Neuenstadt vorkommt, der Austritt von Wildbächen im Emmenthal u. dgl. zu verstehen sind. Auch hier gilt übrigens der Grundsatz, daß in dubio zu Gunsten des Verpflichteten entschieden wird. Es ist mir versichert worden, daß in der Betriebsrechnung jährlich Fr. 10 20,000 für die Wiederherstellung von durch höhere Gewalt beschädigten Bauten figuriren. Wenn dieß richtig ist, so würde dieß wieder eine ansehnliche Reduktion des Pachtzinses mit sich bringen, die ich in unserer Berechnung gar nicht in Anschlag gebracht habe. In Art. 12 ist sodann die Ausführung solcher Bauten der Centralbahn überlassen. Der Staat Bern soll also die Bauten zahlen, darf sie aber nicht ausführen. Es scheint mir, man sollte sich auf den Boden stellen, daß entweder der Staat die Kosten solcher Bauten trägt, und dieselben auch ausführt, oder aber — und das schiene mir das natürlichste — daß die Centralbahn das Risiko der höhern Gewalt bis auf eine gewisse Summe per Jahr übernimmt. Es existiren Verträge, wonach der Pächter die Folgen höherer Gewalt bis auf die Summe von Fr. 40,000 übernimmt. Es sind aber noch andere Punkte des Vertrages nicht außer Acht zu lassen. Der Art. 4 sagt nämlich: „Sollte die schweizerische Centralbahn den Vertrag mit der Berner Torfgesellschaft kündigen oder nicht erneuern, so überläßt ihr der Staat nichts destominder während der Dauer des gegenwärtigen Pachtvertrages die unentgeltliche Fortbenutzung der Torfschuppen und der vorhandenen Torftransportwaggons, nachdem er letztere in seinen Kosten in Güterwaggons wird haben umwandeln lassen.“ Die Kündigung des Torfvertrages seitens der Centralbahn steht im Falle des Zustandkommens des Pachtvertrages in sicherer Aussicht. Die Centralbahn wird nicht alle ihre Linien mit Steinkohlen, und bloß die Staatsbahn mit Torf betreiben wollen, sondern sie wird sofort überall die Steinkohlenheizung einführen. Die unmittelbare Folge davon ist die, daß wir auf unsere Kosten die Torftransportwaggons in Güterwaggons umwandeln lassen müssen. Herr Schaller hat behauptet, die Umwandlung eines solchen Waggons koste Fr. 300, während Herr Gränicher sie auf Fr. 700 berechnet hat. Nehmen wir eine mittlere Zahl an, so entsteht jedenfalls für die Umwandlung der vorhandenen 12 Torfwagen eine Ausgabe von mehreren tausend Franken, die allerdings nur einmal gemacht zu werden braucht. Man könnte ferner den Verlust bei der Amortisation der Kosten der Torfschuppen in Betracht ziehen, doch will ich hier keine Summe festsetzen. Wie soll es aber, frage ich weiter, bei der Uebergabe der Staatsbahn an die Centralbahn gehalten sein? Dabei müssen kostspielige Expertisen vorgenommen werden, und jedenfalls werden die gegenwärtig angestellten Beamten noch für längere Zeit nothwendig sein und können nicht sofort entlassen werden. Herr Schaller hat berechnet, wie hoch sich die Entschädigung belaufen werde, welche an die infolge der Verpachtung zu entlassenden Beamten ausgerichtet werden muß. (Der Redner verliest ein Schreiben des Herrn Schaller.) Auch diese Summe kommt zwar nicht alle Jahre wieder, muß aber doch einmal in Abzug gebracht werden, wenn die Verpachtung stattfindet. Wenn wir nach allen diesen Ausführungen das Gesagte zusammenfassen, so kommen wir zu folgendem Resultat. In den nächsten drei Jahren ist der Selbstbetrieb jährlich um Fr. 28,500 und mit Majoration um Fr. 40,000 theurer, als die Verpachtung. Später steht ein günstigeres Ergebnis für den Selbstbetrieb wenigstens in Aussicht, wenn nicht etwa ein europäischer Krieg eintritt, den gegenwärtig natürlich Niemand voraussehen kann. Ferner kommen in Betracht die finanziellen Einbußen, welche Jahr für Jahr infolge der höhern Gewalt entstehen und die Kosten, welche durch die Verpachtung werden veranlaßt werden. Das Fazit der vor uns aufgestellten ganz nüchternen Berechnung ist also das, daß einerseits zwar in den ersten Jahren

durch die Verpachtung ein etwas günstigeres Resultat als beim Selbstbetrieb erzielt werden kann und daß sie einen großen Vorzug vor dem letztern darin voraus hat, daß sie uns eine feste Rente in Aussicht stellt, daß aber anderseits diese Mehreinnahme der ersten Jahre nicht so groß ist, daß wir dabei alle andern Rücksichten, namentlich die Rücksichten politischer Natur, auf die Seite setzen und über die andern Mängel des Vertrages die Augen zudrücken dürfen, daß also das anfänglich verkündete großartige Finanzresultat ziemlich zusammen-schrumpft.

Prüfen wir nun die Redaction des Vertrages selbst etwas näher und untersuchen wir, ob er mit den Bestimmungen, die er enthält, angenommen werden könne. Ich will nicht jede einzelne Bestimmung mit Ihnen durchgehen, sondern Sie nur auf einige nach meiner Ansicht wesentliche Punkte aufmerksam machen. Ich übergehe den Art. 1, der anfänglich nicht sagte, wer die Bahn in betriebsfähigem Stande erhalten solle, so daß nach unserm Zivilgesetze der Eigenthümer dieß hätte thun müssen. Ich übergehe diesen Punkt, weil seit Abschluß des Vertrages durch die Delegirten die Centralbahn in ganz loyaler Weise in Form einer nachträglichen Vereinbarung, welche, wie ich voraussetze, auch die Genehmigung der Aktionärversammlung erhalten hat, diese Bestimmung dahin interpretirt hat, daß der Unterhalt ausschließlich von der Centralbahn besorgt werden solle. Ich übergehe ebenfalls den Art. 4, da ich mich über die darin vorgesehene Umwandlung der Torf- in Güterwaggons bereits ausgesprochen habe, und gehe sofort über zu Art. 7, welcher sagt: „Für den Betrieb der bernischen Staatsbahn sind auch während der Pachtdauer, wie solches beim Selbstbetrieb der Fall war, maßgebend: a. die Konzession für die Erbauung der Eisenbahn von Bern über Signau und Langnau bis Kröschenbrunnen an der Luzernergrenze, vom 28. März 1857; b. die Uebereinkunft, betreffend die Eisenbahnstrecke von Biel nach der bernischen Kantons-grenze bei Neuenstadt und von Bern nach Biel, vom 21. Oktober 1858; c. der Beschluß des Großen Rathes über den Ausbau der Eisenbahnstrecke Neuenstadt-Biel und Bern-Langnau und über den Neubau der Strecke Biel-Bern, sowie über den Betrieb dieser Linien, vom 29. August 1861; d. der Bundesbeschluß, betreffend die Genehmigung des bernischen Eisenbahndekretes vom 25. Januar 1862. Sowie die pachtende Gesellschaft allen darin enthaltenen auf den Betrieb bezüglichen Bestimmungen, insoweit dieselben durch den gegenwärtigen Vertrag nicht abgeändert werden, unterworfen bleibt, so kann sie auch gegenüber dem Kanton oder dem Bunde zu keinen weiteren Leistungen angehalten werden, als diejenigen, welche darin ausbedungen sind.“ Durch diesen Artikel wird die Steuerfreiheit der Centralbahn auch auf die von ihr gepachtete Staatsbahn ausgedehnt werden. Man wendet vielleicht ein, man stelle dafür die Pachtsumme etwas höher. Es ist aber für den Staat von Wichtigkeit, daß solche Privilegien, die man heutzutage nicht mehr konstituiren würde und die man zu einer Zeit in die Konzession aufgenommen hat, wo man die Eisenbahnen gleichsam künstlich in's Leben rufen mußte, nicht mehr neu freit und daß bereits bestehende (wie dasjenige der Centralbahn) nicht weiter ausgedehnt werden. Es muß aber noch auf einen weitem Punkt im gleichen Artikel aufmerksam gemacht werden, der unter Umständen sehr bedenkliche Folgen herbeiführen könnte. Es heißt nämlich: „... so kann sie auch gegenüber dem Kanton oder dem Bunde zu keinen weiteren Leistungen angehalten werden, als diejenigen, welche darin ausbedungen sind.“ Der Bund wird sich offenbar an diese Bestimmung nicht halten, und wenn es ihm einfiel, eine größere Abgabe auf die Eisenbahnen zu legen, als sie gegenwärtig bezahlen, so wäre der Kanton der Centralbahn dafür gewährrpflichtig, und diese Gewähr würde sich in Form einer Rückforderungsklage geltend machen. — Der Art. 9 schreibt vor: „Die schweizerische Centralbahn wird ermächtigt, auf den Linien der bernischen Staatsbahn

die nämlichen Normaltransporttagen und Gebühren fortzuheben, welche dormalen bestehen, anderseits wird sie die dormalen bestehenden Tarifiermächtigungen oder Spezialtarife, welche mit andern Bahngesellschaften oder Verwaltungen vereinbart oder gegenüber Privaten eingegangen wurden, für ihre Dauer aufrecht erhalten. Für die Linien der bernischen Staatsbahn sowohl, als für die eigenen Strecken der schweizerischen Centralbahn, gilt als Transportreglement jeweilen dasjenige des direkten schweizerischen Verkehrs.“ Der Herr Eisenbahndirektor hat Ihnen bereits mitgetheilt, daß dieses Transportreglement vom Regierungsrathe nie genehmigt worden ist. Dasselbe stellt eine ganze Menge neue Bestimmungen über die Haftpflicht auf, welche nie veröffentlicht worden und daher dem Publikum nicht bekannt sind. Wenn aber der Große Rath dem vorliegenden Pachtvertrage und damit auch dem Art. 9 desselben die Genehmigung erteilt, so hat dieses Transportreglement durch einen einzigen Beschluß Gesetzeskraft erhalten. Es würde dieß auch Uebelstände herbeiführen in Betreff der gegenwärtig in Aussicht stehenden Centralisation des Verkehrsrechtes in der Schweiz. Gerade dieses Reglement beweist am allerbesten die Nothwendigkeit einer centralisirten Gesetzgebung über das Verkehrsrecht. Es ist rein unmöglich, die Eisenbahnen unter besondere kantonale Gesetzgebungen zu stellen; denn sie entziehen sich der kantonalen Hoheit in allen Richtungen und kümmern sich nicht um die Kantons Grenzen. In Folge dessen wäre denn auch gerade auf diesem Boden ein allgemeines Verkehrsrecht am leichtesten erhältlich. Wenn wir nun aber in Art. 9 gegenüber der Centralbahn die Verpflichtung eingehen, das jeweilige Transportreglement des direkten schweizerischen Verkehrs, d. h. das von den verschiedenen Eisenbahngesellschaften unter sich vereinbarte Transportreglement zu handhaben, so haben wir uns gegenüber der Centralbahn für 10 Jahre die Hände gebunden und können ein schweizerisches Verkehrsrecht ihr gegenüber nicht anrufen. Wir haben dann vertragsmäßig das Gesetz der Centralbahn adoptirt, und das sollte entschieden nicht geschehen. Ich komme zu Art. 10, welcher sagt: „Der schweizerischen Centralbahn steht jeweilen die Einsicht in die Archive der bernischen Staatsbahn und deren Benützung frei.“ Ich bin weit entfernt annehmen zu wollen, die Centralbahn habe ein großes Interesse, unsere Staatsarchive zu durchstöbern. Sie verlangt die Einsicht in die Archive zu ihrem Rechtsbeistand, da sie die Pläne, Marchverbale u. zur Hand haben muß. Wenn man indessen eine solche Bestimmung zu Gunsten der Centralbahn in den Vertrag aufgenommen hat, so hätte man erwarten sollen, daß auch dem Staate Bern das Recht gewahrt worden wäre, in den Archiven der Centralbahn dasjenige einzusehen, woran er Interesse nimmt. Es ist nämlich von großem Interesse für ihn zu wissen, ob der Verkehr in den Pachtjahren nicht von der Staatsbahn abgeleitet werde. Deshalb haben die Delegirten gemäß ihrer Instruktion anfänglich eine getrennte Betriebsrechnung verlangt, allein sie ist nicht gestattet worden, weil man sagte, es sei dieß mit zu großen Komplikationen verbunden. Sachkundige haben mir bestätigt, daß dieß allerdings der Fall wäre; weil aber eine getrennte Rechnung nicht möglich ist, so sollte doch wenigstens der Regierung von Bern ausdrücklich das Recht gewahrt sein, jeden Augenblick sich über die Verkehrsverhältnisse auf ihren Linien durch Einsicht der betreffenden Rechnungen aufzuklären. Es handelt sich freilich vorläufig bloß um einen Pachtvertrag auf 10 Jahre, und wenn derselbe abgeschlossen wird, so wird wahrscheinlich später die Pacht fortgesetzt werden; wir haben aber gleichwohl das größte Interesse, dafür zu sorgen, daß das Pachtobjekt nicht entwerthet wird, was der Fall wäre, wenn der Verkehr von der Staatsbahn abgeleitet würde. Die Versuchung würde nun auch einer loyalen Gesellschaft wie die Centralbahn nahe liegen, in den letzten Jahren der Pacht durch die Abfuhr des Verkehrs den Pachtzins für die Erneuerung des Vertrages herabzudrücken, und

deßhalb ist es besser, man ertheile hierüber alle nöthigen Garantien. Ich komme endlich zum Art. 17 des Vertrages, welcher in seinem ersten Theile lautet: „Vor dem Beginne des Betriebes durch die schweizerische Centralbahn wird kontradiktorisch zwischen beiden Verwaltungen zur Uebergabe, resp. Uebernahme der Bahn und ihrer Dependenz, des vorhandenen festen und beweglichen Materials und des Mobiliars der Stationen, des Fahr- und des Bahndienstes geschritten und darüber ein beschreibendes Protokoll und ein Inventar aufgenommen. Allfällige dabei sich zeigende Mängel an der Bahnanlage oder beim Betriebsmaterial wird die bernische Staatsbahn in ihren Kosten beseitigen lassen. Bei der Rückgabe der Bahn soll das gleiche Verfahren eingeschlagen werden, und es wird seiner Zeit die pachtende Gesellschaft den Bahnkörper und seine Dependenz, das Betriebsmaterial und die Inventargegenstände in gleich gutem, betriebsfähigem Zustande wieder abgeben. Die vorräthigen Verbrauchsgegenstände, als Schienen, Schwellen, Torf, Del u. s. w., übernimmt die schweizerische Centralbahn zum Fakturapreise, zahlbar innert drei Monaten.“ Die Kommission ist der Ansicht, daß ein bloßes beschreibendes Protokoll, wie es hier vorgesehen ist, bei der Uebergabe von Gegenständen, die bedeutend abgenutzt werden können, nicht genüge. Man vergesse nicht, daß es der Centralbahn gestattet ist, unser Rollmaterial auf ihren eigenen Linien, also auch über den Hauenstein zu gebrauchen, wo es eine sehr starke Abnutzung erleidet. Ob nun eine genügende Garantie in der Bestimmung liegt, daß bei der Rückgabe der Bahn das Betriebsmaterial in gleich gutem Zustande wieder abgegeben und daß im Falle von Streitigkeiten an ein Schiedsgericht appellirt werden solle, mögen Sie selbst beurtheilen. Vielleicht werden im Laufe der 10 Jahre im Lokomotivenbau u. solche Fortschritte gemacht, daß wir nur mit großem Schaden das gleiche Material zurücknehmen könnten. Es ist deßhalb kein anderes Mittel möglich, als Kauf und Rückkauf. Die Centralbahn soll uns das Material gegen eine bestimmte, wenn man sich nicht verständigen kann, durch ein Schiedsgericht festzusetzende Summe, abkaufen, um es uns später bei der Rückgabe der Bahn wieder zu verkaufen. In seinem letzten Alinea sagt der Art. 17: „Unter den der schweizerischen Centralbahn zu übergebenden Immobilien, wie sie bis jetzt besessen und benützt worden, sind auch die Torfschuppen, das sogenannte Exportgeleise, das alte Bahnhofareal in Biel und die noch nicht veräußerten Landparzellen, letztere beiden Gegenstände unter Vorbehalt des Art. 12, nicht aber die Wydler'sche Besetzung in Biel, inbegriffen.“ Ich mache darauf aufmerksam, daß das alte Bahnhofareal in Biel und die noch nicht veräußerten Landparzellen nicht zur Bahn gehören, so daß durchaus kein Grund vorhanden ist, dieselben dem Pachtgegenstande beizufügen. Dieß wäre um so unzuwehmiger, als dadurch der Verkauf und die Liquidation dieser Parzellen, die der Staat sonst vorgenommen hätte, verhindert würde.

Ich wende mich zum Schlusse zu der politischen Seite des Vertrages, wobei namentlich der Art. 19 maßgebend ist, welcher sagt: „Dem Regierungsrathe des Kantons Bern bleibt indessen, abgesehen von vorstehendem Artikel, ohne Entschädigungspflicht das Recht einer frühern Aufhebung der Pacht für den in Lemma 2 des Art. 7 des Dekretes vom 2. Februar 1867 vorgesehenen Fall vorbehalten. Dieses Lemma lautet wörtlich, wie folgt: „Für den Fall jedoch, daß früher oder später eine mit den nöthigen Garantien ausgerüstete Gesellschaft sich finden sollte, um das ganze jurassische Bahnnetz, nämlich außer den oben speziell genannten Linien, auch diejenigen von Dachselden nach Basel und nach Bruntrut auszuführen, so spricht der Staat jetzt schon die Geneigtheit aus, unter alsdann zu vereinbarenden nähern Bedingungen die Strecken der jetzigen Staatsbahn Bern-Biel und Neuenstadt-Biel zum Kostenwerthe in das Gesamtnetz einzuwerfen und sich für diesen Betrag mit Aktien des neuen Unterneh-

mens zu theilhaben.““ Der in diesem Artikel ausgesprochene Vorbehalt ist durchaus nicht genügend. Ich weise vorerst darauf hin, daß hier gar kein Vorbehalt für die Fortsetzung der Langnauerlinie gemacht ist. Ich gehöre zwar nicht zu denen, welche glauben, die Linie Langnau-Luzern werde in der allernächsten Zukunft zu Stande kommen; daß sie aber einmal ausgeführt werden wird, darüber sind wir sicher Alle einverstanden. Höchst wahrscheinlich wird sie erst dann erstellt werden können, wenn die Gotthardbahn gesichert ist. Die Linie Langnau-Luzern kann von keiner andern Gesellschaft betrieben werden, als derjenigen, welche die beiden Endpunkte in den Händen hat, also einzig von der Centralbahn, wenn sie die Langnauerlinie gepachtet hat. Die Centralbahn hat aber ein natürliches Interesse, das Zustandekommen der Linie Langnau-Luzern so lange als möglich zu verhindern, denn es ist klar, daß sie die Personen und Waaren lieber den Umweg über Olten auf ihren Schienen machen lassen wird, als sie durch eine neu zu erstellende Entlebucherbahn direkt nach Luzern fahren zu lassen. Wenn aber die Centralbahn von vorneherein erklären würde, daß sie unter keinen Umständen den Betrieb der Linie Langnau-Luzern übernehme, so wird sich keine Gesellschaft für den Bau dieser Linie finden. Es hätte deshalb in dieser Beziehung eine sichernde Bestimmung in den Vertrag aufgenommen werden sollen. Die Delegirten erklären in ihrem Berichte, daß sie dieß verlangt haben, daß aber jede daherige Zumuthung von Seite der Centralbahn abgelehnt worden sei. Da die Centralbahn nicht einen Pachtvertrag abschließt, um die Finanzen des Kantons Bern zu verbessern, so begreife ich diese Ablehnung vollkommen, die gleichen Motive aber, welche sie rechtfertigen, sollen uns bewegen, in dieser Hinsicht eine Garantie zu verlangen. Es ist mir zwar nicht unbekannt, daß im Lande die Befürchtung herrscht, es solle die Linie Langnau-Luzern gleichsam von heute auf morgen in's Leben gerufen und eine neue Ostwestbahngeschichte herbeigeführt werden. Wollte Jemand das versuchen, so könnte ich ihm kein gutes Prognostikum stellen. Wenn Jemand diese Linie erstellen will, ohne daß vernünftige Chancen für einen erfolgreichen Betrieb vorhanden sind, so wird sicher das Volk jede Unterstützung ablehnen, und das glauben Sie ja nicht, meine Herren, daß nach Einführung des Referendums im Kt. Bern noch ein Eisenbahnbeschluß ohne die Zustimmung des Volkes durchgeführt werden kann. Das Referendum wird allen Schwindel für die Zukunft unmöglich machen; ja auch ohne das Referendum hätten wir kaum zu befürchten, daß er sich wiederholen könnte; denn es wäre wirklich eine traurige Erscheinung, wenn der Große Rath trotz der gemachten Erfahrungen mit vollen Segeln in der gleichen Richtung steuern wollte, die man zur Zeit der Ostwestbahn so verhängnißvoll eingeschlagen hat. Es hat sich bekanntlich in jüngster Zeit für die Fortsetzung der Langnauerlinie ein Initiativkomitee gebildet, zu dessen Mitglied ich in einer Versammlung, der ich nicht beigewohnt habe, ohne mein Wissen gewählt worden bin. Ich habe meine Wahl abgelehnt, zwar nicht deshalb, weil ich finde, es sei nicht am Platze, diese Frage zu untersuchen, sondern weil ich nicht die nöthige Zeit habe, mich damit zu beschäftigen, und weil nach meinem Dafürhalten keine Aussicht vorhanden ist, daß diese Angelegenheit in nächster Zeit sich realisire. Wenn sie sich aber realisiren sollte, dann würde sicher das Volk die Opfer nicht scheuen, welche für das Zustandekommen des Projektes nothwendig sind, und es würde einsehen, daß dieselben durch vermehrte Einkünfte aufgewogen werden würden. Der Ausbau des bernischen Eisenbahnnetzes wird aber auch in anderer Richtung, im Jura, angestrebt. Hierüber hat Herr Marti in der gestrigen Sitzung der Kommission einen längeren Vortrag gehalten, und auch Herr Moschard hat sich hierüber ausgesprochen. Die beiden Redner waren in ihren Ansichten nicht einzig, ich will indeffen hier nicht untersuchen, auf welcher

Seite das Richtige liege und sie ihren Span selbst ausfechten lassen. Dagegen will ich auf die Sache selbst etwas näher eintreten. Ich glaube, wir sollen bis nach Ablauf der im Dekret vom 2. Februar 1867 dem Jura für die Sicherung der Linien Biel-Dachsfelden, mit Abzweigung von Sonceboz nach Convers, und Bruntrut-Delle gewährten Frist von vier Jahren keinerlei Vorkehrungen treffen und keine Verträge abschließen, welche dem Jura hindernd in den Weg treten könnten. Ich habe seiner Zeit das Dekret vom 2. Februar 1867 mit voller Ueberzeugung verfochten und dabei nur bedauert, daß es der Volksabstimmung nicht unterbreitet worden ist. Jedenfalls muß es aber gegenwärtig von Jedermann, und zwar auch von denjenigen Mitgliedern, welche für dessen Verwerfung gestimmt haben, respektirt werden. Das Dekret hat zwei Fälle im Auge, nämlich in erster Linie den Bau der Strecke Biel-Dachsfelden mit Abzweigung nach Convers und in zweiter Linie die Erstellung des ganzen Jurabahnnetzes. Der Art. 19 des Pachtvertrages sieht nun bloß den zweiten Fall vor; nur im Falle des Baues des ganzen Netzes kann der Vertrag gekündet werden. Ich zweifle indeffen, ob irgend Jemand hier ist, der es für möglich hält, daß das ganze Netz, worin also auch die schwierige und kostspielige Linie Delsberg-Bruntrut inbegriffen ist, in den nächsten 10 Jahren gebaut werden könne. Der Vorbehalt in Art. 19 ist daher nur ein scheinbarer, womit dem Jura nicht geholfen ist. In welcher Stellung befindet er sich aber, wenn er eine Gesellschaft für die Ausführung der im Art. 2 des Dekretes vom 2. Februar 1867 vorgesehenen Linien finden will? Wie wird eine Gesellschaft diese Linien bauen, wenn sie sie später selbstständig betreiben muß. Der Staat soll sich deshalb in Bezug auf dieses Verhältniß vollständig freie Hand und das Kündigungsrecht des Vertrages vorbehalten. Es ist möglich, daß der Jura nach Verlauf der vier Jahre sich überzeugt, daß das Dekret vom 2. Februar 1867 in Bezug auf die Linien einer Aenderung unterworfen werden muß, sei es daß zuerst die Strecke Biel-Basel, oder eine andere in Aussicht genommen wird. In diesem Falle wären wir gebunden und könnten den Vertrag nicht kündigen. Man sagt nun allerdings, die Centralbahn werde die Linie Biel-Basel bauen. Auch ich glaube das, sie wird aber erst dann sich dazu bereit zeigen, wenn sie überzeugt ist, daß diese Linie auch ohnehin zu Stande käme. Die Nordostbahn, welche sogar das Ausschlußrecht der Linie Morschach-Romanshorn hatte, hat diese Konkurrenzlinie dennoch gebaut, als diese Angelegenheit so weit gediehen war, daß bei den Bundesbehörden bereits ein Zwangskonfessionsbegehren für diese Linie anhängig gemacht war. Ich glaube nicht, daß die Jurabahnen durch die Unternehmer gebaut werde, mit denen der Jura unterhandelt, sondern bin der Ansicht, daß, wie gesagt, die Centralbahn die Linie Biel-Basel bauen werde, doch wird sie sich so lange als möglich dagegen sträuben, wenigstens so weit es die Strecke Biel-Delsberg betrifft. Ich bin also der Ansicht, es solle in Bezug auf das jurassische Eisenbahnnetz nichts präjudizirt werden. Gelangt dann der Jura bis nach Ablauf der vier Jahre zu keinem Erfolg, so zeigen sich dann vielleicht ganz andere Kombinationen, und jedenfalls wird die öffentliche Meinung in diesem oder jenem Sinne ganz klar entschieden haben. Gegenwärtig aber ist die Frage noch nicht gehörig aufgeklärt, und der Jura würde, auch wenn der Vorbehalt in Art. 19 noch deutlicher redigirt würde, mißtrauisch werden und glauben, die ganze Sache sei nur gegen ihn gerichtet. — Ich bin nun am Schlusse meines Berichtes angelangt und habe bloß noch eine in der Kommission in der ersten Stunde aufgetauchte Frage zu berühren. Man war nämlich einstimmig der Ansicht, daß der Vertrag, wie er vorliegt, nicht genüge und deshalb verworfen werden müsse. Von verschiedenen Seiten ist aber erklärt worden, daß man eine solche Verwerfung nicht als eine Zustimmung zum Selbstbetrieb durch den Staat interpretirt

und den Beschluß also nicht so ausgelegt wissen möchte, als habe sich der Große Rath mit der Verwerfung des Pachtvertrages grundsätzlich für den Selbstbetrieb ausgesprochen. Die Kommission hat mich deshalb beauftragt, im Großen Rathe die Erklärung abzugeben, „daß die Kommission mit ihrem „Antrage auf Nichtgenehmigung des vorliegenden Pachtvertrages in keiner Weise den Selbstbetrieb für die Zukunft empfehlen will, daß sie vielmehr der Ansicht ist, daß der „Selbstbetrieb unter gehöriger Wahrung aller staatlichen Rechte, „sei es mittelst Verpachtung oder in anderer Weise, wieder „aufzugeben sei, wenn sich später ein günstiger Anlaß hiefür „bieten sollte. Nur glaubt die Majorität der Kommission „nicht, daß es am Plage sei, schon heute hiefür dem Regierungsrathe Aufträge zu geben.“ Diese Erklärung soll im Protokolle selbst aufgenommen werden. Die Kommission ist also bloß in Beziehung auf die Frage nicht einig, ob schon heute dem Regierungsrathe für die Wiederaufnahme der Unterhandlungen zum Zwecke des Abschlusses eines neuen Pachtvertrages Aufträge gegeben werden sollen oder nicht. Sollen wir uns für die Zukunft in Betreff der Frage, in welcher Weise wir den Selbstbetrieb aufgeben wollen, die Hände binden? sollen wir, nachdem wir uns überzeugt haben, daß der uns vorgelegte Vertrag nicht genügt, sofort wieder nach Basel gehen, um neue Unterhandlungen anzuknüpfen? Nein, wir sollen vielmehr verfahren wie jener Bauer, der seine Kuh, die ihm auf dem Markt nicht genug galt, wieder in den Stall stellte in der Erwartung, sie später besser verkaufen zu können. Ich persönlich würde z. B. gar keinen Uebelstand darin erblicken, wenn wir später die Staatsbahn der Centralbahn nicht nur verpachten, sondern unter Umständen auch verkaufen könnten. Warum sollte dieß nicht möglich sein? Es hängt eben Alles von den Bedingungen ab. Wenn die Centralbahn einen ordentlichen Preis bezahlen und die Erstellung der Linie Biel-Basel mit Abzweigung nach Convers mit der vom Staate dem Jura zugesicherten Subvention übernehmen will und wenn sie uns schließlich auch die nöthigen Garantien zum Ausbau der Linie Langnau-Luzern ertheilen sollte, so glaube ich wenigstens, es ließe sich über einen solchen Verkauf reden; das scheint mir jedenfalls sicher zu sein, daß ein Verkauf, der uns die Ausführung unseres Eisenbahnnetzes ohne weitere Opfer sichern würde, auch im Volke, das nie für den Staatsbau gestimmt war, Anklang fände und jedenfalls einem Pachtvertrage wie dem vorliegenden vorgezogen würde. Ich möchte deshalb heute die Frage nicht forciren, sondern bei der Erklärung der Kommission stehen bleiben, welche, wenn auch nicht der Form, doch der Sache nach als eine Motivirung des Beschlusses angesehen werden kann, ohne daß schon jetzt für die Zukunft in irgend einer Weise präjudicirt wird. Ich möchte aber nicht einen Auftrag an die Regierung ertheilen helfen, der für die nächste Zeit gar kein Resultat erwarten ließe, wohl aber die Sache auf einen falschen Boden leiten würde. Wenn die Sache sich dann ungünstiger darstellt, als die Anhänger des Selbstbetriebes glauben, dann werden auch sie nachgiebig werden und ihre Opposition aufgeben. Warten wir also noch zu. Wir haben keine zwingenden Gründe den Vertrag sofort abzuschließen, aber bedeutende politische Gründe, ihn nicht anzunehmen. Warten wir, bis sich die Jurabahnfrage abgeklärt hat, bis dahin wird auch die Gotthardbahnfrage in ein entscheidendes Stadium getreten sein. Ich sage also: ich bin einer Verpachtung der Staatsbahn durchaus nicht abgeneigt, sondern werde gerne dazu stimmen, wenn nebst den finanziellen Interessen des Staates im Vertrage unsere staatlichen Rechte gewahrt sind; nur dränge man nicht so sehr; so elend sind unsere Finanzzustände denn doch noch nicht, daß wir eine günstigere Gelegenheit nicht mehr abwarten können. Ueberlege man daher diese Sache etwas ruhiger, und wenn dann ein besserer Vertrag gemacht werden kann, so werden auch wir zu dessen Annahme stimmen. Ge-

stützt auf diese Gründe stellt die Kommission in Uebereinstimmung mit dem Regierungsrathe den Antrag, den projectirten Pachtvertrag nicht zu genehmigen.

Hier bricht der Herr Präsident die Verhandlung ab.

Schluß der Sitzung um 1½ Uhr.

Der Redaktor:

Fr. Zuber.

Vierte Sitzung.

Donnerstag den 25. Februar 1869.

Nachmittags um 3½ Uhr.

Unter dem Voritze des Herrn Präsidenten Stämpfli.

Das Protokoll der heutigen Vormittagsitzung wird verlesen und ohne Einsprache vom Großen Rathe genehmigt.

Der Herr Präsident eröffnet, daß das Bureau die vorgestern beschlossenen Kommissionen bestellt habe, wie folgt:

1) Kommission für die verschiedenen Steuerfragen:

Herr König, Gustav,
 „ Blösch,
 „ Frote,
 „ v. Känel, Johann,
 „ Morgenthaler,
 „ v. Lavel,
 „ Zürcher in Langnau.

2) Kommission für die Hypothekarkassenzagen:

Herr Stämpfli in Bern,
 " Bernard,
 " Kaiser in Büren,
 " Lehmann in Rüdtligen,
 " Michel,
 " Weber, alt-Oberrichter,
 " Beerleder.

3) Kommission für die Interpretation des Strafgesetzes hinsichtlich der Synodalordnung:

Herr Sabli,
 " Boivin,
 " Dähler,
 " Nieder,
 " Rötliberger.

Tagesordnung:

Fortsetzung der Berathung über die Verpachtung der Staatsbahn.

(Siehe Seite 9 f. hievor.)

Dr. v. Gonzenbach. Ich befand mich in meinem politischen Leben schon oft in einer sonderbaren, selten aber in einer schwierigeren Lage als heute. Ich habe einen Auftrag erhalten, den ich nicht gesucht, und habe einen Auftrag vollzogen, der von einer Behörde gegeben worden ist, die heute nicht bloß gegen die einzelnen Bestimmungen des am Ende erzielten Vertrages, sondern gegen das Prinzip der Verpachtung selbst auftritt. Ich muß deshalb zunächst den in der Presse und in öffentlichen Versammlungen vielfach gemachten Vorwurf berichtigen, als hätte der Verwaltungsrath der Staatsbahn sich ein Recht, eine Kompetenz angemacht, die ihm nicht zukommt. Wer hat den Gedanken angeregt, man solle untersuchen, ob nicht auf dem Wege der Verpachtung bessere Resultate erzielt werden können, als bisher auf dem Wege des Selbstbetriebes möglich waren und auch in Zukunft möglich sein werden? Ich muß da auf die Verhandlungen der Staatswirthschaftskommission zurückgehen. Herr Jolissaint hat sie diesen Morgen angeführt, er hat sich aber im Laufe seiner historischen Erzählung sehr geirrt, wie ich nachweisen werde. Als Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission habe ich im Dezember 1867 mich im Großen Rathe in folgender Weise ausgesprochen: „Die Staatswirthschaftskommission stellt zu dem vorliegenden Abschnitt des Budgets folgenden Antrag: „Die Regierung sei einzuladen, durch Sachverständige begutachten zu lassen, ob und wie günstigere Resultate im Betrieb der Staatsbahn, z. B. durch Vereinfachungen in der Leitung und Organisation, zu erzielen seien, ohne dadurch jenem Betriebe zu schaden.“ Zu diesem Antrage wurde die Staatswirthschaftskommission durch das seit Jahren wiederkehrende Deficit veranlaßt, welches nun eine Erhöhung der direkten Steuern nothwendig gemacht hat. Das Deficit auf der Staatsbahn wird bleiben, bis diese eine Fortsetzung durch den Jura findet, und wahrscheinlich auch da wird es noch nicht ganz verschwinden. Wird die Eisenbahn Insbruck-Feldkirch erstellt, so werden sich die Transitverhältnisse der Schweiz zu Gunsten derselben im Allgemeinen verbessern, indem dann der Verkehr aus Oesterreich nach Frankreich mitten durch die Schweiz über die „Vereinigten Schweizerbahnen“ gehen wird. Der alljährliche Ausfall auf der Staatsbahn hat der Staatswirthschaftskommission die Ueberzeugung aufgebrängt, daß wir trachten sollen, dieses

Deficit zu verringern, damit nicht alle andern Administrationszweige darunter leiden müssen, daß der Staat es einem Theil der Bevölkerung möglich gemacht, bequem, schnell und wohlfeil zu fahren. Es haben sich nun in der Staatswirthschaftskommission zwei Ansichten geltend gemacht: die Einen wollten eine Vereinfachung der Staatsbahnadministration, indem sie sagten, es sei nicht nothwendig, daß wir einen politischen Eisenbahndirektor, der Mitglied des Regierungsrathes ist, und daneben noch einen Staatsbahndirektor haben. . . . Es tauchten noch andere Ideen im Schooße der Staatswirthschaftskommission auf: man fragte sich, ob es nicht möglich wäre, die Staatsbahn an eine andere Bahnverwaltung zu vermiethen, wie dieß auch an andern Orten geschehen ist. Gegen diesen Gedanken wurde geltend gemacht, daß es in einem solchen Falle nicht sicher sei, daß die die speziell bernischen Interessen nicht den Interessen der betreffenden Bahnverwaltung aufgeopfert würden. Diejenige Bahn, welche den Betrieb der Staatsbahn unter den für den Kanton günstigsten Bedingungen übernehmen könnte, ist offenbar die Centralbahn, wenn wir aber bedenken, daß alle diese enormen Anstrengungen des Kantons für die Staatsbahn zu dem Zwecke gemacht worden sind, um nicht von der Centralbahn abhängig zu sein, so würde eine Verpachtung der Staatsbahn an die Centralbahn sich jetzt wirklich sonderbar ausnehmen. Dieß sind die Ansichten, welche im Schooße der Staatswirthschaftskommission einander gegenüber gestanden sind.“ Es war Herr Vogel, der in der Staatswirthschaftskommission den Antrag gestellt hatte, es solle untersucht werden, ob nicht eine Verpachtung der Staatsbahn zweckmäßig wäre. Als er mit diesem Antrage in der Staatswirthschaftskommission nicht durchdrang, hat er ihn im Großen Rathe wiederholt und sich da folgendermaßen ausgesprochen: „Indessen möchte ich doch die Regierung darauf aufmerksam machen und den Wunsch aussprechen, daß sie, wenn auch die Staatswirthschaftskommission sich dießfalls in ihrem Antrage nicht gerade in diesem Sinne ausdrückt, die Frage der Verpachtung der Staatsbahn nicht außer Acht lassen möchte. Ich glaube, daß ein Pachtvertrag mit einer derjenigen Gesellschaften, deren Bahnen an die Staatsbahn anknüpfen, sei es nun die Franco-Suisse, die Central- oder die Westbahn, möglich wäre und zu einem guten Resultate führen würde. Denn die betreffende Gesellschaft könnte die Staatsbahn mit den nämlichen Lokomotiven befahren, wie ihr eigenes Netz, ohne sie frisch heizen zu müssen; sie könnte ferner wesentliche Vereinfachungen der Administration eintreten lassen, indem sie auch nach Uebergabe der Staatsbahn nur Einen Materialverwalter, Einen Betriebsingenieur u. s. w. brauchen würde. Ich weiß nicht, warum wir da den falschen Hochmuth haben, eine eigene Staatsbahn zu besitzen und mit einem eigenen „Choli“ im Land herum zu fahren. Ich will, wie gesagt, keinen Antrag stellen, sondern möchte nur die Regierung auf diesen Punkt aufmerksam machen.“ Herr Großerath Vogel ist eine viel zu gewichtige Persönlichkeit, als daß die Regierung einen solchen Antrag von Seite eines Mitgliedes der Staatswirthschaftskommission und eines im ganzen Lande wohlbekannten und als gewesener Expropriator bei allen schweizerischen Eisenbahnen namentlich mit den Eisenbahnverhältnissen vertrauten Mannes unberücksichtigt gelassen hätte. Die Regierung hat dann auf den Antrag des Herrn Vogel (und nicht auf den Antrag der Staatswirthschaftskommission, denn diese hat nur die Vornahme einer Expertise darüber verlangt, ob nicht günstigere Resultate im Betrieb der Staatsbahn, z. B. durch Vereinfachungen in der Leitung und Organisation, erzielt werden können) die Eisenbahndirektion beauftragt, eine Expertise sowohl über den Antrag der Staatswirthschaftskommission, als namentlich über den Antrag des Herrn Vogel betreffend die Verpachtung der Staatsbahn anzuordnen. Wer hat also die Verpachtungsfrage angeregt? wer ist Schuld, daß, wie man in der Presse und in öffentlichen Versammlungen sagte, der Kanton Bern einen seiner Ehre zuwiderlaufenden

Schritt gethan hat? Ich kann zwar nicht begreifen, warum das gegen die Ehre des Kantons Bern sein soll, was halb Europa gethan hat und was nicht gegen die Ehre Italiens, Frankreichs und Preussens zu verstossen schien. Zwar wird die Staatsbahn wohlfeiler betrieben, als irgend ein anderes ähnliches Unternehmen, aber dennoch sind mächtige Motive für eine Verpachtung derselben vorhanden. Man hat sich ferner in der Presse und in öffentlichen Versammlungen darüber beschwert, daß der Verwaltungsrath sich angemacht habe, Regierung Nr. 2 zu sein. Gegen diesen Vorwurf muß ich mich verwahren. Der Verwaltungsrath hat sich nichts angemacht. Wie ist die Angelegenheit vor ihn gelangt? Er hatte das neue Gesetz über die Organisation des Betriebs der Staatsbahn, welches der Herr Eisenbahndirektor, gestützt auf Gutachten von Experten, ausgearbeitet hat, zu prüfen und zu untersuchen, ob wirklich wesentliche Ersparnisse damit erreicht werden können. Dem sachbezüglichen Bericht der Eisenbahndirektion vom 29. April 1868 hat der Verwaltungsrath entnommen, daß sowohl mit der Central- als mit den Westbahnen Unterhandlungen über die Verpachtung der Staatsbahn angeknüpft worden waren, daß diese aber weder auf der einen noch auf der andern Seite zu einem befriedigenden Ergebnisse führten und deshalb abgebrochen wurden. Der Verwaltungsrath hat sich nun fragen müssen, ob solche Verpachtungsanträge überhaupt und in welcher Richtung sie annehmbar seien, und ob auch mit dem besten Pachtvertrag die Interessen des Kantons gewahrt werden können? In dieser Beziehung waren die Ansichten im Verwaltungsrathe getheilt. Wenn aber in dem neuesten Berichte der Eisenbahndirektion nochmals Unterhandlungen mit den Westbahnen in Aussicht gestellt werden, so bin ich darüber sehr erstaunt. Man muß im politischen Leben eine feste und bestimmte Stellung einzunehmen wissen, und der Kanton Bern muß namentlich eine solche im eisenbahnpolitischen Leben einnehmen. Er muß also die ganze eisenbahnpolitische Zukunft der Schweiz entweder mit oder gegen die Gotthardbahn suchen. Man kann nicht zu gleicher Zeit dem Gotthard und dem Simplon nachjagen; denn wenn man zugleich 2 Hasen jagt, so ist man nach dem Sprüchwort sicher, keinen zu bekommen. Wenn sich der Kanton Bern mit den Westbahnen verständigt, so heißt dieß dem Gotthard den Rücken kehren, allen großen Pfaffen, die man dießfalls bisher gemacht hat, auf den Mund schlagen und sich mit drei Kranken in's gleiche Bett legen, um wieder mit ihnen gesund zu werden! Wenn man nicht drei schweizerische Alpenbahnen, eine im Osten, eine zweite im Westen und eine dritte in der Mitte, sondern nur eine einzige in Aussicht nimmt, was bei der großen auf den Völkern liegenden Steuerlast wahrhaftig genug ist, so kann dieß keine andere sein, als die Gotthardbahn. Aus diesem Grunde hat sich der Verwaltungsrath sofort dahin entschieden, daß wir nur eine solche Verpachtung abschließen dürfen, welche das Zustandekommen der Gotthardbahn sichern hilft, und da kann einzig eine Verpachtung an die Centralbahn in Frage kommen. Da nun nach dem Berichte der Eisenbahndirektion die Pachtunterhandlungen mit der Centralbahn abgebrochen worden waren, so hat ein Mitglied des Verwaltungsrathes den Antrag gestellt, dieselben wieder aufzunehmen und zwar bevor das neue Gesetz über die Organisation des Staatsbahnbetriebs vom Großen Rathe behandelt werde. Dieß Mitglied hat nämlich die Vermuthung ausgesprochen, daß der Große Rath gegenüber dem großen Deficit der Staatsbahn sich nicht mit einer Ersparniß von Fr. 30,000, wie sie nach der Berechnung der Eisenbahndirektion durch Vereinfachungen erzielt werden soll, begnügen, sondern weiter gehende Aufträge geben werde. In diesem Falle hätten zwar die mit den Pachtunterhandlungen Beauftragten, als durch den Großen Rath bevollmächtigt, sich persönlich in einer viel angenehmeren Stellung befunden, wie wären aber die Interessen des Landes gewahrt gewesen? Ich bin von jeher gewohnt, persönliche Rücksichten dem öffentlichen Interesse unter-

zuordnen, daher will ich mich über alle die Verdächtigungen hinwegsetzen und es über mich ergehen lassen, daß man in einer öffentlichen Verhandlung Diejenigen, welche mit der Centralbahn unterhandelt haben, als Narren oder Schurken bezeichnet, obwohl ich keines von beiden zu sein prätendire. Wenn aber aus Auftrag des Großen Rathes mit der Centralbahn unterhandelt worden wäre, dann hätten die Bevollmächtigten einen viel ungünstigern Boden für die Unterhandlungen selbst gehabt. Nachdem das betreffende Mitglied im Verwaltungsrathe diese Ansicht geltend gemacht, ist darüber abgestimmt worden, und zwar haben alle Mitglieder, mit Ausnahme des Präsidenten, der als solcher überhaupt nicht mitzustimmen hatte, für die Anknüpfung von Unterhandlungen mit der Centralbahn gestimmt.

Jolissaint, Eisenbahndirektor. Ich habe protestirt.

Dr. v. Sonnenbach fährt fort: Allerdings; ich sage aber, daß die andern vier Mitglieder einstimmig waren, in welchem Falle der Präsident nicht stimmte. Es wurde hierauf eine Instruktion ausgearbeitet, welcher auch der Eisenbahndirektor beistimmte; denn sonst hätte er sie wohl nicht unterzeichnet, sondern durch den Vizepräsidenten unterzeichnen lassen. Es ist dieß indessen eine Formsache, und ich will annehmen, Herr Jolissaint sei mit der Instruktion nicht einverstanden gewesen. Man sagt nun allerdings, die in der Instruktion aufgestellten Bedingungen seien nicht erfüllt worden; denn diese habe eine Pachtsumme von Fr. 543,440 verlangt, während der Vertrag bloß eine solche von Fr. 425,000 festsetze. Das ist richtig, zu welchem Zwecke finden aber überhaupt Unterhandlungen statt? Um sich gegenseitig KonzeSSIONen zu machen; denn sonst hätte man einfach die Instruktion nach Basel zu schicken und zu sagen gebraucht: *sic volo, sic jubeo!* Bei allen Unterhandlungen, die in der Welt gepflogen werden, suchen die beiden Parteien einander entgegenzukommen, damit beide Willen zu Einem Willen werden. Ich kann Ihnen nun, da man immer von der Würde des Kantons Bern spricht, zu Ihrem Trost die Versicherung geben, daß man nicht in den Spießhof nach Basel gegangen ist, sondern daß die Herren von Basel nach Bern gekommen sind und man sich im hiesigen Eisenbahnbureau versammelte. Als wir eine Pachtsumme von Fr. 543,000 verlangten, erwiderte der Abgeordnete der Centralbahn, die Fr. 43,000 habe man jedenfalls nur aufgenommen, um sie abmarften zu lassen. Man ist deshalb vorläufig auf eine Pachtsumme von Fr. 500,000 heruntergegangen, mit welcher Summe der Abgeordnete nach Basel zurückgekehrt ist, d. h. die er ad referendum genommen hat. Aber nach zwei Tagen schon wurde geschrieben, daß von einer Pachtsumme von Fr. 500,000 nicht die Rede sein könne; nach den von ihnen vorgenommenen Berechnungen über unsere Staatsbahneinnahmen wolle das Direktorium mit uns auf der Grundlage von Fr. 450,000 unterhandeln, insofern die von uns gemachten Zahlenangaben richtig seien. Von dieser Eröffnung hatten auch Mitglieder des Regierungsrathes, die nicht im Verwaltungsrathe sitzen. Kenntniß; denn ich habe den Brief selbst dem Herrn Regierungspräsidenten Weber gezeigt. An einer zweiten Zusammenkunft in Bern haben wir dann, den Bleistift in der Hand, untersucht, um wie viel wohlfeiler die Centralbahn die Staatsbahn betreiben könne, als wir. Diese Rechnungen sind gar nicht so leicht, wie Herr Brunner glaubt; denn es handelte sich da nicht um den Verkauf eines „Kubli“, wie er meinte. Als wir nun den Durchschnitt unserer Einnahmen in den letzten vier Jahren berechneten, sagte uns der Delegirte von Basel, daß wir eine große Ausgabe stets verschweigen, indem die Betriebsrechnung die Kosten für den Unterhalt des Oberbaues nicht enthalte. Zu meiner großen Beschämung mußte ich gestehen, daß ich, obgleich seit mehreren Jahren Mitglied des Verwaltungsrathes, nie nachgesehen habe, wie diese Kosten verrechnet wurden.

Der Herr Kollege Karrer war im gleichen Falle, und einiges Erröthen sah ich nur auf der Wange des Herrn Schaller, der sagte: mea culpa. Diese Kosten figuriren nämlich nicht in der Betriebsrechnung, sondern auf dem Baukonto, und diese Rechnungsweise ist vom Regierungsrathe und vom Großen Rathe bisher durch die Passation der Rechnung sanktionirt worden, obschon dadurch das Betriebsergebniß günstiger dargestellt wurde, als dasselbe wirklich ist. Infolge dessen mußte man als Reinertrag des Jahres 1867, statt Fr. 246,000, Fr. 221,000 annehmen. Nach dieser Sitzung hat Herr Sulger, der Delegirte von Basel, erklärt, daß von einer höhern Pachtsumme als Fr. 400,000 keine Rede sein könne, worauf ich ihm geantwortet, daß wenn er nicht höher gehe, von unserer Seite von einem Vertrage keine Rede sein könne. In seinem Antwortschreiben hat Herr Sulger sich dahin ausgesprochen, daß er nicht weiter gehen dürfe, wenn ich aber nach Basel kommen und mit seinem Kollegen, Herrn Schmidlin, sprechen wolle, so übernehme es dieser vielleicht, dem Verwaltungsrathe eine höhere Pachtsumme zu empfehlen. Ich habe mich diesem Begehren gefügt, und mich am 2. Dezember während der Großrathssitzung nach Basel begeben. Man hat nun heute den abgeschlossenen Vertrag in einer Weise gegeselt, als ob gar nichts Gutes an ihm wäre. Ich gehe zu, daß wenn Juristen dabei gewesen wären, vielleicht eine bessere Redaktion, wenn auch nicht ein günstigeres Ergebniß hätte erzielt werden können. Allein man ist im Mißtrauen viel zu weit gegangen und hat in die einzelnen Artikel gefährliche Absichten des Centralbahndirektoriums hinein interpretirt, die dieses gar nicht hatte. Der joviale Herr Sulger namentlich würde große Augen machen, wenn er wüßte, was für Projekte man ihm zutraut. Ich glaube versichern zu können, daß der Mann keine solchen Hintergedanken hatte, sondern offen und ehrlich unterhandelte. Es ist möglich, daß die Redaktion des Vertrages nicht immer eine gelungene ist, sondern hier und da, ich möchte sagen als eine „verzworgete“ erscheint. Der Fehler aber liegt mehr in den Verhältnissen selbst, die durch den Vertrag geregelt werden sollten, die aber auch „verzworget“ sind und darum kaum eine klare Redaktion zuließen. So mußte z. B. auch auf den mit der Hagener-Gesellschaft abgeschlossenen Torfvertrag Rücksicht genommen werden, von dem Herr Ott sagte, ein verdrehterer Vertrag, als der Torfvertrag sei nicht möglich; er habe denselben drei Jahre lang studirt und wisse noch heute nicht, was darin stehe. Dieser Vertrag mußte nun auch im Pachtvertrage aufgenommen werden, und zwar in der Weise, daß die von der Torfgesellschaft zu bezahlenden Fr. 16,000 von der Centralbahn fortbezahlt werden, auch wenn diese die Torfschuppen nicht mehr nöthig habe. Von dieser Bedingung wollte der Delegirte der Centralbahn nichts wissen, wir erklärten aber, daß wir davon nicht abgehen können. Infolge dessen ist nun die allerdings sonderbare Bestimmung in den Vertrag aufgenommen worden, daß im Falle der Aufkündigung des Torfvertrages der Centralbahn die unentgeltliche Fortbenutzung der Torfschuppen, welche die Torfgesellschaft nicht mehr gebrauche und daher auch nicht verzinse, überlassen werde. Ein zweiter Artikel, den Herr Brunner unklar fand, betrifft die Verhältnisse zwischen der Staatsbahn und dem Franko-Suisse. Diese Gesellschaft war seiner Zeit bereit, sich in Betreff der Benutzung der Eisenbahnlinie Neuenstadt-Biel und des Bahnhofes Biel, woselbst die Züge nach der Westschweiz formirt werden, dem Ausspruch des Oberingenieur Hartmann zu unterwerfen, allein die Ostwestbahngesellschaft versäumte es, diesen Ausspruch einzuholen. Als der Betrieb der Linie Neuenstadt-Biel von der Centralbahn besorgt wurde, hat letztere in einem weitläufigen Briefwechsel mit der Franko-Suisse-Gesellschaft von dieser eine den Forderungen der Billigkeit und Gerechtigkeit entsprechende Entschädigung verlangt, die erwähnte Gesellschaft hat aber unter Anführung aller möglichen schönen Redensarten geantwortet: „Ich habe Nichts,

und wo Nichts ist, da hat der Kaiser das Recht verloren.“ Zwar hat der Franko-Suisse anerkannt, daß eine Entschädigung für die Dienstleistungen, die von Seite der Staatsbahn ihr im Bahnhof Biel geleistet werden, gefordert werden könne, und sie war manchmal auf dem Punkte, eine Konferenz anzunehmen. Jedermal aber hat sie noch im letzten Augenblicke erklärt, daß sie doch dabei bleibe, Nichts zu geben. So hat sich die Sache acht Jahre lang hinausgezogen. Allerdings liegt nun ein ausgezeichnetes Gutachten von Seite des Herrn Ingenieur Kohler vor, das auch ich gelesen habe. Nichts aber hat mich so sehr von der Schwierigkeit der Vereinigung dieser Angelegenheit überzeugt, als gerade dieses Gutachten. Die Franko-Suisse-Gesellschaft stellt sich auf den Standpunkt, daß sie sagt, wenn die Staatsbahnverwaltung mit der von ihr bezahlten Entschädigung sich nicht zufrieden geben wolle, so solle sie in Neuenstadt eine Auswechslungsstation erstellen. Eine solche kostet nach den bei den Akten liegenden Angaben circa Fr. 400,000. Die Centralbahn kennt diese Verhältnisse sehr wohl und hat anfänglich nicht zugeben wollen, daß bei der Festsetzung des Pachtzinses eine Summe von Fr. 15,000 als Mehreinnahme infolge einer erhöhten Entschädigung von Seite der Franko-Suisse-Bahn berücksichtigt werde. Ich bemerke hier, daß zwar von Herrn Ingenieur Kohler diese Mehreinnahme auf Fr. 20–25,000 berechnet wurde, daß wir aber mit Rücksicht darauf, daß die Franko-Suisse-Bahn gegenwärtig beiläufig Fr. 3000 bezahlt, die zu erwartende Mehreinnahme nicht höher als zu Fr. 15,000 glaubten annehmen zu sollen. Die Centralbahn wollte, wie gesagt, dieser Mehreinnahme von Fr. 15,000 anfänglich nicht Rechnung tragen, und als wir nicht davon abgehen wollten, wurde von Seite der Centralbahndelegirten die Ansicht ausgesprochen, daß es am besten wäre, mit dem Vertrag noch zuzuwarten, bis in dieser Frage, sowie auch in Betreff der für die Benutzung der Linie Bollstoden-Gümligen von Bern auszurichtenden Entschädigung ein Entscheid gefaßt sein werde. Schließlich hat die Centralbahn sich damit begnügt, zu verlangen, daß der Staat Bern ihr in dem mit der Franko-Suisse-Bahn vor den Bundesbehörden zu führenden Prozesse helfend zur Seite stehe. Infolge dessen ist in den Pachtvertrag ein Artikel aufgenommen worden, durch welchen der Staat sich verpflichtet, dafür zu sorgen, daß ein beide Theile befriedigendes Abkommen mit dem Franko-Suisse getroffen werde. Hätten wir, wie das Centralbahndirektorium es wünschte, darauf eingehen wollen, die Mehreinnahme von Fr. 15,000 zu garantiren, so hätte der Artikel viel klarer redigirt werden können; wir haben die Form dem Wesen geopfert. Der Berichterstatter der Kommission scheint einen andern Standpunkt einzunehmen. — Ich komme nun zum Hauptartikel, mit dessen Erörterung der Berichterstatter der Kommission seinen Vortrag geschlossen hat. Es betrifft dieß den Art. 19, der sich auf die Juraabfrage bezieht. Gegen diesen Artikel habe ich am allerwenigsten irgend welche Einsprache erwartet, und namentlich habe ich sie nicht von Seite des Jura erwartet. Die Instruktion hat verlangt, daß für den Fall des weitem Ausbaues des bernischen Eisenbahnnetzes dem Staate das Recht der Kündigung des Pachtvertrages ohne Entschädigungsfolge gewahrt werde. Ich schicke hier die Bemerkung voraus, daß ich als gewesener Berichterstatter über das Gesetz vom 2. Februar 1867 mehr als ein Anderer verpflichtet war, darauf zu achten, daß dieses Gesetz durch den Pachtvertrag in keiner Weise umgangen werde. Ich frage nun, ob ich diese Pflicht erfüllt habe oder nicht. Der Art. 2 des erwähnten Gesetzes, auf den man heute hingewiesen, kommt beim Pachtvertrag meiner Ansicht nach gar nicht in Frage; denn dieser Artikel sagt nichts weiter, als daß der Staat nach Vollendung und Inbetriebsetzung der Eisenbahn von Biel nach Dachselden mit Abzweigung nach Convers eine Subvention von Franken 6,200,000 auszahlen werde, und zwar ist dem Jura für die Sicherung dieser Linien eine Frist von vier Jahren gewährt,

nach deren Ablauf der Große Rath, insofern sie vom Jura nicht benutzt worden ist, auch nicht mehr gebunden ist. Ganz anders aber verhält es sich mit dem Art. 7 des genannten Dekretes. Derselbe setzt keine Frist fest, sondern sagt, daß wenn früher oder später eine Gesellschaft für die Erstellung des ganzen jurassischen Eisenbahnnetzes sich finden sollte, der Staat bereit sei, die Linie Neuenstadt-Biel-Bern zum Kostenswerthe in das Gesamtnetz einzuwerfen und für diesen Betrag mit Aktien des neuen Unternehmens sich zu betheiligen. Meiner Instruktion gemäß hätte ich nun für den Fall des Ausbaues des bernischen Eisenbahnnetzes eine Kündigungsfrist von ein Jahr ausbedingen können; wenn ich aber dieß gethan hätte, hätte man, falls sich eine Gesellschaft im Sinne des Art. 7 des Dekretes vom 2. Februar 1867 gefunden hätte, mir nicht vorgeworfen, ich scheine das Gesetz nicht zu kennen, dessen Rapporteur ich gewesen, indem dort nichts von einer Jahresfrist stehe? Es ist daher dem Kanton Bern im Art. 19 des Vertrages für diesen Fall das Recht der sofortigen Kündigung gewahrt worden. Die Centralbahn hat sich zwar gegen eine solche Bedingung heftig gestraut. Sie hat geltend gemacht, daß sie, wenn der Pachtvertrag zu Stande komme, allerlei kostspielige Anordnungen zu treffen habe, und daß sie deshalb großen Schaden erleiden müßte, wenn ihr nach wenigen Jahren die einzig fruchtbringende Strecke der Staatsbahn wieder entzogen würde. Ich habe indessen auf dieser Bedingung beharrt und erklärt, daß ich mit dem Vertrage nicht vor den Großen Rath treten könne, wenn sie nicht aufgenommen werde. In dieser Weise ist denn auch der Art. 19 in den Vertrag aufgenommen worden. Der Herr Berichterstatter der Kommission hat nun, wie es Herr Marti auch in der Kommission gethan, betont, daß die im Art. 2 des Dekretes vom 2. Februar 1867 vorgesehenen Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers nicht selbstständig, sondern nur von der Staatsbahn hätten betrieben werden können. Durch die Verpachtung dieser letztern werde also der Betrieb jener Linien unmöglich, es sei denn, daß die Centralbahn diesen Betrieb übernehmen wolle, wofür sie aber jedenfalls sehr drückende Bedingungen machen werde. Darauf erwidere ich, warum wollte die Centralbahn sich weigern, diese Linien, wenn sie einmal gebaut sind, zu betreiben, die ihrer eigenen Bahn nichts als Zufuhr bringen können und sie daher wesentlich verbessern? Ich glaube, die Centralbahn sei ein viel angenehmerer Betriebspächter für diese Linien, als der Staat Bern. Ein Staat kann allenfalls seine eigenen Linien betreiben, daß er aber auch die Bahn einer Privatgesellschaft betreibt, ist meines Wissens noch nie vorgekommen, oder ist doch gewiß nur ein Ausnahmefall. Die Juraabahn ist deshalb meiner vollsten Ueberzeugung nach durch den vorliegenden Pachtvertrag in keiner Weise beeinträchtigt worden. Auch ich theile übrigens die Ansicht, daß die Centralbahn, wenn sie sieht, daß es Ernst gilt, wahrscheinlich die Linie Biel-Basel bauen wird, gleich wie auch die Nordostbahn die Linien Norschach-Romanshorn und Romanshorn-Konstanz lieber selbst erstellt, als sie in andere Hände kommen zu lassen. Ich kann sogar so weit gehen, wie Herr Brunner, und mit ihm erklären, daß Niemand die Juralinien so gut bauen und betreiben kann, als die Centralbahn. Man wendet nun ein, daß die Instruktion nicht bloß von den Juraabahn redete, sondern für den Ausbau des bernischen Eisenbahnnetzes überhaupt sich das Kündigungsrecht vorbehielt. Dieser Ausbau kann nun auch in der andern Richtung, nämlich von Langnau nach Luzern stattfinden. Sie werden aus unserm Berichte entnommen haben, daß die bernischen Delegirten auch für den Fall der Erstellung dieser Linie das Kündigungsrecht sich vorbehalten wollten. Wenn wir dieß nicht erhalten haben, so liegt der Grund hauptsächlich in einer question d'amour propre. Der Delegirte der Centralbahn erklärte, daß, nachdem er in allen andern Punkten uns nachgegeben habe, auch die bernischen Delegirten ein-

mal nachgeben sollten, indem ihm sonst die Aktionäre den Vorwurf machen werden (den man uns heute hier macht), er habe sich von uns übertölpeln, „über den Köffel barbaren“ lassen! Ich frage aber, wird die Verlängerung der Langnauerlinie nach Luzern durch den Pachtvertrag wirklich gehemmt? Ich glaube dieß nicht und kann mich dabei auf große Eisenbahnautoritäten berufen, die ich dießfalls konsultirte. Sobald die Centralbahn in Langnau ist, liegt der Bau der Linie Langnau-Luzern in ihrem eigenen Interesse, da ja auch der Bahnhof in Luzern in ihren Händen ist. Jedenfalls ist nicht denkbar, daß die Nordostbahn den Betrieb der Linie Bern-Luzern übernehmen oder dieselbe gar bauen werde; denn einerseits sind die von ihr gemachten Erfahrungen auf der Linie Zürich-Luzern nicht derart, daß sie dadurch zur Uebernahme der Linie Luzern-Bern ermuthigt werden kann, und andererseits müßte sie von Emmenbaum bis Luzern, wie von Gümliigen bis Bern die Schienen der Centralbahn befahren, und was dieß kostet, wissen wir. Auch der Staat Bern kann die Luzernerlinie nicht wohl betreiben. Wenn ich es vorhin für bedenklich hielt, daß er die von einer Gesellschaft erstellten jurassischen Linien zum Betrieb übernehme, so ist dieses Bedenken bei der Luzernerlinie noch um so größer, da diese größtentheils in einem andern Kantone liegt und jedenfalls nicht so rentabel ist, wie man es in der „Lagespost“ ausgerechnet hat. Es kann daher Niemand den Betrieb dieser Linie übernehmen, als die Centralbahn. Ich sage also, daß die Verlängerung der Langnauerlinie nach Luzern durch den Pachtvertrag weit eher gefördert, als gehemmt wird.

Nachdem ich die Frage des Ausbaues des bernischen Netzes vom Standpunkte des Pachtvertrages aus beleuchtet, liegt mir ob, denselben vom Standpunkte der bernischen und schweizerischen Eisenbahnpolitik aus mit einigen Worten zu berühren, d. h. vom Standpunkte der Gotthardbahn. Wir haben für diese Linie bereits Ausgaben gemacht und jedenfalls sollte der Kanton Bern für diese in seinem Interesse liegende Bahn kräftig eintreten. Es ist aber ein sonderbares Raisonnement, wenn man sagt, daß der Kanton Bern bei der Gotthardkonferenz nichts mehr zu sagen haben werde, wenn er die Staatsbahn nicht mehr selbst betreibe. Der Kanton Bern hat ein um so größeres Gewicht, je stärker er in finanzieller Hinsicht ist, und wenn die Defizite das Volk nicht mehr drücken, so kann er um so eher für großartige Unternehmungen eintreten, wie dieß auch der Bund während einer Reihe von Jahren, so lange seine Finanzen blühend waren, thun konnte. Italien hat seine Bahnen auch verpachtet, und zwar theilweise an fremde Gesellschaften, Niemand aber hat herausgefunden, daß darunter seine Ehre gelitten habe, oder daß es in der Gotthardbahnfrage nun nicht mehr den Ton angeben könne. Wenn es 45 Millionen an das Unternehmen beiträgt, so wird es immer das größte Gewicht in dieser Frage ausüben, wollen Sie aber, meine Herren, ein noch größeres Gewicht in der Gotthardkonferenz haben, so brauchen Sie nur 50 Millionen in Aussicht zu stellen, und Ihr Bevollmächtigter wird vor dem italienischen Rang nehmen. Der hat den größten Einfluß, der das meiste Geld hat, und nicht Derjenige, welcher gesunde oder kranke Bahnen betreibt. Von allen schweizerischen Kantonen hat Bern allein eine Staatsbahn, gleichwohl haben auch die andern Kantone ein großes Interesse an dem Zustandekommen einer Alpenbahn in der Schweiz. Die Auffassung, daß der Einfluß des Kantons Bern auf die Gotthardfrage nach der Verpachtung seiner Staatsbahn abnehmen werde, ist deshalb eine irrige. Hätten Sie die auf dem fünfjährigen Betrieb der Staatsbahn verlorene Fr. 1,900,000 dem Gotthardkomite gegeben, so wäre Ihr Einfluß in demselben jedenfalls größer als jetzt, da Sie die Staatsbahn mit einem jährlichen Ausfall betreiben. Neben der Gotthardbahn liegt aber noch eine andere, noch größere eisenbahnpolitische Frage gleichsam in der Luft. Ich meine darunter die Centralisation der schweizerischen Eisenbahnen

durch deren Rückkauf durch den Bund. Ich erlaube mir, den Pachtvertrag auch dieser Eventualität gegenüber zu beleuchten. Die Idee des Rückkaufes der schweizerischen Eisenbahnen und deren Centralisation ist namentlich durch Herrn Stämpfli vertheidigt worden. Diese Centralisation kann auf zwei Wegen angestrebt werden. Herr Stämpfli, der einen mächtigen Staat liebt, wollte sie von Staatswegen erreichen. Nach einem von ihm ausgearbeiteten Projekt soll der Bund die Eisenbahnen zurückkaufen, gestützt auf das in allen Koncessionen vorbehaltenene Rückkaufsrecht. Man ist aber vor der Schuldenlast zurückgeschreckt, welche der Bund dadurch übernehmen müßte. Vor einem Jahre ist nun eine Schrift herausgegeben worden, von der ich sehr erstaunt bin, daß sie nicht mehr Epoche machte; denn ich bin überzeugt, daß diese Schrift eine Zukunft hat. Ihr Verfasser, Herr Bonna, macht den Vorschlag, der Bund solle die schweizerischen Eisenbahnen nicht auf einmal zurückkaufen, sondern jährlich Fr. 500,000 zu diesem Zwecke verwenden. Auf diese Weise könnte der Bund innerhalb 90 Jahren sämtlichen Bahngesellschaften das ausgelegte Konstruktionskapital vergüten und dadurch die Bahnen als sein Eigenthum erwerben. Wenn daher heute der Herr Berichterstatter der Kommission vom Verkauf der Staatsbahn redete, so bin ich durchaus nicht mit ihm einverstanden; denn würden wir auch 10 Millionen dafür erhalten, so müßten wir immerhin wenigstens 8 Millionen verlieren, während wir das volle Anlagekapital zurückerhalten, wenn der Bund auf der Basis des Herrn Bonna vorginge. Dieser schlägt ferner vor, den Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen zu konzentriren und unter die Aufsicht des Bundes zu stellen. Jede Gesellschaft würde dann das Betreffende des letzten Betriebsjahres erhalten, und eine gewisse Majoration würde unter alle Bahnen gleichmäßig per Kilometer vertheilt werden. Der Reinertrag der Staatsbahn betrug im Jahre 1866 Franken 272,000. Würde der Kanton Bern 90 Jahre lang jährlich nur diese Summe des Selbstbetriebs erhalten, statt der Pachtsumme von Fr. 425,000, so würde dieß einen Unterschied von mehr als 13 Millionen an Kapital zu seinen Ungunsten ergeben. Die Zukunft gebietet also, daß der Kanton Bern seine Eisenbahn behalte, die gespannte Finanzlage der Gegenwart aber verlangt, daß der Kanton nicht darauf beharre, diese Bahn selbst zu betreiben, sondern daß er sich nicht weigere, sie einer soliden Gesellschaft, die bereits eine lange Strecke Eisenbahnen im Kanton besitzt, zu verpachten, wenn dabei bessere finanzielle Ergebnisse erzielt werden können. — Nachdem ich somit den Pachtvertrag vom Standpunkte des Ausbaues des bernischen Netzes, von demjenigen der Alpenbahn und endlich von demjenigen der Centralisation der schweizerischen Eisenbahnen geprüft habe, will ich noch einige weniger wichtige Punkte berühren, die vom Berichterstatter der Kommission am Vertrage getadelt worden sind. Man hat vorerst geltend gemacht, daß ein beschreibendes Protokoll über das Material bei der Uebergabe der Bahn nicht genüge. In dieser Beziehung waren zwei Wege möglich. Der erste ist der, daß die Centralbahn uns sämtliches Material abkaufen würde. Dieses Mittel hätte ich am liebsten ergriffen, ich besorgte aber, es möchte namentlich von Seite des Jura eingewendet werden, daß dieß nicht zulässig sei, indem im Falle der im Dekret vom 2. Februar 1867 vorgesehenen Verschmelzung der Linie Neuenstadt-Biel-Bern mit der Juralinie dann kein Material mehr vorhanden wäre und dann vielleicht für große Kosten erst solches wieder angekauft werden müßte, wodurch der Betrieb erschwert würde. Hätte ich gewußt, daß man den Verkauf des Materials im Falle der Verpachtung vorziehen würde, so zweifle ich nicht daran, daß die Centralbahn sich nicht gestraußt hätte, darauf einzugehen; denn wir besitzen anerkanntermaßen ausgezeichnete Lokomotiven. Der zweite Weg war der der Abschätzung, der auch bei den Vereinigten Westbahnen befolgt worden ist. Von Seite der Centralbahn wurde erklärt, man sei dazu bereit, es müsse aber

bei der Abschätzung am Schlusse des Pachtvertrages auch die nothwendige Abnutzung durch den Gebrauch in Rechnung gebracht werden, da die Gesetze des Alters für den Staat die nämlichen, wie für die Privaten seien. Ein allgemeiner Anschlag für derartige Abnutzung ist bis jetzt aber noch nicht gefunden, und so wäre dabei nicht viel gewonnen worden, wenn man die zweimalige Abschätzung mit Rücksicht auf die Abnutzung ausbedungen hätte. Gegen den Verkauf und Rückkauf des Materials aber kommt namentlich das Bedenken in Betracht, daß, wie bereits Herr Brunner berührt hat, in der Zwischenzeit eine neue bessere Konstruktion der Lokomotiven erfunden werden könnte. In diesem Falle würde man dann nicht gerne die veralteten Lokomotiven zurückkaufen. Man wendet ein, daß auch bei der Bestimmung des Vertrages das alte Material wieder zurückgenommen werden müsse. Dieß ist allerdings richtig, der große Unterschied liegt aber darin, daß laut Vertrag dieses alte Material nicht neuerdings bezahlt zu werden braucht. Was nun die Bestimmung in Betreff der durch höhere Gewalt veranlaßten Ausgaben anbelangt, so muß ich auch hier mein Bedauern darüber aussprechen, daß nicht Juristen bei dem Abschluß des Vertrages mitwirkten. Die Sache ist überhaupt etwas schnell gegangen, doch kann ich zu Ihrem Troste sagen, daß unter die von der Centralbahn zu übernehmenden Betriebskosten alles Dasjenige gehört, was unter denselben in ihrer Betriebsrechnung figurirt. Darunter erscheinen im letzten Jahre z. B. beiläufig Fr. 8000 für die Brandversicherung der Gebäude. Allerdings gebe ich zu, daß es besser wäre, in den Vertrag selbst eine bezügliche Bestimmung aufzunehmen. Man hat gesagt, daß die Gebäude der Staatsbahn 30 % unter dem Werthe versichert seien, so daß der Staat im Falle eines Brandunglücks nach dem Pachtvertrag einen Verlust erleiden müßte. Wenn Sie aber die Bahn nicht verpachten, erhalten Sie dann mehr? müssen Sie nicht den nämlichen Verlust erleiden? die Pacht ändert an diesem Verhältnisse gar nichts. Man hat auch die Bestimmung getadelt, daß die Ausführung von Bauten durch die Centralbahn stattfinden solle. Gerade das haben wir verlangt; denn wir wollten dem Staate diese Kosten ersparen und glaubten, es genüge, wenn die Regierung den Devis aufstelle. Herr Morgenthaler hat in der Kommission bemerkt, daß viele Gründe für die Verpachtung der Staatsbahn sprechen, daß er aber mit einzelnen Bestimmungen des Vertrages nicht einverstanden sei. Namentlich halte er es nicht für zulässig, durch einen einfachen Beschluß dem schweizerischen Transportreglement die Genehmigung zu erteilen, während dasselbe in die Gesetzgebung eingreife und also einer doppelten Berathung bedürfte. Auch darüber einige Worte. Herr Jollissaint war der Ansicht, das schweizerische Transportreglement für den direkten Verkehr werde auf der Staatsbahn nicht angewendet, ich kann Sie aber versichern, daß die Regierung es provisorisch für die Staatsbahn anerkannt hat. Herr Schaller sprach sich bei den Unterhandlungen dahin aus, daß es besser sei, etwas faktisch Bestehendes vertragsgemäß festzustellen, besonders da im Falle der Verpachtung der Staatsbahn an die Centralbahn es letzterer nicht zuzumuthen wäre, auf ihren Linien zwei verschiedene Transportreglemente zur Anwendung zu bringen. Warum sollte übrigens das auf allen schweizerischen Bahnen gültige Transportreglement einzig auf der Staatsbahn nicht zur Anwendung kommen, was dem Publikum gewiß nur angenehm sein kann? Uebrigens schreibt auch unsere Instruktion ausdrücklich vor, daß das Transportreglement für den direkten schweizerischen Verkehr auch für den Betrieb der bernischen Staatsbahn als Regel aufgestellt werde. Die Unterhändler waren daher im Recht, dieß zuzugeben. Der Herr Berichterstatter der Kommission findet namentlich die Bestimmung in Art. 7 des Vertrages für bedenklich, wonach die Centralbahn zu keinen weiteren Leistungen gegenüber dem Kanton und dem Bunde angehalten werden soll, als diejenigen, welche im Vertrage selbst ausbedungen

sind. Da im Verträge sowohl die kantonalen als auch die Bundeskonzessionen vorbehalten werden, so habe ich in dieser Bestimmung nichts Gefährliches erblickt. Alle Eisenbahnen in der Schweiz genießen gegenwärtig die Steuerfreiheit. Die Mächtigen des Augenblickes wußten jederzeit Steuerfreiheit für sich zu erhalten: zuerst die Geistlichkeit, dann der Adel, und jetzt die Eisenbahngesellschaften. Nach der Bundesgesetzgebung über die Eisenbahnen hat der Bund das Recht, von den Bahnen, die mehr als 4 % rentiren, eine gewisse Abgabe für die Postkasse zu fordern. Unsere Staatsbahn wirft gegenwärtig 1,5 % ab, wird sie aber an die Centralbahn verpachtet, so wird das ganze Netz derselben allerdings hoffentlich mehr als 4 % abwerfen, aber nicht der Kanton Bern, sondern die Centralbahn wird die Abgabe an den Bund zu zahlen haben. Herr Brunner hat den Art. 13 des Vertrages, der von der Majoration redet, als einen sehr unglücklich redigirten dargestellt und seine Mängel in sehr drastischer Weise hervorgehoben. Nach diesem Artikel soll nämlich eine im Jahr 1871 allfällig eintretende Majoration auf den Centralbahnaktien auch eine verhältnismäßige Erhöhung des Pachtzinses mit sich bringen. Ich will die beiden letzten Jahre als Beispiele anführen. Im Jahre 1867 warf die Centralbahnaktie einen Zins von Fr. 28 und 1868 einen solchen von Fr. 32 ab. Der Unterschied beträgt somit Fr. 4 oder den siebenten Theil von Fr. 28. Es hätte also auch eine Erhöhung des Pachtzinses um $\frac{1}{7}$, d. h. um Fr. 60,714 stattfinden müssen. Es war dieß die größte Majoration, welche die Centralbahn bisher hatte. Man wendet nun ein, die Centralbahn werde so künstlich rechnen, daß sich keine Majoration mehr ergeben werde. Ich frage aber, kann es der Centralbahn nicht ganz gleichgültig sein, ob sie die Fr. 60,714 dem Kanton Bern oder dem Herrn Rothchild oder einem andern Aktionär gebe, behalten kann sie diese Summe doch nicht. Ich habe übrigens nichts dagegen, daß dieser Artikel deutlicher redigirt werde, an und für sich ist er aber so schlimm nicht, wie er dargestellt wird. — Ich will Sie nun nicht länger aufhalten, doch wünschte ich in finanzieller Hinsicht noch einige Bemerkungen zu machen. Ich habe mich bei der Abfassung meines Berichtes bestrebt, alle zu Gunsten des Selbstbetriebes sprechenden Zahlen so hoch, die übrigen aber so niedrig als möglich zu halten. Nun ist allerdings, und zwar mit meiner Zustimmung, in der Kommission eine Zahl abgeändert worden, nämlich die Kosten für den Unterhalt des Oberbaues. Dieselben betrugen bisher durchschnittlich Franken 26,600, im Jahr 1868 aber Fr. 29,000. Herr Gränicher hatte sie auf Fr. 134,000 jährlich für die Zukunft berechnet, eine Summe, die mir gegenüber den bisherigen Erfahrungen allzu hoch schien, deßhalb untersuchte ich, wie hoch sich die bisherigen Ausgaben bei andern Bahnen beliefen. In meinem Bericht ist dießfalls das Jahr 1867 als Grundlage genommen und ich erklärte, daß gestützt auf die Betriebsrechnungen der Union-Suisse, der Nordost- und der Centralbahn von 1867 der Unterhalt des Oberbaues beiläufig zu Fr. 1000 per Kilometer berechnet werden müsse. Diese Zahl halte ich fest. Wenn der Herr Eisenbahndirektor auf Seite 31 seines Berichtes andere Zahlen angibt, so kommt dieß nur daher, weil er unbegreiflicher Weise bei der Union-Suisse nur die Franken 164,000 in Rechnung bringt, die dem Oberbauerneuerungsfonds entnommen worden sind, die Fr. 141,000 aus dem Betriebsfonds aber übersieht, ebenso bei der Nordostbahn, wo er nur die Fr. 219,000 aus dem Reservefonds berechnet, Fr. 83,000 aus dem Betriebsfonds aber nicht berücksichtigt. Herr Ott hat in der Kommission die 4 Jahre 1864–1867 bei den genannten drei Bahnverwaltungen in Berechnung gezogen und gelangt so zu einem etwas günstigeren Resultat, als ich. Es ist bereits bemerkt worden, daß die Kosten für den Unterhalt des Oberbaues in den ersten Jahren des Bestehens einer Eisenbahn alljährlich zunehmen. So mußten die Vereinigten Schweizerbahnen von ihren sämtlichen Schwellen

erzeugen im Jahr 1861 0,14 %, im Jahr 1862 0,25 %, im Jahr 1863 0,77 %, im Jahr 1864 1,80 %, im Jahr 1865 2,65 %, im Jahr 1866 4,67 %, im Jahr 1867 schon 7,90 % sämtlicher Schwellen. Die Sache wird Ihnen noch deutlicher, wenn ich die von den drei erwähnten Bahnen für den Unterhalt des Oberbaues von 1864 bis 1867 ausgegebenen Summen angebe, wie sie Herr Ott in der Kommission konstatirte. Für den Unterhalt des Oberbaues gaben aus:

Die Vereinigten Schweizerbahnen:

1864	Fr. 95,000
1865	" 95,000
1866	" 138,000
1867	" 305,000

Die Nordostbahn:

1864	Fr. 81,000
1865	" 148,000
1866	" 221,000
1867	" 302,000

Die Centralbahn.

1864	Fr. 180,000
1865	" 212,000
1866	" 185,000
1867	" 277,000

Diese Zahlen sind sprechend genug und lassen vermuthen, daß die Delegirten in ihrem Anschlag nicht zu hoch gegangen sind. Dessenungeachtet habe ich der von Hrn. Ott aufgestellten Ziffer beipflichtet, wonach in den nächsten Jahren die Kosten des Oberbaues nur Fr. 42,600 jährlich betragen sollen, was mir allerdings von Seite meiner Freunde Vorwürfe zugezogen hat. Wenn man indessen die Ausgaben nach dem vierjährigen Durchschnitt berechnet, so soll dieß auch für die Einnahmen geschehen und dieselben dürfen nicht bloß auf das günstige Jahr 1868 basirt werden. Nimmt man auch bei den Einnahmen den vierjährigen Durchschnitt an, so fallen sie von Fr. 324,000, die Herr Brunner bei seiner Berechnung der Einnahmen für die Zukunft als Basis angenommen hat, auf Fr. 282,200 herab; mit dieser Zahl aber fallen alle seine zu Gunsten des Selbstbetriebes gemachten Berechnungen dahin. Ich habe meinen Bericht, wie Herr Brunner richtig bemerkte, in zwei Theile getheilt. Der erste, den ich den historischen nannte, ist so gehalten, daß keine darin aufgestellte Zahl bestritten werden kann. Auch hat Herr Ott in der Kommission ausdrücklich zugegeben, daß gegenüber dem Durchschnittsertrag der letzten 4 Jahre die Pachtsumme eine Mehreinnahme von Fr. 186,000 in Aussicht stelle. Der zweite dagegen sucht die zukünftigen Verhältnisse, wie sie voraussichtlich eintreten werden, darzustellen und enthält allerdings mehr hypothetische Zahlen. In dem ersten Theil meines Berichtes habe ich mit unwiderlegbaren Zahlen dargethan, daß gegenüber den bisherigen Betriebsergebnissen die Verpachtung der Staatsbahn eine Mehreinnahme von Fr. 169,500 ergeben werde, wozu aber noch weitere in Folge des Pachtvertrages ermöglichte Einnahmen im Betrage von

" 16,500

hinzuzurechnen sind, so daß sich die jährliche Mehreinnahme dem bisherigen Betriebsergebnis gegenüber erhöht auf

Fr. 186,000

Ich habe nun allerdings die Kosten für die Beaufsichtigung nicht in Berechnung gezogen. Ich glaube daß Fr. 3000 dafür genügen würden, doch will ich

" 6,000

zu diesem Zwecke von obiger Summe abziehen, so daß eine Mehreinnahme von

Fr. 180,000

sich ergibt. Was nun die Berechnung der Verhältnisse, wie sie sich in Zukunft voraussichtlich darstellen werden, betrifft, so kann ich da vorerst bemerken, daß ich einige Faktoren nicht in Berechnung gebracht habe, von denen alle Eisenbahnsach-

verständige zugeben werden, daß ich sie ebenfalls hätte in Berücksichtigung ziehen dürfen. Es sind die nämlich die Chancen des Unglücks beim Selbstbetriebe, wie Entgleisungen u. s. w. Wir hatten zwar bisher keine bedeutenden Eisenbahnunglücke im Kanton. Es ist einmal ein armes Fraueli überfahren worden, das in seiner Entschädigungsforderung sehr bescheiden war und daher nicht viele Kosten verursachte, es könnte aber anders kommen, wenn einmal eine gewichtigere Persönlichkeit, z. B. ein Grothrath, überfahren würde! (Heiterkeit.) Es können auch andere Unglücksfälle, durch Zusammenstoßen u. s. w., vorkommen, die viele Kosten verursachen werden. Bei der Verpachtung haben wir dagegen eine sichere Einnahme, die unter allen Umständen in unsere Kasse fließen wird. Ich führe einen Mann an, der zwar nicht der nämlichen politischen Partei angehört, wie ich, den aber Viele von Ihnen kennen, Herrn Hoffmann, der als Direktor der St. Gallischen Finanzen viel mit Eisenbahnen zu thun hatte und dem man auch vorgeworfen, er habe ein Anleihen in Basel viel zu theuer abgeschlossen, der aber doch so glücklich manövriert hat, daß gegenwärtig der Kanton St. Gallen 275 Kilometer Eisenbahnen besitzt, an die der Staat bloß Fr. 16,000 jährlich beizutragen hat. Dieser Mann bezeichnet als erstes Eisenbahnpapier nicht die Aktie, sondern die Obligation, und nach seiner Ansicht soll der Staat nur gegen Uebernahme von Obligationen sich beim Bau von Eisenbahnen betheiligen, damit er eine sichere Rente habe. — Es steht mir als gewesenen Unterhändler nun nicht wohl an, den Antrag zu stellen, es sei der Vertrag unter Vorbehalt gewisser Modifikationen zu genehmigen, obschon nach meiner Ansicht dieß das Beste wäre, was der Große Rath thun könnte, zumal ich glaube, daß die Centralbahn die Vorbehalte in Betreff des Baues der Langnau-Luzerner-Linie, des Transportreglementes und des Verkaufs des Materials zugeben würde. Man würde mir aber vorwerfen es sei von meiner Seite Eigenliebe im Spiel. Gegen die Behauptung aber muß ich jedenfalls auftreten, als erlaube die Ehre des Kantons Bern die Fortsetzung der Unterhandlungen nicht. Diese sind nicht von uns, sondern von Herrn Froté angeknüpft worden als membre du Grand-Conseil et de la Commission, nommé pour préavisier le projet de loi sur l'exploitation du chemin de fer de l'Etat de Berne. Hat die Regierung oder die Eisenbahndirektion es im Januar 1868 nicht als gegen die Ehre verstößend betrachtet, durch Herrn Froté bei der Centralbahn anfragen zu lassen, ob sie geneigt wäre, den Betrieb der bernischen Staatsbahn pachtweise zu übernehmen, so kann die Fortsetzung dieser Unterhandlungen im Februar 1869 auch nicht gegen die Ehre des Kantons sein. Man hat schon an andern Orten in und außer der Schweiz unterhandelt, zwar nicht für die Verpachtung von Eisenbahnen, sondern um Geld zu pachten. Beschließen Sie nun, was Sie wollen. Es war meine Aufgabe und meine Pflicht, nicht zurückzuschrecken vor allen den Expectorationen, die man machte, indem man sagte, die Delegirten seien entweder nicht redlich, oder nicht geschick. Ich darf sagen, daß ich, so lange ich im öffentlichen Staatsdienste stand, niemals mich selbst gesucht habe. Ich glaube, daß Sie mir das Zeugniß nicht versagen werden, ich habe die Würde, die Sie mir aufgeladen, oft und viel getragen, aber die Würde und die Ehrenämter niemals gesucht. Ich gebe mich nicht als Eisenbahnsachverständigen aus, aber der Vertrag ist von solchen geprüft und als gut und für den Kanton Bern vortheilhaft erfunden worden. Zum Trost konnte mir eine Erinnerung an einen Vorgang in der letzten Bundesversammlung gereichen. Dort sind nämlich die italienischen Verträge zur Ratifikation vorgelegen, für die während acht Jahren die größten Autoritäten, wie Herr Bundesrath Dubs u. s. w., negoziirt haben! Gleichwohl jagte ein bernisches Mitglied, es sei kein einziger Artikel dieser Verträge gut. Heute hat man doch einige Artikel des Pachtvertrages gelten lassen. — *Dixi et animam meam salvavi!*

Weber, Regierungspräsident. Ueber die Art und Weise, wie die Pachtunterhandlungen eingeleitet worden sind, will ich nicht viel Worte anführen. Indem ich an dem von mir in der Novembersession des Großen Rathes Gesagten festhalte, erkläre ich bloß, daß die Regierung als Behörde keine Kenntniß von den Unterhandlungen hatte, und daß ich persönlich erst durch Mittheilungen von Seite des Herrn v. Gonzenbach Kenntniß davon erhielt. Daß dann die Regierung der Unterhandlungen nicht hindernd entgegengetreten ist, ist natürlich, da sie diese Verantwortlichkeit nicht auf sich nehmen wollte. Unzweifelhaft hätte sie dann in jeder Grothrathssitzung zu hören bekommen: hättet ihr den Unterhandlungen ihren Lauf gelassen, so würde unser Budget mit einem viel günstigeren Resultate schließen. Man glaubte deshalb, den einmal angeknüpften Unterhandlungen ihren Lauf lassen zu sollen, um dann den Vertrag, wenn ein solcher zu Stande kommen würde, einer sachlichen Prüfung zu unterwerfen und je nach dem Ergebnisse derselben Anträge an den Großen Rath zu stellen. Wir haben dieß gethan, es war uns aber bloß eine kurze Zeit gestattet, um unser Urtheil zu bilden, und unterdessen hat die Verwaltung in andern Gebieten wesentlich unter diesem unsichern Zustande leiden müssen. Die Regierung ist nun zu der Ansicht gelangt, daß der Vertrag nicht zur Genehmigung empfohlen werden könne, und zwar ist sie dabei von folgenden 4 Hauptgründen geleitet worden. Vorerst haben wir uns überzeugen müssen, daß durch den Pachtvertrag die Autonomie des Staates zu sehr beschränkt und nicht gehörig gewahrt wird. Sodann gewährt der Vertrag in seinem Art. 19 auch nicht die nöthige Garantie hinsichtlich der eisenbahnpolitischen Interessen, welche der Kanton Bern bezüglich der Verlängerung der Staatsbahn in der Richtung nach Luzern und in den Jura zu verfechten hat. Ferner bietet der Vertrag auch in finanzieller Hinsicht nicht hinreichende Vortheile dar, um zur Genehmigung empfohlen werden zu können, und endlich ist die Redaktion seiner einzelnen Artikel derart, daß sie zu verschiedenen Auslegungen Anlaß bietet und deshalb auch von vornherein Prozesse in Aussicht stellt. Was die eisenbahnpolitischen Interessen betrifft, so ist es die Pflicht einer jeden bernischen Regierung, gehöre sie dieser oder jener politischen Partei an, dahin zu streben, daß das als unvollendete Linie dastehende Bahnstück Gmütligen-Langnau nach Luzern verlängert werde, wenn sich Kombinationen finden, welche die Finanzen des Staates Bern nicht zu sehr engagiren und den Ausbau der Linie sichern und ermöglichen. In gleicher Weise ist es die Pflicht jeder Regierung des Kantons Bern, auch die Verlängerung unserer Staatsbahn in der Richtung nach Basel durch die Erstellung der Jurabahnen anzustreben. In dieser Richtung gibt uns der Art. 19 des Vertrages durchaus keine Garantie. Er übergeht die Frage der Verlängerung der Langnauerlinie nach Luzern mit Stillschweigen. Sollte daher der Pachtvertrag vom Großen Rathe angenommen werden, so würde sich sicher keine Gesellschaft für den Bau der Linie Langnau-Luzern finden. Herr v. Gonzenbach hat zwar bemerkt, daß die Centralbahn die Erstellung dieser Linie mit Vergnügen sehen und daß sie auch den Betrieb übernehmen werde, da Niemand, als gerade die Centralbahn diese Linie betreiben könne. Ich mache indeß darauf aufmerksam, daß dermal die große Schwierigkeit in Betreff dieser Linie nicht im Betrieb, sondern im Bau derselben liegt. Es muß vor Allem aus das Baukapital aufgebracht und die Linie gebaut werden. Ich glaube nun nicht, daß die Centralbahn ihre Interessen so versteht, daß sie eine um 22 Kilometer kürzere Konkurrenzlinie, als diejenige von Bern über Aarburg nach Luzern bauen würde, ich finde es im Gegentheil ganz begreiflich, daß die Centralbahn ihr Möglichstes thut, um diesen Bau zu verhindern. Ich bin auch nicht der Ansicht, daß nur die Centralbahn die Langnau-Luzern-Linie betreiben könne; denn es ist nicht unumgänglich nothwendig, in Emmenbaum an die Linie der Centralbahn anzuschließen. Aber auch in dem Falle, da dieser Anschluß

nicht zu umgehen wäre, könnte die Centralbahn uns nicht hindern, von Emmenbaum bis Luzern ihre Linie gegen Erstattung eines Pachtzinses zu benutzen, da das gleiche eidgenössische Gesetz, welches die Centralbahn zwingt, uns von Gmülden bis Bern ihre Linie befahren zu lassen, auch dort maßgebend ist. Es ist übrigens noch ein zweites Tracé durch das Kemptloch über Kriens projektiert, welches 4 Kilometer kürzer ist und dessen Kosten mit Inbegriff eines kleinen Tunnels nur wenig diejenigen des ursprünglichen Projectes übersteigen. Der einzige Uebelstand dieser Variante ist der, daß sie ein Gegengefälle hat. Bezüglich der Jurabahnen hat man gesagt, daß der Art. 19 des Vertrages dem Zustandekommen dieses Unternehmens durchaus nicht hindernd in den Weg trete. Nach meiner Ansicht beschlägt das zweite Lemma des Art. 7 des Dekretes vom 2. Februar 1867 über die Jurabahnen gerade diejenige Alternative, deren Ausführung am unwahrscheinlichsten ist. Wir werden wohl schwerlich vor 10–12 Jahren das ganze Jurabahnnetz ausführen können, dagegen liegt es im Bereich der Möglichkeit und sogar der Wahrscheinlichkeit, daß noch vor dieser Zeit wenigstens die Linien Biel-Basel und Sionceboz-Convers erstellt werden. Ich möchte nun einer Gesellschaft, die sich zu diesem Zwecke bildet, und den jurassischen Gemeinden, welche sich mit Opfern, wie sie bisher kein anderer Landestheil gebracht hat, an dem Unternehmen theilnehmen wollen, durchaus kein Hemmnis in den Weg legen, das sie an der Erreichung ihres Zieles hindern könnte. Ich glaube, es liege dieß im Willen des Großen Rathes, der das Dekret vom 2. Februar 1867 erlassen hat. Wenn aber die Bahnhofe in Biel und Basel in den Händen der Centralbahn sind, wird es schwer halten, eine Gesellschaft für den Bau und Betrieb der Linie Biel-Basel zu finden. Man wendet nun allerdings ein, die Centralbahn werde den Betrieb dieser Linie übernehmen. Sie wissen aber alle, daß wenn man in der Lage ist, einen Gegenstand verpachten oder verkaufen zu müssen und nur ein einziger Liebhaber dafür sich findet, dieser alsdann die Pacht- oder Kaufsbedingungen diktiert. Es ist aber auch die Möglichkeit vorhanden, daß nicht sofort die ganze Linie Biel-Basel, sondern anfänglich bloß die Strecken Biel-Dachsfelden und Sionceboz-Convers gebaut werden. Diese Linien wären in doppelt fataler Lage, wenn sie nur von einer einzigen Gesellschaft betrieben werden könnten, die ihren Betrieb nicht zu übernehmen begehrt. Wird dagegen zur Zeit der Inbetriebsetzung dieser Linien die Staatsbahn noch vom Staate selbst betrieben, so wird er ihren Betrieb unter viel weniger onerosen Bedingungen übernehmen, als dieß die Centralbahn thun würde. Man hat zwar gesagt, auch der Jura industriell könnte den Betrieb der genannten Juralinien übernehmen, dadurch würde aber der Verkehr des Münster- und namentlich des St. Immerthales, statt nach dem alten Kantonstheil, nach dem Kanton Neuenburg hinübergeleitet. Aus diesen Gründen bin ich zu der Ansicht gelangt, daß einzig der Art. 19 des Vertrages dessen Verwerfung nothwendig macht. Ich mache noch auf einen andern Punkt aufmerksam, der ebenfalls von der größten Wichtigkeit ist. Nach meiner Ueberzeugung wird nämlich die Gotthardbahnfrage in der nächsten Zeit entschieden werden müssen. Die ihrer Vollendung nahe Mont-Cenis-Bahn, sowie die bereits in Betrieb gesetzte Brennerbahn leiten den ganzen Verkehr zwischen Frankreich und Deutschland mit Italien von der Schweiz ab, und wenn nicht in den nächsten Jahren die Gotthardbahn erstellt wird, so wird die Schweiz vollständig von dem großen Transitverkehr abgeschnitten werden. Die beiden großen schweizerischen Gesellschaften der Nordost- und Centralbahn haben ein mächtiges Interesse an der Erstellung der Gotthardbahn. Das Zustandekommen dieses Unternehmens liegt auch in hohem Maße im Interesse des Kantons Bern, er kann aber nicht wohl eher vermittelst Erkennung von Subsidien dazu Hand bieten, bis die Linie Langnau-Luzern gesichert ist. Ich glaube, es sei für den Kanton Bern wichtig, daß er in allen diesen vor uns liegenden Fragen für den Augen-

blick freie Hand behalte. Wenn dann diese Fragen ihre Lösung gefunden haben, dann werden wir eher im Falle sein, als jetzt, zu ermitteln, welche Maßnahmen im Interesse des Kantons getroffen werden sollen. Vielleicht werden wir es für zweckmäßig finden, die Linie Bern-Biel-Neuenstadt der die genannten Juralinien bauenden Gesellschaft zu überlassen, und die Linie Gmülden-Langnau der Gesellschaft abzutreten, welche die Strecke Langnau-Luzern erstellt. Jedenfalls aber kann ich durchaus nicht zugeben, daß wir alles Heil einzig und allein von der Centralbahn zu erwarten haben; wir sollen uns deßhalb wohl hüten, uns hier die Hände zu binden und unsere Freiheit zu verkaufen.

Zum finanziellen Theil der vorliegenden Frage übergehend, darf ich die Bemerkung vorausschicken, daß ich mir die größte Mühe gegeben habe, um mir innerhalb der kurz zugemessenen Zeit ein selbstständiges Urtheil zu bilden. Ich habe den Bericht der Delegirten ohne Vorurtheil geprüft und ihn mit den Jahresberichten des Verwaltungsrathes verglichen, um zu erfahren, wie sich die finanziellen Ergebnisse der Staatsbahn in den einzelnen Zweigen beim Selbstbetrieb darstellen. Ich habe mich auch bei andern Bahnen umgesehen, um ihre Entwicklung zu verfolgen und, auf sichere Daten gestützt, Schlussfolgerungen in finanzieller Hinsicht ziehen zu können. Ich erkläre nun von vornherein, daß ich den ersten Theil der finanziellen Berechnung der Delegirten keiner ernstern Kritik unterwerfen will, weil derselbe mehr einen historischen Rückblick enthält und aus dem Grunde aufgenommen worden sein mag, um die etwas frühzeitig auf Fr. 200,000 angegebene Mehreinnahme im Falle der Verpachtung der Staatsbahn hier nochmals erscheinen lassen zu können. Es scheint mir nicht richtig, bezüglich des Rohertrages und der Betriebskosten vom durchschnittlichen Ergebnisse der letzten 4 Jahre auszugehen, um Vergleichen zwischen dem Resultat des Selbstbetriebes und den finanziellen Konsequenzen der Verpachtung anzustellen. Die Delegirten haben dieß selbst gefühlt und sind deßhalb zu einer ernster gemeinten Berechnung übergegangen, der ich nun in den Hauptzügen folgen will. — In den Berechnungen, betreffend den Selbstbetrieb, gehe ich in den meisten Ansätzen mit den Delegirten einig. Sie berechnen die Roheinnahmen des Jahres 1868 annähernd auf Fr. 1,092,000, welche Zahl ich adoptire, da der seit der Abfassung des Berichtes der Delegirten stattgefundene Abschluß der Rechnung ein bloß um etwa Fr. 4000 davon abweichendes Endergebnis herausstellte. Die Delegirten nehmen ferner eine jährliche Mehreinnahme im Roheinnahmen von 2,6% an. Nach den von mir angestellten Nachforschungen in Betreff der Ergebnisse der Central-, der Nordost- und anderer Bahnen hat es sich gezeigt, daß dieselben im 3–7. Jahre ihres Bestandes sich von Jahr zu Jahr bedeutend entwickelten und eine beträchtliche, stete Zunahme der Roheinnahmen aufwiesen. Man hätte deßhalb die Einnahmenvermehrung gar wohl auf 3–3½% setzen können, ich will indessen auch hier den Ansat der Delegirten annehmen. Für die Benützung der Linie Neuenstadt-Biel und den Bahnhof Biel bezahlt die Franco-Suisse-Bahn gegenwärtig bloß einen Pachtzins von circa Fr. 3000. Es ist deßhalb der bisherige Vertrag aufgekündigt und das schiedsrichterliche Verfahren zu Feststellung der Pachtsumme eingeleitet worden, und es steht hier eine beträchtliche Mehreinnahme zu erwarten. Nach dem Bericht des eidgenössischen Experten wird dieselbe Fr. 20–25,000 betragen, die Delegirten nehmen aber bloß Fr. 15,000 an. Ich glaube indessen, wir seien berechtigt, wenigstens den niedrigsten Ansat des Experten, Fr. 20,000, anzunehmen. Daß wir der Centralbahn für die Benützung des Bahnhofes Bern, der Linien Bern-Wylersfeld-Sollkofen und Wylersfeld-Gmülden einen unverhältnismäßig hohen Pachtzins zahlen müssen, erkennen auch die Delegirten an, denn sie nehmen an, daß sich eine Ermäßigung des Pachtzinses von Fr. 50,000 erzielen lasse. Ich kann aber noch andere Daten anführen. In einem amtlichen Berichte aus dem Jahr 1864 war die

daherige Ausgabe, gestützt auf die Vertragsklauseln, auf Fr. 180,000 berechnet, statt dessen ist man aber auf Fr. 216,000 gekommen. Die Unbilligkeit der gegenwärtigen Vertragsbestimmungen tritt am besten zu Tage, wenn wir für die Berechnung des Pachtzinses die Zahl der Achsen, statt derjenigen der Züge annehmen. Die Zahl der im Laufe eines Jahres in den Bahnhof Bern einlaufenden Züge beträgt bei der Dronbahn circa 3200 mit 90,000 Achsen, bei der Centralbahn 9000 mit 242,000 Achsen und bei der Staatsbahn 5400 mit 101,000 Achsen. Während also bei der Dron- und Centralbahn auf einen Zug circa 28 Achsen kommen, zählt die Staatsbahn per Zug bloß 18,63 Achsen, so daß der Staat per Wagenachse 61 Rp., die Central- und Dronbahn dagegen bloß 42 Rp. zu bezahlen haben. Wir dürfen daher, wenn diese Angelegenheit vor ein eidgenössisches Schiedsgericht kommt, wenigstens auf die Minder-Ausgabe von Fr. 50,000 rechnen, welche die Delegirten annehmen. Die Ersparnisse, welche auf der Administration gemacht werden können, werden von den Delegirten auf Fr. 16,673 berechnet. Diesen Ansaß halte ich für zu niedrig; denn ich glaube, es könne auch die Stelle des Staatsbahndirektors aufgehoben werden, in Folge dessen eine weitere Ersparniß von Fr. 7000 gemacht werden könnte. Wenn ein Mitglied der Regierung, das mit der Verwaltung der Staatsbahn beauftragt wird, regelmäßig die betreffenden Betriebschefs zu Rathe zieht, sich von ihnen Rapporte erstatten läßt, diese Beamten hie und da versammelt und so mit dem Geschäftsgang der einzelnen Betriebszweige sich bekannt macht, so ist es sicher nicht nothwendig, für die Leitung des Betriebs der Staatsbahn einen eigenen Direktor anzustellen. Es ist ferner in der Kommission nachgewiesen worden, daß unsere Vorräthe an Torf und Oberbaumaterialien bedeutend reduziert werden können, infolge dessen eine jährliche Zinsersparniß von Fr. 8—9000 ermöglicht wird. Die Kosten des Selbstbetriebs berechnen die Delegirten auf Fr. 763,000. Ich gebe diese Ziffern zu, bin dagegen nicht mit ihnen einverstanden in Betreff der Kosten für den Unterhalt des Oberbaues, wo die Delegirten einen großen Irrthum begangen haben. Sie berechnen den Durchschnitt der bisherigen Ausgaben von drei schweizerischen Bahnen und gelangen zu Fr. 1000 Mehrkosten für die Erneuerung von Schwellen und Schienen per Kilometer. Die Delegirten behaupten in ihrem Berichte, es habe bis dahin hiefür kein Ansaß in der Betriebsrechnung figurirt. Diese Behauptung ist unrichtig; denn es ist schon bisher jeweilen eine Summe von Fr. 20—30,000 für Arbeitslöhne, für die Erneuerung der Schwellen und Schienen u. a. auf Rechnung des Betriebs verausgabt worden. Dieß hat wahrscheinlich die Delegirten irre geführt; sie haben ohne Zweifel diese Arbeiten mit in Berechnung gezogen und sind infolge dessen zu einem höhern Ansaße gekommen. Es läßt sich ganz genau nachweisen, daß die bisherigen während 4 Jahren gemachten Ausgaben von drei größern schweizerischen Bahnen (Union-Suisse, Nordostbahn und Centralbahn) jährlich durchschnittlich annähernd Fr. 600 per Kilometer betrugen. Ich habe mich auch auf andere Weise zu überzeugen gesucht, ob da die Delegirten wirklich eine solche Mißrechnung gemacht haben. Ich habe nämlich untersucht, wie sich auf den verschiedenen Eisenbahnen die Zunahme der Unterhaltungskosten für Schwellen und Schienen gestaltet. Der Schwellenverbrauch ist auf allen Bahnen so ziemlich der gleiche, wenn diese wenigstens in Betreff der Entwässerung gleich gehalten sind; denn es liegt am Tage, daß auf einer Bahn, bei der nicht gehörig für die Entwässerung gesorgt ist, die Schwellen auch rascher abfaulen. Nach den von andern Bahnen gemachten Erfahrungen steigen die Kosten des Schwellenunterhalts in den ersten Jahren sehr rasch, bleiben dann aber konstant, wenn sie eine gewisse Höhe erreicht haben. So mußte die Centralbahn von ihren Schwellen ersetzen: 1861, im 5. Betriebsjahre, $2\frac{8}{10}\%$, 1862 $3\frac{8}{10}\%$, 1863 1% , 1865 3% , 1866 $2\frac{3}{4}\%$ u. c. Nach 10—11 Betriebsjahren erreicht der Schwellenverbrauch eine

konstante Höhe von 4—5%. Bei dem Schienenverbrauch tritt eher eine konstante Ziffer ein, auch sind in dieser Beziehung die Verhältnisse auf den verschiedenen Bahnen sehr ungleich. Auf Strecken, die stärker befahren werden, oder die eine größere Steigung haben, müssen die Schienen viel eher ausgewechselt werden, als z. B. auf der Staatsbahn, die keine so bedeutenden Steigungen hat und auch nicht so stark befahren wird, wie z. B. die Centralbahn. In Betreff des Schwellen- und Schienenunterhaltes der Staatsbahn haben mir Fachmänner, die ich zu Rathe gezogen habe, folgende Angaben gemacht. Die Zahl der Schwellen auf der ganzen Linie beträgt 91,000, und da jährlich 4% davon ersetzt werden müssen, so ergibt dieß eine Ausgabe von Fr. 19,000

Auf der Strecke Biel-Neuenstadt befinden sich 10,000 Schienen, wovon jährlich $3\frac{1}{2}\%$, also 350 Stück verbraucht werden. Auf den übrigen Linien der Staatsbahn, die 19,000 Schienen haben, beträgt der Verbrauch bloß 1,6%, was jährlich 300 " Schienen ausmacht. Es müssen also

auf der ganzen Linie ersetzt werden 650 Stück Schienen, was eine Ausgabe von " 13,000 ergibt, indem eine Schiene Fr. 40 kostet, wovon aber Fr. 20 für die alten Schienen in Abzug zu bringen sind. Es ergibt sich somit für den Unterhalt der Schwellen und Schienen auf der

ganzen Linie eine Ausgabe von Fr. 32,000 statt Fr. 42,600, die wir bei der Durchschnittsberechnung der bisherigen Ausgaben der Vereinigten Schweizerbahnen, der Nordost- und der Centralbahn erhalten. Wenn wir also die einzelnen Bahnstrecken individuell untersuchen, so erhalten wir noch ein günstigeres Resultat, als wenn wir die Ergebnisse dieser drei Bahnen als Grundlage annehmen. Dieß läßt sich ganz leicht dadurch erklären, daß diese drei Bahnen einen stärkeren Verkehr, größere Steigungen und auch größere Bahnhöfe, welche bei der Frage der Abnutzung der Schienen nicht unberücksichtigt gelassen werden dürfen, haben, als die bernische Staatsbahn. Die Dauer der Schienen ist an den verschiedenen Stellen einer Bahn eine höchst ungleiche. Im Hauenstein muß das rechte Geleise, das sogenannte Berggeleise alle 2 Jahre erneuert werden. In den Bahnhöfen Lausanne und Zürich gibt es Geleise, auf denen so stark manövert wird, daß sie alle Jahre erneuert werden müssen. Auf der ganzen Strecke Olten-Sissach beträgt der Durchschnitt für die Schienenerneuerung $14\frac{1}{2}\%$ und auf der Strecke Olten-Bern nach dem letzten Vierteljahrs-Bericht der Centralbahn 5%, während er auf der Linie Bern-Thun, die gewissermaßen der Linie Biel-Langnau an die Seite gestellt werden kann, nur 1,6% beträgt. Es ist daher gewiß eine durchaus nüchterne Berechnung, wenn für den Unterhalt der Schwellen und Schienen eine jährliche Ausgabe von Fr. 42,600 angenommen wird, wie sie der Bericht der Eisenbahndirektion aufstellt. Die Ansätze für Reparaturen der Lokomotiven und Wagen will ich annehmen, wie die Delegirten sie in ihrem Berichte berechnet haben, obgleich nach den Versicherungen von Fachmännern auch diese Ansätze sehr hoch gehalten sind. Nach der Berechnung auf den von mir angeführten Grundlagen ergibt sich nun gegenüber den Ausgaben des Berichtes der Delegirten eine Differenz von Fr. 40,000. — Wenn wir nun auch die Ergebnisse der Verpackung in kurzen Zügen untersuchen, so haben wir da, wie richtig bemerkt worden ist, vor Allem aus den Vortheilen einer fixen Pachtsumme. Ich will das von Herrn v. Gonzenbach Gesagte bezüglich allfälliger Unfälle durchaus nicht verkleinern. Man wird solche eben ertragen müssen, wie z. B. einen Ausfall im Ohngeldertrage oder eine unerwartete Mindereinnahme auf der Postentschädigung. Ich gebe daher zu, daß

von diesem Standpunkt aus eine fixe Pachtsumme einen Vortheil gegenüber dem Selbstbetrieb hat. Um das finanzielle Ergebniß der Verpachtung noch zu verbessern, führen die Delegirten in ihrem Berichte an, daß im Falle des Zustandekommens des Pachtvertrages durch Vermietung der durch die Bureaux der Staatsbahnverwaltung in Anspruch genommenen Räumlichkeiten des alten Postgebäudes, sowie durch den Verkauf der Möbel eine jährliche Mehreinnahme von Fr. 1500 gewonnen werden könne. Es scheinen mir diese beiden Posten nicht recht stichhaltig. Der höhere Zinsertrag des alten Postgebäudes hängt von der Art und Weise seiner Benutzung ab, und wenn die Mobilien verkauft werden, so wird man nach Ablauf des Pachtvertrages wieder in der Lage sein, für Fr. 25,000 neue anschaffen zu müssen. Die weitere von den Delegirten berechnete, infolge des Pachtvertrages ermöglichte Mehreinnahme bezüglich der Vorräthe an Schienen, Schwellen und Torf gebe ich zu, weil ich auf der andern Seite eine Reduktion der vorhandenen Vorräthe in den Einnahmen verrechnet habe. Ich differire daher, soweit es die Einnahmen im Falle der Verpachtung betrifft, nur ganz wenig von den Delegirten. Dagegen ist mir sehr aufgefallen, daß ihr Bericht die durch die Verpachtung verursachten Ausgaben ganz mit Stillschweigen übergeht. Er sagt nichts von den Kosten der Beaufsichtigung der Bahnlinie, nichts von den Kosten der Uebergabe, nichts von der Entschädigung der Beamten, Ausgaben, denen der Staat infolge der belästigenden Bedingungen des Vertrages nicht ausweichen kann. Der Staat hat in seinem Bahnkörper, im Rollmaterial und den zur Bahn gehörenden Gebäuden ein Kapital von 18 Millionen, das einer genauen Beaufsichtigung unterstellt werden muß. Der Fachmann, der damit beauftragt werden muß, darf nicht bloß mit dem Hochbau und mit dem Bahnbau vertraut sein, sondern er muß als Ingénieur mécanicien auch auf die Lokomotiven, Schienen etc. sich gründlich verstehen; denn gerade da findet die größte Abnutzung statt. Wenn für die Taggelder und Reiseentschädigungen eines solchen Fachmannes jährlich Fr. 5000 in Anschlag gebracht werden, so ist dieser Ansatz sicher nicht zu hoch. Die Kosten der Vertretung, welche durch die Abordnung von zwei weiteren Mitgliedern in den Verwaltungsrath der Centralbahn entstehen, will ich nicht in Berücksichtigung ziehen. Dagegen muß eine Summe von Fr. 3200 für die Gebäudeversicherung in Anschlag gebracht werden, und da man von Unfällen redete, kann ich nicht umhin, darauf aufmerksam zu machen, daß dem Staat durch den Art. 12 des Pachtvertrages der Wiederaufbau abgebrannter Gebäulichkeiten zur Last gelegt wird, daß aber die Differenz zwischen der Affekanzsumme und den Erstellungskosten der Gebäude ungefähr 27—30 % beträgt. Diese Differenz würde dem Staate auffallen, welcher den Bau ausführen lassen muß und zwar durch die Centralbahn selbst. Es wäre deshalb vollkommen gerechtfertigt, hiefür eine gewisse Summe auf das Budget der Ausgaben im Falle der Verpachtung zu nehmen. Von großer Wichtigkeit sind die durch Art. 12 ebenfalls dem Staate auferlegten Ausgaben, welche durch höhere Gewalt veranlaßt werden. Der Herr Berichterstatter der Kommission hat in dieser Beziehung bereits das Nöthige angeführt, und ich begnüge mich deshalb damit, für diese Ausgaben einen gewiß vollkommen berechtigten Ansatz von Fr. 8,000 aufzunehmen. Bezüglich der Plattformwagen enthält der Vertrag eine Auslassung. Der Große Rath hat bekanntlich für die Anschaffung solcher Wagen einen Kredit von Fr. 60,000 bewilligt, welcher von der Kantonskasse vorgeflossen wurde und der dieser aus der Betriebsrechnung der Staatsbahn verzinst wird. Der Vertrag enthält keine besondere Bestimmung hinsichtlich dieser Plattformwagen, so daß sie, wie alles übrige Rollmaterial an die Centralbahn übergehen und ihre Verzinsung in der Pachtsumme inbegriffen ist. Die Bestimmung des Pachtvertrages, wonach der Centralbahn auch das alte Bahnhofareal in Biel nebst den noch nicht veräußerten Landparzellen mit in

Pacht gegeben werden soll, obwohl diese Liegenschaften für den Betrieb nicht nöthig sind, kann ich nicht billigen. Ich mache darauf aufmerksam, daß das Bahnhofareal in Biel seiner Zeit durch den Staat zu ziemlich hohem Preise von der Centralbahn angekauft, daß es zum Zwecke der Veräußerung für Bauplätze in Parzellen eingetheilt worden ist, und daß einige dieser Parzellen bereits Käufer gefunden haben. Wird nun dieser Grund und Boden der Centralbahn mit in Pacht gegeben, so ist sie berechtigt, Arbeitsschöpfe, Wagenremisen etc. darauf zu erstellen oder ihn zu Depots für Ladn, Baumaterialien etc. an Zimmermeister zu vermieten. Sie wird mit den betreffenden Partikularen Verträge auf 3, 4, 5 Jahre abschließen, und wenn dann der Staat die Parzellen veräußern will, so wird er die Pächter entschädigen müssen. Es ist zudem auch zu bemerken, daß auf das alte Bahnhofareal in Biel bereits Vorschüsse aus der Domainenkasse zu Gunsten der Staatsbahn gemacht worden sind, welche von dieser verzinst werden. Durch die Verpachtung der Staatsbahn würde auch dieser Zins verloren gehen. Ein fernerer Ausgabeposten, von dem noch nicht die Rede war und den ich nicht hoch anzuschlagen glaube, wenn ich dafür Fr. 2—3000 ansetze, betrifft die Projektkosten. Ich habe die Ueberzeugung, daß aus dem vorliegenden Vertrage, wenn er vom Großen Rathe genehmigt wird, wiederholt Prozesse über die Interpretation der einzelnen Artikel entstehen werden. Diese Prozesse würden wohl nicht den kleinern Anwälten übertragen werden, sondern denen, welche größere Rechnungen stellen. Alles dieß sind also Ausgaben, welche im Falle der Verpachtung Jahr für Jahr wiederkehren, es werden uns aber durch dieselbe auch bedeutende einmalige Ausgaben erwachsen. Ich nenne da vorerst die Kosten der Uebergabe. Sachkundige Personen haben mir erklärt, daß es in einem Monat schwerlich möglich sei, die ganze Abschätzung vorzunehmen. Dafür wird es Experten, Schreiber, Delegirte erfordern, welche kontradiktorisch verhandeln müssen. Ich gebe gewiß nicht zu hoch, wenn ich hiefür einen Ansatz von Fr. 8,000 in Berechnung bringe. Die Entschädigung der Beamten ist heute vom Berichterstatter auf Fr. 14,000 taxirt worden. Nach Art. 4 des Vertrages ist die Centralbahn berechtigt, den Torfvertrag zu künden oder nicht zu erneuern, in welchem Falle der Staat der Centralbahn die Torfschuppen zu unentgeltlicher Fortbenutzung überläßt und die Torftransportwagen auf seine Kosten in Güterwagen umwandeln lassen muß. Auch da wird also der Staat eine bedeutende Ausgabe zu machen haben; denn die Centralbahn wird nicht ihre eigenen Linien mit Steinkohlen und die gepachteten Linien mit Torf befahren, sondern sie wird die Steinkohlenheizung auch auf der Staatsbahn einführen. Die Kosten der Umänderung der Torf- in Güterwagen betragen nach den übereinstimmenden Angaben der Herren Gränicher und Bridel Fr. 720—750 per Wagen, was mit der Umänderung der Köpfe der Lokomotiven eine Summe von circa Fr. 9,000 ergibt. Einer der wichtigsten Artikel des Vertrages scheint mir der Art. 17 zu sein, welcher von der Uebergabe des Betriebsmaterials etc. handelt. Obgleich in diesem Artikel gesagt ist, es solle das Betriebsmaterial in gutem, betriebsfähigem Zustande wieder zurückgegeben werden, so haben wir doch in dieser Beziehung durchaus keine Garantie. Die Uebergabe unseres einen Werth von $1\frac{1}{2}$ —2 Millionen betragenden Betriebsmaterials sollte in der Weise stattfinden, daß es sowohl beim Beginn, als beim Auslauf des Pachtvertrages genau geschätzt, und daß die Differenz zwischen den beiden Schätzungen von der betreffenden Gesellschaft ausbezahlt würde. Nur so ist einige Garantie vorhanden, daß der Staat am Ende der 10 Pachtjahre nicht mit abgenutztem Material den Selbstbetrieb wieder aufnehmen muß oder dann gezwungen wird, die Bahn der gleichen Gesellschaft wieder zu verpachten. Eine Lokomotive, deren Radbandage, zum letzten Mal abgedreht, noch 6 Linien Dicke hat, heißt noch betriebsfähig, kann aber bloß

noch etwa 15–20,000 Kilometer durchlaufen, während eine solche, deren Radbandage noch eine Dicke von 15 Linien hält, über 250,000 Kilometer zurücklegen kann. Der Art. 17 enthält nun keine Vorschrift darüber, ob das Rollmaterial der Staatsbahn auf allen Linien der Centralbahn benützt werden dürfe, oder ob es nur für den Dienst auf den Linien der Staatsbahn zu verwenden sei. Herr von Gonzenbach hat bemerkt, daß die Lokomotiven auf der ganzen Linie der Centralbahn benützt werden dürfen. Geschieht dieß, und sollten sie viel und oft auf der Linie Olten-Sissach verwendet werden, so würden sie bald ruiniert sein, während wir sie auf unsern Linien, die keine so starken Steigungen haben und auf denen auch nicht so schwere Züge vorkommen, noch lange Jahre in betriebsfähigem Zustande behalten würden. Es sollte also auch in dieser Beziehung im Vertrage ein Reservat vorhanden sein. Am einfachsten und besten wäre es freilich, wenn die Centralbahn uns das Material nach einer vorgenommenen Schätzung abkaufen würde. Die erhaltene Summe würde sodann an Zins gelegt, um nach Ablauf der Pachtjahre zu Anschaffung von neuem Material verwendet zu werden. So aber, wie der Vertrag abgefaßt ist, würde es durchaus von dem guten Willen und der Loyalität der Centralbahn abhängen, ob wir des Material nach Ablauf der Pachtzeit in ausgenutztem Zustande zurücknehmen müssen oder nicht. — Ich glaube den Nachweis geleistet zu haben, daß der Pachtvertrag für den Staat Bern aus finanziellen Rücksichten nicht annehmbar ist. Daß er auch vom Standpunkte der Redaktion der einzelnen Artikel im höchsten Grade anfechtbar ist, hat bereits der Herr Berichterstatter der Kommission in überzeugender Weise nachgewiesen, so daß ich hierauf nicht eintreten will. Aus vollster Ueberzeugung schließe ich mich daher dem Antrage auf Verwerfung des Pachtvertrages an.

Karrer. Ich kann Ihnen von vorneherein die Zusicherung geben, daß ich Sie nicht mit langen Berechnungen belästigen werde, doch kann auch ich, dessen Name in dieser Angelegenheit so häufig genannt worden ist, nicht umhin, auf einige Zahlen einzutreten. Gestatten Sie mir vor Allem aus einige Worte über die Gründe der Anknüpfung von Pachtunterhandlungen. Man hat es dem Verwaltungsrathe der Staatsbahn übel aufgenommen, daß er die Pachtunterhandlungen angeknüpft hat, und man hat, zwar nicht in diesem Saale, sondern außerhalb desselben, bemerkt, daß dieß ein der Ehre des Kantons Bern nicht würdiges Vorgehen sei. Wenn wir zurückblicken auf die Verhandlungen des Großen Rathes, so finden wir, daß die Frage der Verpachtung der Staatsbahn zu wiederholten Malen in diesem Saale angeregt und in diesem Sinne Anträge gestellt worden sind. Ein seiner Zeit von Herrn Vogel gestellter Antrag, der dahin ging, es möchte die Frage der Verpachtung der Staatsbahn genau untersucht werden, ist mit einer schwachen Mehrheit verworfen, ein späterer Antrag der Staatswirtschaftskommission, der auf das gleiche hinauslief, dagegen vom Großen Rathe einstimmig zum Beschluß erhoben worden. Ich könnte auch anführen, daß selbst der Beschluß des Großen Rathes vom 29. August 1861 und 10. Februar 1862 über den Bau und Betrieb der Linie Neuenstadt-Bern-Langnau die Verpachtung der Staatsbahn vorsieht. Wenn wir nun untersuchen, was für Vorgänge hinsichtlich der Verpachtung stattgefunden haben, bevor der Verwaltungsrath sich mit dieser Frage beschäftigte, so gibt uns der Bericht der Eisenbahndirektion darüber ziemlich genaue Auskunft. Doch könnte man daraus schließen, es haben wirklich Unterhandlungen mit der Centralbahn stattgefunden, was nicht richtig ist. Die dahergigen Verhandlungen haben darin bestanden, daß Herr Froté „comme membre du Grand-Conseil et de la Commission nommée dans sa séance du 19 Novembre 1867 pour préavisser le projet de loi sur l'exploitation du chemin de fer de l'Etat de Berne“ sich direct

an das Direktorium der Centralbahn in Basel wandte mit der Anfrage, ob es geneigt sei, in Pachtunterhandlungen einzutreten. Er schreibt: „Pour discuter les détails, je me propose de me rendre à Bâle, etc. et vous prie de prendre la présente comme confidentielle.“ Die Centralbahn hat in sehr zuvorkommender Weise geantwortet und sich bereit erklärt, in solche Unterhandlungen einzutreten. Eine zu diesem Zwecke zwischen den Herren Froté und Sulger vorgeschlagene Konferenz hat aber nicht stattgefunden. Erst auf das hin hat sich der Eisenbahndirektor in diese Angelegenheit gemischt und einmal, da Herr Sulger zufällig auf Bern kam, ungefähr eine Viertelstunde lang mit ihm darüber gesprochen. Weitere Verhandlungen haben nicht stattgefunden. Dabei ist in der Weise verhandelt worden, wie der Bericht der Eisenbahndirektion getreu mittheilt. Es ist nun im Schooße des Verwaltungsrathes der Staatsbahn bemerkt worden, daß im Publikum und namentlich bei einer großen Zahl Mitglieder des Großen Rathes die Ueberzeugung herrsche, es seien die Pachtunterhandlungen mit der Centralbahn nicht ernstlich geführt worden; es wäre deshalb vielleicht gut, dieselben wieder aufzunehmen, bevor das Gesetz über die Organisation des Betriebes der Staatsbahn zur Berathung gelange, damit nicht bei dieser Gelegenheit im Großen Rathe selbst ein dahin zielender Antrag gestellt werde, von dem ich überzeugt bin, daß $\frac{2}{3}$ der Mitglieder dieser Versammlung dazu gestimmt hätten, um wenigstens zu erfahren, was für ein Resultat bei der Verpachtung erzielt werden könne. Um einem solchen Antrage vorzubeugen, hat der Verwaltungsrath nach längerer Besprechung beschlossen, Unterhandlungen mit der Centralbahn anzubahnen. Zu diesem Beschlusse haben, mit Ausnahme des Herrn Präsidenten Jolissaint, alle Mitglieder, auch Herr Regierungsrath Scherz, gestimmt. Der Verwaltungsrath hat sodann Herrn v. Gonzenbach, meine Wenigkeit und Herrn Schaller ausgeschossen, um die Unterhandlungen anzubahnen. Ich habe einigen der veranstalteten Konferenzen beigewohnt, muß jedoch gestehen, daß ich nicht die Hälfte, ja vielleicht nicht den vierten Theil von demjenigen gearbeitet habe, was Herr v. Gonzenbach und namentlich Herr Schaller, und wenn der Vertrag irgend ein Verdienst hat, so ist es nicht das meinige. Zu dem aber stehe ich, was ich unterschrieben habe. Bei der ersten Konferenz haben wir gegenüber Herrn Sulger u. A. namentlich diejenigen Punkte angeführt, von denen wir glaubten, daß sie eine bedeutende Erhöhung des Reinertrages der Staatsbahn herbeiführen werden. Dahin gehört vor Allem aus die Herabsetzung des an die Centralbahn für die Mitbenutzung gemeinschaftlicher Linien zu bezahlenden Pachtzinses um Fr. 50,000, sowie die von dem Franko-Suisse zu leistende Mehrertragschädigung von Fr. 15,000 für die Benutzung der Linie Neuenstadt-Biel. Es wurde zwar die später auch vom Herrn Eisenbahndirektor erhobene Einwendung gemacht, man solle doch zuerst diese Fragen auf dem Prozeßwege erledigen, damit man bestimmte Grundlagen habe, bevor man in Pachtunterhandlungen eintrete. Dazu konnten wir nicht Hand bieten, da wir, wie bereits erwähnt, die Unterhandlungen vor der Berathung des Gesetzes über den Betrieb der Staatsbahn zu einem Abschlusse führen wollten. Schließlich hat denn auch die Centralbahn eingewilligt, vor dem gerichtlichen Entscheide der beiden Fragen in die Unterhandlungen einzutreten. — Nachdem ich diese Bemerkungen vorausgeschickt, will ich Ihnen mittheilen, welche Grundlagen den Abgeordneten für die Berechnung des Pachtzinses gegeben worden sind. Als Reinertrag der Staatsbahn hat man, da das Ergebnis des Jahres 1868 noch nicht bekannt war, dasjenige des Jahres 1867 angenommen, welches Fr. 246,870 beträgt. Man hat indeß gesagt, daß infolge der Verkehrszunahme eine Steigerung der Einnahmen zu erwarten sei, welche man auf

„ 43,130

Uebertrag Fr. 290,000

Uebertrag Fr. 290,000
berechnet hat. Als weitere Mehreinnahme ist der von der Franko-Suisse-Bahn zu leistende Beitrag von 15,000 in Berechnung gebracht worden. Wir haben somit als Reineinnahme der Staatsbahn eine

Summe von erhalten, zu welcher man noch die muthmaßlichen Minderausgaben hinzurechnete. Man hat nämlich angenommen, daß sich in der Administration Ersparnisse im Betrage von erzielen lassen. Man glaubte ferner, daß für Verminderung der jährlichen Torflieferungen und infolge Nachzahlung von Zinsen für Torflieferungen gewonnen werden können. Man hat auch angenommen, daß die Prozeßkosten um sich vermindern werden, obwohl diese mit der Ausdehnung des Betriebes wachsen. Ebenso ist eine muthmaßliche Ersparniß von auf dem Pachtzinse für die Linie Bollkofen-Bern-Gümligen und eine Summe von für den Bahndienst (Unterhaltungskosten) unter die Minderausgaben gebracht worden. Auf diese	Fr. 305,000 " 15,965 " 3,198 " 15,779 " 2,000 " 50,000 " 10,000
---	---

Weise ist man auf eine Summe von gekommen. Man hat ferner gesagt, die Centralbahn solle außerdem auch auf dem übrigen Zins, den wir zahlen müssen, einen Rabatt machen, und zwar von auf der Verzinsung des Baukapitals und von auf dem Beitrag an die Verwaltungskosten der gemeinsamen Linien. So hat man die hohe	Fr. 401,942 " 98,059 " 43,479
--	-------------------------------------

Summe von erhalten. Mit dieser Berechnung und der vom Verwaltungsrathe aufgestellten Instruktion haben wir nun die Unterhandlungen begonnen. Bekanntlich kann aber ein Vertrag nie ganz nach dem Willen der einen Partei abgeschlossen werden, sondern beide Theile müssen einander Konzessionen machen. Dieß ist auch im vorliegenden Falle geschehen, so daß man sich schließlich auf die Summe von Fr. 425,000 vereinigt hat. Ich will diesen Anlaß benutzen, um einige Bemerkungen über den seiner Zeit mit der Centralbahn über die Benutzung gemeinschaftlicher Linien abgeschlossenen Vertrag zu machen, da derselbe wohl den wenigsten Mitgliedern dieser Versammlung bekannt ist. Dieser Vertrag betrifft die Benutzung des Bahnhofes Bern und der Linien Bern-Wylerfeld-Bollkofen und Wylerfeld-Gümligen. Für die Berechnung der dahingehenden Entschädigung sind folgende Bestimmungen aufgestellt worden. Für die Linien Gümligen-Wylerfeld und Wylerfeld-Bollkofen, sowie für den Bahnhof Bern hat die Staatsbahn der Centralbahn einen zu 5 % zu berechnenden Zins von $\frac{1}{3}$ des Baukapitals, sowie $\frac{1}{3}$ der Verwaltungskosten zu bezahlen, für die Linie Wylerfeld-Bern dagegen einen Zins à 5 % von $\frac{2}{5}$ des Baukapitals, sowie $\frac{2}{5}$ der Verwaltungskosten zu vergüten. Beim Abschluß des Vertrages hielt man denselben für außerordentlich günstig für den Staat, weil man von der Voraussetzung ausging, daß der Verkehr auf der Staatsbahn ein viel größerer sein werde, als er sich nun herausgestellt hat. Da die Frequenz nicht diejenige ist, die man erwartet hatte, so haben wir nun die Erscheinung, daß wir, obwohl wir auf diesen Linien mit unsern eigenen Zügen fahren, jährlich Fr. 78,000 mehr zahlen müssen, als die Einnahmen auf denselben betragen. Die Grundlagen des Vertrages sind so unbillig nicht, da man dabei annimmt, der Verkehr der Staatsbahn werde $\frac{1}{3}$, resp. $\frac{2}{5}$ desjenigen der Centralbahn betragen. Wären die seiner Zeit gemachten Berechnungen, bei denen auch die Herren v. Gonzenbach, Meyer, Sahli	Fr. 543,480
---	-------------

u. A. mitwirkten, eingetroffen, so wäre der Vertrag mit der Centralbahn über die Benutzung der genannten Linien für die Staatsbahn ein außerordentlich günstiger. Man hatte angenommen, daß die Linie Biel-Bern einen durchschnittlichen Rohertrag von Fr. 25,000 per Kilometer abwerfen werde, derselbe beträgt aber gegenwärtig bloß Fr. 14,000. Man hat von verschiedenen Seiten dem Verwaltungsrathe der Staatsbahn den Vorwurf gemacht, daß er diesen Vertrag längst hätte aufkündigen sollen. Dieser Vorwurf ist nicht begründet; denn der Art. 7 des Vertrages bestimmt, daß derselbe nicht vor dem 1. Januar 1869 gekündigt werden könne. Auf diesen Zeitpunkt ist denn auch die Kündigung erfolgt, und es wird, wenn der vorliegende Pachtvertrag, wie es nach dem einstimmigen Antrag der Kommission nicht anders zu erwarten ist, verworfen wird, sofort ein Schiedsgericht konstituiert werden. Wie hoch sich nun die Herabsetzung des Pachtzinses an die Centralbahn für die Benutzung der gemeinschaftlichen Linien belaufen wird, kann ich nicht sagen, so viel aber ist sicher, daß Fr. 50,000 hiefür in dem Pachtzinse von Fr. 425,000 angerechnet sind. Diese Summe wäre also im Falle der Verpachtung der Staatsbahn bereits gewonnen, ob wir sie aber, wenn der Pachtvertrag verworfen wird, auch erlangen werden, wissen wir nicht. Nach meiner Ansicht wird die Zinsermäßigung, welche wir erhalten werden, sich ungefähr auf diese Summe von Fr. 50 000 belaufen. Auch die Franken 15,000 Mehrentschädigung von der Franko-Suisse-Bahn sind im Pachtzinse aufgenommen, obschon es sehr schwer hielt, dieß vom Abgeordneten der Centralbahn zu erlangen. Ich trete auf diesen Punkt nicht gerne näher ein, ich glaube aber, man sei schuldig, dem Großen Rathe die volle Wahrheit zu sagen, damit es für ihn nichts Unerwartetes sei, wenn der Entscheid in dieser Sache anders ausfällt, als man es von anderer Seite dargestellt hat. Als es sich um die Uebernahme des Betriebes der Linie Langnau-Neuenstadt handelte, sollte in Neuenstadt eine sogenannte Wechselstation erstellt werden, welche auf Fr. 350,000 über die sonstigen dort nothwendigen Kosten hinaus devisirt war. Es hätten mehrere Geleise angebracht und mehrere Gebäulichkeiten erstellt werden müssen, damit dort der Zugwechsel hätte stattfinden können. Um nun diese Ausgabe zu ersparen, griff man zu dem Auskunftsmittel, daß man die Züge bereits im Bahnhof Biel formirte, in Neuenstadt aber bloß die Lokomotiven wechselte. Gegenüber jeder weitem Entschädigungsforderung erklärte nun die Franko-Suisse-Bahn konsequent, daß sie nicht gezwungen werden könne, mit ihren Wagen bis auf Biel zu fahren, sondern nur gehalten sei, ihre Züge an die Kantonsgrenze zu bringen. Und allerdings, wer will die Franko-Suisse-Bahn zwingen, weiter zu gehen? wo haben Sie da den Rechtsboden und den Richter dafür? Man beruft sich auf das Bundesgesetz und den Bundesrath. Ich weiß nicht, ob das Bundesgesetz in diesem Sinne ausgelegt werden kann. Herr Ingenieur Kohler sagt allerdings, daß die Franko-Suisse-Bahn für die Benutzung des Bahnhofes Biel eine Entschädigung von Fr. 20—25,000 ausrichten sollte. Wenn aber die Franko-Suisse-Bahn sich weigert, bis auf Biel zu fahren, so müssen ihre Züge in Neuenstadt von der Staatsbahn abgenommen und es muß daselbst eine Wechselstation erstellt werden. Es ist daher diese Entschädigung eine sehr zweifelhafte Sache, sicher aber ist, daß hiefür Fr. 15,000 im Pachtzins enthalten sind. Auch das ist also im Pachtvertrage bereits gewonnen.

— In Beziehung auf die Fr. 1000, welche durch Vermietung der durch die Büreaux der Staatsbahnverwaltung in Anspruch genommenen Räumlichkeiten des alten Postgebäudes in Bern mehr gewonnen werden können, nur wenige Bemerkungen. Für die Benutzung eines Theiles des Platinießes, des ersten, zweiten und dritten Stockwerkes des Postgebäudes entrichtet die Staatsbahn dem Staate einen jährlichen Zins von Fr. 3000. Diese Summe geht also aus der Kasse der Staatsbahn in diejenige der Finanzdirektion über.

Im Falle der Verpachtung der Staatsbahn können die von der Staatsbahn in Anspruch genommenen Räumlichkeiten anderweitig benutzt werden. Sie lassen sich z. B. mit wenigen Kosten zu prachtvollen Wohnungen einrichten. Wenn aber ein Einsender in einer Zeitung ausgerufen hat: wie, das neunte Mitglied des Regierungsrathes will man auf die Gasse weisen! so begehrt er da einen großen Irrthum; denn dieses Mitglied wird seine Büreaux auch fernerhin behalten, was aber nicht hindert, die frei gewordenen Räumlichkeiten der Staatsbahnverwaltung anderweitig zu vermieten. Was die Fr. 500 betrifft, welche als jährlicher Zins durch den Verkauf der Mobilien gewonnen werden können, so ist es fast nicht der Mühe werth, davon zu reden. Ein großer Theil dieser Mobilien besteht in Tablars, Tischen, Archiveneinrichtungen etc. Bezüglich des von der Centralbahn für die Materialvorräthe zu bezahlenden Kapitals bemerkt der Bericht der Eisenbahndirektion, daß man den Ertrag desselben nicht auf 5, sondern bloß auf 4% berechnen dürfe, weil die bernischen Staatsobligationen größtentheils auch nur 4% abwerfen. Ich mache indessen darauf aufmerksam, daß, da wir im vorliegenden Falle baares Geld erhalten, es leicht ist, dasselbe zu einem Zinse von 5% anzulegen. Ebenso verhält es sich mit der für die Oberbaumaterialien zu bezahlenden Summe. Von solchen (Schienen und Schwellen) ist ein großer Vorrath vorhanden, da man, in der Meinung, die Staatsbahn werde durch das Worblenthal auf Bern geführt werden, ein größeres Quantum ankauft, als man später nöthig hatte. Dieser Vorrath hat indessen seinen realen Werth, so daß die dabei gezahlte Summe wohl nicht angegriffen werden kann. Wenn man nun diese verschiedenen Kosten addirt, so ergibt sich gegenüber den bisherigen Betriebsergebnissen eine Mehreinnahme von Fr. 186,000 zu Gunsten der Verpachtung. Man wendet ein, daß durch die 4jährige Durchschnittsberechnung nicht eine richtige Basis erhalten werde. Zur Zeit, da die Unterhandlungen stattfanden, waren bloß die Ergebnisse von 3½ Jahren bekannt, sobald aber das Ergebnis des Jahres 1868 ausgemittelt war, hat man es mit in Berechnung gezogen. Welches ist nun wohl die richtigere Basis: das durchschnittliche Ergebnis der vier Jahre 1865–68, oder dasjenige des Jahres 1868 allein? Das Jahr 1868 zeigt gegenüber 1867 einen Mehrertrag von Fr. 70,000, und es ergibt sich schon aus dieser Ziffer, daß das letzte Jahr nicht eine richtige Grundlage für die Berechnung bilden kann, und es ist daher gerechtfertigt, den vierjährigen Durchschnitt als Grundlage anzunehmen. Man wendet ein, die vier ersten Betriebsjahre seien unglückliche Probejahre gewesen. Ich hoffe auch, daß die künftigen Jahre sich besser gestalten werden, wo haben wir aber eine Garantie dafür, daß keine Unglücksjahre mehr eintreten werden? Es bleibt uns deshalb nichts Anderes übrig, als uns auf eine Durchschnittsberechnung zu stützen, in welcher sowohl günstige, als ungünstige Jahre inbegriffen sind. Der Reinertrag der Staatsbahn betrug im Jahre 1868 Franken 324,000. Der Bericht der Delegirten, bei dessen Abfassung das Ergebnis des Jahres 1868 noch nicht bekannt war, schlägt ihn also um Fr. 4000 zu hoch an. Von diesen Fr. 324,000 ist aber noch eine Summe von Fr. 29,000 für Schwellen und Schienen in Abzug zu bringen, mit welcher im Jahre 1868 der Baukonto belastet werden ist. Die Behauptung im Berichte der Eisenbahndirektion, daß noch Franken 3981, welche in der Betriebsrechnung für Schienen und Schwellen figuriren, von den Fr. 29,000 abgezogen werden sollten, ist nicht richtig; denn diese Fr. 3981 wurden für Arbeitslöhne ausgegeben, während die Fr. 29,000 den Werth der Schienen und Schwellen repräsentiren. In Betreff der Kosten für den Unterhalt des Oberbaues scheint man sich gestern auf den Ansaß von Fr. 42,600 verständigt zu haben. Dabei müßte man indessen entweder die soeben genannten Fr. 29,000 noch davon abziehen, so daß bloß noch Fr. 13,600 bleiben würden, oder, wenn man bei dem Ansaß von Fran-

ken 42,600 bleiben will, die volle Summe von Fr. 324,000 als Reinertrag des Jahres 1868 anrechnen. Ob nun Franken 42,600 für den Unterhalt des Oberbaues genügen werden, weiß ich nicht. Man dürfte es fast bezweifeln, wenn man eine von den Vereinigten Schweizerbahnen aufgestellte Tabelle untersucht. Nach derselben wurden im ersten Betriebsjahre, 1861, von sämtlichen Schwellen erneuert 0,14%, 1862 schon 0,25%, 1863 0,77%, 1864 1,80%, 1865 2,65%, 1866 4,67% und 1867 7,90%. Diese große Progression erklärt sich aus folgendem Umstande. Nach den Berechnungen der Ingenieure haben die Schwellen eine durchschnittliche Dauer von 10 Jahren, es müssen also innerhalb 10 Jahren sämtliche Schwellen erneuert werden, wenn der Betrieb nicht gestört werden soll. Es ist nun klar, daß bis nach Verfluß der ersten 10 Jahre der Schwellenverbrauch bedeutend zunimmt, um dann von da an konstanter zu werden. Ich will nun gerne die gestern vereinbarte Zahl von Franken 42,600 für Kosten des Oberbauunterhaltes annehmen, doch muß ich auf den Umstand aufmerksam machen, daß in 1–2 Jahren sämtliche Schienen auf der Linie Biel-Neuenstadt erneuert werden müssen.

Wenn wir nun untersuchen, wie in Zukunft sich die Sache gestalten wird, so bemerke ich vor Allem aus, daß auch ich überzeugt bin, die Ergebnisse der Staatsbahn werden sich günstiger gestalten, als Manche von Denjenigen, welche die Annahme des Pachtvertrages wünschen, glaubt. Ich war von jeher der Ansicht, daß die ersten Betriebsjahre nicht maßgebend sein können, und daß der Verkehr auf einer Eisenbahn während einer Reihe von Jahren stets im Zunehmen begriffen ist. Die älteren Leute fahren immer noch mit ihrem Fuhrwerk in die Stadt, und erst die jüngeren gewöhnen sich nach und nach an die Eisenbahn. Ich bin deshalb ganz einverstanden, daß der Ertrag der Staatsbahn von Jahr zu Jahr zunehmen werde, bis er eine gewisse Höhe erreicht hat. Man hat nun von Ersparnissen gesprochen, welche in Zukunft gemacht werden können. Ich will nicht Punkt für Punkt nachrechnen, sondern bloß einige Faktoren mit kurzen Worten berühren. Man will vorerst den Staatsbahndirektor beseitigen, der eine Besoldung von Fr. 7000 hat. Man sagt aber nicht, daß an den Platz des Direktors ein Büreauchef mit einer Besoldung von Fr. 4–4500 gesetzt werden soll. Es würde also durch die Beseitigung des Direktors eine Ersparnis von Fr. 2500 gemacht, welche vielleicht in einer einzigen Woche durch eine einzige Nachlässigkeit verloren gehen würde. Eine fernere Ersparnis erblickt man in der Beseitigung des Materialverwalters. So lange man aber mit Dorf heißt und Vorräthe haben muß, muß auch ein Materialverwalter da sein, der sein Büreau auf dem Bahnhof haben und dem man allfällig noch einen Magasinier begeben muß. Die fernere Ersparnis der Besoldung des Ingenieurgehülfen ist bereits gemacht, so daß dieser Posten nicht in Berechnung kommen kann. Es ist auch die Möglichkeit vorhanden, daß die Stelle des Ingenieurs niedriger besoldet werden kann. Eine weitere Ersparnis ist ebenfalls bereits gemacht. Wir haben nämlich die Wagenwärter, welche beim Halten der Züge die Achsen der Räder mit Del versehen und nachsehen sollen, ob sie sich in gutem Zustande befinden, abgeschafft und diese Einrichtungen den Kondukteuren übertragen. Diese haben aber erklärt, daß sie bei stark besetzten Zügen nicht Zeit dazu finden, und wir werden deshalb wieder Wagenwärter in irgend einer Form anstellen müssen. Es ist bemerkt worden, daß Ersparnisse in Betreff der Materialvorräthe, welche zu groß seien, gemacht werden können. Bis jetzt waren indessen diese Vorräthe eine wirkliche Ersparnis; denn wenn nicht so viel Schwellen und Schienen vorrätig gewesen wären, so hätte der Betrieb mit Fr. 100,000 mehr belastet werden müssen. Sind einmal die Vorräthe an Schienen und Schwellen erschöpft, so müssen solche auf Rechnung des Betriebs angeschafft werden. Ich glaube aber, daß die durch den Ankauf

großer Quanta ermöglichte Ersparniß größer ist, als der Zins, den man damit einbüßt. Man hat namentlich auch hervorgehoben, daß die Vorräthe an Torf viel zu groß seien. Wenn diejenigen, welche diese Ansicht äußerten, die über diese Frage im Verwaltungsrathe stattgefundenen kontradiktorische Verhandlung mit angehört hätten, so wären sie sicher, wie sämtliche Mitglieder des Verwaltungsrathes, zu der Ansicht gekommen, daß die Torfvorräthe nicht zu groß, sondern gerade recht sind. Der Torf muß zweijährig sein, bevor er gebraucht werden kann, es muß daher ein zweijähriger Vorrath vorhanden sein. Auch auf den bayerischen und württembergischen Bahnen ist vorgeschrieben, daß wenigstens zwei Jahre alter Torf gebraucht werden soll. Ich kann aus eigener Erfahrung sagen, daß man bei der Benutzung jüngern Torfes fast nicht fahren konnte. Ein bestimmter Vorrath ist daher durchaus nöthig und eine wirkliche Ersparniß. Ich bemerke noch, daß wenn die Delegirten in ihrem Berichte in Betreff der Kosten für die Unterhaltung des Oberbaues einen Irrthum begangen haben, indem sie bei der Central- und Nordostbahn 127 Kilometer für eine doppelte Spur nicht in Berechnung zogen, auch im Berichte der Eisenbahndirektion ein Fehler begangen worden ist. Derselbe nimmt nämlich an, daß im Jahr 1867 die Nordostbahn Fr. 218,858 und die Vereinigten Schweizerbahnen Fr. 164,000 für den Unterhalt des Oberbaues verausgabt haben. Es sind dieß aber bloß die aus den Reservefonds hiefür verwendeten Summen, während beide Bahnen noch eine bedeutende Summe für den gleichen Zweck auf Rechnung des Betriebs ausgegeben haben. In Betreff der Majoration gebe ich zu, daß die dahierige Bestimmung etwas deutlicher hätte redigirt werden können. Der Sinn des betreffenden Artikels ist der, daß in den beiden ersten Jahren keine Majoration eintritt, wohl aber in denjenigen Jahren, in denen die Jahresdividende der Centralbahnaktie höher ist, als diejenige des zweiten Jahres. Tritt dieser Fall ein, so wird eine einfache Regel de tri gemacht, indem man, wenn z. B. die Dividende von Fr. 30 auf Fr. 34 per Aktie sich erhöht, sagt: $30 : 34 = 425,000 : x$. Das Resultat dieser Rechnung ist Fr. 481,666. 67, in welcher Summe der Pachtzins mit Fr. 425,000 und eine Majoration von Fr. 56,666. 67 inbegriffen ist. Was die Bestimmung in Betreff der höhern Gewalt betrifft, wovon man viel Aufhebens gemacht hat, so ist die richtige Auskunft hierüber noch gar nicht gegeben worden. Ich mache darauf aufmerksam, daß der betreffende Artikel (12) dem Staate die Ausgaben, welche sich als Bauausgaben qualifiziren, zur Last legt. Bekanntlich hat jede Eisenbahn einen Betriebs- und daneben noch einen Bauconto. Auf den letztern wird alles Dasjenige gebracht, was das Kapital der Bahn vermehrt, auf der erstern dagegen Dasjenige, was zum Betriebe nothwendig ist. Wenn also z. B. in Folge von Regengüssen ein Talus der Bahn beschädigt wird, so werden die Kosten für seine Wiederherstellung auf den Betriebskonto gesetzt. In dieser Beziehung ist ein bestimmter usus entstanden, so daß Sachverständige nie darüber im Zweifel sind. Da bei einem Schiedsgericht selbstverständlich immer Sachverständige beigezogen werden, so würde die Centralbahn derartige Anstände sicher nicht so weit kommen lassen, daß sie vor ein Schiedsgericht gebracht würden. Auch in Betreff der Uebergabe des alten Bahnhofareals in Biel hat man die Art. 12 und 17 des Vertrages unrichtig aufgefaßt. Wenn man diese Artikel aufmerksam liest, so wird man finden, daß Dasjenige nicht darin liegt, was der Herr Regierungspräsident Weber darin finden wollte. Die betreffenden Parzellen sind alle verpachtet, und die Centralbahn hat nur Anspruch auf den Pachtzins, welcher sich im Ganzen jährlich auf die unbedeutende Summe von Fr. 300 beläuft. Es heißt nun in Art. 17 ausdrücklich, daß diese Immobilien, wie sie bis jetzt besessen und benutzt worden, der Centralbahn übergeben werden sollen. Sie können also auch fernerhin in gleicher Weise besessen und benutzt werden, mit

andern Worten es wird der Centralbahn einfach der bisherige Pachtzins bezahlt, und wenn eine Parzelle, die bis dahin einen Pachtzins von Fr. 10 abgeworfen hat, für einen Hausplatz um die Summe von Fr. 50,000 veräußert wird, so braucht der Staat der Centralbahn auch in Zukunft bloß die Fr. 10 zu bezahlen.

Ich will nicht näher auf die verschiedenen Bestimmungen des Vertrages eintreten. Es würde dieß Ihre Zeit unnöthig in Anspruch nehmen; denn ich glaube, Sie haben Ihre Meinung in dieser Angelegenheit bereits gebildet, wie auch ich die meinige von jeher gebildet hatte. Ich habe die Stellung, welche ich in dieser Frage eingenommen habe, stets als eine doppelte betrachtet, und ich habe deshalb, als im Verwaltungsrath die Frage zur Sprache kam, ob der Vertrag dem Regierungsrath empfohlen werden solle oder nicht, meine Ansicht dahin ausgesprochen, daß der Vertrag ohne irgend welche Empfehlung einfach dem Regierungsrathe zur gutfindenden Verfügung übermittleit werden solle. Wenn ich mir nun noch einige Bemerkungen über die Folgen der Verpachtung erlaube, so bemerke ich zunächst, daß ich in derselben durchaus nicht diejenigen Gefahren für die Autonomie des Staates erblicke, wie andere Redner. Herr Sulzer hat in der ersten Konferenz bemerkt, daß er gar nicht so geneigt sei, in die Unterhandlungen einzutreten; denn seitdem der Kanton Bern selbst eine Eisenbahn betreibe, haben die beständigen Konflikte, welche die Centralbahn früher mit der Regierung hatte, gänzlich aufgehört. Dieß ist richtig. Die Regierung durfte der Centralbahn keine Bemerkungen z. B. bezüglich der Differenzialtarife oder des Transportreglementes machen, da auch die Staatsbahn dieselben hat. In Betreff der Tarife besteht übrigens eine große Verschiedenheit auf beiden Bahnen. Die Centralbahn berechnet ihre Tagen nach $\frac{1}{6}$ Stunden, die Staatsbahn dagegen nach halben Stunden. Wer also auf der Staatsbahn 1 $\frac{1}{6}$ Stunden weit fährt, muß für 1 $\frac{1}{2}$ Stunden bezahlen, auf der Centralbahn dagegen braucht er bloß für 1 $\frac{1}{6}$ Stunde zu bezahlen. Auch in Betreff der Ableitung des Verkehrs von der Staatsbahn hat man Befürchtungen ausgesprochen, die ich nicht theilen kann. Es läßt sich mathematisch nachweisen, daß der Verkehr auf der Staatsbahn, wenigstens was die Linie Bern-Neuenstadt betrifft, beim Betrieb durch die Centralbahn zunehmen wird. Sobald die Centralbahn im Besitz der Linie Biel-Neuenstadt ist, so liegt es in ihrem Interesse, einen großen Theil des Verkehrs, den sie gegenwärtig über Bern und die Dornbahn gehen läßt, über Biel zu schicken. Gegenwärtig geht der Verkehr zwischen der Gegend bei Burgdorf und Biel über Herzogenbuchsee, wenn aber die Centralbahn die Staatsbahn gepachtet hat, wird er den kürzesten Weg nehmen. Allerdings ist es möglich, daß die Centralbahn den Verkehr nach Verrières im Interesse des Verkehrs über Basel zu schädigen suchen würde, der dadurch entstehende Ausfall wäre aber jedenfalls nicht so groß, als die auf der andern Seite stattfindende Aeußerung des Verkehrs. Man hat ferner betonte, daß durch die Verpachtung der Verlängerung der Langnauerlinie Hindernisse in den Weg gelegt werden. Es werden gegenwärtig sehr lobenswerthe Anstrengungen für die Erstellung der Linie Langnau-Luzern gemacht, und sicher begrüßt Niemand diese Bestrebungen mit größerer Freude, als gerade der Verwaltungsrath der Staatsbahn, der in allen Jahresberichten sich dahin ausgesprochen hat, daß nur dann ein größerer Ertrag von der Linie Bern-Langnau zu erwarten sei, wenn dieselbe bis nach Luzern verlängert werde. Ich theile aber die Ansicht nicht, daß im Falle des Baues der Gotthardbahn die Erstellung der Linie Langnau-Luzern dadurch, daß die Centralbahn im Besitze der Linie Bern-Langnau ist, unmöglich gemacht werde; denn wenn die Gotthardbahn zu Stande kommt, so kommt die Linie Langnau-Luzern von selbst und ohne daß der Staat Bern dafür irgend einen Beitrag zu leisten braucht; es wird sich schon Jemand finden, der diese Linie baut. Wird dagegen der Gotthard-

durchstich nicht ausgeführt, dann wird allerdings die Verlängerung der Langnauerlinie durch den Pachtvertrag erschwert; denn da die Centralbahn ein Interesse hat, den Verkehr nach Luzern über Narburg zu schicken, so wird sie das Zustandekommen der Linie Langnau-Luzern zu verhindern suchen. Es ist deshalb ein großer Fehler des Vertrages, daß er in dieser Hinsicht keine Garantie enthält. Die Delegirten drangen darauf, eine schützende Bestimmung aufzunehmen, die Centralbahn wollte aber nicht darauf eingehen. Was nun die Frage der Jurabahnen betrifft, so bin ich in dieser Beziehung nicht mit allen Motiven, die angeführt worden sind, einverstanden, das aber glaube auch ich, daß die Annahme des Pachtvertrages eine momentane Tödtung der für die Jurabahnen gemachten Bestrebungen wäre. Durch das Dekret vom 2. Februar 1867 hat der Große Rath dem Jura die Zusicherung gegeben, ihm unter gewissen Bedingungen eine Subvention von Fr. 6,900,000 für bestimmte Eisenbahnlinien zu verabreichen und außerdem noch für den Fall, daß sich eine Gesellschaft für die Erstellung des ganzen Jurabahnnetzes finden sollte, die Linie Bern-Biel-Neuenstadt unter alsdann zu vereinbarenden Bedingungen in das Unternehmen einzuwerfen. Bis jetzt ist keine Aussicht vorhanden, daß sich eine Gesellschaft für die Erstellung des ganzen jurassischen Eisenbahnnetzes finden werde, und wenn auch die beiden Brüder Stroussberg sich für die Uebernahme dieses Unternehmens bereit zeigen würden, so würde dieß nicht genügen, da die nöthige Betheiligung nicht vorhanden wäre. Höchst wahrscheinlich wird der Große Rath, wenn es ihm daran gelegen ist, dem Jura Eisenbahnen zu verschaffen, eine Modifikation des Dekrets vom 2. Februar 1867 eintreten lassen müssen. Das aber ist richtig, daß durch die Annahme des Pachtvertrages die gegenwärtigen Bestrebungen im Jura gelähmt, und daß die Gemeinden und Privaten, welche bedeutende Beiträge votirt haben, schwerlich den Muth besitzen würden, ihre Versprechungen zu halten. Es ist daher die Verwerfung des Pachtvertrages für den Großen Rath gewissermaßen eine moralische Pflicht. Nachdem er im Jahre 1867 Hoffnungen erweckt hat, darf er jetzt nicht Dasjenige, was er damals mit der einen Hand gegeben hat, heute mit der andern zurück nehmen. Dieß ist meine Ansicht, die ich mir schon früher gebildet habe. Ich stimme deshalb für die Verwerfung des Pachtvertrages.

Hier bricht der Herr Präsident die Verhandlung für heute ab, und auf seine Anfrage, ob der Große Rath morgen um 8 oder um 8 $\frac{1}{2}$ Uhr wieder zusammentreten wolle, beschließt derselbe, die Sitzung um 8 $\frac{1}{2}$ Uhr zu beginnen.

Schluß der Sitzung um 7 $\frac{1}{4}$ Uhr.

Der Redaktor:
Fr. Zuber.

Fünfte Sitzung.

Freitag den 26. Februar 1869.

Vormittags um 8 $\frac{1}{2}$ Uhr.

Unter dem Voritze des Herrn Präsidenten S t ä m p f l i.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Berger, Gottlieb; Droz, Grenouillet, Helg, Hufson, Keller, Johann; Liechti, Jakob; Werren, Wirth, Zbinden, Johann; Zumwald; ohne Entschuldigung: die Herren Fleury, Joseph; Henzelin, Reichensbach, Stoller, Wegmüller, Zürcher, Johann.

Das Protokoll der gestrigen Nachmittagsitzung wird verlesen und ohne Einsprache vom Großen Rathe genehmigt.

Tagesordnung:

Fortsetzung der Berathung über die Verpachtung der Staatsbahn.

(Siehe Seite 9 f., 41 f. u. 61 f. hievor.)

Vogel. Nach dem gestrigen Votum des Herrn v. Gonzenbach werden Sie es mir nicht verübeln, wenn auch ich das Wort in dieser Angelegenheit ergreife. Herr v. Gonzenbach, von dem ich sehr wünschte, daß er anwesend wäre, hat mir gestern das unverdiente Kompliment gemacht, daß ich die ganze Verpachtungsangelegenheit hervorgerufen habe. Er sagte, ich habe, nachdem ich mit einem bezüglichlichen Antrage in der Staatswirthschaftskommission nicht durchgedrungen, diesen Antrag hier im Großen Rathe reproduziert, infolge dessen die Pachtunterhandlungen mit der Centralbahn angeknüpft worden seien. Allerdings bin ich, nachdem ich mehrmals in der Staatswirthschaftskommission, in der zufällig drei Mitglieder des Verwaltungsrathes der Staatsbahn saßen, sowie im Großen Rathe auf die Vereinfachung des Betriebes der Staatsbahn, namentlich durch Reduktion des Personals, gedrungen habe, auf den Gedanken gekommen, ob es, wenn diese Vereinfachung nicht erreicht werden könne, nicht besser wäre und im Interesse der Staatsfinanzen läge, die Staatsbahn zu verpachten. Schon im Jahre 1865 und nicht erst 1867 habe ich bei der Behandlung des Gesetzes über den Betrieb der Staatsbahn gewünscht, daß man die Verwaltung der Staatsbahn nicht einem besondern Verwaltungsrathe, sondern der Regierung übertragen möchte. Für den Fall, daß dieß nicht beliebt sollte, habe ich den Antrag gestellt, es solle die Regierung untersuchen, ob es nicht im Interesse des Staates läge, den Betrieb der Staatsbahn zu verpachten. Dieser Antrag wurde mit 82 gegen 62 Stimmen verworfen.

Es ist also nicht richtig, was Herr v. Gonzenbach gestern sagte. Bei der Berathung des Budgets pro 1868 stellte die Staatswirtschaftskommission den Antrag, „es sei die Regierung einzuladen, durch Sachverständige begutachten zu lassen, ob und wie günstigere Resultate in Betrieb der Staatsbahn, z. B. durch Vereinfachungen in der Leitung und Organisation, zu erzielen seien, ohne dadurch jenem Betriebe zu schaden.“ Also auch hierin lag kein spezieller Auftrag in Betreff der Verpachtung der Staatsbahn. In der Diskussion über diesen Antrag habe ich nun allerdings bemerkt, daß ich schon vor mehreren Jahren auf Untersuchung der Frage angetragen habe, ob es nicht klüger wäre, die Staatsbahn zu verpachten, daß ich aber diesen Antrag, der damals nicht Anklang gefunden, nicht erneuern wolle. Am Schlusse meines Votums, in dem ich, wie gestern Herr v. Gonzenbach so sehr betonte, allerdings gesagt habe, daß wir nicht den falschen Hochmuth haben sollen, mit einem eigenen „Choli“ im Lande herum zu fahren, habe ich indessen beigefügt: „Ich will, wie gesagt, keinen Antrag stellen, sondern möchte nur die Regierung auf diesen Punkt aufmerksam machen.“ Sie sehen hieraus, daß weder die Staatswirtschaftskommission, noch ein Mitglied derselben den Antrag gestellt hat, in der Verpachtungsfrage so weit zu gehen, wie dieß nun geschehen ist. Niemand hat davon gesprochen, daß die Herren Verwaltungsräthe der Staatsbahn nach Basel reisen, daß sie die Herren Sulzer und Schmidlin hieher telegraphiren und einen Vertrag abschließen sollen, wie er nun vorliegt und der so zerzaust worden ist, daß kein guter Faden mehr an ihm ist, einen Vertrag, zu dem der eine Unterzeichner nicht stehen darf und von dem der andere Unterzeichner geradezu erklärt, daß er zu verwerfen sei. Einen solchen Antrag hat Niemand gestellt. Sie erinnern sich, daß ich in der letzten Session die Vorlage des Gesetzes über den Betrieb der Staatsbahn verlangt habe. Als mein bezüglicher Antrag behandelt werden sollte, sprach Herr Karrer gegenüber mir den Wunsch aus, daß ich denselben zurücknehmen möchte, indem gerade Unterhandlungen über die Verpachtung der Staatsbahn im Gange seien. Ich habe hierauf bemerkt, daß mein Antrag diesen Unterhandlungen nicht schade, und Herr v. Gonzenbach hat erklärt, daß er gerne unter dem Eindrucke desselben nach Basel gehe, damit die Herren Centralbahndirektoren sehen, daß Etwas geschehen müsse. Mein Antrag ist vom Großen Rathe angenommen worden, und zu gleicher Zeit hat sich das Gerücht verbreitet, daß die Unterhandlungen mit der Centralbahn ein Ergebnis zu Tage gefördert haben, welches den Ertrag des Selbstbetriebes um Fr. 220,000 übertreffe. Ich habe Herrn v. Gonzenbach bei seiner Zurückkunft von Basel hier in der Laube getroffen, wo er mir zurief, es sei gut gegangen in Basel; die drei Hauptpunkte seien erledigt, eine Mehreinnahme von Fr. 220,000 sei sicher, und für Herrn Schaller, den er warm empfohlen, sei gesorgt. Wo sind nun diese Fr. 220,000? Es ist bereits gestern auseinandergesetzt worden, wie viel davon übrig bleibt, und ich glaube, selbst Mancher von den 29 Kollegen, welche die außerordentliche Einberufung des Großen Rathes verlangten, um den Kanton Bern möglichst bald mit dem Glück des Pachtvertrages zu bescheeren, werde gegen denselben stimmen. Wenn ich seiner Zeit die Verpachtung der Staatsbahn angeregt habe, so kann ich erklären, daß ich dabei im Sinne meiner Wähler handelte, und wenn heute ein Pachtvertrag vorläge, durch den die staatlichen Interessen gewahrt und der auch in finanzieller Hinsicht günstigere Ergebnisse in Aussicht stellen würde, so würde ich keinen Augenblick anstehen, dafür zu stimmen, und würde sicher auch dann im Sinne meiner Wähler handeln. Ich möchte Herrn v. Gonzenbach fragen, ob er zu Demjenigen steht, was er vor vier Wochen unterzeichnet hat. Ich glaube, man hätte besser gethan, die Kosten der außerordentlichen Einberufung des Großen Rathes zu ersparen. Es wird bei der gegenwärtigen Sachlage auch mir Niemand zumuthen wollen, zu Et-

was zu stimmen, zu dem Niemand stehen will, und nachdem in den letzten Tagen der Staat einen Braunen (ein englisches Zuchtpferd) verloren hat, will ich jetzt den Choli behalten; damit ist aber nicht gesagt, daß man auch die Fuhrleute alle behalten solle.

v. Wattenwyl in Rubigen. Sie haben mir die Ehre erwiesen, mich zum Mitgliede der Kommission zu wählen, welche für die Begutachtung des vorliegenden Pachtvertrages niedergelegt worden ist. In dieser Stellung fühle ich mich verpflichtet, hier meine persönliche Ansicht über die vorliegende Frage auszusprechen, und zwar um so mehr, als ich, obwohl ein Anhänger des Verpachtungssystems, in der Kommission gegen die Annahme des Pachtvertrages gestimmt habe. Ich habe dagegen gestimmt, weil ich gefunden habe, daß der Vertrag nicht in jeder Beziehung die Interessen des Kantons gehörig wahre und daß auch die Redaktion desselben nicht die wünschbare Klarheit habe. Aus diesen Gründen ist in der Kommission ein einstimmiger Antrag auf Ablehnung des Vertrages zu Stande gekommen. Wenn ich aber gegen die Annahme des Vertrages gestimmt habe, so bin ich gleichwohl nicht der Ansicht, daß man die Sache jetzt auf sich beruhen lassen und keine weiteren Schritte für die Verpachtung mehr thun solle. Werden nach dem Sprichworte „kein Baum fällt auf den ersten Streich“ die Unterhandlungen wieder aufgenommen, so lassen sich vielleicht günstigere Ergebnisse erzielen. Nach meiner Ueberzeugung ist das Prinzip des Staatsbetriebs unserer Eisenbahn ein fehlerhaftes, mit dem wir nie gute Resultate erreichen werden. Unsere Vinten sind viel zu kurz, als daß sie einer günstigen Entwicklung fähig wären, und wenn irgend ein ungünstiges Ereigniß eintritt, so wird der Ertrag auf Null herabsinken. Es ist denn auch in der Kommission der Antrag gestellt worden, es sei die Regierung einzuladen, weitere Unterhandlungen für die Verpachtung der Staatsbahn anzubahnen. Dieser Antrag hat in der Kommission eine längere Diskussion veranlaßt, und es war einmal sogar eine Mehrheit dafür vorhanden. Nach Fortsetzung der Diskussion und nachdem sogar der Herr Regierungspräsident mit seinem Austritt aus der Regierung gedroht hatte, wenn dieser Antrag angenommen werde, ist derselbe schließlich mit Stichentscheid des Präsidenten der Kommission beseitigt und die gestern von demselben mitgetheilte Redaktion angenommen worden. Mit Rücksicht hierauf beehre ich mich, folgenden Antrag zu stellen:

Der Große Rath des Kantons Bern,

in Betrachtung,

daß eine Verpachtung der bernischen Staatsbahn grundsätzlich anzustreben ist, daß aber der vorgelegte Pachtvertrag in verschiedenen Punkten die Rechte und Interessen des Kantons nicht genügend wahr,

beschließt:

Der Regierungsrath wird beauftragt, die angehobenen Unterhandlungen mit der schweizerischen Centralbahn fortzuführen.

Moschard. Ich sollte mir vielleicht in der vorliegenden Frage Stillschweigen auferlegen, ich kann es indessen nicht. Sie werden, nachdem Sie mich angehört haben, selbst darüber urtheilen. Wenn ich einen Blick auf die Finanzlage unseres Landes werfe und bedenke, daß der Jura, mit dem ich mich hauptsächlich beschäftigen werde, vor 15–20 Jahren, z. B. im Jahre 1852, dem Staate nur Fr. 170,000 an direkten Steuern bezahlte, daß er nach den allerneuesten offiziellen Angaben heute schon auf Fr. 426,000 gekommen ist, und daß

Alles (ich erinnere nur an die Salz- und andere Fragen) ihm eine noch düftere Zukunft anzeigt, so fühle ich mich von der heiligen Pflicht erfüllt, mit allen Kräften gegen das ruindöse Element, das sich an unsere Schritte heftet, anzukämpfen und zur Verbesserung der ökonomischen Lage unseres gemeinsamen Vaterlandes beizutragen. Wenn wir einem der schwersten Ereignisse in unserm Kanton vorbeugen wollen, nämlich einer beträchtlichen Entwerthung der Gegenschaften, welche in unserm Nationalvermögen die erste Stelle einnehmen und auf denen im alten Kantonstheil mehr als die Hälfte und im Jura vier Fünftel der öffentlichen Lasten liegen, so müssen wir darauf bedacht sein, der fortwährenden Zunahme unserer Ausgaben Schranken zu setzen und uns neue Einnahmen zu verschaffen, ohne zu dem Mittel der Zusatzcentimes zu greifen. Das uns verzehrende Uebel ist die Staatsbahnsucht. Die Staatsbahn belastet unser Budget alljährlich mit einer Summe von Fr. 5—600,000, wozu vom nächsten Jahre an noch die Amortisation der zum Zwecke ihres Baues aufgenommenen Anleihen kommt. Wir bedürfen hier eines durchgreifenden Heilmittels. Der Zustand, in dem wir uns befinden, ist unerträglich geworden, und es muß eine Aenderung eintreten. Der Jura insbesondere fängt an ungebuldig zu werden; er ist es müde, jährlich Fr. 120,000 zur Deckung der Defizite eines Unternehmens beizutragen, dessen Vortheile er nur auf eine sehr indirekte Weise genießt. Die uns vorgeschlagene Verpachtung ist, ich gebe es zu, nicht ein unfehlbares Mittel zur Heilung unserer Uebel. Indessen ist sie als eine vorübergehende und provisorische Maßregel prinzipiell vollkommen annehmbar, bis wir etwas Besseres finden und uns gänzlich von dieser Last, von diesem Alp, der so schwer auf dem Kanton liegt, entledigen können. Der uns zur Genehmigung vorgelegte Vertrag sichert uns gegenüber dem durchschnittlichen Betriebsergebnis der letzten 4 Jahre eine jährliche Mehreinnahme von Fr. 186,000 zu. Bringt man noch den wahrscheinlichen und durchschnittlichen Ertrag der zu unsern Gunsten im Pachtvertrag festgesetzten Majoration in Rechnung, so wird die Mehreinnahme die Summe von Fr. 200,000 übersteigen und sicher diejenige von Fr. 220,000 erreichen. Ich denke indessen nicht daran, auf der Bahn des Zufalls, der Wahrscheinlichkeit, der Vermuthungen und Hoffnungen herumzutreten, weil man daselbst selten die Wahrheit und die Grundlagen einer tiefen Ueberzeugung findet. Wir haben übrigens in der Schweiz und insbesondere im Kanton Bern Erfahrungen gemacht, die uns von dieser Bahn abhalten sollten. Ich will im Gegentheil auf dem Boden des Klaren, des Bestimmten, des Positiven, des Wirklichen, des Gewissen bleiben. Die von mir angenommene Mehreinnahme von Fr. 186,000 ist unwiderlegbar und kann durch keine ernste Kritik erreicht werden. Ich frage nun: ist eine bestimmte, so beträchtliche Einnahme, welche den Zins von 4 Millionen repräsentirt und die nicht nur genügt, um das Gleichgewicht unseres Budgets herzustellen, sondern auch um den sich um uns anhäufenden Ausgaben zu begegnen, namentlich derjenigen von Fr. 70—80,000, welche durch die Einführung des neuen Gesetzes über die öffentlichen Primarschulen entstehen wird, — zu verachten, besonders wenn diese Einnahme ohne ein direkte oder indirekte Belästigung der Steuerpflichtigen erhältlich ist und uns zu gleicher Zeit von der Last einer komplizirten und kostspieligen Administration, sowie von der bürgerlichen Verantwortlichkeit befreit, welche, soweit es Unfälle und Katastrophen betrifft, die jeden Augenblick eintreten können, auf dem Betrieb unserer Staatsbahn, wie überhaupt auf demjenigen jeder Eisenbahn lastet? Es ist wohl Niemand in dieser Versammlung, der die dringende Nothwendigkeit der Beschaffung neuer finanzieller Hülfsmittel in unserm Kanton nicht anerkennt. Warum sehen wir da wohl gegenüber dieser schönen, guten und sichern Gelegenheit ein solches Zaudern in unserer Mitte? Der Gedanke der Verpachtung unserer Staatsbahn ist doch nicht etwa unpopulär. Die Verpachtung derselben ist in unserer Gesetzgebung an

mehreren Orten als erstes und hauptsächlichstes Mittel des Betriebs vorgesehen. Hier und anderwärts, bei Versammlungen überall im ganzen Kanton hört man das eine Wort: Verpachtet doch die Staatsbahn. Auch hat die Behörde selbst, sei es aus Pflichtgefühl, sei es aus Sympathie für die Sache, sei es, weil die öffentliche Meinung sie dahin drängte, die Initiative ergriffen und Unterhandlungen angeknüpft, welche zu einem Pachtvertrage mit der schweizerischen Centralbahn führen mußten. Und heute nun, da gemäß den Wünschen des Gesetzes, des Publikums und der Behörde und Dank den Bemühungen zweier unserer Kollegen, der Herren v. Gonzenbach und Karrer, ein Vertrag vorliegt, erhebt sich plötzlich eine unerwartete und kräftige Opposition, und zwar selbst von Seite des Regierungsrathes, welcher bis zum letzten Augenblick mit den erhaltenen Resultaten befriedigt schien. Es liegt darin etwas sehr Bedauernswerthes und etwas Geheimnißvolles, das uns das Vorhandensein verborgener Fäden verräth, Denjenigen aber nicht entgeht, die wissen, was aus den Eisenbahnfragen in kleinen Staaten wird und was sie von jeher in unserm Kanton waren. Schweigen wir indessen hierüber, lassen wir alle Rivalitätsfragen, alle Fragen verwundeter Eigenliebe bei Seite, um uns nur mit der Sache selbst, nicht aber mit Personen zu beschäftigen.

Obwohl der vorliegende Gegenstand in der gegenwärtigen Diskussion von beiden Seiten sorgfältig und mit vielem Talent behandelt worden ist, so ist er doch noch nicht erschöpft. Vom Standpunkte der Zahlenberechnungen ließe sich noch Vieles anbringen. Es wäre unter Anderem interessant, eine Vergleichung vorzunehmen zwischen den Auseinandersetzungen unseres Eisenbahndirektors in seinem Berichte vom 20. April 1868 und Demjenigen, das er uns heute sagte. Seine Ansichten scheinen sich, seitdem von der Verpachtung die Rede ist, geändert zu haben. Wir dürfen uns nicht verhehlen, daß der Vertragsentwurf nicht nur Diejenigen gegen sich hat, welche mit seiner gegenwärtigen Fassung nicht einverstanden sind, sondern auch und namentlich die Anhänger des Staatsbaues, Diejenigen, welche um keinen Preis den Betrieb unserer Eisenbahnen aus den Händen geben wollen, da sie ihre Macht dadurch zu schwächen fürchten, und endlich Diejenigen, welche aus Haß gegen die Centralbahn sich mit dem Gedanken nicht vertraut machen können, daß ein Vertrag mit ihr abgeschlossen werde. Mit Rücksicht hierauf könnte auch die Diskussion auf einem weiten Felde sich bewegen. Ich will indessen gewandern Rednern, als ich bin, die Aufgabe überlassen, dieses Feld zu betreten, und mich mit der Prüfung der Frage beschäftigen, ob der Vertrag wirklich die Interessen des Jura bedrohe. Bei der Nachricht, daß die Staatsbahn der Centralbahn verpachtet werden solle, hat, bevor selbst die Bedingungen des abgeschlossenen Vertrages bekannt waren, ein Theil der jurassischen Presse ausgerufen: „Es versteht sich von selbst, daß der Jura dagegen ist!“ Dagegen? Warum denn? Wenn es, was nicht bestritten werden kann, richtig ist, daß die vorgeschlagene Verpachtung unsere Staatseinnahmen jährlich um Fr. 186,000 vermehren würde, würde der Jura nicht einen eben so großen, ja sogar größern Vortheil daraus ziehen, als der alte Kanton? Und haben wir, die wir von Eisenbahnen entblößt sind, nicht ein großes Interesse daran, daß die Finanzlage des Landes sich verbessere? Vom materiellen Standpunkt aus muß daher der Jura wünschen, daß der Pachtvertrag in's Leben trete. Ist das nämlich der Fall in Beziehung auf seine Eisenbahnprojekte? Ich gestehe, daß ich die in dieser Hinsicht ausgesprochenen Befürchtungen durchaus nicht theile. Nach meiner Ansicht können die gegenwärtigen und zukünftigen Projekte, welche man uns andeutet, durch den vorgeschlagenen Pachtvertrag nicht gehemmt werden, wie ich Ihnen nachweisen will. Ich achte die Ansichten Anderer, wenn sie begründet und richtig sind, ich verlange aber auch für mich die gleichen Rücksichten und erkenne Niemanden als berechtigt an, meine Absichten zu verdächtigen. Ich muß sogar auf Ihre Nachsicht

rechnen können; denn wie oft haben nicht die Ereignisse meine Vorherhersagungen bestätigt?! Als man den Jura in das thörichte Unternehmen der Ostwestbahn hineinzuziehen suchte, welche uns mit Eisenbahnen mit einer Rendite von 7% beglücken sollte (wie auch früher der Ertrag des Jura-Industriell nach den besten und sorgfältigsten Berechnungen auf $7\frac{1}{4}\%$ angeschlagen wurde), habe ich mich widersetzt und protestirt, indem ich sagte, es sei dieß eine Lockspeise, ein Köder, den man uns vorlege. Man wollte das nicht zugeben, sondern behauptete, es handle sich um ein ernstes Unternehmen, und der Jura verpflichtete sich für Fr. 300,000. Sechs Monate später fiel die Ostwestbahn in Geldstagnation. Hatte ich Recht oder Unrecht? Später sagte man uns: Jurassier, wenn ihr Eisenbahnen wollt, so laßt eure politischen Kämpfe ruhen und seid einig; stimmt für den Ankauf der Ostwestbahn, für den Staatsbau und Staatsbetrieb, und in Kurzem werdet ihr der Verwirklichung des jurassischen Eisenbahnnetzes entgegen gehen und eure Wünsche werden erfüllt werden. Ich suchte dieses Unglück von unserm Kanton abzuwenden. Ich kam ausschließlich zu dem Zwecke nach Bern, um meine Mitbürger zu bitten, den schwankenden Weg nicht zu betreten, auf den man sie hinreißen wollte. Meine Anstrengungen waren vergebens. Man hörte nicht mehr auf die Stimme der Vernunft, auf die Rätze der Klugheit. Der Grundsatz des Staatsbaues wurde ausgesprochen, aber ohne daß eine Garantie für dessen Anwendung auf den Jura gegeben worden wäre. Und was antwortete man diesem, als er vom Staate die Fortsetzung nach Chaux-de-Fonds, Delle oder Basel verlangte? Non possumus, wir können nicht; denn der Stand unserer Finanzen erlaubt es uns nicht! Hatte ich Recht oder Unrecht? Und als man am 2. Februar 1867 eine Subvention von Fr. 6,200,000 für die Linie Biel-Dachsfelden-Convers von Ihnen verlangte, was hatte ich da für eine Ansicht? Ich habe mich damals in folgender Weise ausgesprochen: „Obgleich ich also anerkenne, daß in den Anträgen der Kommission etwas Gutes liegt, so kann ich doch nicht zugeben, daß sie Dasjenige enthalten, was wir bedürfen, und daß der Entwurf je zur Ausführung gelangen werde. Ich kann deshalb dem vorgeschlagenen Dekret meine Zustimmung nicht geben, und wenn ich durch die Wendung, welche die Abstimmung nehmen sollte, gezwungen werde, dazu zu stimmen, so werde ich es nur in der Ueberzeugung thun, daß dasselbe uns nicht einen einzigen Kilometer Eisenbahnen bringen wird.“ Die Linie Biel-Dachsfelden-Convers siegte gegenüber der von mir vorgeschlagenen Linie Biel-Dachsfelden. Der Sieg wurde dem Jura durch Völlerschüsse verkündet. Man sah aber hie und da einige düstere Gesichter, welche denjenigen Personen angehörten, die sich nicht eiteln Hoffnungen hingaben und das Schicksal des dekretirten Unternehmens voraussahen. Heute glaubt Niemand mehr an die Ausführung des Dekrets vom 2. Februar, und das darin vorgezeichnete Eisenbahnprojekt hat bereits einer neuen Kombination Platz gemacht. Auch hier frage ich: hatte ich Recht oder Unrecht?

Kommen wir nach diesen Bemerkungen auf den vorliegenden Gegenstand zurück. Der Kanton Bern hat so unglückliche Erfahrungen bei der Anwendung des Prinzipes des Staatsbaues gemacht, daß man dreist behaupten kann, er werde darauf nicht zurückkommen. Seine Vertreter selbst haben dieß offen und mit einer an Einstimmigkeit grenzenden Mehrheit erklärt, indem sie die Erstellung der jurassischen Eisenbahnen der Privatthätigkeit überließen. Diejenigen täuschen sich daher außerordentlich, welche sich der Hoffnung hingeben, daß der Staat Bern in dieser Beziehung andern Sinnes werden und uns früher oder später neue Linien, sei es nach Luzern, sei es im Seelande, sei es im Jura, bauen werde. Ziehen wir indessen daraus nicht den Schluß, daß der Kanton gar nichts für uns thun werde. Am 26. April 1866 hat er sein Ehrenwort dafür gegeben, daß er nach Maßgabe seiner finanziellen Mittel sich bei der Erstellung von Eisenbahnen im Jura betheiligen werde, und durch sein De-

cret vom 2. Februar 1867 hat er sich verpflichtet, die Linie Biel-Dachsfelden-Convers mit einer Subvention von Franken 6,200,000 zu unterstützen, insofern eine mit den nöthigen Mitteln ausgerüstete Baugesellschaft sich in vier Jahren konstituiren werde. Er ist sogar noch weiter gegangen und hat uns die Abtretung der Linie Bern-Neuenstadt versprochen für den Fall, daß das ganze jurassische Eisenbahnnetz zur Ausführung gelangen sollte. Das ist der gesetzliche Stand der Dinge im gegenwärtigen Augenblicke. Wird derselbe durch den Pachtvertrag gefährdet? Ich kann dieß nicht zugeben. Ich glaube nicht, daß Jemand ernstlich und in guten Treuen noch an die Zukunft des sogenannten großen jurassischen Eisenbahnnetzes glaube. Es war nie etwas Anderes, als eine Utopie und heute kann man es als eine todte und begrabene Idee betrachten. Von diesem Augenblicke an ist uns daher auch nichts daran gelegen, ob im Dekret vom 2. Februar 1867 oder im Pachtvertrage vom 7. Januar 1869 einige bezüglich Klauseln, Bedingungen oder Vorbehalte aufgenommen seien oder nicht. Wird die Linie Biel-Dachsfelden-Convers durch den Vertrag gefährdet? Das ist die einzige praktische Seite der vorliegenden Frage, der wir unsere Aufmerksamkeit schenken sollen. Ich gebe zu, daß es, wenn diese Linie, für deren Bau der Große Rath vor zwei Jahren eine Subvention von Fr. 6,200,000 votirt hat, die geringste Aussicht auf Verwirklichung hätte, wünschenswerth wäre, daß der Pachtvertrag einige Bedingungen bezüglich ihres Betriebs enthielte. Diese Linie wird aber nach der Ueberzeugung einer Menge Personen, welche sich mit der Sache beschäftigt haben, eine Ueberzeugung, die auch ich theile, nicht zu Stande kommen. Noch mehr: sie ist bereits aufgegeben; denn die gegenwärtigen Bestrebungen des Jura sind auf die Linie Biel-Basel mit Abzweigung nach Convers gerichtet. Man sage daher nicht, daß der Pachtvertrag der Ausführung des Dekrets vom 2. Februar 1867 ein Hinderniß in den Weg lege, und daß mit dessen Annahme Sie mit einer Hand zurücknehmen würden, was Sie uns mit der andern angeboten haben. Nicht die vorgeschlagene Verpachtung gefährdet unsere Lage, sondern der Umstand, daß wir uns in der Unmöglichkeit befinden, die vorgesehene Linien zu erstellen. Es ist gar wohl möglich, daß wir nach Verfluß der vierjährigen Frist oder sogar schon vorher von Ihnen die versprochene Subvention und noch einige Millionen darüber hinaus für die Linie Biel-Convers-Basel oder Biel-Delle oder Biel-Basel verlangen werden. Ich kann das Schicksal eines solchen Antrages nicht vorherhersagen, ich sehe aber auch nicht ein, inwiefern der Pachtvertrag einer günstigen Aufnahme dieses Antrages hinderlich sein könnte. Und selbst wenn eine Gesellschaft sich geneigt zeigen würde, z. B. die Linie Biel-Basel unter der Bedingung der Abtretung der Linie Bern-Neuenstadt zu erstellen, so würde der Vertrag ein solches Uebereinkommen durchaus nicht hindern, da der Kanton als Eigenthümer sich das freie Verfügungsrecht über seine Linien vorbehält. Man könnte höchstens einwenden, daß der Staat bei der Verpachtung seiner Linien auf 10 Jahre den Genuß derselben erst nach Ablauf dieser Frist abtreten könne. Dieser Einwurf hat aber keinen praktischen Werth; denn es würden immer noch 7–10 Jahre verfließen, bis die zu erstellenden Linien gebauet wären und der Staat in den Fall käme, die seinigen den dazu Berechtigten abzutreten. Ich würde eine heftige Opposition von Seite des Jura begreiflich finden, wenn es sich um die Veräußerung, um den Verkauf der bernischen Linien handeln würde. Ich begreife sie aber nicht gegenüber einem einfachen Pachtvertrage, welcher im Grunde nichts Anderes bezweckt, als unsere Finanzlage zu verbessern und einer neuen Steuererhöhung vorzubeugen. Wir könnten uns sogar fragen, ob der Vertrag der Erfüllung der Wünsche der Jurassier in Bezug auf die Erstellung von Eisenbahnen nicht vielmehr förderlich sei. Eine reiche, mächtige, gut administrierte Gesellschaft, wie die Centralbahn, soll uns mehr Garantie gewähren und mehr Ver-

trauen einflößen, als ein fremder Unternehmer aus England, Rußland oder Preußen. Könnte nun diese blühende Gesellschaft, wenn sie in guten Beziehungen zu dem neuen und alten Kantonstheile steht, uns nicht eines Tages von großem Nutzen sein und, wer weiß, vielleicht unsere Bahnen bauen? Wenn ihre gegenwärtigen direkten Interessen nicht dahin gerichtet sind, so könnte sie doch später, bewogen durch die Subvention des Staates und des Jura und um eine Konkurrenz, die ihr gefährlich werden könnte, zu beseitigen, sich dazu veranlaßt fühlen. Der Kanton Bern hat für die Linie Biel-Convers eine Subvention votirt, obschon diese Linie parallel mit seiner Linie Biel-Neuenstadt läuft. Das Zustandekommen der Dronbahn ist von Bernern sehr eifrig gefördert worden, obwohl dieselbe der bernischen Staatsbahn Konkurrenz macht. Es ist mir weder direkt, noch indirekt irgend welches Versprechen gemacht worden; ich weiß auch nicht, ob die Centralbahn irgend Jemanden positive Zusicherungen in Betreff der Jurabahnen gegeben hat. Ich habe aber die feste Ueberzeugung, daß Niemand unsere Wünsche erfüllen wird, als die schweizerische Centralbahn, und deshalb möchte ich, daß der Kanton seine Interessen fester mit denjenigen dieser Gesellschaft verknüpfen würde. — Ich habe meine Aufgabe noch lange nicht erfüllt und könnte noch manche Gründe vorbringen und Ihnen zur Beurtheilung vorlegen, da ich aber Ihre Zeit und Ihre geneigte Aufmerksamkeit zu mißbrauchen fürchtete, so will ich mich mit dem Gesagten begnügen. Ich bin von der Voraussetzung ausgegangen, daß der Pachtvertrag, abgesehen von jeder hypothetischen Berechnung auf dieser oder jener Seite, dem Kanton einen wirklichen Vortheil gewährt, indem er uns die Mittel gibt, die jährlich wiederkehrenden Defizite unserer Staatsbahn bedeutend zu vermindern und uns aus der beständigen Verlegenheit zu befreien, welche eine Folge unserer beengten Administration ist. Ich habe Ihnen auch die Gründe mitgetheilt, warum ich die jurassischen Eisenbahnen in keiner Weise für gefährdet halte. Ich begreife indessen, daß eine größere Klarheit und Bestimmtheit der einzelnen Vertragsbestimmungen selbst wünschbar ist, und ich finde es auch erklärlich, daß man die Interessen derjenigen Gegenden, welche den Besitz neuer Eisenbahnen anstreben, mit größerer Bestimmtheit gewahrt wissen möchte. Ich will deshalb auch nicht auf die Annahme des Pachtvertrages in seiner gegenwärtigen Fassung antragen. Mein Antrag geht vielmehr dahin, daß die Mängel des Vertrages beseitigt und derselbe unsern Wünschen gemäß vervollständigt werden möchte; er geht dahin, daß die Unterhandlungen mit der Centralbahn fortzusetzen seien, in der Hoffnung, daß ein Uebereinkommen getroffen werden könne, das auch Diejenigen beruhigt, welche der gegenwärtige Vertrag nicht befriedigt. Wäre derselbe nach den Wünschen Derjenigen redigirt, welche ihn heute zurückweisen, wie viele von uns würden ihn da wohl verwerfen? Sie wären gewiß bald gezählt. Suchen wir deshalb ihn zu verbessern, damit er die Zustimmung der Mehrheit erhalte und mit voller Ueberzeugung angenommen werden könne. Stimmen wir daher für den Antrag des Herrn v. Wattenwyl, welcher den Willen der Mehrheit der Kommission ausdrückte, bis der Ihnen bekannte Vorfall seine Verwerfung veranlaßte. Die Erklärung der Kommission enthält, täuschen wir uns darüber nicht, nichts Anderes, als eine Verschiebung der Angelegenheit ad calendas graecas, eine Gutheißung der Defizite, eine Zurückweisung der Bestrebungen, unsere Finanzlage zu verbessern; denn wir können sicher sein, daß der Regierungsrath, wenn ihm nicht ein förmlicher Auftrag dazu gegeben wird, die Unterhandlungen mit der Centralbahn nicht wieder anknüpfen wird.

Marti. Der Herr Berichterstatter der Kommission hat den Standpunkt derselben so getreu und einläßlich auseinandergesetzt, daß es keinem Kommissionsmitgliede möglich wäre, noch Vieles beizufügen. Die Kommission beantragt übrigens

einstimmig die Verwerfung des Vertrages, und es handelt sich daher bloß noch um die Frage, ob der Regierung ein Auftrag für Anknüpfung neuer Unterhandlungen im Sinne des Antrages des Herrn v. Wattenwyl gegeben werden solle. Ich erkläre offen, daß ich den Vertrag bereits von Anfang an mit Mißtrauen betrachtet habe, weil es mir schien, er sei nicht auf eine regelmäßige Art und Weise zu Stande gekommen. Der Große Rath hat in der letzten Sitzung beschlossen, es solle das Gesetz über den Betrieb der Staatsbahn zur zweiten Berathung vorgelegt werden, und Niemand hat an eine Verpachtung der Staatsbahn im gegenwärtigen Augenblicke gedacht. Herr v. Gonzenbach hat zwar gestern gesagt, diese Idee sei nicht neu, und er hat nachgewiesen, daß schon im Jahre 1865 und auch später wiederholt der Gedanke der Verpachtung der Staatsbahn in diesem Saale angeregt worden ist. Seit der Erlassung des Dekretes vom 2. Februar 1867 über die jurassischen Eisenbahnen ist aber diese Frage hier nie mehr berührt worden, da man es als selbstverständlich angenommen hat, daß die gegenwärtigen Verhältnisse in Betreff der Staatsbahn unverändert bleiben sollen, bis die Frage der Jurabahnen gelöst sei. Ich habe deshalb den Vertrag mit Mißtrauen zur Hand genommen. Doch kann ich auf der andern Seite ebenso bestimmt erklären, daß ich einer Verpachtung der Staatsbahn durchaus nicht entgegentreten würde, wenn alle Interessen des Staates gehörig dabei gewahrt wären. Wir wissen es so gut wie unsere Gegner, daß unsere Finanzen nicht sehr blühend sind, und wenn es möglich wäre, durch eine Verpachtung, bei welcher die Autonomie des Staates allseitig gewahrt wäre, oder auf irgend eine andere Weise die Rendite der Staatsbahn zu erhöhen, so würde es gewiß ein unfruchtbares Bestreben sein, hier im Großen Rathe einem solchen Antrage entgegenzutreten, nur um den Stolz zu haben, eine Staatsbahn zu besitzen und zu betreiben. Wie Herr Moschard, wissen auch wir, daß die Staatsbahn zu klein ist, um beim Selbstbetrieb vortheilhafte Ergebnisse zu liefern, und daß daher früher oder später wahrscheinlich eine Kombination getroffen werden muß, damit der Staatsbetrieb aufgegeben werden kann. Es war daher unsere Pflicht, vor Allem aus das finanzielle Ergebnis des Vertrages zu prüfen. Herr v. Gonzenbach hat uns in der letzten Sitzung nach seiner Zurückkunft von Basel gesagt, daß der Vertrag uns eine Mehreinnahme von Fr. 200,000 bringen werde. Noch heute hat Herr Moschard behauptet, daß eine Mehreinnahme von Fr. 186,000 unzweifelhaft sei, ja daß man sie sogar auf Fr. 220,000 anschlagen könnte, wenn man hypothetische Zahlen herbeiziehen wollte. Es ist mir fast unglaublich, daß nach der gestrigen Verhandlung heute noch Jemand behaupten kann, es stehe ein solches finanzielles Resultat in Aussicht. Nachdem der Herr Berichterstatter der Kommission mit den Zahlen der Delegirten nachgewiesen hat, daß die Verpachtung in den ersten drei Jahren eine Mehreinnahme von Franken 28,500 ohne Majoration und von Fr. 40,000 mit Majoration abwerfe, daß aber in den spätern Jahren beim Selbstbetrieb ein günstigeres Resultat erhaltlich sei, als bei der Verpachtung, kann ich nicht begreifen, wie man heute noch von einer Mehreinnahme zu Gunsten der Verpachtung von Franken 186,000 oder gar von Fr. 220,000 sprechen kann. Ich will auf die Zahlen, welche der Herr Berichterstatter der Kommission gestern anführte, nicht eintreten, doch hoffe ich, daß es, da sie heute wieder in Frage gestellt werden, von anderer Seite geschehen werde. Ich habe mich ferner gefragt, welches die staatlichen Interessen sind, die in dieser Frage gewahrt werden müssen. In dieser Beziehung wollen wir einander nicht täuschen, sondern uns gegenseitig die volle Wahrheit sagen, wie dieß auch in der Kommission geschehen ist. Man war darüber einig, daß die Staatsbahn ohne die Fortsetzung nach Luzern und in den Jura nie eine erträgliche Bahn werden könne. Diese Behauptung ist nicht erst heute aufgestellt, sondern sie ist bereits seit Jahren vom Verwaltungsrathe der

Staatsbahn ausgesprochen worden, also von den Herren v. Gonzenbach, Karrer und Steiner, welche nun die Verpachtung in's Werk setzen wollten. Das Geständniß dieser Herren selbst führt uns also zum Schlusse, daß wir dem Zustandekommen dieser Linien keine Hindernisse entgegenstellen sollen. Wie ist nun die Entwicklung unseres Eisenbahnwesens durch den Vertrag gesichert? Derselbe enthält keine sichernde Bestimmung in Betreff der Verlängerung der Langnau-Luzern; es kann daher von einer Aufkündigung des Vertrages während 10 Jahren keine Rede sein, wenn die Linie Langnau-Luzern erstellt würde. Wenn aber der Vertrag uns in dieser Hinsicht keine Garantie gewährt, so wird diese Linie von Seite der Centralbahn auch nie und nimmermehr zugestanden werden. Man wendet ein, daß dadurch der Bau dieser Linie nicht gehindert und daß die Centralbahn, wenn die Linie einmal gebaut sei, sie betreiben werde, um von zwei Uebeln das kleinere zu wählen. Es ist indessen klar, daß vom Betriebe einer Linie nicht eher die Rede sein kann, bis man den Bau in Aussicht genommen hat. Zuerst muß die Linie gebaut werden, und dazu müssen günstige Verhältnisse vorhanden sein, worunter namentlich gehört, daß der Staat noch frei über seine Linie Bern-Langnau verfügen kann, was nicht der Fall ist, wenn er sie einer Gesellschaft verpachtet, welche ein unmittelbares Interesse daran hat, daß die Verlängerung nach Luzern nicht zu Stande komme. Das ist nach meinem Dafürhalten so klar wie die Sonne, und wenigstens meinem schlichten Verstande wird Niemand etwas Anderes aufbinden können. Bezüglich der Verlängerung der Staatsbahn in den Jura gehe ich von der Voraussetzung aus, es sei dem Großen Rathe, wenigstens den 137 Mitgliedern, welche dazu stimmten, mit ihrem dem Jura am 2. Februar 1867 gegebenen Versprechen Ernst gewesen. Was die 87 Mitglieder betrifft, welche dagegen gestimmt haben und unter welchen gerade Herr v. Gonzenbach sich befand, so kann man natürlich von ihnen nicht verlangen, daß sie die Verhältnisse so frei und unberührt lassen, daß die Erstellung der Jurabahnen ermöglicht wird. Herr v. Gonzenbach hat sich zwar gestern damit gebrüstet, daß er in der Jurabahnfrage Berichterstatter gewesen sei. Dieß ist richtig; er hat das von ihm ausgearbeitete Dekret hier vertreten und ausgerufen, die Jurassier sollen bei ihrer Heimkunft sagen können: nous sommes de Berne! Nachdem er aber das Dekret, das er selbst gemacht und hier vertreten hat, bei der Abstimmung verworfen, findet er heute, durch den Pachtvertrag mit der Centralbahn werden die Jurabahnen nicht nur nicht gehindert, sondern vielmehr gefördert. Er hat bei dieser Behauptung diejenige Eventualität in's Auge gefaßt, welche am unwahrscheinlichsten eintritt, nämlich die Erstellung des ganzen jurassischen Eisenbahnnetzes. Wir wissen Alle, daß noch manches Jahr vergehen wird, bevor der Bau des gesammten Jurabahnnetzes möglich ist. Es ist daher auch unnütz, eine solche Eventualität bei dem Abschluß eines Pachtvertrages auf 10 Jahre in's Auge zu fassen, und wenn die Centralbahn für den Fall des Baues des ganzen Jurabahnnetzes die sofortige Kündigung des Vertrages gestattete, so hat sie uns damit durchaus keine Konzession gemacht. Herr v. Gonzenbach hat hervorgehoben, daß der Vertrag günstiger sei, als die Instruktion, indem er für den Fall des Baues des Jurabahnnetzes eine unmittelbare Aufkündigung gestatte, während die Instruktion bloß eine Aufkündigungsfrist von einem Jahr verlange. Wenn man uns glauben machen will, es liege hierin eine Garantie für den Jura, so ist dieß ein Blendwerk; denn Herr v. Gonzenbach weiß ganz gut, daß der Bau des Jurabahnnetzes mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird, daß also keine unmittelbare Aufkündigung des Pachtvertrages nothwendig ist. Was für Bestimmungen enthält der Vertrag im Weiteren, welche eine gesunde Entwicklung unserer Eisenbahnverhältnisse ermöglichen? Antwort: Gar keine! Schon dieß genügt, um uns zu veranlassen, den Vertrag zu verwerfen. Ich habe mich auch gefragt, ob eigent-

lich die Centralbahn diejenige Person sei, mit der wir für die Abtretung der Staatsbahn unterhandeln sollen. Da muß ich erklären, daß ich trotz der Behauptungen der Herren Moschard, v. Gonzenbach u. d. das Zutrauen, welches diese Herren für die Centralbahn an den Tag legen, nicht theilen kann und zwar im Hinblick auf die Erfahrungen, welche wir gegenüber der Centralbahn gemacht haben. Diese Erfahrungen floßen mir nicht so viel Zutrauen ein, daß ich glauben kann, diese große, mächtige, reiche Gesellschaft werde, wenn sie einmal in unserm Kantone ganz Meister ist, unsere Verkehrs-, Handels- und industriellen Interessen, sowie die Interessen unseres Landmannes fördern. Allerdings theile auch ich die Ansicht, daß die Centralbahn am besten im Fall ist, unsere Bahn zu betreiben, und ich gebe auch zu, daß es vielleicht möglich ist, mit ihr ein Abkommen zu treffen, durch welches die Interessen des Kantons sicher gestellt werden. Ebenso überzeugt bin ich aber, daß im gegenwärtigen Augenblicke die Centralbahn die Zugeständnisse nicht machen wird, welche wir zur Wahrung unserer Interessen verlangen müssen. Von diesem Standpunkte ausgehend behaupte ich, daß die Annahme des Antrages des Herrn v. Wattenwyl eine Unklugheit wäre. Alle Linien, welche der Kanton Bern noch erstellen muß, um zu einer gesunden Entwicklung zu gelangen und seine materielle Wohlfahrt zu erhöhen, sind Konkurrenzlinien der Centralbahn. Es liegt nun klar am Tage, daß diese Gesellschaft diese Linien nie bauen wird, bis sie sich überzeugt, daß sie auch ohne ihre Mitwirkung erstellt werden. Ich glaube, es sei dieß gerade das Hauptmotiv gewesen, warum die Centralbahn den Pachtvertrag abgeschlossen hat; sie glaubt dadurch die Entwicklung unseres Eisenbahnwesens zu hemmen. Wenn dieß aber richtig ist, so sollen wir uns hüten, einen auf solcher Basis abgeschlossenen Pachtvertrag zu genehmigen. Man wendet ein, durch die Annahme des vorliegenden oder eines neuen Vertrages (ich denke, ein neuer Vertrag würde in dieser Beziehung nicht viel günstiger ausfallen) werde der Jura nicht gehindert, die Linie Biel-Dachsfelden-Convers auszuführen, indem das Dekret vom 2. Februar 1867 zu Gunsten dieser Linie kein anderes Versprechen enthalte, als sie mit einer Subvention von Fr. 6,200,000 zu unterstützen. Herr v. Gonzenbach weiß aber so gut, als wir Alle, daß Niemand die Linie Biel-Dachsfelden-Convers betreiben kann, als gerade die Staatsbahn. Herr v. Gonzenbach gibt dieß zwar zu, wendet aber ein, daß im Falle der Verpachtung die Centralbahn den Betrieb dieser Linie gerne übernehmen werde, da von derselben ihren gepachteten Linien neuer Verkehr zugeleitet und dieser Gesellschaft daher ein unmittelbarer Vortheil daraus erwachsen werde. Wenn das so sicher ist, so hätte Herr v. Gonzenbach es bei den Unterhandlungen zur Sprache bringen sollen, um eine bezügliche Bestimmung in den Vertrag aufzunehmen. Hätte Herr v. Gonzenbach dieses Versprechen schriftlich gebracht, dann wäre ich vollständig beruhigt gewesen. Die Centralbahn wollte aber nicht einmal das Recht der Aufkündigung für den Fall der Erstellung der Linie Biel-Dachsfelden-Convers zugeben, sondern gewährte dieß einzig für den Fall der Ausführung des ganzen Jurabahnnetzes. Ich habe bereits vorhin bemerkt, daß vom Betriebe einer Linie nicht die Rede sein kann, bevor der Bau gesichert ist, und vom Bau kann nicht die Rede sein, bevor die bauende Gesellschaft weiß, wie und von wem die Linie betrieben werden soll. Da ein Selbstbetrieb der genannten Linie nicht möglich ist, so muß vorerst mit der Staatsbahn, und wenn diese von der Centralbahn gepachtet ist, mit dieser Gesellschaft ein Abkommen in Betreff des Betriebes getroffen werden. Würde nun eine Gesellschaft für den Bau der jurassischen Linien sich bilden und die Centralbahn um den Betrieb derselben angehen, so würde diese antworten: quod non, ich gehe keine Verpflichtung ein! Die Centralbahn würde sich weigern, den Betrieb zu übernehmen und zwar gerade aus dem Grunde, damit die Erstellung der jurassischen Linien unmöglich gemacht

werde. Man ist aber noch weiter gegangen und hat sogar behauptet, daß die Interessen des Jura im Falle der Verpachtung viel gesicherter seien, als bei der Fortsetzung des Selbstbetriebes. Man hat in Aussicht gestellt, daß die Centralbahn Delsberg-Basel bauen werde, und wir wissen sogar, daß sie vielleicht auch St. Immer-Convers baut; denn es ist von glaubwürdiger Seite gesagt worden, daß der erste Schritt der Centralbahn nach der Pachtung der bernischen Linien darin bestehen werde, auch den Jura-Industriel zu pachten, in welchem Falle es natürlich in ihrem Interesse läge, den Verkehr des St. Immerthales auf den Jura-Industriel zu ziehen. Es ist daher auch sehr wahrscheinlich, daß die Centralbahn die Zweigbahn St. Immer-Convers erstellen würde. Sie erinnern sich aber noch wohl, daß bei der Berathung des Dekretes vom 2. Februar 1867 alle Mitglieder, die aufrichtig die Interessen des Jura und des Kantons im Auge hatten, das Tronçonssystem verwarfen, zu welchem wir durch die Verpachtung der Staatsbahn an die Centralbahn gelangen würden. Durch das Tronçonssystem wird die jurassische Bevölkerung, statt in's Herz des Kantons, in einen andern Kanton hinübergeführt, und sie könnte nicht mehr sagen: nous sommes de Berne, sondern müßte ausrufen: nous sommes de Bâle, de Neuchâtel! An das Tronçonssystem würde sich die fernere Folge knüpfen, daß von einer Fortsetzung der Stammlinie nicht mehr die Rede sein könnte; denn wer wollte noch eine Bahn im Jura bauen, wenn Alles in den Händen der Centralbahn wäre. Schon jetzt ist sie im Besitze der Bahnhöfe Basel und Bern und wenn sie nun auch noch den Bahnhof Biel, sowie die Linien Delsberg-Basel und St. Immer-Convers besäße, so könnte sie sich jede Konkurrenz vom Halse schaffen, so daß weder früher noch später von den jurassischen Linien Biel-Basel und Sionceboz-Convers mehr die Rede sein könnte. Ich glaube nachgewiesen zu haben, daß ohne ganz sichere Bestimmungen in dieser Beziehung die Staatsbahn nicht verpachtet, und am allerwenigsten der Centralbahn verpachtet werden darf.

Herr Moschard hat Ihnen eine von seinen Reden gehalten, die auf großen Effekt berechnet sind, und die gewöhnlich auch großen Effekt machen. Ich bestreite aber die Richtigkeit des Standpunktes des Herrn Moschard, sowie die Richtigkeit des von ihm Angebrachten in Bezug auf die Mittel, deren sich der Jura bedienen solle, um zu seinem Ziele zu gelangen. Es ist hier nicht die Zeit und der Ort, um von der Person des Herrn Moschard zu sprechen. Ich will, obwohl ich sehr genaue Auskunft darüber ertheilen könnte, auch nicht anführen, daß Herr Moschard nach dem Därfürhalten der Jurassier, sowie nach meiner Ansicht von jeher der Stein des Anstoßes für das jurassische Eisenbahnnetz war. Nachdem alle Anstrengungen, um Herrn Moschard zu überzeugen, daß es im Interesse des Landes liege, seinerseits gemeinsam mit dem ganzen Jura vorzugehen, fruchtlos waren, mußten wir natürlich von Herrn Moschard Umgang nehmen und werden ihn aus dem Wege zu räumen suchen müssen. (Murren rechts.) Ich zweifle nicht daran, daß auch ohne die Mitwirkung des Herrn Moschard im Jura Eisenbahnen werden gebaut werden. Ich will damit Herrn Moschard nicht persönlich zu nahe treten, ich betrachte ihn als einen Ehrenmann, und wir haben uns gegenseitig in den vielen mündlichen und schriftlichen Unterhandlungen, die wir mit einander pflogen, stets als Ehrenmänner behandelt. Ich bin aber der Ansicht, daß Herr Moschard in dieser Frage auf irrigem Wege steht, da die von ihm heute bezeichneten Mittel gerade das Gegentheil von Demjenigen bewirken müssen, was er selbst dem Jura zu geben wünscht. Wir dürfen deshalb den Worten des Herrn Moschard auch nicht denjenigen Glauben schenken, den er bei Ihnen beansprucht hat. Ich wende mich zu dem Antrage des Herrn v. Wattenwyl, von dem ich sagen muß, daß er jedenfalls keine praktische Lösung der vorliegenden Frage bezweckt. Die Regierung wird diese Frage nicht aus den Augen ver-

lieren. Sie hat ohne Auftrag von Seite des Großen Rathes Pachtunterhandlungen mit der Centralbahn angebahnt, und auch der Verwaltungsrath der Staatsbahn hat dieß gethan, ohne einen Auftrag von der Regierung oder vom Großen Rathe zu haben. Das Vorgehen des Verwaltungsrathes hat mir nicht gefallen; doch will ich nicht behaupten, er sei dazu nicht kompetent gewesen. Wir wissen also, daß wir Behörden haben, die ohne bestimmten Auftrag unterhandeln werden, und die jedenfalls ohne einen solchen Auftrag viel günstigere Bedingungen erzielen können, als wenn sie infolge eines direkten Auftrages unterhandeln müssen. Sobald die Centralbahn weiß, daß der Staat seine Eisenbahn absolut verpachten will und daß sie allein dieselbe übernehmen kann, wird sie viel ungünstigere Bedingungen stellen, als wenn sie den Augenblick der Wiederaufnahme der Verhandlungen nicht kennt. Es sind aber noch andere sehr triftige Gründe, die uns davon abhalten sollen, im gegenwärtigen Augenblicke einen solchen Auftrag zu ertheilen. Ich will nicht untersuchen, ob dieß in der Würde des Kantons liege, sicher aber hat Jeder das Gefühl, daß in dieser Frage die Würde und Ehre des Kantons nicht aus den Augen gelassen werden darf. Ich überlasse es indessen Ihnen, zu entscheiden, ob es der Würde des Kantons angemessen sei, der Centralbahn sofort wieder nachzulaufen. Was wird die Folge davon sein, wenn ein solches Provisorium aufgestellt und sanktionirt wird? Schon bisher hatten wir seit vier Jahren ein Provisorium, woran sich außerordentliche Uebelstände knüpften. Der Betrieb kann nicht zum Vortheil des Staates eingerichtet werden, so lange ein Provisorium besteht und das Personal nicht fest angestellt werden kann. Wenn heute die Verpachtung beschlossen wird, so wissen die 300 Angestellten der Staatsbahn, daß sie von nun an nicht mehr dem Kanton Bern, sondern der Centralbahn dienen müssen. Wir machen also unsere Angestellten zu Centralbahnangestellten, bevor nur die Verpachtung durchgeführt ist. Suchen wir lieber aus dem Provisorium herauszukommen, was ja auch im Willen des Großen Rathes liegt, der in der letzten Sitzung beschlossen hat, das Gesetz über den Betrieb der Staatsbahn in der nächsten Session definitiv zu beraten. Ich frage aber auch, wer soll mit der Centralbahn unterhandeln, wenn nach dem Antrage des Herrn v. Wattenwyl ein bezüglicher Auftrag ertheilt wird? Zuerst hat man gesagt, der Verwaltungsrath der Staatsbahn solle auch diesmal wieder unterhandeln, man hat dann aber doch gefunden, es solle nicht eine Regierung Nr. 2 aufgestellt und damit der Regierung Nr. 1 ein Mißtrauensvotum gegeben werden, und es freut mich, daß der Herr Antragsteller den betreffenden Auftrag wenigstens der ordentlichen Staatsbehörde geben will. Wir wissen nun, daß die Regierung gegenwärtig mit Arbeit überladen ist, daß sie große Aufgaben zu lösen hat und namentlich durch die Ordnung der Finanzfragen in Anspruch genommen wird. Würde der Antrag des Herrn v. Wattenwyl angenommen, so würden in jeder Session Mahnungen eingereicht werden, um die Regierung zu drängen, die Unterhandlungen zum Abschluß zu bringen. Ich glaube nun, Sie sollen die Regierung, wenn sie es wenigstens gut mit ihr meinen, nicht in diese fatale Lage setzen, sondern ihr die nöthige Ruhe lassen, um im letzten Jahre dieser Verwaltungsperiode die ihr obliegenden wichtigen Fragen zum Wohle des Landes zu lösen. Wer soll unterhandeln, wenn der Regierung ein bezüglicher Auftrag gegeben wird? Etwa der Eisenbahndirektor? Herr Jolissaint hat bereits mit der Centralbahn unterhandelt, und gerade darin erblicken die Herren Verwaltungsräthe eine Satisfaction, indem sie günstigere Bedingungen erzielen, als Herr Jolissaint, der bei der Centralbahn keine persona grata ist, wie die Herren v. Gonzenbach, Karrer und Schaller. Nachdem aber diese Unterhändler, unter denen ein ausgezeichnete Nationalökonom, ein ausgezeichnete Jurist und ein ausgezeichnete Eisenbahnsachmann war, nur einen Vertrag zu Stande gebracht haben,

von dem Jedermann sagt, daß er zu verwerfen sei, werden Sie keine Persönlichkeit finden, welche bessere Bedingungen erhalten kann, und am allerwenigsten wird die Regierung dieß können, da sie mit der Centralbahn ohnehin nicht auf dem besten Fuße steht. Von frühern Rednern ist bemerkt worden, daß wir nach der Verpachtung mit der Centralbahn auf dem besten Fuße stehen werden, was gegenwärtig nicht der Fall sei. Diese Behauptung ist nicht richtig. Herr v. Gonzenbach hat bereits bemerkt, daß der Abgeordnete des Centralbahndirektiums gar nicht so geneigt gewesen sei, auf die Unterhandlungen einzutreten, weil die Centralbahn, seitdem der Kanton Bern selbst eine Eisenbahn besitze, mit demselben auf gutem Fuße stehe, was früher nicht der Fall gewesen sei. Wenn wir nun nicht wissen, wer mit der Centralbahn unterhandeln soll, so finde ich keinen andern Ausweg, als daß der Große Rath von der Regierung Umgang nehme und die betreffenden Personen selbst bezeichne, z. B. die H. H. König und Moschard, welche von der Centralbahn sicher gut würden aufgenommen werden. Jedenfalls werden diejenigen Personen, welche bereits unterhandelt haben, dieß nicht mehr thun wollen. Es ist deshalb von diesem Standpunkte aus sehr schwierig, ja sogar unmöglich, neue Unterhandlungen anzuknüpfen. Wenn ich nun aber auch zugebe, daß die Unterhandlungen mit der Centralbahn auch ohne besondern Auftrag immer im Auge behalten und unter Umständen wieder aufgenommen werden sollen, so vindizire ich doch dem Jura das Recht, daß noch während zwei Jahren die Sachlage nicht verändert werde. Sie haben dem Jura Ihr Ehrenwort gegeben, daß er eine Frist von vier Jahren haben solle, um die Erstellung seiner Eisenbahnen zu sichern, und daß Sie keine Maßregeln treffen wollen, welche seine Anstrengungen beeinträchtigen könnten. Ich kann nun auf's Bestimmteste und entgegen den Behauptungen des Herrn Moschard erklären, daß die Anstrengungen des Jura, welche gegenwärtig auf einen Punkt gelangt sind, da sie die schönsten Resultate ergeben können, durch die Annahme des Pachtvertrages getödtet würden. Der Jura verlangt heute weder eine größere Subvention, noch eine Modifikation des Dekretes vom 2. Februar 1867, sondern nur, daß man ihn ruhig fortarbeiten lasse und ihm nicht mit der einen Hand wieder nehme, was man ihm mit der andern gegeben hat. Ist er dann am Ziel seiner Anstrengungen angelangt, was nächstens der Fall sein wird, so wird er vor Sie treten und Ihnen Vorschläge machen, die Sie sicher mit großer Mehrheit annehmen werden. Unterdessen aber soll die Sachlage nicht verändert und die Staatsbahn nicht verpachtet werden, namentlich nicht an eine Konkurrenzgesellschaft der Juraabahn.

Kaiser in Grellingen. Wenn ich in der vorliegenden hochwichtigen Angelegenheit ebenfalls das Wort ergreife, so geschieht es vorzüglich aus dem Grunde, um den jurassischen Standpunkt zu beleuchten. Ich übergehe deshalb die materielle Seite des Vertrages, besonders da von verschiedenen Rednern nachgewiesen worden ist, daß die Vortheile des Pachtvertrages, wie man sie berechnet hat, in nichts zerfallen. Ich bin auch vollständig überzeugt, daß der Pachtvertrag nicht sowohl der materiellen Interessen wegen abgefaßt worden ist, als vielmehr um den Jura in seinen Bestrebungen zu hindern und die Centralbahn vor einer Konkurrenzbahn zu bewahren. So wenigstens hat der Jura die Sache aufgefaßt, nachdem er von dem Pachtvertrage Kenntniß erhalten hatte. Es fragt sich, ob Eisenbahnen für den Jura eine politische Nothwendigkeit seien, oder nicht. Je nachdem die Antwort auf diese Frage ausfällt, haben Sie in der Verpachtungsfrage freie Hand oder nicht. Zur Beleuchtung der Frage der Nothwendigkeit einer Eisenbahnverbindung zwischen beiden Kantonstheilen muß ich auf die Zeit der Vereinigung des Jura mit dem Kanton Bern zurückgehen. Ich kann sagen, daß es die Rücksichtslosigkeit der allirten Mächte war, welche den Jura mit Bern vereinigt

hat. Diese haben im Jahre 1815 durchaus keine Rücksicht auf die Bedürfnisse der Völker genommen, sondern ihr absoluter Wille war einzig maßgebend. Wir finden keine Stammverwandtschaft zwischen dem Jura und dem alten Kantonstheil: dort romanische, hier alemannische Race, dort französische, hier deutsche Sprache; zwischen den beiden Bevölkerungen existiren keine socialen Beziehungen, und sie sind auch in Bezug auf die geographische Lage getrennt, indem die Gebirgszüge die Richtung von Basel nach Neuenburg haben, so daß kein Ausgang in den alten Kanton vorhanden ist. Der Jura hat gegen den alten Kantonstheil nur etwa 4 Stunden Föhlung, gegen Frankreich aber 20, gegen Solothurn 15, gegen Neuenburg 4 und gegen Basel 3 Stunden. Es ist deshalb leicht begreiflich, daß der Jura andere Lebensanschauungen, andere Bedürfnisse hat, als der alte Kantonstheil. Ungeachtet dieser Verhältnisse hat der Wiener Kongreß den Jura dem Kanton Bern einverleibt, ohne zu fragen, ob in Folge dieser Vereinigung die beiden Kantonstheile glücklich oder unglücklich sein werden. Das vorzüglichste Motiv, welches ihn dabei leitete war, den Kanton Bern zum mächtigsten Kanton der ganzen Schweiz machen und ihn für den Verlust der Waadt und des Aargau zu entschädigen. So lange das Volk keinen Willen hatte, so lange eine absolute Regierung vorhanden war, konnte so Etwas geschehen. Wir sehen deshalb auch den Jura vollständig ruhig während des Patricierregimentes von 1816–1830. Eine größere Bewegung zeigte er aber schon gegenüber dem Patriciat von 1830, und dieselbe nahm zu unter der liberalen Regierung und nahm namentlich in den Jahren 1833, 1836, 1839 und 1846 größere Dimensionen an. Diese Bewegungen des Jura gegenüber dem alten Kanton ziehen sich wie ein rother Faden durch die Geschichte. Hätte eine bernische Regierung die Verhältnisse näher gekannt, hätte sie eingesehen, daß es nicht genügt, eine einheitliche Gesetzgebung anzustreben, sondern daß die socialen Verhältnisse verbessert, daß leichtere Verbindungen hergestellt, daß die kommerziellen und persönlichen Beziehungen zwischen beiden Kantonstheilen erleichtert werden müssen, um das Gefühl der Zusammengehörigkeit zu erwecken, so wären diese Uebelstände schon längst gehoben. Leider aber ist bis in die jüngste Zeit in dieser Richtung nie Etwas geschehen. Endlich hat man auf die Anregung von Staatsmännern aus dem alten Kanton und da auch im Jura ähnliche Bestrebungen schon längst sich geltend gemacht hatten, das Dekret vom 2. Februar 1867 erlassen, durch welches den jurassischen Eisenbahnen eine bedeutende Subvention gewährt worden ist. Die Verbindung beider Kantonstheile durch eine Eisenbahn ist denn auch das einzige Mittel, um das Gefühl der Zusammengehörigkeit im Jura zu erwecken. Wenn Sie den katholischen Theil des Jura auf 3 und den reformirten Theil auf 2 Stunden Bern nähern, so wird dieß Wunder bewirken. Die Handels-, sowie die persönlichen Beziehungen werden ungemein zunehmen, namentlich weil die Verhältnisse diese Zunahme begünstigen. Der alte Kantonstheil hat vorzugsweise eine agrarische Bevölkerung, welche ihre Produkte im Jura leicht wird absetzen können, da derselbe seine Lebensmittel größtentheils nicht selbst erzeugt. Auf der andern Seite wird der Jura suchen, für seine industriellen Produkte im alten Kantonstheil Absatz zu finden. In Folge dessen wird nach und nach auch eine vollständige Einigkeit des Kantons zu Stande kommen. Das Gefühl der Zusammengehörigkeit, das Sie schon längst gerne hätte entstehen sehen, wird Ihnen in den Schooß fallen, wie eine reife Frucht. Es beweist dieß, wie nothwendig die Erstellung von Eisenbahnen im Jura ist. Wer hätte nun glauben sollen, daß diese Frage, die vor 2 Jahren grundsätzlich gelöst worden ist, schon wieder hier zur Sprache kommen und der Versuch werde gemacht werden, den Grundstein dieser Vereinigung wieder zu zertrümmern? Es ist mit den heutigen Begriffen über die Volksrechte schlechterdings nicht vereinbar, daß ein Land ohne Gefühl der Zusammengehörigkeit von einem andern abhängt. Ich

bin fest überzeugt, daß in nicht mehr ferner Zeit kein Land mehr von einem andern abhängig sein wird, das mit ihm nicht durch soziale Beziehungen oder durch Stammverwandtschaft verbunden ist. Wenn nun von gewisser Seite alles Mögliche gethan wird, um Dasjenige, was die Mehrheit des Jura anstrebt, zu hintertreiben, so liegt der Grund, den man zwar nicht offen auszusprechen wagt, darin, daß man keine Verbindung mit Bern will. Wenn Herr Moschard hier behauptet hat, der Jura habe bis dahin Alles falsch angegriffen, um Eisenbahnen zu erhalten, so ist diese Behauptung durchaus unrichtig. Herr Moschard sagte, der Jura hätte sich bei dem Ostwestbahnunternehmen nicht betheiligen sollen. Der Jura hat für die Bielerseelinie einen Beitrag von Fr. 300,000 votirt, da aber eine getrennte Rechnungsführung nicht möglich war, so ist dieser Beitrag nicht eingezahlt worden. Der Jura hat sich also bei dem Ostwestbahnunternehmen nicht betheiligt. Herr Moschard sagte ferner, der Jura hätte nicht zum Staatsbau stimmen sollen, ohne irgend welche Sicherheit für sich selbst zu erhalten. Dadurch aber, daß der Staatsbau beschlossen worden ist, ist dieser Grundsatz auch für den Jura anerkannt worden, und wenn in Folge der bekannten Mißverhältnisse die Ausdehnung des Staatsbaues auf die jurassischen Linien nicht möglich war, so ist wenigstens die Sicherheit vorhanden, daß dieselben mittelst der vom Großen Rathe votirten Subvention zu Stande kommen können. Hätte sich aber der Jura von vornherein gegen jede Staatsbetheiligung an Eisenbahnen im Kanton Bern ausgesprochen, hätte er dann seinerseits auf eine solche Betheiligung für seine Linien Anspruch machen können? Offenbar nicht. Gerade dem Grundsatz der Staatsbetheiligung an den Eisenbahnen hat es der Jura zu verdanken, daß er nun Aussicht hat, Eisenbahnen zu erhalten, wenn wenigstens der Große Rath heute zum Dekret vom 2. Februar 1867 steht. Ebenso unrichtig ist die Behauptung des Herrn Moschard, daß der Jura den Bau des ganzen Netzes aufgegeben habe. Nie hat man den Gedanken aufgegeben, alle Theile des Jura mit Bern zu verbinden, und noch zur Stunde werden die größten Anstrengungen zu Erreichung dieses Zieles gemacht. Die weitere Behauptung, daß die Verpachtung der Staatsbahn an die Centralbahn für den Jura nicht nachtheilig sei, ist von den beiden Berichtstattern, von einem Unterzeichner des Vertrages selbst (Herr Karrer) und von verschiedenen andern Rednern so schlagend widerlegt worden, daß man schlechterdings nicht annehmen kann, Herr Moschard habe diese Behauptung aus Ueberzeugung ausgesprochen. Wenn aber Herr Moschard wirklich diese Ueberzeugung hätte, warum schließt er sich denn dem Antrage auf Verwerfung des Pachtvertrages an? Unrichtig ist ferner die Behauptung des Herrn Moschard, daß er sein Möglichstes thue, damit der Jura Eisenbahnen erhalte. Die ganze öffentliche Meinung im Jura ist gerade vom Gegentheil überzeugt, sie ist überzeugt, daß Herr Moschard keine Eisenbahnen will, und wenn er gemeinsam mit allen andern Bürgern des Jura für dieses schöne Werk arbeiten würde, so würden wir unserm Ziele viel näher stehen, als es heute der Fall ist. Allenthalben findet man die Spuren von Herrn Moschard's Opposition gegen die Betheiligung an dem Bau der jurassischen Eisenbahnen; allenthalben sucht er dem Unternehmen Hindernisse zu bereiten. Es ist dieß eine im Jura allbekannte Thatsache. Es gehört deßhalb von Seite des Herrn Moschard auch eine unendliche Frechheit dazu, um hier angesichts des Großen Rathes behaupten zu können, daß er sein Möglichstes für die Erstellung der Juraabahn thue. Wenn Herr Moschard an sein Herz gepocht und ausgerufen hat, welches Feuer darin für den Jura brenne, so ist mir dieß wirklich etwas ganz Neues. Der ganze Jura kennt ihn als einen Mann, der wenig Herz, wenig Ehrgefühl, aber sehr viel Ehrgeiz hat, und das ist denn auch der Grund, warum Herr Moschard trotz seiner Talente von der großen Mehrheit des Jura nicht nur mißachtet, sondern verachtet ist, und warum man ihn

auch im alten Kanton mit Mißtrauen behandelt. Wenn Herr Moschard auf sein politisches Leben zurückschauen würde, so würde er sich bald überzeugen, daß er es sich selbst zuzuschreiben hat, daß eine solche Gesinnung ihm gegenüber herrscht. Herr Moschard würde bei diesem Rückblick sich noch erinnern, wie er in der 46er Periode zu den Radikalsten gehörte, er würde sich erinnern, mit welchem Feuer er im Jahre 1848 vor dem französischen Gesandten eine Rede gehalten hat, er würde sich erinnern, wie er 1850 den Radikalen die Zusicherung gab, daß er zu ihnen halten, mit ihnen wirken wolle, während er sich bereits den Konservativen mit seiner ganzen Partie um die Regierungsrathsstelle verkauft hatte, er würde sich erinnern, wie er hier über den bei der Wahl erhaltenen Sieg Thränen geweint hat, er würde sich erinnern, daß er seine politischen Freunde von 1846 in der 50er Periode mit der größten Leidenschaftlichkeit verfolgte und Alles zertrümmern wollte, was die Regierung von 1846 geschaffen hatte, er würde sich erinnern, warum er später von der Centralstelle im Jura, zu der ihn die liberale Regierung berufen hatte, entfernt werden mußte. Herr Moschard muß sich bei einer solchen Selbstschau schuldig fühlen. Das ist denn auch der Grund, warum der Jura nichts von Herrn Moschard will, warum er trotz seiner Opposition vorwärts gehen und sich Bern anschließen will. Wenn Sie nun den Jura in seinen Bestrebungen, nähere Beziehungen mit dem alten Kanton anzuknüpfen, nicht unterstützen wollen, dann versichere ich Sie, daß die Vereinigung des Jura mit Bern nicht von langer Dauer sein wird. Sie können wohl das Zustandekommen des jurassischen Eisenbahnnetzes verhindern, nicht aber den Bau der Tronçons St. Zimmer-Gonvers, Delémont-Basel und Bruntrut-Delle, wodurch die heute schon spärlichen Beziehungen zwischen dem Jura und dem alten Kanton noch verringert werden. Glauben Sie dann gleichwohl auf den Jura zählen zu können? Die gegenwärtig im Jura die große Mehrheit bildende Partei, welche ernstlich und mit Ueberzeugung zu Bern hält, wird zusammenschmelzen, zur Minderheit werden und endlich vollständig verschwinden. Thun Sie deßhalb keine Schritte, die Sie später bitter bereuen müßten. Daß die Centralbahn ihre Interessen nicht da sucht, wo der Jura, mache ich ihr nicht zum Vorwurf. Die Centralbahn ist eine Spekulationsgesellschaft, welche keine Rücksichten gegenüber dem Jura zu nehmen hat, sondern einzig darauf bedacht sein muß, ihren Aktionären möglichst hohe Dividenden zu zahlen. Es liegt aber nicht im Interesse dieser Dividenden, daß sie sich selbst Konkurrenzlinien baue. Eine so ehrenhafte Gesellschaft die Centralbahn auch sein mag, so ist doch nicht von ihr zu erwarten, daß sie im Interesse des Jura vorgehe. Ich gebe die Möglichkeit zu, daß sie vor Thorichluß vielleicht noch in der zwölften Stunde, wenn das Unternehmen obnehin gesichert ist, dasselbe auszuführen verlangt, vorher aber wird sich die Centralbahn nicht beileassen. Halten Sie deßhalb an dem Dekret vom 2. Februar 1867 fest, durch welches wir dahin gelangen werden, nicht nur einen Theil des Jura, sondern den ganzen Jura mit dem alten Kanton zu verbinden und infolge dessen die noch herrschende Uneinigkeit zwischen dem alten und neuen Kantonstheil für immer zu begraben.

M i g y, Regierungsrath. Ich erkläre von vornherein, daß ich mich so kurz als möglich fassen werde. Ich kann jedoch in der vorliegenden Frage unmöglich auf das Wort verzichten, da die gegenwärtige Diskussion in hohem Maße denjenigen Kantonstheil, dem ich angehöre, interessirt und da ein jurassischer Redner dieses Interesse vorhin zum Hauptgegenstand seiner Rede gemacht hat. Setzen wir uns vorerst über die Frage in's Klare. Delegirte haben sich auf Basel begeben und einen Vertragsentwurf über die Verpachtung der Staatsbahn abgeschlossen. 29 Mitglieder des Großen Rathes haben eine außerordentliche Einberufung desselben verlangt, damit er darüber einen Entscheid fasse. Der Vertrag ist von

den Aktionären der Centralbahn genehmigt worden, so daß es scheint, die ganze Angelegenheit sollte sich auf die eine Frage beschränken: will der Große Rath den Vertrag genehmigen oder nicht? Ich erkläre offen, daß der Vertrag verworfen werden muß, weil er die materiellen Vortheile nicht gewährt, welche man in Aussicht gestellt hat, und weil er zudem die unerläßlichen Bedingungen für die zukünftige Entwicklung des bernischen Eisenbahnnetzes sowohl in der Richtung nach dem Jura als in derjenigen nach Luzern nicht enthält. Dieß ist die Ansicht der Regierung, und auch die Kommission trägt einstimmig auf Verwerfung des Vertrages an, so daß die Diskussion schnell hätte beendigt sein sollen; denn im Grunde gehen die Ansichten nicht auseinander. Dessen ungeachtet ist man auf die Sache selbst eingetreten, wodurch ich mich gedrungen fühle, auch meinerseits einige Bemerkungen zu machen. Ich konstatire vor Allem aus, daß in Bezug auf die finanzielle Seite des Vertrages die im Schooße der Kommission stattgefundenen kontradiktorischen Untersuchungen herausgestellt haben, daß die vorgeschlagene Verpachtung dem Kanton während der drei ersten Jahre bloß eine jährliche Mehreinnahme von Fr. 28,000 oder von Fr. 40,000, wenn man die zweifelhafte Majoration in Rechnung bringt, ergeben würde. Diese Zahlen sind von allen Mitgliedern der Kommission angenommen und bis jetzt nicht bestritten worden; dennoch hat Herr Moschard nachdrücklich hervorgehoben, daß der Kanton im Falle der Verpachtung eine jährliche Mehreinnahme von Fr. 186,000, ja sogar von Fr. 220,000 machen werde. Diese auf unrichtigen Voraussetzungen beruhende und auf keine Zahlenberechnungen sich stützende Behauptung, die von der Kommission, deren Mitglied auch Herr Moschard ist, sowie von den Unterhändlern des Vertrages selbst dementirt und widerlegt worden ist, muß ich nicht nur als eine unkluge, sondern als eine irrige, erdichtete und die öffentliche Meinung irre leitende zurückweisen. Auch hat der nämliche Herr Moschard in auffallendem Widerspruche mit seiner schwülstigen Auseinandersetzung zu Gunsten der vorgeschlagenen Verpachtung mit dem Antrage auf Verwerfung des Pachtvertrages geschlossen. Ja, der Große Rath wird diese Verwerfung und zwar voraussichtlich mit Einstimmigkeit beschließen, weil die erwähnten Fr. 28,000 nicht genügen, um ihn zu bestimmen, den Selbstbetrieb aufzugeben. Herr Moschard sucht mit hochtrabenden Phrasen, wie er sie gewohnt ist, nachzuweisen, daß Diejenigen, welche die Genehmigung des Pachtvertrages bekämpfen, die wahren Interessen des Jura verkennen. Es wird mir ein Leichtes sein, das Gegentheil unwiderlegbar zu beweisen. Ich nehme es als ausgemacht an, daß der Vertrag nicht nur die für den Jura unumgänglich nothwendigen Garantien nicht enthält, sondern daß er auch aus dem Grunde ein verfehlter ist, weil er gegenüber diesem Landestheile über alle Rücksichten sich hinwegsetzt und einen flagranten Wortbruch in sich schließt. In seiner Sitzung vom 2. Februar 1867 hat der Große Rath für die Linie Biel Sonceboz-Dachsfelden mit Abzweigung von Sonceboz nach Convers eine Subvention von Fr. 6,200,000 votirt und dieselbe an die Bedingung geknüpft, daß sich innerhalb vier Jahren eine Baugesellschaft bilde. Der Art. 7 des Dekretes sagt in seinem zweiten Lemma: „Für den Fall jedoch, daß früher oder später eine mit den nöthigen Garantien ausgerüstete Gesellschaft sich finden sollte, um das ganze jurassische Bahnnetz, nämlich außer den oben speziell genannten Linien, auch diejenigen von Dachsfelden nach Basel und nach Pruntrut auszuführen, so spricht der Staat jetzt schon die Geneigtheit aus, unter alsdann zu vereinbarenden nähern Bedingungen die Strecke der jetzigen Staatsbahn Bern-Biel und Neuenstadt-Biel zum Kostenwerthe in das Gesamtnetz einzuwerfen und sich für diesen Betrag mit Aktien des neuen Unternehmens zu betheiligen.“ Statt sich nun in dem Vertrage für die verschiedenen in dem erwähnten Dekret vorgesehenen Eventualitäten Garantien auszubedingen, haben die

Delegirten sich darauf beschränkt, das Kündigungsrecht ohne Entschädigungspflicht für den im Art. 7 angeführten Fall der Ausführung des ganzen jurassischen Eisenbahnnetzes vorzubehalten. Wenn also der Jura dahin gelangen würde, die Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers, oder, was sehr ernstlich projektirt ist, die Hauptader Biel-Basel mit Abzweigung von Sonceboz nach Convers zu erstellen, so könnte der Vertrag bis nach Ablauf der 10 Pachtjahre nicht gekündet werden. Den Delegirten, welche den Pachtvertrag abgeschlossen haben, konnte es nicht unbekannt sein, daß der Jura alle seine Kräfte anstrengt und alle seine Hülfsmittel in Bewegung setzt, um die Ausführung der letztern Kombination zu sichern. Die Presse, sowie verschiedene besondere Publikationen haben einem weitem Publikum von diesen Anstrengungen Kenntniß gegeben, denen ernste Angebote von Seite eines reichen, fremden Unternehmers vorausgingen. Statt durch Aufnahme förmlicher und bestimmter Garantien in den Vertrag diese jurassischen Schöpfungen der Zukunft nicht zu hemmen und zu lähmen, haben die Delegirten einer mächtigen Konkurrenzgesellschaft, die jedem jurassischen Eisenbahnunternehmen feindlich gegenübersteht, den ununterbrochenen Besitz der Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern auf die Dauer von 10 Jahren zugesichert. Der Jura würde also, Dank dem fraglichen Vertragsprojekt, nicht einmal mehr seine freie Bewegung während der ihm durch das Dekret des Großen Rathes gewährten und zugesicherten Frist von vier Jahren behalten. Ich hatte also Recht, wenn ich behauptete, daß der Pachtvertrag einen Wortbruch gegenüber dem Jura in sich schließe und als eine unloyale Machenschaft bezeichnet werden müsse.

Man hat im Jura nicht vergessen, welch' eines lebhaften Verkehrs zur Zeit, da die Eisenbahn von Basel nach Biel durch den Hauenstein und über Olten noch nicht erstellt war, die Straße von Biel nach Basel sich zu erfreuen hatte. Die durch den Jura führende Straße nach Basel war eine der frequentirtesten der ganzen Schweiz und zwar sowohl in Bezug auf den Reisenden- als namentlich auch in Bezug auf den Güterverkehr. Jeder Unbefangene wird daher zugeben, daß wenn der Jura in dieser Richtung eine Eisenbahn, d. h. ein Kommunikationsmittel, wie es durch den Hauenstein erstellt worden ist, erhält, die frühere Konkurrenz sich wieder geltend machen, das frühere Leben, der frühere Verkehr mit allen seinen Vortheilen wieder erstehen und die jurassischen Thäler wieder gedeihen werden. Dieses Leben, dieses Gedeihen opfern Sie auf eine Dauer von 10 Jahren auf, und zwar sogar schon vor Ablauf der dem Jura vom Großen Rathe in seinem Dekrete vom 2. Februar 1867 feierlich zugesicherten vierjährigen Frist; denn der Pachtvertrag wird ohne die Zustimmung der Centralbahn während 10 Jahren nicht beseitigt werden können, auch wenn der Jura Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers oder Biel-Basel mit Abzweigung nach Convers erstellen würde. Dieses gänzliche Fehlen jeder schützenden Bestimmung für die beiden erwähnten Fälle macht die Annahme des Vertrages nicht nur für jeden Jurassier, sondern für jeden Bürger unmöglich, dem die Zukunft des Landes am Herzen liegt; denn der Pachtvertrag tödtet in seinem Keime das Dekret vom 2. Februar 1867, indem er zum Nachtheil der Jurabahnen den Schlußstein des Unternehmens auf 10 Jahre einer Konkurrenzgesellschaft überliefert und so für diese Zeit im Jura die Bildung einer Gesellschaft verhindert und Angebote eines ernstlichen Unternehmers für die projektirten Linien unmöglich macht. Die Richtigkeit dieser Behauptung wird Niemand bestreiten können. Wenn ich mich gegen die Abtretung der Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern an die Centralbahn ausspreche, so beabsichtige ich damit durchaus nicht, ihre Loyalität in Zweifel zu ziehen. Diese Gesellschaft hat auch Interessen zu wahren, und sie hat deshalb das Recht, ja die Pflicht, alle ihr zu Gebote stehenden Mittel anzuwenden, um die Erstellung einer für sie ge-

fährlichen, sie vielleicht zu Grunde richtenden Konkurrenzlinie zu verhindern. Auf der andern Seite soll man uns aber auch nicht vorwerfen, wie Herr Moschard gethan, daß wir eine falsche Politik befolgt haben, wenn wir die Centralbahn von Biel und Neuenstadt abzuhalten suchten und den Schlüssel zum Jura nicht einer feindlichen Konkurrenzlinie auslieferten, mit andern Worten nicht den Wolf zum Hirten machen wollten. Ich wiederhole also, daß der Pachtvertrag dem Dekret vom 2. Februar 1867 widerspricht und daher verworfen werden muß. Ich war erstaunt, Herrn Moschard ausrufen zu hören, daß dieses Dekret unausführbar und von den Jurassiers aufgegeben worden sei. Ich muß diese Behauptung bestreiten. Allerdings hat man für den Augenblick auf den Bau des Gesamtreges verzichtet und beschäftigt sich ausschließlich mit den Linien Bruntrut-Delle und Biel-Basel mit Abzweigung nach Convers, aber man hat keineswegs den Gedanken aufgegeben, später auch Delsberg-Bruntrut auszuführen. Von einer theilweisen und allmähigen Ausführung auf das gänzliche Aufgeben eines Unternehmens schließen, ist eine Logik, die man nicht näher zu bezeichnen braucht. Herr Moschard fügt bei, daß dieses Dekret unmöglich und unausführbar sei. Wenn man einen Blick auf die Vergangenheit wirft und bedenkt, was in den letzten 20 Jahren geschehen ist, so sollte man das Wort „unmöglich“ nicht mehr aussprechen. Denken Sie an den Uebergang über den Brenner, den Mont-Cenis-Durchstich, an das großartige Unternehmen der Gotthardbahn, dessen Durchführung gegenwärtig von verschiedenen schweizerischen Kantonen angestrebt wird, und vergessen Sie nicht, daß man in den Jahren 1852 und 1854 in dieser Versammlung große Anstrengungen machen mußte, um Bern und seine Umgebung von der Nützlichkeit und Nothwendigkeit der Eisenbahnen zu überzeugen. So große Fortschritte hat man in dieser Beziehung gemacht. Gefährde man die Zukunft, von der wir nicht wissen, was sie uns bringt, nicht durch solche Bedenken. Lähme und entmuthige man (was namentlich nicht von Seite eines Jurassiers geschehen soll) diejenigen nicht, welche an die Möglichkeit der Errichtung schwieriger, aber nothwendiger Werke glauben. Herr Moschard behauptet endlich mit seinem gewohnten Pathos, daß nur die Centralbahn die Jurabahnen erstellen werde. Dieser Behauptung, welche schon der Natur der Sache nach als eine unrichtige bezeichnet werden muß, setze ich folgende gegenüber: Jede andere Gesellschaft könnte im Jura eher Eisenbahnen bauen, als die Centralbahn, weil einzig diese ein dem Bau und Gedeihen unserer jurassischen Eisenbahnen direkt entgegenstehendes Interesse hat. Es ist eine ungereimte Behauptung, daß eine Spekulationsgesellschaft mit großen Kosten ein für sie schädliches Unternehmen ausführen werde. Auf diese Ungereimtheit läuft aber die Behauptung des Herrn Moschard hinaus. Prüfen wir nun mit kurzen Worten den Pachtvertrag vom Standpunkte der Linie Bern-Langnau-Luzern. In dieser Hinsicht enthält der Vertrag durchaus keine Bestimmung, worin ein Grund mehr für seine Verwerfung liegt. Wenn die Centralbahn die Linie Bern-Langnau während 10 Jahren betreibt, so wird in dieser Zeit keine Bau-Gesellschaft für die Verlängerung der Linie auf Luzern sich bilden können. Die Linie Bern-Luzern bildet ein untheilbares Ganzes und wird der viel längern Linie Bern-Olten-Rosenggen-Luzern ernstlich Konkurrenz machen. Es steht deshalb außer allem Zweifel, daß so lange die Centralbahn im Besitz der Linie Bern-Langnau ist, sie ein unüberwindliches Hinderniß für die im Interesse des Verkehrs der Mittelschweiz liegende Verlängerung dieser Linie sein wird. Da der Vertrag die Interessen der Linie Bern-Luzern eben so wenig wie diejenigen des Jura wahr, und da er überdies nur höchst unbedeutende finanzielle Vortheile darbietet, so habe ich keinen Anstand genommen, ihn im Schooße des Regierungsrathes zu verwerfen. — Zum Schluß haben wir noch zu untersuchen, ob man weiter gehen sollte, wie dies Herr v. Watten-

wyl beantragt. Er will nämlich der Regierung den Auftrag geben, neue Pachtunterhandlungen mit der Centralbahn in Basel anzuknüpfen. Meine Herren! Dieser Antrag entspricht der Würde der obersten Landesbehörde durchaus nicht. Wie, Sie verwerfen einen Vertragsentwurf mit der Centralbahn, die sich geweigert hat, mit dem Bevollmächtigten der Regierung zu unterhandeln, und Sie geben der nämlichen Regierung den Auftrag, sofort wieder nach Basel zu gehen und von der gleichen Gesellschaft günstigere Bedingungen zu erbitten, die sie bereits zurückgewiesen hat! Das darf nicht geschehen. Ueberstürzen Sie nichts. Angesichts der neuerdings in den Vordergrund tretenden Alpenbahnfrage, angesichts der für das Zustandekommen der jurassischen Eisenbahnen gemachten Anstrengungen, angesichts der Möglichkeit, daß auch die Ausführung der Linie Langnau-Luzern, welche früher oder später einen integrierenden Theil des Gotthardunternehmens bilden wird, in Aussicht genommen wird, sollen Sie sich nicht auf 10 Jahre an eine Gesellschaft knüpfen, deren Interessen den Ihrigen geradezu zuwiderlaufen. Behalten Sie vielmehr eine unabhängige Stellung, bewahren Sie Ihre Freiheit, fahren Sie fort, auf den Linien des Staates Handel und Verkehr zu schützen und den bei den großen Gesellschaften so häufig vorkommenden Mißbrauch mit den Tarifen zu verhindern; denn die materiellen Vortheile der Verpachtung sind nicht von Bedeutung, und der Vertrag würde bei seiner schlechten Redaktion eine Quelle von Prozessen werden und uns vielfache Schwierigkeiten bereiten. Halten Sie aber namentlich an dem dem Jura gegebenen Worte fest, welcher mit großen Hindernissen zu kämpfen hat, und verändern Sie während der durch das Dekret vom 2. Februar 1867 dem Jura gewährten vierjährigen Frist die Sachlage nicht. Seien Sie überzeugt, daß ein Beschluß in diesem Sinne mit Ihrer Ehre und den wohlverstandenen Interessen des ganzen Kantons übereinstimmt. Ich weise deshalb den Pachtvertrag, sowie den Antrag des Herrn v. Wattenwyl mit allen Kräften zurück.

Für i. Ich verlange Schluß, weil ich der Meinung bin, der Kanton Bern solle sich von der Centralbahn nicht bezogen lassen.

Herr Präsident. Sobald Jemand, der bereits gesprochen hat, das Wort verlangt, werde ich über das Schlußbegehren abstimmen lassen.

Weber, Regierungspräsident. Ich möchte im Hinblick auf den Antrag des Herrn v. Wattenwyl dem Großen Rath nur zu bedenken geben, daß es der Regierung nicht wohl möglich ist, neue Unterhandlungen anzuknüpfen. Nach allen Vorgängen erwarte ich, daß der Große Rath von Bern seiner Regierung nicht die Zumuthung machen werde, den Herren von der Centralbahn in den Spießhof nachzulaufen.

Steiner. Wir wollen die Diskussion noch nicht schließen, sondern den Vertrag weiter besprechen. Ich persönlich habe ein ganz besonderes Motiv, das Wort zu ergreifen. Ich bin nämlich in der gestrigen und heutigen Diskussion als dasjenige Mitglied des Verwaltungsrathes der bernischen Staatsbahn bezeichnet worden, welches die erste Anregung zu Anknüpfung von Unterhandlungen mit der Centralbahn gemacht habe. Ich erkläre offen, daß ich dieses Mitglied bin, ich erkläre aber auch eben so bestimmt, daß wenn dem abgeschlossenen Vertragsprojekt so viel Lob als bitterer Tadel zufließe, ich aus Bescheidenheit geschwiegen haben würde. Weil man aber, und zwar mit Recht, den Tadel nicht spart, so halte ich es für meine Pflicht, offen zu meinen Herren Kollegen zu stehen, welche die Vertragsunterhandlungen ausführten. Diese Angelegenheit hat das Tageslicht nicht zu scheuen, sondern man darf damit ganz offen vor das Publikum treten. Ich

gebe zu, daß der Vertrag Mängel hat; ich selbst habe sie gefühlt und mit der größten Offenheit im Verwaltungsrathe meine Bemerkungen darüber gemacht. Die Unterhandlungen waren aber so vorgeschritten, daß nicht mehr allen Bemerkungen Rechnung getragen werden konnte. Meine Ansicht in der Verpachtungsfrage steht noch immer fest, und ich begreife gewisse Voten nicht, die wir gestern angehört haben. Wir haben einen prächtigen Vortrag der Kritik gegen den Pachtvertrag angehört, er schloß aber damit, daß wir die Staatsbahn zwar nicht verpachten, sondern verkaufen sollen. Solche Sprünge sind mir nicht möglich; ich kann nicht sagen: das Wenige ist gefährlich, darum gebe ich Alles. Wir haben ferner einen Vortrag angehört, in dessen erstem und zweitem Theile die Verpachtung als dem Selbstbetriebe weit vorzuziehen geschildert wurde, dessen letzter Theil aber auf Verwerfung des Pachtvertrages schloß. Solche Sprünge sind bloß den Fürsprechern möglich und finden ihresgleichen nur in der Predigt jenes Pfarrers, der im ersten Theile derselben nachwies, von wannen der Wind kommt, im zweiten, wohin er geht und im dritten ebenso klar bewies, daß man keines von beiden wissen könne. Nach meinem Dafürhalten kann die unveränderte Annahme des Verpachtungsvertrages gegenwärtig nicht mehr ernstlich befürwortet werden, wohl aber ist und bleibt der Gedanke der Verpachtung ein berechtigter und unumstößlich richtiger. Die Verpachtung ist schon mehrmals hier im Großen Rathe angeregt worden und ich wenigstens konnte, als es sich im Verwaltungsrathe um die Prüfung und Vorbereitung des Gesetzes über die Organisation des Betriebes der Staatsbahn zur zweiten Verathung handelte, nicht umbin, den Gedanken der Anknüpfung von Pachtunterhandlungen zur Sprache zu bringen, zumal ich wußte, daß dieser Gedanke hier bei jedem Anlaß Anklang gefunden hat. Ich habe hier eine eigentliche Sammlung von hierauf bezüglichen Satz- und Kraftstellen aus den Vorträgen verschiedener Mitglieder des Großen Rathes, von denen nur eines der konservativen, die andern alle aber der radikalen Seite der Versammlung angehören. Herr Vogel z. B. hat am 7. März 1865 sich in folgender Weise ausgesprochen: „Man hat ferner gegen meinen Antrag bemerkt, er sei unklug, indem der Gedanke erweckt werde: Jetzt ist der Staat dieser Sache müde, jetzt will er à tout prix verpachten, jetzt kann man ein Geschäft machen. Ich weiß wohl, daß es oft unklug ist zu sagen, was man denkt, allein glauben Sie, in Basel, in Solothurn, in St. Gallen wisse man nicht, wie es bei uns steht. Wenn Sie nicht wollen, daß man in der übrigen Schweiz wisse, wie glänzend die Sache bei uns ist, so mag man die Presse knebeln und das Berner Blatt, den Handelscourier und andere Blätter zum Schweigen bringen, was Sie schwerlich thun wollen. Ich will keineswegs absolut verpachten, sondern die Frage nur durch den Regierungsrath untersuchen lassen. Wenn Sie glauben, man sei eine solche Untersuchung dem Berner Volke nicht schuldig, man sei nicht schuldig zu untersuchen, wie man seine Schuldenlast erleichtern könne, so fahren Sie nur zu. Beschließen Sie übermorgen noch ungefähr eine Million für den Ausbau der Staatsbahn und Sie werden sehen, daß das Volk anders sprechen wird.“ Ich könnte ferner eine mehr humoristische Stelle aus dem Votum eines Mitgliedes aus der gleichen Landesgegend zitiren, welches sagte, daß man hier über die Centralbahn bisher bitter geklagt habe, jetzt aber, da der Staat selbst eine Eisenbahn betreibe, mit ihr zufrieden sei und ihr ein „Mütschi“ geben würde, wenn sie den Betrieb der Linie Bern-Langnau übernehme. Es hat also an Anregungen für die Verpachtung der Staatsbahn nicht gefehlt. Wir haben uns nun sagen müssen, daß man uns, wenn wir das Gesetz über die Organisation des Betriebes der Staatsbahn zur zweiten Verathung vorlegen, vorwerfen werde, wir wollen um jeden Preis im Verwaltungsrathe bleiben; zugleich würde sicher hier im

Großen Rathe der Antrag gestellt worden sein, Pachtunterhandlungen anzuknüpfen, um zu erfahren, ob es nicht möglich sei, die finanziellen Ergebnisse der Staatsbahn zu verbessern. Einem solchen Antrage hätte die Mehrheit des Großen Rathes unzweifelhaft beigestimmt, die Delegirten wären dann aber, mit einem solchen Großrathsbeschlusse im Rücken, in einer viel ungünstigern Stellung gewesen, als diejenigen, welche den vorliegenden Vertragsentwurf abgeschlossen haben. Dem Vertrage selbst mich zuwendend, will ich Sie nicht mit weitläufigen Berechnungen langweilen. Auch ich habe manchen Tag gerechnet, manchen Bogen Papier mit Zahlen angefüllt, um mich über die finanzielle Seite des Vertrages aufzuklären. Ich weiß aber, wie schwierig es ist, in einer Versammlung, wie der Große Rath, mit Zahlen zu argumentiren. Sie sind zudem von der langen Diskussion ermüdet, und ich will daher nicht auf diese Berechnungen so weit eintreten, wie ich es anfänglich beabsichtigte. Ich bitte, wohl zu beachten, daß man hier zwei verschiedene Berechnungen vorgeführt hat, die eine für den gewöhnlichen Menschenverstand, die andere für diejenigen, welche das Gras wachsen hören. Das Resultat der ersten Berechnung stellt zu Gunsten der Verpachtung gegenüber dem Selbstbetriebe eine jährliche Mehreinnahme von Fr. 186,000 heraus. Diese Zahl konnte nicht angefochten werden, da sie auf den konstatirten Ergebnissen der Vergangenheit, des bisherigen Selbstbetriebs beruht. Zwar ist man nicht allseitig darüber einverstanden, ob das durchschnittliche Ergebnis der vier Jahre 1865—1868 oder bloß das Ergebnis des Jahres 1868 als Grundlage der Berechnung angenommen werden solle. Ich bin entschieden der Ansicht, daß man bei einer Berechnung der Ergebnisse der Vergangenheit nicht bloß das letzte, das günstigste Jahr zu Grunde legen soll; denn wir werden in Zukunft nicht immer Vermehrung auf Vermehrung häufen können. Diejenigen, welche bloß das letzte Jahr, das günstigste, welches für den Eisenbahnbetrieb in der Schweiz je da gewesen ist, zur Grundlage ihrer Berechnung nehmen, sind Schönwettermänner und gleichen Demjenigen, der an einem hellen, sonnigen Tage sagt: jetzt wird es nie mehr regnen, ich will daher das Dach meines Hauses abbrechen. Ich mache auf eine Aenderung der bisherigen Verhältnisse aufmerksam, welche durch eine Maßregel einer ausländischen Eisenbahngesellschaft hervorgerufen worden ist. Der Staatsbahnverwaltung ist nämlich in den letzten Tagen Anzeige gemacht worden, daß die französische Ostbahn ihren Spezialtarif für den Langholztransport gekündet habe. Es haben viele Unglücksfälle infolge des mißlichen Transportes des Langholzes stattgefunden, und da der erwähnte Spezialtarif der französischen Ostbahn nicht genügenden Gewinn zu Deckung der Chancen des gefährlichen Betriebes brachte, so hat sie diesen Tarif gekündet. Es bleibt uns nichts übrig, als entweder neue Unterhandlungen mit der französischen Ostbahn anzuknüpfen, oder zu suchen, das Holz über Bernersee spediren zu können. Weit gehende KonzeSSIONen aber können wir nicht machen, sonst hat auch die Staatsbahn keinen Gewinn von diesem Holztransporte, und es wird deshalb noch dazu kommen, daß das Holz wieder wie von Alters her über die Emme hinabgeschloßt wird. Solche Chancen liegen vollständig außer dem Bereich der Staatsbahnverwaltung. Der durchschnittliche Reinertrag der Staatsbahn in den vier Jahren 1865—1868 ist im Berichte der Delegirten auf

Fr. 282,000

berechnet. Da aber die zur Zeit der Abfassung des Berichtes noch nicht ermittelte Einnahme des Jahres 1868 um Fr. 4000 zu hoch angeschlagen ist, so sind von obiger Summe für jedes Jahr

" 1,000

von

Fr. 281,000

Uebertrag Fr. 281,000

herausstellt. Davon sind ferner in Abzug zu bringen
für Unterhaltungs- und Erneuerungskosten des Oberbaues, welche bisher durch den Baukonto verrechnet worden sind, aber auf die Betriebsrechnung gehört hätten. Wir erhalten also einen

durchschnittlichen Reinertrag von Fr. 255,000
Diesem Ertrage gegenüber steht nun die Pachtsumme von Fr. 425,000, welche die Centralbahn dem Staate Bern zu entrichten hat. Es ist dieß eine feste Zahl. Mögen auch Handelsstöckungen eintreten, Krisen ausbrechen, Verkehrsablenkungen stattfinden, Verkehrsstörungen infolge Maßregeln anderer Eisenbahngesellschaften erfolgen u. s. w., so wird der Kanton Bern Jahr für Jahr die Summe von Fr. 425,000 in zwei halbjährlichen Stößen erhalten. Diese Summe kann unter keinen Umständen herabgesetzt werden, sondern sie ist bloß der Vermehrung fähig infolge der Majoration nach Art. 13. Mit dieser sichern Pachtsumme verbindet sich der fernere Vortheil, daß wir für alle mit dem Betrieb verknüpften Gefahren nicht haftbar sind; denn der Art. 1 des Vertrages sagt ausdrücklich, daß die Centralbahn auf ihre Kosten und Gefahr den Betrieb der Staatsbahn pachtweise übernehme. Wenn also Bahnzüge zusammenstoßen oder entgleisen, Menschen oder Thiere überfahren werden, Veruntreuungen von Seite des angestellten Personals stattfinden, überhaupt Unglücksfälle irgend welcher Art sich ereignen, so wird dadurch die Pachtsumme nicht vermindert werden. Zieht man nun von dem Pachtzins von Fr. 425,000 den bisherigen durchschnittlichen Reinertrag mit ab, so erhalten wir zu Gunsten der Verpachtung

einen Ueberschuß von Fr. 170,000

Dieser Summe sind noch beizufügen:

- 1) Zins aus dem Erlös der zu veräußernden Materialvorräthe " 15,000
- 2) Erhöhter Zins für die Räumlichkeiten des alten Postgebäudes " 1,000
- 3) Zins aus dem durch den Verkauf des Mobilars der Staatsbahnverwaltung zu erzielenden Erlös " 500

welchen Ansaß man zwar anfänglich angefochten hat, später aber doch hat gelten lassen müssen. Der Ueberschuß zu Gunsten der Verpachtung erhöht

sich somit auf Fr. 186,500

Diese Rechnung, die sich rein auf die Resultate der Vergangenheit stützt, steht fest und ist sogar von den Gegnern der Verpachtung als unumstößlich anerkannt worden. Nun noch einige Bemerkungen über die Berechnung für Diejenigen, welche das Gras wachsen hören. Da haben wir zunächst die Minderausgaben in's Auge zu fassen, welche man beim Selbstbetrieb ermöglichen zu können glaubt, und zwar kommen vorerst die Ersparnisse in der Administration in Betracht, welche die Mehrheit des Verwaltungsrathes der Staatsbahn auf Fr. 16,673 berechnet hat. Der Herr Eisenbahndirektor geht weiter und will noch andere Stellen aufheben. Er wird indessen schwerlich dafür garantiren können, daß die Beamten, die man zur Vorderthüre hinauschießt, nicht wieder zur Hinterthüre hineinkommen. Ein fernerer Posten betrifft die Ermäßigung von Fr. 50,000, welche man auf dem Pachtzins für die Miethenutzung der Strecke Zollikofen-Bern-Gümligen und des Bahnhofes Bern erzielen zu können glaubt. Man ist allseitig einverstanden, diese Ersparniß auf Fr. 50,000 zu schätzen, früher aber hat man sie weit tiefer angeschlagen. Jedenfalls ist es zur Zeit noch nicht sicher, daß die bisherige Ersparniß diese Summe erreichen wird. Sie wird durch ein Schiedsgericht festgestellt werden, und wir wissen aus Erfahrung, daß der Staat gegenüber Privaten nicht leicht ob-

siegt. Ich hatte selbst Gelegenheit, von einem Urtheil Kenntniß zu nehmen, welches diese Erfahrung bestätigt. Man hat aber auch von Mehreinnahmen beim Selbstbetrieb gesprochen und führt als solche vorerst die zu erwartende Erhöhung der von der Franko-Suisse-Bahn für die Benützung der Strecke Neuenstadt-Biel zu leistenden Entschädigung an. Es ist dieß von allen Posten, die aufgeführt worden sind, vielleicht der problematischste. Wir haben materiell das Recht, Fr. 15—20—25,000 Mehrentschädigung zu fordern, aber der formelle Rechtsboden fehlt uns dazu gänzlich. Citiren wir die Franko-Suisse-Bahn vor unsere Gerichte, so erscheint sie nicht, und wenn wir ein Schiedsgericht vorschlagen, so nimmt sie es nicht an. Wir müssen sie im eigentlichen Sinne des Wortes einfangen. Unsere Mittel gegenüber dem Franko-Suisse sind nicht wirksamer, als dasjenige, welches man den Kindern zum Einfangen der Vögel angibt, wenn man ihnen rath, denselben Salz auf den Schwanz zu streuen. Die ungünstige finanzielle Lage des Franko-Suisse wird nicht ermangeln, Einfluß auf das Urtheil von Richtern und Behörden auszuüben. Sie wird verlangen, daß die Staatsbahn ihre Züge an die Grenze führen solle, an den oft wasserlosen Grenzbach zwischen Neuenstadt und Landeron. Da sollen wir mit Fr. 400,000 Kostenaufwand eine Auswechslungsstation bauen. Wenn wir nun die vorerwähnten Summen, nämlich für

- 1) Ersparnisse in der Administration Fr. 16,673
- 2) Herabsetzung des Pachtzinses an die Centralbahn " 50,000
- 3) Mehrentschädigung von Seite des Franko-Suisse " 15,000

addiren, so erhalten wir eine Summe von Fr. 81,673
welche dem Selbstbetrieb zu gut kommt. Dieser stehen nun eine Reihe Mehrausgaben gegenüber, welche beim Selbstbetrieb nicht zu umgehen sein werden. Hier nenne ich zunächst den unbestrittenen Ansaß von " 31,627 für den Unterhalt der Lokomotiven und Wagen,

durch welchen obige Summe auf Fr. 50,046 reduziert wird. Diese Restanz muß nun vor Allem aus für die Deckung des Unterhalts und der Erneuerungskosten des Oberbaues verwendet werden. Bezüglich dieser Kosten gehen aber die Gelehrten weit auseinander. Der Oberingenieur der Staatsbahn ist auf erfolgte Anfrage zuerst auf eine jährliche Durchschnittssumme von Fr. 134,726 gekommen, später aber hat er diesen Ansaß auf Fr. 110,000, sodann auf Franken 104,000 und schließlich auf Fr. 80,486 herabgesetzt. Unser Kollege Herr Ott hat in einem im liberalen Vereine gehaltenen Vortrage diese Kosten auf Fr. 60,500 berechnet, hat indessen, wenn wenigstens die „Basler Nachrichten“ seinen Vortrag richtig wiedergegeben haben, bloß Fr. 16,000 in Rechnung gebracht, indem noch ein Vorrath für viele Jahre da sei. Das ist aber nicht eine richtige Rechnung, sondern man muß untersuchen, wie hoch sich die Kosten belaufen würden, wenn kein Vorrath vorhanden wäre. Herr Jolissaint hat in seinem Berichte die Kosten für den Unterhalt des Oberbaues auf Fr. 42,600 berechnet, und der Bericht der Delegirten schlägt sie auf Fr. 71,000 an. Wir haben also die Stufenleiter von Fr. 134,000, Fr. 110,000, Fr. 104,000 und Fr. 80,486 nach Herrn Gränicher, Fr. 71,000 nach den Delegirten, Fr. 60,500 nach Herrn Ott und Fr. 42,600 nach dem Eisenbahndirektor. Zu Deckung dieser Kosten bleiben nach meiner Berechnung die oben erwähnten Fr. 50,000, die jedenfalls werden aufgebraucht werden. Man hat zwar gestern mittelst Herbeiziehung ganz minimier Ausgaben allerlei Seidenfaden und Gordinnet, wie in einer Schneiderrechnung, berechnet. Ich gebe aber auf der andern Seite zu bedenken, daß auch die Delegirten nicht Alles berechnet haben, das zu Gunsten des Pachtvertrages spricht. Nach dem Art. 1 des-

selben übernimmt die Centralbahn den Unterhalt der Gebäude und ihres Materials, wofür die Delegirten keinen Ansatz aufgenommen haben, obwohl die hier nothwendige Summe manche Nebenausgabe decken würde. Der Herr Regierungspräsident hat gestern bemerkt, in Folge der Annahme des Pachtvertrages werden wir unzweifelhaft in große Prozesse verwickelt werden und theure Advokatennoten bezahlen müssen. Wir können indessen ein Prozeßnest dagegen tauschen, nämlich das Hagneckerprozeßnest. Wir haben schon einmal ein theures Urtheil vor dem Bundesgericht bezahlen müssen, und jetzt drohen wieder neue Prozesse. Ich selbst habe in den letzten Tagen mit dem Eisenbahndirektor einer Freundlichkeit mit den Hagneckern beigemohnt. Die Staatsbahnverwaltung hat sich in loyalster Weise auf den Boden des Urtheils des Bundesgerichtes gestellt und ihre Berechnungen gestützt auf dasselbe gemacht, gleichwohl ist man über zwei Jahreslieferungen Torf nicht einig und neue Prozesse sind unausweichlich. In Betreff der Kosten für den Unterhalt des Oberbaues bemerke ich noch, daß man sich nicht durch den Satz täuschen lassen soll, dieselben stehen im Verhältnisse mit der Frequenz einer Bahn und belaufen sich deshalb auf der wenig frequentirten Staatsbahn nicht so hoch, wie auf andern Bahnen, die sich eines starken Verkehrs zu erfreuen haben. Dieser Satz mag allfällig für die Schienen gelten, nicht aber für die Schwellen, welche gleich schnell faulen, ob nun schwere oder leichte Züge die Bahn befahren. Ich bemerke auch noch, was bereits gestern angeführt worden ist, daß auf der Linie Biel-Neuenstadt in nächster Zeit alle Schwellen ersetzt werden müssen, was nach Annahme des Vertrages Sache der Centralbahn gewesen wäre. Nun vertheilen sich aber die Kosten des Unterhaltes des Oberbaues zu $\frac{2}{3}$ auf die Schwellen und zu $\frac{1}{3}$ auf die Schienen, wenn der Werth der alten Schienen abgerechnet wird. Daraus ergibt sich, daß bei der Staatsbahn bloß bei einem Drittel dieser Kosten günstigere Verhältnisse obwalten mögen, als bei andern Bahnen. Wenn die Sachverständigen bei der Berechnung der Kosten des Unterhaltes des Oberbaues so weit auseinandergehen, so ist das eine Erfahrung, die wir oft machen, und zwar nicht nur bei technischen, sondern auch bei juristischen Gutachten. Ich erinnere daran, daß Herr Wieland, ein sehr tüchtiger Ingenieur, die Ersparnisse an den Lokomotiven bei der Torfheizung gegenüber der Steinkohlenheizung auf jährlich Franken 11,000 berechnete. Es hat dieß bei der Behandlung der Torfangelegenheit einen bedeutenden Eindruck machen sollen, man hat aber wohl gewußt, daß sich damals hierüber noch keine Zahlen aufstellen ließen, und als später Herr Wieland erfuhr, daß sein bezüglicher Bericht gedruckt und verbreitet worden sei, so war er eigentlich empört darüber. — Ich komme nun zum letzten Punkt meiner Berechnung, welcher die Verkehrszunahme beim Selbstbetrieb betrifft. Ich glaube, diese Zunahme werde so ziemlich im Verhältnisse zu der ausbedungenen Majoration stehen. Der betreffende Vertragsartikel ist von Seite der Centralbahn sehr loyal und viel weiter gehend ausgelegt worden, als jetzt die Kritiker des Entwurfes es herausfinden wollen. Die Majoration bedeutet eine vom dritten Jahre an parallel fortschreitende Erhöhung der Pachtsumme mit der Vermehrung der Dividende der Centralbahnaktie. Die Verkehrszunahme belief sich beim bisherigen Betriebe der Staatsbahn auf 2,6 %, man nimmt nun an, diese Vermehrung werde von Jahr zu Jahr ohne Aufhören fort-dauern. Ich gebe indessen zu bedenken, daß wenn die Staatsbahn einen zunehmenden höhern Ertrag abwerfen soll, sie in den Jura oder nach Luzern verlängert werden muß; findet aber eine solche Verlängerung nicht statt, so wird auch keine fühlbare Verkehrszunahme eintreten. Durch die Verpachtung hingegen geht sie mit einer der besten Linien der Schweiz, mit der Centralbahn, gleichsam eine Heirath ein. Seit Jahren hat man in der Presse, im Großen Rathe, in öffentlichen Versammlungen u. es bedauern hören, daß der Kanton seine

guten Linien weggegeben, die schlechten aber behalten habe. Heute nun bietet sich die Gelegenheit dar, die arme Staatsbahn mit der reichen Centralbahn zu verheirathen, bei welcher Heirath nach bernischem Rechte Gütergemeinschaft eintritt. Ist das nicht ein großer Vortheil? Ich habe im vorigen Monat in der schweizerischen Handels- und Eisenbahnzeitung statistische Angaben über die Ertragsverhältnisse aller schweizerischen Bahnen gefunden. Aus denselben ergab es sich, daß die Reineinnahmen der Centralbahn im verflossenen Jahr Franken 31,830 und diejenigen der Staatsbahn Fr. 10,835 per Kilometer betrugen. Ziehen wir von den letztern noch die Kosten für den Unterhalt des Oberbaues ab, so finden wir, daß die Centralbahn ungefähr einen dreimal größeren Ertrag als die Staatsbahn abgeworfen hat. Und nun verwahrt man sich förmlich gegen diese Heirath und sagt: wir haben das Bessere; bei uns ist eine ungeheure Verkehrszunahme zu erwarten, während der Ertrag der Centralbahn stationär bleiben wird. Ich verkenne das Gewicht der gegen die Zunahme der Rendite der Centralbahn angeführten Gründe nicht, wie ich dieselben denn auch selbst und zwar zuerst im Verwaltungsrathe der Staatsbahn anführte. Ich mache indessen darauf aufmerksam, daß die der Centralbahn bevorstehenden Ausgaben ihr nicht auf einmal auffallen werden; denn solide Gesellschaften wissen sich zu helfen und die Last auf mehrere Jahre zu vertheilen. Nach den statistischen Notizen des erwähnten Blattes verhält sich die Dichtigkeit des Verkehrs der Centralbahn zu derjenigen der Staatsbahn, wenn man den Durchschnitt für alle schweizerischen Bahnen auf 100 setzt, wie 147 zu 50 oder $\frac{2}{3}$ zu $\frac{1}{3}$. Aufgefallen ist mir namentlich die fernere Angabe der schweizerischen Handelszeitung (Nr. 13, a, vom 29. Januar 1869), daß die kilometrische Zunahme der Nettoeinnahmen sämtlicher schweiz. Bahnen in den letzten sieben Jahren zusammen bloß 4,2 % betrug, was also auf ein Jahr nur eine solche von etwas mehr als $\frac{1}{2}$ % ergibt. Wir nun nehmen für die Staatsbahn 2,6 %, d. h. das Fünffache an. Man hat eingewendet, die bisherigen Betriebsjahre seien bloße Versuchsjahre gewesen, und man sollte glauben, es sei unsern Landleuten nicht in den Sinn gekommen, die Eisenbahn zu benutzen. Eine solche Behauptung hätte allfällig noch einen Sinn für ein Land, welches noch gar keine Eisenbahnen hatte, das Berner Volk aber hatte bei Eröffnung der Staatsbahn durch den Betrieb der Centralbahn längst Gelegenheit gehabt, den Eisenbahnverkehr kennen zu lernen. Wäre Herr Fürsprecher Berger anwesend, so würde er, wie er es schon oft im „Emmenthaler-Blatte“ gethan hat, erzählen, wie am Eröffnungstage der Staatsbahn sogar Schulkinder gesungen haben: „Die Eisenbahn muß länger sein!“ Wenn das den Unmündigen geoffenbart ist, wie sollte es nicht den Erwachsenen beifallen, eine Bahn zu gebrauchen, die an ihnen sich vorbeizieht. Es ergibt sich also aus meiner Berechnung, daß wir bei der Verpachtung jedenfalls eine Mehreinnahme von Fr. 150—180,000 gegenüber dem Selbstbetriebe haben werden; das ist meine feste Ueberzeugung.

Der wichtigste Punkt, der mir noch zu besprechen bleibt, betrifft die Frage der Erstellung der Jurabahnen. Ich bin den jurassischen Mitgliedern dieser Versammlung so freundlich zugethan, als irgend Einer. Im persönlichen Verkehr mit ihnen bestrebe ich mich der größten Freundlichkeit, und sie geht mir von Herzen. Ich sehe sie gerne mit dem Kanton Bern verbunden, wie ich heute noch gerne die Waadtländer mit Bern vereinigt sähe. Ich kann mir eine Schweiz ohne französisch redende Kantone gar nicht denken. Wenn Herr Kaiser heute behauptet hat, die Willfür der allirten Mächte habe den Jura an uns gekettet, so füge ich bei, auch der Drang nach Freiheit hat Völkerschaften mit uns zusammengeführt, welche nicht die gleiche Sprache reden, wie die Bevölkerung der Urschweiz. Wenn die Waadt heute noch einen Bestandtheil des Kantons Bern ausmachen würde, glauben Sie,

wir wären schlechter daran? Vielleicht würde die Intelligenz hier noch mehr vorherrschen, als jetzt, vielleicht würden die Vertreter der Waadt, wenn auch in Minderzahl, uns, statt wir sie beherrschen. Ebenso wenig gebe ich zu, daß es schlimmer bei uns stehe, weil wir französisch redende Mitbürger in unserer Mitte haben. Ich führe das an, um zu zeigen, daß man durchaus nicht feindselig gegen die jurassischen Mitbürger gesinnt ist, und gehe nun über auf eine Notiz, welche kürzlich in der von maßgebender Stelle gut bedienten „Tagespost“ erschienen ist und lautet: „Die Versammlung von Dachs-felden hat am 17. Januar den Beschluß gefaßt, das Nöthige vorzukehren, um bis zur Maifitzung des Großen Rathes das fragliche Eisenbahnprojekt so vorbereitet vorlegen zu können, daß weder die Staatsbahnverpachtung, noch das Referendum demselben hindernd in den Weg treten könnten.“ Daraus läßt sich zweierlei schließen, nämlich daß die Verpachtungsfrage nicht vor der Maifitzung zur Sprache und daß das Referendum umgangen werden solle. Das mag Ihnen auch den Schritt erklären, welchen 29 Mitglieder dieser Behörde gethan haben, indem sie die außerordentliche Einberufung des Großen Rathes verlangten. Es herrsche das Gefühl, die Verpachtungsfrage könnte leicht absichtlich oder unabsichtlich verzögert werden, während es sich doch gebührte, daß dem Großen Rathe Gelegenheit gegeben werde, sich über den wichtigen Vertrag, über den man sich verständigt hatte und der nun einmal vorlag, auszusprechen. Dieß ist der Grund, warum man die außerordentliche Einberufung des Großen Rathes verlangt hat. Ich habe übrigens nicht begreifen können, warum die Presse so viel Aufhebens davon machen konnte, wenn man von einem verfassungsmäßigen Rechte Gebrauch machte. Man beabsichtigte durchaus nicht, irgendwie dem Zustandekommen der Jurabahn ein Hinderniß in den Weg zu legen. Wenn das gestern und heute so oft angerufene Dekret vom 2. Februar 1867 der Abänderung bedarf, um die jurassischen Eisenbahnen zu ermöglichen, so denke ich, man werde die Volksabstimmung nicht umgehen können. Eine solche Frage kann der Große Rath unmöglich dem Entscheide des Volkes entziehen. Ich will damit durchaus nicht eine Drohung aussprechen, ich wünsche vielmehr, daß diese Frage einen erprießlichen Ausgang nehme, aber der Große Rath hat nicht mehr die Macht, das genannte Dekret hinter dem Rücken des Volkes abzuändern. In frühern Projekten über die Abänderung dieses Dekrets, welche zwar nur durch die Presse bekannt geworden sind, war vorgesehen, daß die gegenwärtigen bernischen Linien 1 Monat nach dem Abschluß eines gewissen Vertrages dem Jurabahn-Unternehmen übergeben werden sollten. Damals hatte man mit Stroussberg unterhandelt, und es hätte vielleicht, da die Staatsbahn bloß Fr. 220–250,000 rentirte, noch eher angehen können, diesen geringen Jahresertrag zu Gunsten des Jura ebenfalls noch fahren zu lassen. Jetzt gewinnt aber die Sache eine ganz andere Gestalt, seitdem uns ein sicherer Ertrag von Fr. 425,000 in Aussicht steht. Dürfen Sie Jahr um Jahr eine solche Summe fortwerfen, ohne das Volk zu befragen? Es wird viel Redens bedürfen, wenn das Volk dahin gebracht werden soll, so weit gehende Opfer zu bringen. Es ist ferner wohl in's Auge zu fassen, daß es im Interesse einer gesunden Politik des Jura liegt, sich das Vertrauen des haushälterischen Theiles des Berner Volkes zu erwerben. Der Jura muß sich nicht mit solchen räthselhaften Abenteurern abgeben, wie die Stroussberg sind, sondern muß an die eigene Kraft wachsen, wenn er Etwas zu Stande bringen will, das nicht von vornherein den Stempel des Schwindels an der Stirne trägt. Daher soll auch die Bevölkerung und namentlich die Vertretung des Jura den Verpachtungsbestrebungen nicht feindselig entgegentreten, sie sollen nicht Hand dazu bieten, es unmöglich zu machen, daß sich die bernischen Staatsfinanzen verbessern und daß der Staat Kräfte gewinne zu Anstrengungen, wie sie ihm vielleicht noch nie obgelegen sind. Ich begrüße daher das Votum des Herrn Moschard als ein ächt patriotisches

Tagblatt des Großen Rathes 1869.

und vom wahren Geist der Vaterlandsliebe eingegebenes, und ich spreche den Wunsch aus, daß Viele von Ihnen dieses Votum beherzigen möchten. — Was die Verlängerung der Linie Bern-Langnau nach Luzern betrifft, so bemerke ich, daß meine besten Wünsche dieses Unternehmen begleiten. Es kann nur in unserm Interesse liegen, wenn diese Linie verlängert wird, und man müßte ein außerordentlich verkümmelter Anhänger der Centralbahn sein, wenn man dagegen auftreten wollte; ein solcher bin ich nicht, ich war nie Aktionär irgend eines Eisenbahnunternehmens. Sollen wir aber einzig ohne Beihilfe der andern Betheiligten für die Verlängerung der Langnau-Luzern eintreten? sollen wir einzig unser gutes Geld dem schlechten nachwerfen? Ich halte dafür, die Aufstellung eines Initiativkomite's, welche in letzter Zeit stattgefunden hat, sei eine bloße Demonstration. Was wird Luzern, was die Nordostbahn zahlen, diese mächtige Gesellschaft, die schon einmal Eisenbahnen gebaut hat, nur um ihres Ueberflusses los zu werden? Bedenken Sie aber wohl, daß die gegenwärtige Zeit nicht dazu angethan ist, daß Bern wieder vorangehe. Wenn wir die Linie Langnau-Luzern mit unserm Geld erstellen, so entgehen wir später einem sehr hohen Beitrag an die Gotthardbahn nicht, da man uns sagen wird, wir haben ein großes Interesse, unser Kapital rentabel zu machen. Ich möchte ein umgekehrtes Verfahren einschlagen. Ich möchte zuerst die mächtigen Eisenbahngesellschaften den Anfang machen und sie die Gotthardbahn, vielleicht ohne unsern Beitrag, bauen lassen, in welchem Falle dann die Verlängerung der Linie Bern-Langnau nach Luzern von selbst kommt. Ich weiß nicht, ob eine große Ungeduld in Langnau herrscht, in welcher Ortschaft wahrscheinlich die einsichtigsten Leute des ganzen Landestheils sich befinden. Ich möchte die Herren aus Langnau ersuchen, in Biel zu fragen, was es heißt, eine Zwischenstation zu sein, und ob es nicht große Vortheile darbiete, Endstation zu sein, wo sich der Verkehr einer weiten Umgebung centralisirt. Bisher hat man gerne einmal an einem Sonntag das städtische Langnau besucht, wie wird es aber gehen, wenn die Eisenbahn nach Luzern verlängert ist? In Langnau werden die Leute etwa zum Fenster hinaus sehen und sagen: So, das ist Langnau, wir fahren auf Luzern! Auch die Touristen, die nicht über den Brünig gehen werden, werden nicht etwa in Langnau übernachten oder zu Mittag speisen, sondern gleich nach Luzern oder Interlaken fahren. Dieß wird die Folge der Verlängerung der Linie nach Luzern sein, wodurch Langnau von einer Kopf-zu-einer Zwischenstation gemacht wird. Man hat in der letzten Zeit noch andere Projekte als Köder für das Volk ausgehängt und namentlich von einer Bronetalbahn gesprochen. Ich wünsche auch, daß meinen alten Freunden in Marberg der alte Wunsch, eine Eisenbahn zu erhalten, erfüllt werde, in den nächsten Jahren ist aber noch nicht daran zu denken. Wenn einmal die Waadtländer bis Murten gebaut haben, dann wird das Zwischenstück zwischen dieser Ortschaft und der Staatsbahn von selbst kommen. Wenn man aber in der Presse sagt, die Marberger und Rallnacher müssen auch noch ihre Bahnen erhalten, wenn man ferner sagt, es werde im Stillen aber unausgesetzt für die Linie Burgdorf-Solothurn gearbeitet, so ist das eine bloße Kochspeise für die betreffenden Gegenden. Soll etwa der Staat wieder eintreten, damit zwischen der großen Stadt Solothurn und dem noch viel größern Burgdorf eine direkte Zweigbahn erstellt werde? Wenn die Oppositionspresse, sofern wir eine hätten, solche Dinge vorbringen würde, so würde man ihr vorwerfen, und mit Recht, es sei dieß eine Aufstachelung der Begehrlichkeit der verschiedenen Landestheile, ein gewissenloses und verwerfliches Manöver. Ich komme zum letzten Punkt. Bei der Verpachtungsfrage müssen wir offenbar auch auf unsere Finanzen Rücksicht nehmen, aber man hat richtig bemerkt, daß wir auch mit dem Hochmuth, eine eigene Eisenbahn zu besitzen, den Herr Vogel früher einmal einen falschen Hochmuth genannt hat, zu rechnen haben. Ein verständiger Gutsbesitzer,

der zu der Ueberzeugung gelangt, daß ein Pächter sein Gut besser besorgen wird, als er selbst, wird es nicht für eine Schande halten, dasselbe zu verpachten. Gleichwohl hat man alles Mögliche gethan, um nach dieser Richtung den Bernerstolz aufzustacheln. Da wir keine Oppositionspresse haben, so ist die Frage stets nur von einem Standpunkt aus beleuchtet worden. Ich selbst habe keine Zeile geschrieben, da ich anderweitig beschäftigt bin. Meine Privatgeschäfte werden mich eines Tages veranlassen, der Theilnahme an öffentlichen Geschäften auf einmal den Rücken zu kehren. Jenen falschen Hochmuth sollen wir daher nicht berücksichtigen, wohl aber unsere Finanzlage. Wir haben unsere finanziellen Verhältnisse am 2. Dezember eingehend erörtert und zwar unter dem Eindruck, daß es möglicly sei, einen günstigen Vertrag über die Verpachtung der Staatsbahn abzuschließen. Ich habe die strahlenden Gesichter gesehen, welche bei der ersten Nachricht über den voraussichtlichen Abschluß eines Pachtvertrages sich bemerkbar machten. Selbst der Regierungspräsident hat die erste Nachricht mit Befriedigung aufgenommen. Diese Umstände haben viel dazu beigetragen, daß die Minorität bei der Behandlung der Finanzfrage weniger energisch aufgetreten ist. Ich wenigstens hätte damals viel schärfer geredet, als ich es gethan, wenn ich nicht geglaubt hätte, es stehe durch die Verpachtung der Staatsbahn eine sichere Mehreinnahme in Aussicht. Unsere Finanzen sind sehr kränklich. Der Herr Finanzdirektor geht jetzt in den Spital (Heiterkeit), und wenn wir ihm unsere Finanzen auf einige Wochen zur Kur mitgeben könnten, so wäre uns allen geholfen. So leicht aber lassen sich die Finanzen nicht kuriren, sondern wir müssen, was wir während einer Reihe von Jahren ungerechtfertigt verausgabt haben, Jahre hindurch wieder einzusammeln suchen. Der Herr Regierungspräsident macht aus der vorliegenden Frage eine Kabinettsfrage. Wenn ein Minister seinem Monarchen gewisse Forderungen stellt und ihm, wenn er nicht einwilligt, den Austritt aus dem Kabinet in Aussicht stellt, so nennt man dieß, die Sache zu einer Kabinettsfrage machen. Ist es nun wirklich angemessen, daß die Regierung in der vorliegenden Angelegenheit ähnlich vorgehe? Nachdem im Großen Rathe die Frage der Verpachtung der Staatsbahn angeregt, dieser Anregung Folge gegeben und ein Resultat erzielt worden ist, das sich sehen läßt, ist es da der Fall, uns den Bündel vor die Füße zu werfen? In der erwähnten Verathung vom 2. Dezember hat der Herr Regierungspräsident mir gegenüber Folgendes erklärt: „Herr Steiner betrachtet die Anträge des Regierungsrathes betreffend die Mehreinnahmen und Ersparnisse in der Verwaltung als gute Vorsätze. Ich danke ihm für diese Meinung; denn zuerst muß man gute Vorsätze haben, bevor man sie ausführen kann. Ich erkläre aber, daß die Mehrheit des Regierungsrathes nicht nur den Vorsatz, sondern auch den ersten Willen hat, in der in ihren Anträgen bezeichneten Weise vorwärts zu gehen.“ Dieß will ungefähr heißen: wir im Regierungsrath sind die sparsamen, und wir werden dann sehen, ob der Große Rath uns in der Sparsamkeit nachfolgen wird. Heute bietet sich nun die Gelegenheit, eine Ersparniß zu machen, so wie vor einiger Zeit, als ich angeregt habe, es solle der Kantonalbank das ausschließliche Recht der Banknotenemission gewährt und die Obligationen mit Gewinnantheil aufgekündet werden. Da wäre eine Einnahme möglich gewesen, von Seite der Regierung wollte man aber nichts davon. Auch heute verschmäht die Regierung die in Aussicht stehende Einnahme, so daß man nie dazu kommt, gute Vorsätze auszuführen, wenn man den Regierungsanträgen folgt. Es handelt sich aber jetzt nach dem Antrage des Herrn v. Wattenwyl darum, die Unterhandlungen fortzusetzen, um ein noch günstigeres Resultat zu erzielen. Sogar diesem Antrage widersetzt sich der Regierungsrath, und es wird sich nun fragen, ob der Große Rath gleicher Ansicht ist, ob auch er eine neue Finanzquelle zu eröffnen sich weigert, welche die Opposition uns zu verschaffen sich Mühe gibt, —

eine Opposition ohne Presse, die also nicht einmal nach der öffentlichen Gewalt trachtet. Auf der andern Seite will man dagegen neue und höhere Steuern einführen. Es hat große Sensation in der Bevölkerung erregt, daß man eine Pächtersteuer einführen, eine Erwerbssteuer auf die landwirtschaftliche Klasse legen wollte. Man wird uns nächstens ein neues Stempelgesetz vorlegen, durch welches am Platz des Formatstempels der Werthstempel eingeführt werden soll. Für den Städter ist eine solche Neuerung mit keinen großen Uebelständen verknüpft, wohl aber für den Landmann, der oft Mühe haben wird, den für die betreffende Summe passenden Stempel aufzutreiben, um nicht zu riskiren, schwerer Geldstrafe sich auszusetzen und das Geschäft in mangelhafter Form abzuschließen. Da wollte ich doch lieber eine Mehreinnahme ergreifen, wie sie uns jetzt dargeboten ist. Sollte der Vertrag Mängel enthalten, so handelt es sich am Ende um ein vorübergehendes Verhältniß; denn nach 10 Jahren können Sie den Betrieb wieder übernehmen. Ich stimme deßhalb für die Verpachtung, mit dem Verkauf der Staatsbahn aber kann ich mich nicht befrenden. Ich könnte eine Stelle aus einem vor einigen Jahren hier abgegebenen Botum citiren, wo es heißt: der günstige Moment für die Verpachtung oder für den Verkauf der Staatsbahn sei nicht vorhanden. Gegenwärtig verhält es sich anders. Da das verflossene Jahr das günstigste Jahr für die schweizerischen Eisenbahnen seit ihrem Betrieb war, hätte wohl nicht ein besserer Moment zu Anknüpfung von Pachtunterhandlungen gewählt werden können. Diesen Anlaß hat man ergriffen. Delegirte des Verwaltungsrathes der Staatsbahn haben nach bestem Wissen unterhandelt und einen Vertrag abgeschlossen, der gar wohl als Grundlage fernerer Unterhandlungen dienen kann. Ein großes Verdienst haben sich die Delegirten unstreitig erworben, und ich wenigstens statte ihnen meinen persönlichen Dank für ihre Bemühungen ab. Ich schließe, indem ich den Antrag des Herrn v. Wattenwyl zur Annahme empfehle.

Ott. Ich hatte nicht die Absicht, in der gegenwärtigen Frage das Wort zu ergreifen, da ich glaubte, die in der Kommission angenommenen Grundlagen, bei deren Feststellung auch ich mitwirkte, werden allgemein adoptirt werden. Allein „es kann der Frömmste nicht im Frieden leben, wenn es dem bösen Nachbar nicht gefällt.“ Da Herr Steiner neue Berechnungen und Behauptungen aufgestellt hat, so dürfen dieselben nicht unberücksichtigt gelassen werden. Indessen ist die Zeit schon ziemlich vorgerückt, und so stelle ich den Antrag, die Verhandlungen hier abzubrechen und Nachmittags wieder aufzunehmen.

Aus der Mitte der Versammlung wird beantragt, ohne Unterbrechung fortzufahren.

A b s t i m m u n g.

Für den Antrag des Herrn Ott	111 Stimmen.
„ das Fortfahren	54 „

Schluß der Sitzung um 12⁵/₄ Uhr.

Der Redaktor:
Fr. Zuber.

Sechste Sitzung.

Freitag den 26. Februar 1869.

Nachmittags um 3 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Stämpfli.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Berger, Gottlieb; Droz, Grenouillet, Helg, Hufson, Keller, Johann; Riechi, Jakob; Rutsch, Werren, Wirth, Zbinden, Johann; Zumwald; ohne Entschuldigung: die Herren Berger, Christian; Fleury, Joseph; Hartmann, Henzlin, Hubacher, Indermühle, Klokner, Leibundgut, Reichenbach, Röhlißberger, Schneeberger, Stoller, Wegmüller, Zeller, Zürcher, Johann.

Das Protokoll der heutigen Vormittagsitzung wird verlesen und ohne Einsprache vom Großen Rathe genehmigt.

Tagesordnung:

Fortsetzung der Verathung über die Verpachtung der Staatsbahn.

(Siehe Seite 9 f., 41 f., 61 f. u. 75 f. hievor.)

Herr St. Ich will dem Umstande, daß die Versammlung von der gestrigen und heutigen Diskussion ermüdet ist, Rechnung tragen und mich so kurz als möglich fassen. Herr Steiner hat in der heutigen Vormittagsitzung mit Zahlen argumentirt, die nicht mit den von der Kommission einstimmig angenommenen übereinstimmen, sondern größtentheils dem Berichte der Delegirten entnommen sind. Zwar glaube ich, sein heutiges Votum sei mehr gleichsam ein Ehrenschuß für die verlorne Sache, und er scheint das Gefühl zu haben, wie der Zauberlehrling von Göthe, als er ausrief: „Die ich rief, die Geister, werd' ich nun nicht los.“ Vorerst erinnere ich an Dasjenige, was Herr Steiner im Eingange seines Votums gesagt hat. Er hat nämlich bemerkt, daß er im Verwaltungsrathe namentlich aus dem Grunde auf die Anbahnung von Pachtunterhandlungen mit der Centralbahn gedrungen habe, weil er überzeugt gewesen sei, daß ein dahin zielender Antrag bei der in der nächsten Waisession stattfindenden Verathung des Gesetzes über die Organisation des Betriebs der Staatsbahn gestellt worden wäre, in welchem Falle dann die Unterhändler mit einem Auftrage des Großen Rathes im Rücken in einer viel ungünstigern Stellung gewesen wären. Ich bitte, diese Bemerkung des Herrn Steiner nicht zu vergessen. Herr Steiner hat die Berechnungen der Delegirten in zwei Kategorien eingetheilt: die eine für das Volk, die andere für die Leute, welche das Gras wachsen

hören. Ich bedaure, daß die Delegirten zwei verschiedene Berechnungen aufgestellt haben; ich weiß nicht, warum dieß geschehen ist, es wird mir indessen beinahe klar, wenn ich bedenke, daß die Rechnung für das Volk durch die Zeitungen veröffentlicht worden ist, die andere dagegen nicht. Bei der ersten Rechnung der Delegirten sind die Reineinnahmen nach dem Durchschnitte der vier letzten Betriebsjahre berechnet. Wenn man rückwärts gehen will, um eine Basis für die vorwärts greifende Verpachtung zu finden, so mag man es thun, ich will nichts dagegen einwenden und gehe auf einzelne Ansätze über. Bei der Rubrik „Bessere Betriebsergebnisse“ führen die Delegirten eine Menge Details an, sie bringen sogar eine Zinseinnahme von Fr. 500 für verkaufttes Mobilier in Berechnung und beweisen dadurch, daß es ihnen wirklich daran liegt, eine hohe Summe zu Gunsten der Verpachtung herauszurechnen. Ich habe indessen da einen bedeutenden Irrthum zu konstatiren. Die Delegirten nehmen nämlich eine Zinssparniß von Fr. 15,000 auf den Materialvorräthen und Oberbaumaterialien an, da sie glauben, dieselben werden beim Verkauf einen Erlös von Fr. 300,000 abwerfen. Ich mache indessen darauf aufmerksam, daß der gegenwärtige Vorrath vom Baue her zufälligerweise viel zu groß ist, da ein solcher im Werthe von Fr. 120,000 oder höchstens Franken 150,000 vollkommen hinreichen würde. Wir können also auch beim Selbstbetrieb wenigstens die Hälfte des Vorrathes veräußern und den betreffenden Zins anrechnen. Die Mehreinnahmen, welche durch die Verkehrszunahme entstehen werden, schätzen die Delegirten auf Fr. 28,394. Herr Steiner macht nun da eine Vergleichung mit andern Bahnen, die indessen nicht ganz richtig ist. Wenn Autoritäten, wie Herr Steiner, mit Zahlen argumentiren, so wäre es sehr zweckmäßig, wenn sie dabei nicht Irrthümer begehen würden, wie Herr Steiner sie offenbar begangen hat. Er sagt nämlich, die Verkehrszunahme auf sämmtlichen schweizerischen Eisenbahnen habe in den Reineinnahmen während der letzten sieben Jahre bloß 4,2 % betragen, also durchschnittlich per Jahr 0,6 %, während wir jährlich 2,6 % in Rechnung bringen. Herr Steiner begeht hier einen gewaltigen Fehler; denn er verwechselt die Reineinnahmen mit den Reineinnahmen. Die Delegirten sagen in ihrem Berichte ausdrücklich: „Nach dem durchschnittlichen Ergebnisse der vier ersten Betriebsjahre dürfen wir eine jährliche Mehreinnahme im Reineinnahmen von 2,6 % oder von Fr. 28,394 annehmen.“ Es handelt sich also um die Reineinnahmen, und diese haben auf den sämmtlichen schweizerischen Bahnen in der fraglichen Periode 44 %, im letzten Jahre 5,2 % betragen, durchschnittlich mehr als das Doppelte des angenommenen Ansatzes. Herr Steiner findet die Entschädigung von Seite des Franko-Suisse zwar für billig, glaubt aber nicht, daß wir sie erhalten werden. Er hat von einer Auswechslungsstation gesprochen. Diese muß natürlich erstellt werden, wenn die Franko-Suisse-Bahn sich weigert, eine billige Entschädigung für die Benutzung des Bahnhofes Biel zu entrichten und ihre Züge nur an die Grenze führen will. Dann wird aber diese Gesellschaft die Hälfte der Kosten dieser Wechselstation übernehmen und ihrerseits einen Beitrag von Franken 150,000 an dieselben leisten müssen. Bevor sie dieß thut, wird sie wohl einlenken. Den vom Staate Bern der Centralbahn für die Mitbenutzung der Strecke Solothurn-Bern-Gümligen zu entrichtenden Pachtzins will ich in Vergleichung setzen mit demjenigen, welchen die Vereinigten Schweizerbahnen für die Benutzung der 9 Kilometer langen Strecke Wallisellen-Zürich und des Bahnhofes Zürich bezahlen. Während die Vereinigten Schweizerbahnen hiefür bloß Fr. 160,000 an die Nordostbahn zu bezahlen brauchen, haben wir einen Zins von Fr. 220,000 zu entrichten, welche Summe die Einnahmen auf der betreffenden Strecke um Fr. 80,000 übersteigt. Es ist deßhalb auch zu erwarten, daß auf dem Pachtzins wenigstens eine Ersparniß von Fr. 50,000 gemacht werden könne.

Ich will Sie nicht mit den angestellten Berechnungen der Anzahl, der Frequenz, der Zahl der Züge u. d. d. behelligen, obschon da Manches zu Gunsten der Staatsbahn anzuführen wäre. Ich komme zu einem ziemlich wichtigen Punkte, nämlich den Kosten für den Unterhalt des Oberbaues. Herr Steiner hat bemerkt, daß ich bei einer Berechnung dieser Kosten in einem von mir im liberalen Verein gehaltenen Vortrage zu einem andern Ergebnisse gekommen sei, als in der Kommission. Dieß ist insoweit richtig, als die erstere Berechnung ungünstiger ist, als diejenige, zu der ich schließlich nach noch näherer Prüfung gelangt bin. In den letzten vier Jahren betrugen die Kosten des Unterhaltes des Oberbaues der Vereinigten Schweizerbahnen, der Nordost- und der Centralbahn durchschnittlich Fr. 622 per Kilometer. Es ist indessen zu bemerken, daß die Staatsbahn insofern in einem günstigeren Verhältnisse sich befindet, als sie erst wenige Jahre, die genannten Bahnen dagegen bereits 10—12 Jahre im Betriebe sind. Der Bericht des Herrn Ingenieur Gränicher stimmt vollkommen mit der von der Kommission angenommenen Zahl überein, wenn dieser Bericht richtig interpretirt wird. Herr Karrer hat hervorgehoben, wie schnell nach einem Bericht der Union-Suisse der Schwellenverbrauch steige. Man darf indessen nicht eine Tabelle aus einem Bericht herausreißen und ohne Zusammenhang mit den übrigen Angaben desselben einige Daten anführen, sondern muß den ganzen Bericht studiren und jeweilen auf die speziellen Verhältnisse Rücksicht nehmen. Alle diese Momente sind in den aufgestellten Rechnungen inbegriffen. Die Herren Steiner und Karrer haben bemerkt, daß sämtliche Schwellen der Linie Biel-Neuenstadt in 2—3 Jahren erneuert werden müssen. Ich habe die Linie persönlich begangen, um mich von dem Zustande des Oberbaues zu überzeugen. Auch habe ich hier einen offiziellen Rapport hierüber in den Händen, in welchem es am Schlusse der ausführlichen Zusammenstellung heißt: „Es ist hieraus zu abstrahiren, daß es bis zur Auswechslung aller Schwellen jedenfalls noch 12—14 Jahre anstehen wird.“ Auch der von den Delegirten aufgestellte und von der Kommission adoptirte Ansaß für Lokomotivrepaturen ist zu hoch; denn die bisherigen durchschnittlichen Ausgaben der Union-Suisse und der Nordostbahn sind niedriger, als sie die Kommission für die Staatsbahn annimmt. Ich mache zudem darauf aufmerksam, daß von unsern 12 Lokomotiven circa 4 beständig im Schuppen stehen und also keine Abnutzung haben, während auf andern Bahnen alle Lokomotiven gebraucht werden. Bezüglich der Unterhaltungskosten des Oberbaues will ich noch auf die sehr interessante, von der Nordostbahn veröffentlichte Tabelle hinweisen, welche auch die Delegirten in ihrem Berichte berühren. Die Betriebsausgaben der Nordostbahn betragen nämlich per Kilometer:

Betriebsjahr.	Durchschnittliche Bahnlänge. Kilometer.	Unterhaltungskosten.	
		Fr.	St.
1855	60	1,377.	01
1856	106	1,932.	08
1857	134. ₄	1,834.	70
1858	156. ₅	2,243.	55
1859	168. ₁	1,820.	62
1860	178	1,885.	97
1861	178	2,162.	87
1862	178	2,267.	47
1863	178	2,421.	58
1864	216. ₅	2,300.	47
1865	257. ₃	2,380.	20
1866	264	2,997.	90
1867	264	2,696.	07

Der Durchschnitt dieser 13 Jahre ergibt an Kosten für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst nebst Zubehörenden eine Summe von Fr. 2180 per Kilometer. Wendet man diesen Ansaß auf die Staatsbahn an, so erhalten wir für die ganze

Strecke von 71 Kilometer Fr. 154,780 per Jahr. Nun wurden ausgegeben ohne Schwellen und Schienen durchschnittlich Fr. 146,000 oder nach dem Ansaß von 1867 genau:

Fr. 146,875

hieszu für durch den Baukonto verrechnete Schwellen und Schienen pro 1867

„ 25,512

Zusammen Fr. 172,387

Nehmen wir sogar den Ansaß der Nordostbahn im 13. Jahre mit Fr. 2696 übergetragen auf die Staatsbahn $\times 71$, so ergibt dieß Fr. 191,416. Unsere Ausgabe beträgt wie oben

Fr. 146,875

hieszu den Ansaß der Kommission für Schwellen und Schienen

„ 42,600

Fr. 189,475

Hieraus ergibt sich deutlich, daß unsere Berechnungen für den Unterhalt so hoch und höher stehen, als die erfahrungsgemäße Wirklichkeit auf der meistbefahrenen schweizerischen Bahn. Wie leicht man sich übrigens in solchen Zahlenaufstellungen täuschen kann, geht daraus hervor, daß in ihrem Berichte die Delegirten die Unterhaltungskosten des Oberbaues der Union-Suisse, der Nordostbahn und Centralbahn im Jahre 1867 auf Fr. 1100 per Kilometer berechnen. Diese Berechnung enthält aber einen Irrthum, indem die doppelspurigen Strecken nicht berücksichtigt sind. Zieht man dieselben in Betracht, so reduzieren sich die Unterhaltungskosten sofort auf Fr. 900 per Kilometer und dürfen nach allseitiger Prüfung für die Staatsbahn also nicht höher als Fr. 600 im Durchschnitt angenommen werden. Den Posten für Ersparnisse in der Administration will ich nicht berühren, obschon wahrscheinlich der Direktor erspart werden könnte, sondern nur darauf aufmerksam machen, daß die Delegirten vergessen haben, verschiedene Ansätze in Rechnung zu bringen. So z. B. eine Summe von Fr. 2300 als Zins für einen von der Kantonskasse für die Anschaffung von Plattformwagen gemachten Voransch. Es ist nicht zu hoffen, daß die Centralbahn die Schulden der Staatsbahn verzinsen werde, und deshalb dürfen wir diese Summe nicht übergeben. Ferner für Gebäudeaffekuranz Fr. 3200, für Inspektionskosten der Bahn Fr. 5000 u. s. f. Nach allem dem ist das Fazit sicher, daß die Totalersparnis im Falle der Verpachtung gegenüber dem Selbstbetrieb in den ersten drei Pachtjahren zusammen Fr. 85,600 ohne und Fr. 121,000 mit Majoration betragen würde. Diese Zahlen müssen zugegeben werden, wie sie denn auch von der Kommission zugegeben worden sind. Ich kann deshalb nicht begreifen, wie Herr Steiner wieder auf den ersten Theil der Berechnung zurückkommen und ein ganz neues Gebäude vollständig in die Luft hinein bauen kann. Herr v. Gonzenbach hat einmal ganz richtig bemerkt: „Il n'y a rien de plus impertinent que les chiffres.“ Ich will noch einige weitere Zahlen anführen, die ebenfalls in Betracht gezogen werden könnten und finanzielle Einbußen repräsentiren. Es ist bereits gestern bemerkt worden, daß die Entschädigung für die Beamten auf die Summe von Fr. 14,000 sich belaufen wird. Die Umänderung der Lorstransport- in Güterwaggons wird per Waggon etwa Fr. 700 kosten, weil auch die Lokomotiven für die Steinkohlenheizung eingerichtet werden müssen, und es macht diese einmalige Ausgabe Fr. 9000 aus. Wir werden ferner, wenn der Vertrag mit der Lorfgesellschaft gekündet wird, bei der Amortisation der Kosten der Lorfschuppen einen Verlust machen; dieselben haben Franken 267,000 gekostet, welche Summe die Lorfgesellschaft zu 6 % verzinst, wovon etwa 1½ % zur Amortisation berechnet werden könnte, was Fr. 4000 jährlich ergibt. Von ziemlicher Wichtigkeit ist die Bestimmung in Betreff der höhern Gewalt. Herr Karrer hat gestern versichert, die Experten seien darüber einig, was untere die höhere Gewalt zu rechnen sei. Dieß ist durchaus nicht der Fall. Autoritäten, wie Herr Bridel, haben mir erklärt, daß die Centralbahn ihre Sache

nicht verstehen würde, wenn sie nicht jedes Jahr hiefür eine Summe von Fr. 10–20,000 herausbrächte, die wir zahlen müssen. Unter höherer Gewalt sind eben alle unvorhergesehenen Ereignisse verstanden. Ich bemerke übrigens, daß diese Ausgaben bisher auf die Betriebsrechnung gesetzt worden sind, und zwar belief sich die dahierige Summe im Jahr 1867 nach Seite 15 des fünften Geschäftsberichtes der Staatsbahn auf Fr. 14,237. Um Ihnen zu zeigen, wie man anderwärts solche Verhältnisse ansieht, führe ich Ihnen den von den Westschweizerischen Bahnen mit den Herren Laurent, Bergeron u. Comp. abgeschlossenen Vertrag an. Dieser sagt in Art. 9: „Alle Entschädigungen und Beschädigungen, welche die Bahn betreffen, sind von den Herren Laurent, Bergeron u. Comp. zu tragen und zwar für jeden einzelnen Fall bis zu einer Summe von Fr. 40,000.“ Es ist ferner bestimmt, daß die Fr. 40,000 übersteigenden Kosten für Unfälle höherer Gewalt von beiden Theilen gleichmäßig getragen werden, so zwar, daß die ersten Fr. 40,000 immer den Herren Laurent, Bergeron u. Comp. auffallen. Eine solchermaßen sichernde Bestimmung ist hier gänzlich außer Acht gelassen. Im vorliegenden Pachtvertrag ist ferner die Bestimmung in Betreff der Uebergabe des Oberbau- und Rollmaterials sehr unbestimmt gehalten. Es soll bloß ein beschreibendes Protokoll über das vorhandene Material zc. aufgenommen werden. Wie dieses uns wieder zurückgestellt werden wird, wissen wir nicht, es wird aber kein Experte im Stande sein, dieses Material, welches sich abnutzt und einen Werth von über drei Millionen repräsentirt, bis auf 10 % genau zu schätzen. Andere ähnliche Verträge sprechen sich hierüber viel deutlicher aus. So enthält der bereits erwähnte Vertrag mit den Herren Laurent, Bergeron u. Comp. eine Anzahl Bestimmungen in dieser Beziehung und schreibt vor, daß jeder einzelne Gegenstand sowohl bei der Uebergabe als bei der Zurücknahme der Bahn geschätzt und eine allfällige Differenz bei der Zurücknahme der Bahn von eint oder anderer Seite vergütet werden solle. Nach dem Angeführten können wir es also als konstatiert annehmen, daß der Pachtvertrag in finanzieller Beziehung uns keinen Vortheil darbietet und unsere Interessen nicht gewahrt sind. Man hat zwar heute wieder behaupten wollen, es werde uns aus der Verpachtung eine Mehreinnahme von Fr. 100,000, nach Andern von Fr. 150,000 zufließen, ja Herr Moschard hat sogar von Fr. 220,000 gesprochen. Ich glaube, es sei nach dem Gesagten nicht nothwendig, noch Weiteres zur Widerlegung dieser Behauptungen anzuführen. Ich will deshalb auf die finanzielle Seite des Vertrages nicht weiter eintreten und bloß noch über die Majoration eine Bemerkung machen, welche im Schooße der Kommission nicht weniger als sechs verschiedene Interpretationen gefunden hat. Herr Karrer hat gesagt, es handle sich da bloß um eine einfache Regel de tri, ich war indessen nach seinen Auseinandersetzungen so klug wie vorher. Es ist nun bereits erwähnt worden, daß abgesehen von der Auslegung der betreffenden Vertragsbestimmung die Majoration ein sehr problematisches Ding ist. Die Centralbahn wird in den nächsten Jahren in den Fall kommen, eine bedeutende Subvention an das Gotthardunternehmen zu leisten, eine Brücke über den Rhein zu bauen und auf der Bahnstrecke Murgenthal-Herzogenbuchsee ein zweites Geleise zu legen. Außerdem muß sie sich vielleicht bei der in Aussicht stehenden Bözbergbahn betheiligen, welche für sie jedenfalls eine sehr schädliche Konkurrenzlinie ist. Alle diese Umstände lassen uns schließen, daß die Majoration nicht eintreten wird, besonders wenn wir auch bedenken, daß die Centralbahn in denjenigen Jahren des Betriebs angelangt ist, da der Verkehr nach den bei andern Bahnen gemachten Erfahrungen keine bedeutende Zunahme mehr erleidet. — Ich hätte nun gerne noch die einzelnen Bestimmungen des Vertrages durchgegangen, will dieß jedoch unterlassen und nur noch fragen, einen wie großen Pachtzins die Centralbahn für die Staatsbahn zahlen könne. Da scheint nun allerdings ein

Zins von Fr. 425,000, wenn man nur die direkten Einnahmen der Staatsbahn in Betracht zieht, ziemlich annehmbar. Die Centralbahn kann die Staatsbahn nicht billiger betreiben, als sie gegenwärtig betrieben wird. Hingegen kann sie einige Angestellte der Centralverwaltung ersparen, was etwa eine Summe von Fr. 35,000 ausmachen wird. Sie kann ferner eine Ausgabe von circa Fr. 40,000 auf dem Betrieb der bisher gemeinschaftlich benutzten Linien ersparen, indem Gümligen-Langnau isolirt behandelt wird, zusammen also eine Summe von Fr. 75,000. Dieß würde den Pachtzins auf Fr. 500,000 erhöhen. Herr v. Gonzenbach hat mit vieler Offenheit erklärt, daß er es vergessen habe, die Kosten für den Unterhalt des Oberbaues in Berechnung zu ziehen. Solche Fehler können Einem passieren; wenn er sich selbst jedoch ein solches Dementi gegeben hat, so beweist dies nur, daß er in dieser Angelegenheit ganz loyal zu Werke gegangen ist. Gleichwohl glaube ich aber, die Delegirten hätten zu einem bessern finanziellen Resultate gelangen sollen; denn es dürfen nicht bloß die direkten Einnahmen der Staatsbahn, sondern es müssen auch die der Centralbahn durch die Verpachtung erwachsenden Vortheile berücksichtigt werden. Die Centralbahn wird nach der Verpachtung in Bezug auf die Einrichtung ihres Betriebs vollständig freie Hand haben. Es ist ein öffentliches Geheimniß, das man hier auf der Straße vernehmen kann, daß die Centralbahn einen Betriebsvertrag mit dem Jura-Industriel so viel wie abgeschlossen hat. Erst gestern hat mir ein Banquier mitgetheilt, daß nach definitivem Abschluß des vorliegenden Pachtvertrages die Obligationen zweiter Hypothek des Jura-Industriel sofort bedeutend steigen werden. Es ist ebenfalls ein offenes Geheimniß, daß die Centralbahn mit dem Gedanken umgeht, die Westbahnen zu pachten, um nach Lausanne und Genf zu gelangen. Dann ist es für die Centralbahn aber auch unbedingt nothwendig, im Besitze der Linie Biel-Neuenstadt zu sein. Die Vortheile, welche der Centralbahn durch die Verpachtung erwachsen, sind daher nicht gering anzuschlagen. Blicken wir endlich rückwärts wie sich bis jetzt die Centralbahn gegenüber dem Kanton Bern benommen hat? Sie hat sich z. B. bis auf den letzten Augenblick geweigert, die Linien Biel-Neuenstadt und Bern-Thun zu erstellen, und erst am letzten Tage einige Sträflinge an die Arbeit gestellt. In ähnlicher Weise ist die Nordostbahn in Betreff der Linie Nordschach-Romanshorn verfahren. Ich glaube daher, wir sollen in dieser Beziehung nicht zu schnell nachgeben. — Gestatten Sie mir noch einige Bemerkungen über die Eisenbahnpolitik des Herrn Steiner. Er betrachtet das Gotthardunternehmen als ein sehr schönes Unternehmen und findet es ganz in der Ordnung, daß dasselbe sowie die Linie Langnau-Yvergen ohne die Mithilfe des Kantons Bern ausgeführt werde. Es wäre dieß wirklich äußerst angenehm für uns, indessen werden wir einem Vertrage an beide Unternehmen nicht enttrinnen. Herr Steiner hat den Langnauern Glück dafür gewünscht, daß sie eine Endstation haben. Nach den Begriffen des Herrn Steiner sollte man also die Eisenbahnen überall unterbrechen, um möglichst viele Kopfstationen zu erhalten. Herr Steiner hat auch ungeheuer wegwerfend von den projektirten Eisenbahnlinien Solothurn-Burgdorf und durch das Brogethal gesprochen. Wäre er am Ruder, so wäre er wahrscheinlich sehr energisch gegen diese Begehrlichkeiten, wie er sie nennt, eingeschritten. Man vergesse aber nicht, daß wir gegen Projekte, die nicht im Interesse des Volkes liegen, vollständige Gewähr im Referendum haben. Was die Erklärung der Kommission betrifft, worin der Grundsatz des Selbstbetriebes verworfen wird, so sehe ich den Nutzen derselben nicht ein. Warum sollten wir eine solche Erklärung abgeben? Wenn es sich herausstellt, daß wir beim Selbstbetrieb besser stehen werden, so sehe ich nicht ein, warum wir denselben aufgeben sollten. Läßt sich aber eine bessere Kombination finden, so können wir den Selbstbetrieb aufgeben, auch ohne daß wir heute eine solche Erklärung aussprechen.

Bezüglich des Antrages des Herrn v. Wattenwyl kann ich mittheilen, daß Herr v. Gonzenbach bereits ein Schreiben von Herrn Sulger in der Tasche hat, worin derselbe sich bereit erklärt, Konzessionen zu machen. Diese Herren werden also schon von selber kommen. Wenn wir jetzt der Regierung den Auftrag zu Anknüpfung neuer Unterhandlungen ertheilen, so werden wir endlich dahin kommen, auszurufen wie jener Zimmergeselle beim Einsetzen einer Thüre: „Donner, Donner! scho drümal abg'faget und no immer z'kurz!“ Was thut der Industrielle, wenn er Etwas erreichen will, der Bauer, dem man auf sein Gut, das er verkaufen will, nicht genug geboten hat? Laufen sie den Betreffenden nach mit der Bitte, noch etwas mehr zu geben? Ich möchte auch der Centralbahn nicht nachlaufen, sondern glaube, diese solle zu uns kommen. Wenn wir handeln, wie Geschäftsleute, werden die Herren Sulger und Schmidlin einsehen, daß sie uns ganz andere Bedingungen stellen müssen, als es im vorliegenden Pachtvertrage geschehen ist. Zeigen wir diesen Herren, daß wir so gut rechnen können wie sie. Ich glaube deshalb, wir sollen uns damit begnügen, den Vertrag einfach zu verwerfen. Ich schließe, indem ich den von Herrn Steiner im Eingange seines Botums gethanen Ausspruch wiederhole: in welcher ungünstigen Stellung würden sich Delegirte mit einem Großrathsbeschlusse im Rücken befinden!

König, Fürsprecher. Darüber sind wahrscheinlich alle Mitglieder dieser Versammlung einig, daß der vorliegende Pachtvertrag zu verwerfen sei, darin aber geben die Ansichten auseinander, ob die Unterhandlungen abgebrochen oder fortgesetzt werden sollen. In der Kommission ist der Antrag gestellt worden, die Unterhandlungen nicht abzubrechen, sondern der Regierung den Auftrag zu ertheilen, sie wieder aufzunehmen. Ich muß hier ein Faktum berühren, das noch nicht erwähnt worden ist. Hätte der Herr Regierungspräsident, der, weil nicht Mitglied der Kommission, bei der Behandlung dieses Antrages nicht mehr hätte anwesend sein sollen, nicht auf den Tisch geschlagen und erklärt, er mache eine Kabinetsfrage daraus, so wäre der Antrag der Kommission anders ausgefallen, als er wirklich ausgefallen ist. In unserm demokratischen Kanton ist bald Dieser, bald Jener an der Oberfläche, und er verschwindet meist ebenso schnell wieder, wie er empor gestiegen ist. Ich habe vor kurzem in den Memoiren von Guizot über den Sonderbundsfeldzug folgende Stelle gelesen: „A présent des ans se sont écoulés, et qui parle maintenant du Sonderbund et de Mr. Ochsenbein?“ Herr Weber hat bei weitem nicht so viel von sich reden gemacht, wie Herr Ochsenbein, und es wird nicht lange gehen, daß man auch von ihm sagen wird: „Voilà encore une étoile qui file, file et disparaît.“ Es liegt nicht in der Stellung eines bernischen Regierungsrathes, einer Großrathskommission gegenüber eine derartige Sprache in's Feld zu führen und ihr, wenn sie auf einem Beschlusse beharre, den Bündel vor die Füße zu werfen. Das kann man allenfalls denken und ausführen, es aber auszusprechen, war gewissermaßen eine Insulte gegenüber der Kommission und auch gegenüber dem Großen Rathe. Eine weitere Bemerkung erlaube ich mir gegenüber einem jurassischen Deputirten, der diesen Morgen gegenüber Herrn Moschard eine Sprache in's Feld geführt hat, die mich nur deswegen nicht verwundert, weil sie von Herrn Kaiser herrührt, von dem wir gewohnt sind, Ausdrücke zu hören, deren sich jeder Andere enthalten würde. Er hat nicht nur Herrn Moschard gröblich injulirt, sondern erklärt, der Jura sei seiner Zeit mit dem Kanton Bern zusammengeschweißt worden und die Jurassier seien Muß-Berner, wie es Muß-Preußen gibt. Ich weiß gar wohl, daß es neben den Jurassiern, die von Herzen Berner sind, auch solche gibt, welche die Stellung, die sie gegenüber dem Kanton Bern einnehmen, nur nach ihren materiellen Interessen berechnen. Herr Kaiser hat übrigens durch seine Sprache Herrn Moschard in den Augen Derjenigen

durchaus nicht schaden können, an deren Achtung ihm überhaupt gelegen ist. Herr Moschard hat erklärt, er sei auch mit dem Herzen Berner, und er wird niemals die Fahne der Trennung erheben, niemals ausrufen: „Voilà le moment d'arborer le drapeau de la séparation!“ Dieses Auftreten des Herrn Kaiser gegenüber Andersdenkenden, namentlich gegenüber Herrn Moschard, wie er es nicht bloß hier, sondern auch anderswo gethan hat, erklärt, warum der Jura nicht dahin gelangt, seine Gesamtkräfte zu einer gedeihlichen Unternehmung zu vereinigen. Wenn man in solcher Weise, wie Herr Kaiser, Andersdenkende injulirt und sie als nicht gute Berner behandelt, so wird der Jura nie das kleinste Unternehmen ausführen können. Nach diesen Bemerkungen will ich auf die Sache selbst eintreten. Herr Regierungspräsident Weber hat gegen den Antrag, die Regierung mit der Wiederaufnahme der Unterhandlungen zu beauftragen, verschiedene Motive angeführt, und zunächst mit der Autonomie des Kantons argumentirt. Dieser Ausdruck wird, weil er ein etwas vager ist, als Gemeinplatz, als Tummelplatz sehr oft gebraucht. Bei näherer Untersuchung muß man sich bald überzeugen, daß die Autonomie des Kantons besser gewahrt ist und er sich freier bewegen kann, wenn er nicht selbstständig eine Eisenbahn betreibt, sondern solchen Unternehmen gegenüber bloß die staatlichen Funktionen ausübt. In einem großen monarchischen Staate mit einer centralisirten, stabilen Regierung läßt sich die Frage, ob Privat- oder Staatsbau, diskutieren, in einem kleinen Staate aber, wie der Kanton Bern, ist der Staatsbau offenbar verderblich. Wenn sich ein Kanton für den Staatsbau und Staatsbetrieb entscheidet, so nimmt bei unsern kleinen Verhältnissen jede Eisenbahnfrage, auch wenn sie rein finanzieller Natur ist, einen politischen Charakter an, und es wird z. B. die Anstellung von Beamten immer politische und persönliche Intriguen hervorrufen. Bei Verhältnissen dagegen, wie sie in Frankreich und England bestehen, haben solche kleinliche Interessen keinen Einfluß auf die Verfolgung der höhern politischen Zwecke des Staates. Man hat es vorausgesetzt, daß wenn der Kanton Bern den Boden des Staatsbaues betrete, er in der Ausübung seiner staatlichen Funktionen gehindert und geschwächt sein werde. Man hat gesagt, daß die Regierung des Kantons Bern in diesem Falle eine industrielle Gesellschaft sein, und als solche andere Interessen haben werde, als wenn der Kanton keine Eisenbahn selbstständig betreiben würde. Es ist zwar eingewendet worden, beim Selbstbetrieb habe der Kanton eine bessere Kontrolle gegenüber andern Bahnen, könne ihnen Konkurrenz machen und dem Publikum günstigere Tarife verschaffen. Der erste Schritt der Staatsbahn bestand aber darin, daß sie den Tarif nicht bloß für den Güter-, sondern auch für den Personenverkehr erhöhte. Hätte die Centralbahn eine solche Bestimmung getroffen, so wäre die Regierung mit vollem Recht eingeschritten, da diese Gesellschaft nach Vorschrift ihrer Konzession zu einer solchen Maßregel nicht befugt gewesen wäre. Da aber die Regierung selbst eine Staatsbahn betrieb, so war es natürlich, daß die finanziellen Interessen, die sie zu wahren hatte, die politischen Interessen überwiegen. Diese Wahrnehmung konnte man vom ersten Augenblicke des Staatsbahnbetriebs an machen. Früher lag die Regierung wegen des Transportreglementes beständig im Streite mit der Centralbahn, ein Streit, der zwar theilweise sehr kleinlicher Natur war. Aber gleich nach Eröffnung des Betriebs der Staatsbahn hat das Direktorium derselben publizirt, daß auf der Staatsbahn das Transportreglement für den direkten schweizerischen Verkehr angewendet werde, und zwar mit Genehmigung der Regierung. Der Herr Regierungspräsident glaubt ferner, daß der Kanton Bern bei allfälligen Eisenbahnkonferenzen eine viel bedeutendere Stellung einnehme, wenn er selbst eine Eisenbahn betreibe. Diese Ansicht, welcher auch der Herr Eisenbahndirektor beipflichtet, theile ich nicht; denn ein Vertreter des Kantons Bern nimmt bei einer solchen Konferenz eine viel bedeutendere Stellung ein, wenn er den

Kanton Bern als solchen vertritt, als wenn er bloß der Repräsentant der 71 Kilometer langen Staatsbahn ist, die zu den kranken Bahnen gehört. Auch Herr Sollicitant weiß, daß die bernische Staatsbahn, die Ligne d'Italie, der Jura industriel etc. le Corps des malheureux genannt werden. Ist es der Würde des Kantons Bern angemessen, zu diesem Corps gezählt zu werden? Könnte man uns nicht fortwährend das Beispiel unserer Bahn entgegenhalten und wären wir nicht stets genöthigt, mit andern Eisenbahngesellschaften zu unterhandeln, ihnen Konzessionen zu machen u. von ihnen Konzessionen zu verlangen, so wäre unsere Stellung offenbar eine viel selbstständigere, als sie gegenwärtig ist. Wir sehen aus der ganzen heutigen Diskussion, wie bei einer im Grunde rein politischen Frage gewissermaßen ein finanzielles Interesse überwiegt, während der Kanton Bern in Eisenbahnsachen nicht finanzielle, sondern bloß politische Interessen haben sollte. In der gestern und heute so oft erwähnten Gotthardbahnfrage werden wir als Eigenthümer der Staatsbahn nicht mit unterm ganzen Gewicht für das Zustandekommen dieser Alpenbahn eintreten können, weil wir zu gleicher Zeit auch noch Langnau-Luzern zu verlangen suchen müssen. Wären wir nicht Eigenthümer der Staatsbahn, hätten wir uns nichts darum zu bekümmern, ob sie eine Rendite abwerfe oder nicht. Man sagt nun, durch den Abschluß des Vertrages werde die Entwicklung unseres Eisenbahnnetzes sowohl in der Richtung nach dem Jura, als in der Richtung nach Luzern gehemmt. Was zunächst die Verlängerung der Linie Bern-Langnau nach Luzern betrifft, so theile ich die Ansicht Derjenigen nicht, welche glauben, nach Fortsetzung der Linie Bern-Langnau werde das finanzielle Ergebniß der Staatsbahn günstiger ausfallen als bisher. Allerdings wird das Betriebsergebniß etwas höher sein, als bisher, wie wird aber die Linie Langnau-Luzern erstellt werden können? Luzern wird den Staatsbau nicht erkennen und die luzernischen Gemeinden werden nichts beitragen. Es wird sich nur eine Gesellschaft bilden, wenn ein Theil des nöthigen Kapitals durch Subventionen und der Rest durch Obligationen aufgebracht werden kann. Wenn wir nun die Linie Bern-Langnau in das Unternehmen einwerfen, so wird offenbar das zu 5% zu verzinsende Obligationenkapital den ganzen Ertrag der Linie vollständig auffressen, so daß wir auch den bisherigen Reinertrag der Langnauerlinie verlieren werden. Es liegt daher sicher nicht im Interesse des Kantons, diese Linie mit Staatsgeldern weiter fortzusetzen, bevor sich ein wirkliches Bedürfniß dafür zeigt. Ein solches wird aber erst nach der Durchbohrung des Gotthard eintreten; denn Bern-Langnau-Luzern wird nie eine Transitlinie in die Ostschweiz werden, sondern bloß den kürzesten Weg von Bern und einem Theil der Kantone Freiburg und Waadt nach Luzern und der innern Schweiz bilden. Nach Fortsetzung der Linie Bern-Langnau nach Luzern wird sich daher der Verkehr zwar etwas vermehren, niemals aber wird diese Linie eine bedeutende, eine Transitlinie werden. Man sagt zwar, die Linie müsse von Zug direkt nach Rapperswil fortgesetzt werden und wahrscheinlich von da in gerader Linie nach St. Gallen, München, Warschau, Moskau, Tobolsk etc. Es sind diese Phantasien, auf die es wohl kaum nöthig ist, näher einzutreten. Wenn übrigens die Regierung seiner Zeit eine andere Politik befolgt, die Interessen des Kantons sorgfältiger gewahrt und den Beschluß des Großen Rathes genauer vollzogen hätte, als sie es gethan, so wäre die Linie Luzern-Langnau erstellt worden, ohne daß wir einen größern Beitrag als 2 Millionen hätten leisten müssen. Der Große Rath hat nämlich s. B. für die Ostwestbahn eine Staatsbetheiligung von 2 Millionen erkannt unter der Bedingung, daß für Bern-Luzern 10 Millionen in Aktien gesichert seien. Damals ist wiederholt (und zwar auch von Herrn Mign) dem Großen Rathe die Erklärung abgegeben worden, daß, sowie die 2 Millionen des Staats ausbezahlt seien, auch die Linie Bern-Langnau gebaut sei, und als die Herren Ganguillet und Blösch Einwendungen erhoben und größere Garantien verlangten, ist

man ihnen über's Maul gefahren, wie man es heute thut, und hat gesagt, daß das Dekret Garantien genug dafür darbiete, daß die 2 Millionen nicht weggeworfen werden. Was geschehen ist, wissen wir alle. Die Regierung hat sich bei der Prüfung des Finanzausweises mit dem Berichte eines Sekretärs begnügt. Kein Mitglied der Regierung hat den Finanzausweis untersucht, und doch saß Herr Weber schon damals in der Regierung. Wie aber hat man das aufgenommen? Die von den betreffenden Unternehmern, zu denen auch Herr Ott gehörte, eingereichte Vorstellung, in welcher sie erklärten, daß sie ruiniert seien, wenn der Staat die Bahn nicht kaufe, gab der Regierung vollständig Recht, daß sie es bei der Prüfung des Finanzausweises nicht so genau genommen habe. (Der Redner verliest eine Stelle aus dieser Vorstellung.) Angesichts solcher Vorgänge ist es begreiflich, daß ein gewisses Mißtrauen gegenüber der Regierung herrscht und man befürchtet, es sollen die Fortsetzungen der Staatsbahn nach Luzern und in den Jura in gleicher Weise erfolgen, wie die Stammlinie entstanden ist. Es handelt sich indessen vorläufig nicht darum, sondern um die Frage, ob die Fortsetzung der Linie Bern-Langnau durch den Pachtvertrag gehindert werde oder nicht. Der Vertrag sagt, und zwar gewiß mit vollem Recht, von dieser Linie nichts. Als es sich um den Abschluß des Pachtvertrages handelte, ist ein sogenanntes Komitee aufgestanden und hat diese Linie auf's Tapet gebracht. Es hat sich aber herausgestellt, daß die Grundlagen, auf die man sich gestützt hat, nicht richtig sind; namentlich ist die Behauptung, die Nordostbahn werde die Linie Langnau-Luzern mit 4 Millionen unterstützen, eine durchaus unrichtige. Auf genaue Erkundigungen, ob die Regierung von Luzern zu einer Subvention geneigt sei, hat man zur Antwort erhalten, daß diese zwar das Unternehmen mit den besten Wünschen begleite, von Geldbeiträgen aber keine Rede sein könne. Wenn nun weder von Seite des Kantons Bern, noch von Luzern, noch von Privaten, noch von Korporationen irgend welche Aussicht für den Bau dieser Linie vorhanden ist, so soll man nicht die Zumuthung machen, daß die ganze bernische Eisenbahnpolitik sich darum drehe, daß diese Linie möglicherweise einmal werde gebaut werden. Wenn eine mit den nöthigen Mitteln ausgerüstete Gesellschaft sich zum Bau der Linie Langnau-Luzern bereit erklären würde, unter der Bedingung, daß ihr nach Vollendung dieser Linie der Betrieb von Bern-Langnau überlassen werde, dann würden wir sofort zu einer solchen Kombination Hand bieten, gegenwärtig aber, wo nichts vorliegt, als bloße Wünsche und Hoffnungen, soll man uns nicht an dem Abschluß eines Vertrages hindern, der nach meiner festen Ueberzeugung sowohl im politischen, als im finanziellen Interesse des Kantons liegt. Wenn aber auch der Vertrag abgeschlossen wird, glauben Sie wirklich, die Centralbahn werde die Erstellung der Linie Langnau-Luzern hindern? Ich möchte die Eisenbahngesellschaft sehen, welche den Bau einer Eisenbahn verhindert. Allerdings ist es möglich, daß die Centralbahn diese Linie nicht fördert und sie nicht baut, wenn sie aber durch Jemand anders gebaut und eine Konzession erteilt wird, so geht das die Centralbahn nichts an. Ich sehe daher nicht ein, warum der Abschluß des Pachtvertrages den Bau der Linie Langnau-Luzern hindern sollte. Auch in Betreff des Betriebes sehe ich kein Hinderniß; denn es ist klar, daß die Gesellschaft, welche die Linie Bern-Langnau betreiben würde, auch den Betrieb von Langnau-Luzern übernehmen würde. Wenn man indessen in dieser Hinsicht Garantien in den Pachtvertrag aufzunehmen wünscht, so wäre es nicht schwer, solche zu erhalten, weil sich eben die Sache von selbst versteht.

In Betreff der Jurabahnen sind die Verhältnisse nicht ganz gleich, wie bei der Emmenthalerlinie. Schon seit vielleicht 12 Jahren hat der Große Rath sich mit Eisenbahnfragen in Betreff des Jura zu befassen. Als es sich um die Linie Biel-Neuenstadt handelte, ist Herr Stockmar aufgetreten und hat erklärt, daß dieselbe der Centralbahn nicht überlassen

werden dürfe. Die Centralbahn wollte diese Linie übernehmen und hat daran die Erklärung geknüpft, daß sie auch von Biel nach Bern und von Bern nach Thun bauen werde. Da sich aber die Konzessionsvertheilung, namentlich wegen der Opposition des Jura, verzögerte und es am Ende zu einem Prozesse kam, so ist es ganz natürlich, daß die Centralbahn mit dem Bau der Linie Bern-Thun zuwartete, da sie dieselbe in Verbindung mit Bern-Biel-Neuenstadt erstellen wollte. Der Jura hat in dieser Frage von vornherein eine Stellung eingenommen, die nachher ihm selbst und dem Kanton Bern überhaupt zum größten Nachtheile gereichte. Man hat nicht bloß Biel-Neuenstadt, sondern auch Biel-Bern, ja sogar Bern-Thun für den Jura in Anspruch genommen, indem man behauptete, Thun sei die Kopfstation der Juralinien. Gerade infolge der Agitation, welche sich in dieser Frage geltend machte, ist das Individuum ins Leben gerufen worden, das unter dem Namen der Ostwestbahn übel berüchtigt ist. Darüber sind wir wohl Alle einig, daß die Ostwestbahn für uns kein großer Vortheil war, und daß man anfänglich durchaus nicht daran dachte, durch die Ostwestbahn auf den Boden des Staatsbaues gedrängt zu werden. Man hat sich vielmehr gehütet, dem Großen Rathe diese Perspektive vorzuführen und hat ihm gesagt, die Ostwestbahn biete so viel Garantie dar, als die Centralbahn. Man hat dieß hingenommen und hat nicht nur auf die Ostwestbahn, sondern auch auf die Wachsamkeit der Regierung Vertrauen gesetzt. Dieses Vertrauen ist aber in beiden Richtungen größtlich getäuscht worden. So ist man nach und nach auf einen Boden gedrängt worden, den man nicht betreten hätte, wenn von vornherein klarer Wein eingeschenkt worden wäre. Bei der Uebernahme der Ostwestbahn hat der Jura die Fortsetzung durch den Jura verlangt, der Große Rath hat aber erklärt, daß er den Staatsbau nicht auf den Jura ausdehnen wolle. Am 2. Februar 1867 hat der Große Rath das mehrerwähnte Dekret erlassen, durch welches er bestimmt erklärt hat, wie weit er gegenüber dem Jura gehen werde. Ich war von vornherein der Ansicht, daß der Jura mit diesem Dekret keine Eisenbahnen bauen könne. Ich habe das bereits in der betreffenden Verhandlung des Großen Rathes, wie auch später erklärt. Wenn dessen ungeachtet das Dekret erlassen worden ist, so geschah es, um den Jura selbst auf die Probe zu stellen und den Beweis zu leisten, daß er nicht im Stande sei, aus eigenen Kräften und vielleicht auch mit Hilfe des Staates das Eisenbahnnetz zu bauen, welchem er seit Jahren nachjagte. Man wollte das konstatiren, damit dann der Große Rath nach Maßgabe seiner Mittel beschließen könne, was er für den Jura thun wolle. Diese Probe muß aber abgelegt, die vier Jahre müssen abgewartet werden, damit man sieht, ob der Jura die nöthigen Hilfsmittel zusammenbringt. Ich glaube das nicht und — hoffe es nicht. Man hat dem Jura allzu große Opfer auferlegt und ihm Zumuthungen gemacht, die er nicht erfüllen kann, oder die ihn, wenn er sie erfüllen würde, beinahe erdrücken müßten. Wir werden daher, wenn das konstatirt ist, andere Maßregeln zu treffen und, um dem Jura Bahnen zu verschaffen, ein anderes Dekret zu erlassen und überhaupt auf eine andere Kombination zu denken haben. Sobald einmal konstatirt ist, daß der Jura diese Hilfsmittel nicht aufbringen kann, so fällt der Traum des ganzen Reges dahin. Die Einen behaupten, dasselbe sei bereits begraben, allein offiziell existirt es noch immer, und es ist noch jetzt der Traum eines guten Theiles des Jura. Ist aber einmal konstatirt, daß die Hilfsmittel nicht vorhanden sind, so wird auch das Reg nicht mehr zur Sprache gebracht werden können, sondern es wird eine andere Kombination in's Auge gefaßt werden müssen, nämlich die durchgehende Linie Biel-Basel. Diese Linie kann nach meiner Ueberzeugung einzig von der Centralbahn mit einer Subvention ausgeführt werden, weil sie in der Hand jeder andern Gesellschaft eine bloße Konkurrenzbahn wäre. Ist sie aber im Besitze der Central-

bahn, so werden die beiden Linien von Biel nach Basel durch den Jura und über Olten einander unterstützen. Die Juralinie Biel-Basel kann auch von Niemanden betrieben werden, als von der Gesellschaft, welche Herrin des Bahnhofes Basel ist. Würde sie durch eine andere Gesellschaft oder gar durch den Staat erstellt und betrieben werden, so würde man bald die Ueberzeugung gewinnen, daß ihr der zu ihrer Alimantation unumgänglich nothwendige Verkehr nicht zugewendet werden könnte. Uebrigens wird auch die Linie Biel-Basel durch den Jura niemals eine große Bedeutung haben. Sie hat den einzigen Vorzug, daß sie einen Theil der kürzesten Linie von Basel nach Lausanne und Genf bildet, sie ist aber nicht einmal die kürzeste Linie nach Bern und noch viel weniger nach der Ost- und Mittelschweiz, so daß sie niemals auf einen großen Verkehr rechnen kann und nie selbstständig lebensfähig sein wird. Im Dekret vom 2. Februar 1867 erklärt sich nun der Große Rath bereit, für den Fall, daß sich früher oder später eine Gesellschaft für den Bau des ganzen jurassischen Eisenbahnnetzes finden sollte, unter alsdann zu vereinbarenden Bedingungen die Linie Bern-Biel-Neuenstadt zum Kostenswerthe in das Gesamtunternehmen gegen Uebernahme von Aktien einzuwerfen. Die „dannzumal zu vereinbarenden Bedingungen“ kennen wir gegenwärtig noch nicht, und die wiederholt ausgesprochene Behauptung ist nicht richtig, daß der Kanton Bern im Augenblicke der Bildung einer solchen Gesellschaft die genannten Linien sofort einschließen werde. Der Große Rath wird sich wohl hüten, die bernische Staatsbahn unter andern Bedingungen abzutreten, als diejenigen, an die er auch die zugesicherte Subvention geknüpft hat, nämlich unter der Bedingung der Vollendung der betreffenden Linien. Die Staatsbahn braucht also nicht vor der Erstellung des jurassischen Eisenbahnnetzes in das Gesamtunternehmen eingeworfen zu werden. Man hat nun heute allseitig zugegeben, daß der Vorbehalt des Dekrets, so weit es das ganze Jurabahnnetz betrifft, werthlos sei. Es bleibt mir daher bloß noch die Frage zu untersuchen, ob der Vertrag mit der Centralbahn die Erstellung der Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers hindern werde. Wenn der Jura die Absicht nicht hat, den Kanton Bern auf den Boden des Staatsbaues zu drängen, sondern auf dem Boden des Privatbaues bleiben will, dann hindert die Verpachtung die Erstellung der genannten Linien durchaus nicht. Wenn aber der Jura mit dem Hintergedanken umgeht, den Kanton zum Staatsbau zu drängen, dann begreife ich die Opposition gegen den Pachtvertrag wohl; denn wenn derselbe abgeschlossen wird, so wird es längere Zeit gehen, bis der Kanton wieder auf die Bahn des Staatsbaues und des Staatsbetriebs gedrängt werden kann. Das ist aber gerade Dasjenige, was das Volk von Anfang an wollte, und wenn wir durch den Abschluß des Pachtvertrages dazu gelangen, daß auf dem Boden des Staatsbaues nicht weiter gearbeitet wird, so ist dieß für mich ein Grund mehr, den Pachtvertrag abzuschließen zu helfen. Es herrschen noch gegenwärtig zwei verschiedene Ansichten über die eidgenössische Eisenbahnpolitik. Vor einigen Jahren ist eine von Herrn Stämpfli verfaßte Schrift erschienen, in welcher er die Ansicht ausspricht, daß der Bund das ganze schweizerische Eisenbahnnetz zurückkaufen solle. Mit diesem Projekt will man den Boden wieder gewinnen; den man durch den Beschluß der eidgenössischen Rätthe, durch welchen der Staatsbau verworfen und der Privatbau sanktionirt worden ist, verloren hat. Der Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen würde nach meiner Ueberzeugung den Bund in die bitterste Verlegenheit stürzen. Es sind gegenwärtig Millionen und Millionen fremden Geldes in den schweizerischen Eisenbahnen begraben, welche gar keinen Zins tragen. Würde der Rückkauf nach den von Herrn Stämpfli aufgestellten Grundsätzen in's Werk gesetzt, so käme die Eidgenossenschaft in den Fall, alle diese zinslos begrabenen Gelder im Betrage von 200 Millionen zinsbar zu machen und die Verzinsung dieser

Summe der eidgenössischen Staatskasse aufzulegen. Die politischen Zustände der Schweiz wären ganz andere, wenn sie mit einer solchen Schuld belastet wäre. Die Eidgenossenschaft hat kein Interesse, daß die Aktionäre der Eisenbahnen Dividenden erhalten, sondern ihr Interesse geht dahin, daß die Bahnen gut administriert und regelmäßig betrieben und daß überhaupt die öffentlichen Interessen dabei gewahrt werden. Es würde mithin vollständig genügen, den Betrieb als solchen in der Hand einer einzigen Privatgesellschaft zu konzentrieren, die Controle dagegen nicht etwa dem Regierungsrathe von Bern, sondern dem Bundesrath zu überlassen. Gegenüber den Eisenbahngesellschaften, die sich nach und nach fusioniren und Verträge mit einander abschließen, wonach im Interesse des ganzen schweizerischen Publikums ein einheitlicher Betrieb eingerichtet werden kann, ist die Controle des einzelnen Kantons machtlos, es bleibt also nichts Anderes übrig, als die Ueberwachung und Leitung des schweizerischen Eisenbahnwesens in der Hand des Bundesrathes zu konzentrieren. Daß das geschehen möge, ist mein sehnlichster Wunsch. Ob derselbe sich erfüllen werde, wissen wir natürlich nicht, so viel aber ist sicher, daß gegenwärtig die einzelnen Kantone nur störend und nicht fördernd eingreifen können. Das gilt namentlich, wenn es sich einmal um die Gotthardbahn handelt, für deren Zustandekommen die höchsten Anstrengungen aller Kräfte der Schweiz nothwendig sind. Privaten und Korporationen, wie auch Regierungen müssen Beiträge leisten. Man muß dieses Ziel ganz unverrückt und unvermischt im Auge haben und alle Kräfte darauf konzentrieren. Wenn nun aber Bern seinen Beitrag an die Verlängerung der Langnauer Linie nach Luzern knüpft, so heißt das so viel, als es solle Bern-Langnau als Bestandtheil des Gotthardunternehmens in dasselbe aufgenommen werden. Mit dem gleichen Rechte könnte man die Aufnahme der Linien Olten-Luzern und Zürich-Luzern verlangen. Wenn man so weit gehen wollte, so wäre es am einfachsten, gerade das ganze schweizerische Eisenbahnnetz oder doch wenigstens die Nordost-, die Central- und die bernische Staatsbahn dem Gotthardunternehmen einzuverleiben. Allein auch dann müßte die Controle nothwendig in der Hand des Bundes konzentriert werden. Ich finde also, in Zusammenfassung der eisenbahnpolitischen Gründe, daß es für den Kanton Bern ein Vortheil ist, wenn er den Boden des Staatsbaues verläßt und denjenigen des Privatbaues grundsätzlich acceptirt. Ich bin deßhalb der Ansicht, daß der Abschluß des Pachtvertrages im Interesse der schweizerischen Eisenbahnpolitik, wie ich sie als die richtige betrachte, liegt. Hätten die eidgenössischen Räte von vorneherein den Staatsbau erkennt, so weiß ich nicht, ob die Schweiz gegenwärtig noch ein so ruhiger und glücklicher Staat wäre, wie sie es jetzt ist. Damals war das Gefühl der Kantonsouveränität viel stärker als gegenwärtig, und wenn man den Staatsbau erkennt und Traces hätte diktiren wollen, so hätte dieß furchtbare Eisenbahnkämpfe hervorrufen können, die der Bund schwerlich ausgehalten hätte. Wir haben gesehen, welche tiefe Mißstimmung die Frage der Westbahnen in der Westschweiz hervorgerufen hat. Wir erinnern uns auch Alle noch, eine wie große Mißstimmung die Frage des Narbergerkrumms im See-lande erweckt hat. Was hier im Kleinen geschah, hätte damals in viel höherem Grade stattgefunden. Es liegt durchaus in der Natur der Sache, daß man in der Republik in erster Linie an die eigenen Kräfte appellirt. Zwar sind in dieser Hinsicht die Anschauungen verschieden: während die Einen immer an den Staat appelliren, halten die Andern dieß für unrepublikanisch und glauben, es sollen vor Allem aus die eigenen Kräfte in Anspruch genommen werden. — Wenn ich nun grundsätzlich mit dem Privatbau und auch mit der Verpachtung der Staatsbahn an die Centralbahn, welche gegenwärtig die einzige Gesellschaft ist, welche die Staatsbahn pachten kann, einverstanden bin, so entsteht die Frage, ob die vorliegenden Bedingungen zum Abschluß eines Pachtvertrages

genügen. Ich will hier nicht gegen den Strom schwimmen. Nach meiner Ansicht würde der Vertrag mit wenigen vorzunehmenden Modifikationen genügende Garantien darbieten. Es wäre gewiß nicht schwierig, von der Centralbahn größere Garantien in Betreff der Jura- und der Linie Langnau-Luzern zu erhalten. Andere Mängel des Vertrages betreffen mehr die Redaktion, so namentlich die Bestimmung über die Majoration. Dieser Artikel ist übrigens durchaus nicht so kabbalistisch, wie Herr Solissaint und andere Redner es darstellten, und ich begreife nicht recht, wie man diese Bestimmung so verschiedenartig interpretiren kann. Man stößt sich ferner daran, daß das Transportreglement im Vertrage angeführt ist. Ich gestehe aufrichtig, daß das Transportreglement nicht in den Vertrag gehört. Nach der Konzeption der Centralbahn hat diese ihr Reglement zu erlassen und der Genehmigung des Regierungsrathes zu unterstellen, allein es soll nicht eigentlich in Gesetzeskraft treten; Abänderungen des Reglementes, wie sie hier und da vorkommen, sollen nicht Abänderungen eines Gesetzes sein, sondern bloß der Regierung unterbreitet werden. Das gegenwärtige Reglement für den direkten schweizerischen Verkehr ist sowohl bei der Staatsbahn, als bei der Centralbahn in Kraft, mit der Modifikation jedoch, daß für Entschädigungsfragen die bernische Gesetzgebung vorbehalten wird. Dieselbe ist in dieser Hinsicht sehr kurz, wir haben indessen eine Bestimmung, wonach in denjenigen Fällen, über die das Gesetz selbst keine Vorschriften enthält, nach den allgemeinen Grundsätzen des Rechts geurtheilt werden soll. Wir können somit bei der Entscheidung von solchen Fragen die ganze Jurisprudenz zu Rathe ziehen. Sie sehen denn auch bei jedem Eisenbahnprozeß, daß der Richter nach allgemeinen Grundsätzen des Rechts urtheilt. Ich begreife daher nicht recht, warum die Centralbahn Werth darauf legen sollte, das Transportreglement in den Vertrag aufzunehmen. Man hat sich bei den Verhältnissen, wie sie sich bisher gestaltet haben, ganz wohl befunden, indessen mache ich darauf aufmerksam, daß die betreffende Bestimmung des Pachtvertrages in der Instruktion selbst enthalten ist, welche in Art. 5 sagt: „Die jeweiligen Tarife und das Transportreglement für den direkten schweizerischen Verkehr sind für den Betrieb der bernischen Staatsbahn als Regel aufgestellt. Daneben bleiben alle jetzigen Tarifbestimmungen oder Ermäßigungen in Kraft, und kann von denselben nur im Sinn und Geiste des obigen Art. 1 abgewichen werden.“ Diese Instruktion trägt die Unterschrift des Herrn Eisenbahndirektors, man soll es daher der Centralbahn nicht zum Vorwurfe machen, daß diese von Bern verlangte Bestimmung in den Vertrag aufgenommen worden ist. Man hat dem Vertrag ferner vorgeworfen, daß er die Centralbahn zur Eingehung von Fusionen ermächtige. Auch diese Bestimmung steht in der Instruktion, indem der Art. 4 derselben lautet: „In der Organisation des Betriebes, sowie für allfällige Eingehung von Fusionen oder Betriebsverbänden mit andern Gesellschaften, behält die schweizerische Centralbahn, unter Vorbehalt obiger Bestimmungen und der beidseitigen Konzeptionen, völlig freie Hand.“ Ich bin nun ganz einverstanden, daß es nicht Sache der Gesellschaften sein kann, nach Belieben und ohne daß die staatliche Autorität etwas dazu zu sagen hat, unter sich Fusionen einzugehen. Ich bin vielmehr der Ansicht, daß wenn auch darüber kein Wort in einer Konzeption stünde, der Staat dessen ungeachtet befugt wäre, Einspruch gegen Fusionen zu erheben, die seinen Interessen zuwiderlaufen. Wir hatten vor Kurzem einen derartigen Fall in Belgien, wo eine französische Bahn den Betrieb einer belgischen übernehmen wollte. Die Bahngesellschaften hatten sich verständigt, die belgische Regierung erklärte aber, daß eine Bahngesellschaft ihre Linien nicht ohne Genehmigung der Regierung abtreten dürfe. Es hat dieß in Frankreich einen großen Lärm hervorgerufen, aber Belgien hat vollkommen recht gehandelt. Man macht im Eisenbahnwesen eben auch Erfahrungen, und es ist nicht möglich, Alles

in den KonzeSSIONen vorzugehen. Wir werden auch in den Fall kommen, fremden Gesellschaften den Betrieb von Bahnen im Kanton Bern zu gestatten, wenn wir diese nicht von vornherein unmöglich machen wollen. So kann die Linie Brunt-Delle nicht von einer schweizerischen, sondern nur von einer fremden Gesellschaft betrieben werden. Ganz anders würde es sich aber verhalten, wenn z. B. der Betrieb der Franko-Suisse-Bahn und sogar derjenige der bernischen Bahnen der französischen Gesellschaft Paris-Lyon-Méditerranée abgetreten werden sollte; denn es ist nicht das gleiche, eine fremde Gesellschaft eine kurze Strecke über die Grenze kommen zu lassen oder sie bis in's Herz des Kantons zu führen. Wenn darüber auch keine Bestimmung in den KonzeSSIONen stände, so müßten wir oder der Bund gleichwohl gegen einen dahin zielenden Vertrag Einspruch erheben. Es sind noch mehrere andere Bestimmungen getadelt worden, die sich aber nach meiner Ueberzeugung durch weitere Unterhandlungen mit der Centralbahn ohne Schwierigkeit abändern ließen. Das ist denn auch der Grund, warum ich zu dem Antrage des Herrn v. Wattenwyl stimme. Der Würde des Kantons ist die Fortsetzung der Unterhandlungen, die ja auch von Bern und nicht von der Centralbahn angeknüpft worden sind, gewiß nicht unangemessen. Es liegt überhaupt nicht in der Stellung der Centralbahn, die ersten Schritte zu thun und von sich aus Vorschläge zu machen, sondern sie kann höchstens ihre Bereitwilligkeit aussprechen, mit dem Kanton Bern zu unterhandeln, sobald dieser selbst sich dazu geneigt erklärt und die Initiative ergreift; denn es ist Sache des Staates zu untersuchen, ob er verpachtet will. Dieß sind die Gründe, warum ich glaube, es sollen die Unterhandlungen im Sinne der hier gepflogenen Diskussion fortgesetzt werden, um zu versuchen, sie zu einem gedeihlichen Abschluß zu bringen. Wenn man von der Würde des Kantons redet, so glaube ich, dieselbe hänge wesentlich davon ab, wie wir sie überhaupt wahren, und dabei kommt es namentlich auf unsere finanzielle Stellung an. Bei jeder Budgetberatung müssen bald diese, bald jene Ausgabenposten beschnitten werden, und wenn eine auch noch so zweckmäßige Neuerung eingeführt werden soll, so wird eingewendet, unsere Finanzen erlauben es nicht. Können daher unsere Finanzen durch den Vertrag aufgebessert werden, wovon ich überzeugt bin, so sind wir es dem Lande schuldig, denselben nicht von der Hand zu weisen. Wir werden nächstens ein Gesetz über die öffentlichen Primarschulen zu beraten haben, bei welchem uns eine Mehrausgabe von nicht weniger als Fr. 73,000 für erhöhte Lehrerbefoldungen in Aussicht steht. Ist es der Würde des Kantons angemessen, die Lehrer zur Geduld zu verweisen, bis wir Geld haben? Der Kanton Bern kann seine Würde besser wahren, wenn er seine Finanzen in Ordnung hält.

Kaiser in Gresslingen. Herr König hat mir Vorwürfe wegen unparlamentarischer Äußerungen gegenüber Herrn Moschard gemacht. Nachdem ich erfahren, daß Herr König nichts Anderes als der Agent der Centralbahn ist, wie ich durch das Aktenstück, das ich hier in der Hand halte, beweisen kann . . .

Der Herr Präsident ersucht den Redner, sich aller Persönlichkeiten zu enthalten.

Kaiser. Herr König hat sich zuerst erlaubt, mir Vorwürfe zu machen. (Schluß! Schluß!) Ich begreife vollkommen, daß Herr König sich als Verteidiger des Herrn Moschard aufgeworfen hat, wie aber Herr König durch seine Verbindung mit der Centralbahn . . . (Stürmisches Schlußrufen.)

König, Fürsprecher. Ich ersuche Herrn Kaiser, das fragliche Aktenstück auf den Kanzleisch zu legen, sonst erkläre ich ihn als einen Verleumder.

Auf die Aufforderung des Herrn Präsidenten legt Herr Kaiser ein Schriftstück auf den Kanzleisch nieder.

Köhler, Xavier. Ich beabsichtigte anfänglich nicht, in dieser Verhandlung das Wort zu verlangen, denn die vorliegende Frage ist zu wichtig, und es erfordert Spezialkenntnisse, um an den Verhandlungen Theil zu nehmen. Nach dem diesen Morgen von Herrn Kaiser abgegebenen Votum kann ich mir aber unmöglich Stillschweigen auferlegen. Ich bin weder Aktionär, noch Advokat der Centralbahn und stehe eben so wenig in irgend einer Beziehung mit einer Bahngesellschaft; ich bin also in der Sache vollkommen unabhängig. In dieser Stellung protestire ich gegen die Äußerungen des Herrn Kaiser. Wir leben in einer Republik, und Jeder ist berechtigt, eine eigene Ansicht zu haben und dieselbe frei auszusprechen. Kein Kaiser hat uns Befehle zu erteilen, der verstorbene Niklaus so wenig, als die Kaiser von Paris, Wien, Konstantinopel oder vom Nichtersth. Ich gebe mit den Ansichten des Herrn Moschard in Bezug auf Politik und Eisenbahnfragen nicht immer einig, ich muß aber die gegen ihn gerichteten Angriffe auch auf mich beziehen, weil ich den von ihm diesen Morgen entwickelten Antrag, der mir gerecht und begründet erscheint, billige. Was bedeuten die Ausfälle des Herrn Kaiser? Man wirft uns vor, wir haben weder Herz noch Gefühl; das ist wahr; denn Ihr dort allein habt Herz und Gefühl. „Ihr seid Annexionisten, Separatisten, nicht wahre Berner“, ist der Vorwurf, den man uns stets vorhält, wenn andere bessere Argumente fehlen. Lassen wir dieses Zeug bei Seite, um zur Sache selbst überzugehen. Ich hatte bei meiner Ankunft in Bern keine bestimmte Ansicht in der vorliegenden Frage. Nachdem ich den Bericht des Verwaltungsrathes aufmerksam gelesen, habe ich bemerkt, daß einerseits die Interessen des Jura gewahrt worden sind, indem man in dem Vertrage mit der Centralbahn die Bestimmungen des Dekrets vom 2. Februar 1867 aufgenommen hatte, und daß anderseits dieser Vertrag dem Staate eine bedeutende Ersparniß ermöglicht. Ich war deshalb geneigt, für den Vertrag zu stimmen. Nachdem ich indeffen den Bericht des Eisenbahndirektors, den ich erst letzten Freitag erhalten, geprüft hatte, habe ich auch meine Ansicht geändert. Ich habe gesehen, daß der Pachtvertrag keineswegs die in Aussicht gestellten Vortheile darbietet, und die irrthümlichen Berechnungen des Verwaltungsrathes, namentlich die merkwürdige Berechnung des Herrn Ingenieur Gränicher, sind mir im höchsten Grade aufgefallen. Man hat mich vor zwei Tagen gefragt, ob ich für oder gegen den Pachtvertrag stimmen werde. Ich gab zur Antwort, daß ich den Kommissionsbericht und die Verhandlungen abwarten wolle, um mich auszusprechen. Heute bin ich mit den Ansichten der Herren v. Wattenwyl und Moschard ganz einverstanden, und ich stimme für ihren Antrag, und zwar aus folgenden Gründen. Ich habe in der vorliegenden Frage als Mitglied des Großen Rathes zu prüfen, ob im Vertrag die jurassischen, sowie die ökonomischen Interessen des Kantons genügend gewahrt seien. Die stattgefundenen Verhandlungen haben satzsam bewiesen, daß der Pachtvertrag keiner dieser Anforderungen entspricht, und ich stimme deshalb für einfache Verwerfung desselben. Dagegen scheint mir der Antrag des Herrn v. Wattenwyl der Situation angemessen. Warum sollten keine neuen Unterhandlungen mit der Centralbahn mehr eingeleitet werden, wenn man dabei auf die im Laufe der Verhandlungen angebrachten Bemerkungen und Modifikationen Rücksicht nimmt? Es sind einzelne Redner sehr heftig gegen diese Gesellschaft aufgetreten und haben ihr ziemlich hart den Text gelesen. Es scheint mir dieß sonderbar. Ist diese Gesellschaft nicht mehr die gleiche, wie vor sechs Monaten? wären alle die heutigen Vorwürfe nicht auch damals zutreffend gewesen? und dennoch haben die Behörden keinen Anstand genommen, mit der Centralbahn in Unterhandlung zu treten. Als man während der letzten

Großrathssession vernahm, daß die angeknüpften Unterhandlungen dem Abschlusse nahe seien, da war Jedermann zufrieden, und man konnte hier auf allen Gesichtern die Freude über dieses Ereigniß erkennen! Was ist seither geschehen? Da es sich erst in einigen Monaten darum handeln wird, die Frage der Reorganisation der Staatsbahn zu erörtern, so erblicke ich keinen Uebelstand darin, die Unterhandlungen vorläufig wieder aufzunehmen. Wenn dann der neu entworfene Pachtvertrag die Interessen des Kantons gefährdet, so werden wir denselben gleich wie den jetzigen Entwurf ebenfalls verworfen. Ich muß übrigens als Jurassier offen bekennen, daß es uns nicht wohl anstehen würde, die Centralbahn zu besetzen. „Die Klugheit ist die Mutter der Sicherheit“, muß unser Lösungswort sein. Werden wir der Centralbahn nicht mehr bedürfen? Geziemt es sich, gegen Leute loszuziehen, an deren Thüre wir morgen vielleicht sehr gerne anklopfen werden? Ich wünsche von Herzen, daß das Jurabahnnetz zu Stande komme; ist es aber so sicher, daß dasselbe in nicht ferner Zukunft ausgeführt werden und daß wir innert zwei Jahren die Bedingungen des Dekrets vom 2. Februar 1867 erfüllen können? Es wurde viel von den siamesischen Brüdern Stroussberg gesprochen; ich glaube aber nicht, daß Stroussberg jemals die jurassischen Eisenbahnen bauen werde, wenn gleich der Sohn des Ministers Bismark behauptet hat, Stroussberg sei der größte Mann unserer Zeit, weil er es dahin gebracht, ohne Vermögen in Berlin einen prachtvollen Palast zu kaufen und in mehreren europäischen Staaten Eisenbahnen zu erbauen. Es ist keineswegs meine Absicht, diesem Ingenieur etwas Uebles nachzureden, wir sind ihm vielmehr zu Dank verpflichtet; denn sein Name diene als Panner für den Eisenbahnbau im Jura; ohne Herrn Stroussberg wäre der Eifer der Gemeinden und die Zeichnung von Beiträgen unterblieben. Vorausgesetzt aber, das jurassische Bahnnetz komme nicht zu Stande, was wird dann anders übrig bleiben, als daß man sich mit den Strecken Bruntrut-Delle, Conceboz-Convers und Delsberg-Basel begnüge? Es liegt alsdann in unserm gemeinsamen Interesse, mit den angrenzenden Bahngesellschaften auf freundschaftlichem Fuße zu leben. In Bruntrut unterhandeln wir für die Uebergabe des Betriebes unserer Bahn an die Paris-Dyon-Mittelmeerbahn; das St. Immerthal wird zum Jura-Industriel und das Delsbergthal zur Centralbahn in einem ähnlichen Verhältnisse stehen. Es ist somit höchst unpolitisch und ungeschickt, diese Gesellschaft zu beleidigen; ich glaube deshalb im Interesse des Jura zu handeln, wenn ich zum versöhnlichen Antrage stimme, welcher die Zukunft unseres Bahnnetzes, ohne es zu gefährden, offen behält. — Die finanzielle Seite der Frage verdient ebenfalls und, im Hinblick auf das Dekret vom 2. Februar 1867, namentlich von den jurassischen Großrathen gründlich erwoogen zu werden. Der Kanton Bern hat sich durch dieses Dekret bedeutende Opfer auferlegt; wenn aber die Staatsfinanzen sich ungünstig gestalten, so dürfte es sich fragen, ob dann diese Opfer gebracht werden können. Und wenn dann das Dekret, wie bereits von mehreren Rednern angedeutet worden ist, abgeändert und diese Modifikationen mit Rücksicht auf das Referendum dem Volke zur Genehmigung vorgelegt werden müssen, so sollen wir Jurassier, damit diese Genehmigung auch erfolge, jede Gelegenheit benutzen, um zur Verminderung der Staatslasten das Unsrige beizutragen. Seit einer Reihe von Jahren hat die Staatsbahn jeweiligen Defizite verursacht, und das Budget schließt mit einem bedeutenden Ausgabenüberschuß; wohin gelangen wir, wenn dieser Zustand fortbauert. Die Schulden nehmen täglich zu, und wenn da nicht Einhalt gethan wird, so erfolgt der Geldstagnation und sodann der Staatsbankrott!! Sollte es jemals dazu kommen, wäre denn das nicht ein Schandfleck für den Kanton! Seien wir deshalb bestrebt, das Uebel rechtzeitig abzuwenden, und lassen wir uns nicht abhalten, mit der Centralbahn einen ehrenvollen Vertrag abzuschließen, wenn, unter

Wahrung unserer Rechte, die Finanzen des Kantons dadurch aufgebeßert werden können. Diese letztere Betrachtung ist in meinen Augen überwiegend und veranlaßt mich, dem Antrage des Herrn von Wattenwyl beizupflichten. Ich wünsche als Jurassier und als Berner, daß alle meine Mitbürger meine Ansicht theilen möchten, und zwar, ich wiederhole es, im wohlverstandenen Interesse des Landes und speziell der in unsern jurassischen Thälern zu erstellenden Eisenbahnen. Ich habe gesprochen.

Kummer, Regierungsrath. Ich bin so frei, auch einige Bemerkungen über die vorliegende Frage zu machen. Bevor ich aber auf die Sache selbst eintrete, will ich auf einige Vorwürfe, die man der Regierung gemacht hat, antworten. Der Vorwurf, als habe die Regierung dem Referendum zuvorkommen wollen, ist durchaus unbegründet; daran hat kein Mitglied der Regierung gedacht. Wenn auch das Gesetz über das Referendum noch nicht angenommen ist, so ist doch das Referendum bereits da, man kann ihm nicht mehr zuvorkommen. Man hat schon oft bei wichtigen Sachen darüber abgestimmt, ob sie dem Volke vorgelegt werden sollen. Auffallend ist es, daß ein solcher Vorwurf gerade in dem Augenblicke gemacht wird, da man einen Vertrag behandelt, bei welchem ein so kurzer Termin gesetzt ist, da er bis am 27. Februar genehmigt oder verworfen und im Falle der Annahme bereits am 1. April in Kraft treten soll. An die eigene Brust sollten diejenigen schlagen, die eine solche Anklage erheben. Auch auf den Vorwurf, den Herr König gegenüber dem Herrn Regierungspräsidenten erhoben hat, muß ich antworten, da dieser Vorwurf mich mittrifft. Es handelt sich da durchaus nicht um eine Frage d'amour propre, aber ein Mitglied der Regierung soll in solchen wichtigen Fragen wissen, in welche Stellung diese kommt, und wenn da eine Unmöglichkeit eintritt, so darf man das einer Kommission von 15 Mitgliedern gegenüber, die noch nicht der Große Rath und noch viel weniger das Volk ist und, wenn sie so unterhandeln wollte, nicht einmal das Volk hinter sich hätte, wohl aussprechen. Vielleicht gibt es noch eine Gelegenheit, in irgend einer Form eine Volksabstimmung zu veranlassen, wobei das Volk sich darüber aussprechen kann, ob es die Staatsbahn in solcher Weise abtreten wolle oder nicht. Auf jeden Fall wird, wenn wir trotz eines Auftrages zu keinem Vertrag gelangen, die Volksabstimmung vom Frühling 1870, d. h. die Wahlen, uns einen Wink geben, und zwar glaube ich nicht einen ungünstigen für die Regierung; denn wir wissen, wie es sich mit der Mehreinnahme von Fr. 200,000 im Falle der Verpachtung verhält. Zur Sache selbst übergehend, frage ich, soll der Regierung der Auftrag erteilt werden, die Unterhandlungen fortzusetzen? Wenn die Delegirten selbst erklären, daß ein Auftrag an sie von Seite des Großen Rathes nachtheilig gewirkt hätte, so muß die Ertheilung eines solchen Auftrages an die Regierung noch mit viel größeren Nachtheilen verbunden sein. Wenn die Delegirten, die ohne Auftrag nach Basel gingen und freie Hand hatten, nicht mehr herausbrachten, was würde da wohl die Regierung mit einem Auftrage zu Stande bringen? In welcher Stellung würde sich die Regierung des Kantons Bern befinden? Es handelt sich nicht um mich; denn ich würde jedenfalls nicht abgeordnet, wie aber müßten die Delegirten der Regierung vor der Centralbahn peccavi machen! Entweder oder: Entweder ist die Anknüpfung von Unterhandlungen Sache des Verwaltungsrathes oder der Regierung. Ist es Sache des Verwaltungsrathes, so soll man jetzt, da die Stellung eine ungünstigere ist, nicht die Regierung damit beauftragen. Sie ist nicht dafür da, um stets dorthin gestellt zu werden, wo der größte Noth ist. Wenn aber die Unterhandlungen von Anfang an Sache der Regierung waren, so soll der Große Rath den Schritt des Verwaltungsrathes nicht billigen. Ich will Niemanden wehe thun, aber aus dieser Unordnung muß man hinaus kommen. Zwei Regierungen darf man nicht haben,

eine, die unterhandelt, ohne den Großen Rath zu fragen, und eine zweite, die man nachträglich hinschickt. Es ist nicht das erste Mal, daß die Regierung in dieser Weise geschulmeister wird, und das bernische Volk hat sich auch schon hier und da daran skandalisirt und sich gefragt, ob seine Regierung so behandelt werden solle. Es handelt sich nicht darum, ob die Regierung dieser oder jener Partei angehöre; es ist immerhin die Regierung. Was meine persönliche Ansicht betrifft, so halte ich eine Verpachtung der Staatsbahn an die Centralbahn für nachtheilig. Das Opfer, welches der Kanton Bern in Eisenbahnsachen gebracht hat, ist zu groß, wenn er sich schließlich dem Konkurrenten in die Arme wirft. Es sind da grundsätzliche Bedenken geltend gemacht worden, die ich mit kurzen Worten erörtern will. Man sagt zunächst, die Regierung solle vor Allem aus Regierung sein; ihre Aufgabe sei die Wahrung der öffentlichen Interessen, und speziell gegenüber den Eisenbahngesellschaften solle sie nicht als Industrieller dastehen, sondern auf Seite des Publikums sein, für welches die Eisenbahnen da seien; erst in zweiter oder dritter Linie habe sie die fiskalischen Interessen zu berücksichtigen. Man argumentirt da also gleich, wie gegenüber einem Regierungstatthalter, der ein Wirthshaus besitzt, und von dem man annimmt, daß er über die andern Wirthe nicht die gehörige Aufsicht üben könne, da die Polizeivorschriften in seiner eigenen Wirthschaft übertreten werden. Bereits im Jahre 1864 bei der Behandlung des Gesetzes über den Betrieb der Staatsbahn hat man gesagt, die Sache solle nicht fiskalisch behandelt werden, und deshalb hat man einen Verwaltungsrath freit und die Leitung der Staatsbahn der Regierung entzogen. Nun aber sagt man, man sei vom fiskalischen Standpunkt ausgegangen; die Tarife der Staatsbahn seien höher, als diejenigen der Centralbahn. Diese Anklage trifft nicht den Selbstbetrieb überhaupt, sondern die genannte Behörde, welche nicht zu diesem Zwecke eingesetzt worden ist. Es ist nicht gesagt, daß die Staatsbahn beim Selbstbetrieb auch fiskalisch betrieben werden müsse. Wenn dieß aber geschehen ist, so ist es durchaus nicht auffallend; denn wie ist der Verwaltungsrath zusammengesetzt? Außer dem Eisenbahndirektor sitzen darin der Finanzdirektor von Amtswegen und drei Mitglieder der Staatswirthschaftskommission, welche seit Jahren noch fiskalischer sein zu müssen glaubte, als der Finanzdirektor selbst. Wenn Personen, die eine solche Stellung im Staate einnehmen, in den Verwaltungsrath gewählt werden, dann ist es allerdings leicht begreiflich, daß dieser zunächst die fiskalischen Interessen im Auge hat. Da könnte aber leicht Abhülfe getroffen werden. Man könnte, statt den Finanzdirektor und Mitglieder der Staatswirthschaftskommission, die überhaupt nicht in eine dem Regierungsrathe untergeordnete Behörde gehören, in den Verwaltungsrath zu wählen, das bei der Kantonalbank befolgte Verfahren einschlagen und der Regierung die Wahl des Verwaltungsrathes überlassen. Dann würde die Staatsbahn sicher nicht vom fiskalischen, sondern vom Standpunkte des allgemeinen Interesses betrieben, wie die Kantonalbank und die in den Staatsanstalten, z. B. in den Strafanstalten betriebenen Industrien. Man wird doch nicht behaupten wollen, daß der Staat den Preis des Geldes erhöhe, weil er eine Kantonalbank und eine Hypothekarkasse hat. Wenn diese Institute ihren Zweck, das Geld wohlfeil zu machen, nicht erfüllen, dann haben sie keinen Grund mehr zu bestehen und sollen abgeschafft werden. Wenn bei der Staatsbahn in Betreff der Tarife und Reglemente nicht mehr fiskalisch verfahren wird, so wird sich sicher auch eine Mehreinnahme ergeben, wie dieß bei den Posten und Telegraphen der Fall war. Bekanntlich hatte die Centralbahn auf den mit der Staatsbahn konkurrirenden Strecken einen viel größeren Personenverkehr, als die Staatsbahn, bis diese die betreffenden Tarife herabsetzte. Eine Konkurrenz liegt auch bei den Eisenbahnen im Interesse der öffentlichen Wohlfahrt, es ist daher besser, daß der Staat durch einen richtigen Betrieb der Staatsbahn der Centralbahn Konkurrenz mache, als

daß er ihr die gegenwärtige Staatsbahn, sowie die noch zu erstellenden Linien überliefere. Es handelt sich zwar heute nicht um den Verkauf, sondern bloß um die Verpachtung der Staatsbahn, vom fiskalischen Standpunkt kommt dieß indessen ganz auf's Gleiche hinaus. Ich komme nun auf die Majoration, will aber nicht die Redaktion des betreffenden Artikels bekämpfen, sondern diesen Punkt prinzipiell beleuchten. Im Falle der Verpachtung muß, wenn wir die Zunahme des Ertrages in Berücksichtigung ziehen wollen, entweder eine besondere Rechnungsführung über die Betriebseinnahmen und Ausgaben der Staatsbahn stattfinden, was die Centralbahn nicht zugeben will, oder aber wir müssen unsere Interessen solidarisch mit denjenigen der Centralbahn verknüpfen. Dann trifft jeder Schlag, der auf die Centralbahn fällt, auch uns, ohne daß wir eine Garantie haben, daß dem Publikum geholfen werde. Der Staat wird dann, wenn er selbst mehr einnehmen will, dafür besorgt sein, daß die Centralbahn viel einnimmt, er muß ihre Interessen gegenüber dem Publikum verfechten und muß die Entstehung von Konkurrenzlinien zu hindern suchen. Der Staat wird deshalb von da an, wenn man überhaupt irgendwie fiskalisch sein will, seines Obergewichts sich vollständig begeben und Arm in Arm mit seiner Pächterin gegenüber dem Publikum marschiren. Es ist aber im Interesse des Publikums zu wünschen, daß der Staat diese Alliance nicht eingehe. In Betreff des Transportreglementes ist unrichtig behauptet worden, durch den Vertrag werde bloß das faktisch Bestehende sanktionirt. Die Regierung sah sich infolge der Stellung, welche man ihr bereitet hat, genöthigt, das von ihr lange bekämpfte Transportreglement zu genehmigen, so wie sie auch zu vielen kirchlichen Erlassen das placet gibt, weil sie nichts an deren Stelle setzen kann. Im letzten Augenblick wird ihr ein Transportreglement oder ein Fahrtenplan vorgelegt. Redigiren darf sie selbst nichts, und es bleibt ihr daher nichts Anderes übrig, als die Genehmigung zu ertheilen. Sie kann ihre eigene Ansicht höchstens in einigen Vorbehalten anbringen, so weit es nachträglich noch möglich ist, die öffentlichen Interessen zu wahren. Das ist auch beim Transportreglement geschehen, welches aber provisorisch genehmigt worden ist und unter dem Vorbehalt der Haftpflicht, wie sie durch die kantonale Gesetzgebung vorgesehen ist, sowie unter den fernern Vorbehalten, daß wenn die Tarife mit der KonzeSSION in Widerspruch gerathen, die Regierung einschreiten und daß sie, wenn die Sache schlimm gehe, auf das im Jahr 1861 zwischen der Regierung und Abgeordneten der Centralbahn vereinbarte Reglement zurückgehen werde. Die Centralbahn muthet uns nun zu, daß wir auf die Rechte des Gesetzgebers verzichten und erklären, daß das Transportreglement für den direkten schweizerischen Verkehr jeweils auch für die bernischen Eisenbahnlinien gelte. Geschieht dieß, so können die Bahnen thun, was sie wollen. Wenn der Kanton Bern nachgibt, so werden sich auch die kleinen Kantone nicht lange sträuben, und in der Ostschweiz machen die Eisenbahngesellschaften, wie wir längst wissen, kurzen Prozeß mit den Regierungen. Eine andere Folge der Verpachtung wäre die folgende: Es ist ein offenes Geheimniß, daß die Centralbahn nicht bloß die Fusion mit der kleinen Staatsbahn will, sondern daß sie sich bis an den Genfersee auszudehnen beabsichtigt. Das soll der Kanton Bern zugeben, und zwar nicht in der Weise, daß, wie es nach der KonzeSSION geschehen sollte, für jede einzelne Fusion ein besonderer Großerathsbeschluß nöthig wird, sondern wir sollen von vornherein der Centralbahn ganz freie Hand lassen und dem Bunde gegenüber die Verantwortung tragen. Im Jahr 1852 hatte man noch nicht große Erfahrung im Eisenbahnwesen, aber dennoch hat man schon damals nicht nur im Anfang, sondern auch am Schluß der KonzeSSION ausdrücklich erklärt, daß dieselbe ohne höhere Genehmigung nicht abgetreten werden dürfen. Am 21. April 1857 ist in Paris eine großartige Fusion zwischen der Nordost-, der Central- und den Westbahnen vereinbart worden. Sobald die Regierung

von Bern davon Kenntniß hatte, hat sie sämtliche Eisenbahnkantone zu einer Konferenz innert 8 Tagen eingeladen. Die Konferenz hat stattgefunden, und sämtliche Vertreter der betreffenden Kantone außer einem haben gegen eine solche fremde Geldmacht protestirt, welche sich in dieser Weise in der Schweiz festsetzen wolle. Der Verwaltungsrath der Centralbahn ist zuerst zurückgetreten, aber nicht etwa mit Rücksicht auf die Beschlüsse der Konferenz, sondern weil es verlautete, die Herren in der Ostschweiz haben mit den Pariser Banquiers sich unter der Hand dahin verständigt, daß der Sitz des Verwaltungsrathes der fusionirten Gesellschaften in Zürich sein solle. Dieß führt mich auf einige Bemerkungen des Herrn König über die künftige Entwicklung unseres Eisenbahnwesens. Er stellt den Satz auf, der Staat soll sich nicht mit der Eisenbahnindustrie befassen, dagegen erwartet er von einer Fusionirung sämtlicher schweizerischer Eisenbahnen die Lösung der Alpenbahnfrage. Ich bin vollständig einverstanden, daß der Staat nicht um Geld zu machen Industrie treiben soll. Man gibt allseitig zu, daß die Erstellung von Straßen nicht zu den Industrien gehöre, die Eisenbahnen dagegen rechnet man dahin, weil dabei Etwas eingenommen wird. Aber auch im Schulwesen nimmt der Staat Etwas ein, die Schulgelder, und dennoch ist man einverstanden, daß er sich im Namen der öffentlichen Wohlfahrt und nicht als Industrieller mit dem Schulwesen befaßt. Im Namen der öffentlichen Wohlfahrt wollte der Bund Eisenbahnen bauen und nicht als industrielles Unternehmen; denn man hat berechnet, daß von den 100 Millionen, welche er für die Eisenbahnen ausgeben sollte, nur die Hälfte sich verzinsen werde. Man wollte ein Verkehrsmittel, das noch besser ist, als die Straßen, und das von den Kantonen aus nicht zu Stande gebracht werden kann, von Bundeswegen zum allgemeinen Besten erstellen. Deßwegen hat man schon in die Bundesverfassung eine Bestimmung aufgenommen (Art. 21), welche den Bund berechtigt, auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten und zu unterstützen, und ihm die Befugniß erteilt, zu diesem Zwecke gegen volle Entschädigung das Recht der Expropriation geltend zu machen, sowie auch die Errichtung öffentlicher Werke zu untersagen, welche die militärischen Interessen der Schweiz verletzen. Deßhalb hat sich der Bund an den Entschimpfungen des Rhone- und Rheinthales, sowie des Seelandes in bedeutendem Maße betheiligt und würde dieß auch bei den Eisenbahnen gethan haben, wenn ihn nicht finanzielle Bedenken davon abgehalten hätten. Dessen ungeachtet hat er die Erstellung der Eisenbahnen nicht zu einer Privatsache gemacht; denn das Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 sagt in § 1: „Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft bleibt den Kantonen, beziehungsweise der Privatthätigkeit überlassen.“ Die Erstellung von Eisenbahnen ist also in erster Linie Sache der Kantone, und erst wenn diese sich nicht selbst damit befassen wollen, kann sie der Privatthätigkeit überlassen werden vermittelt besonderer Konzessionen. Die Konzessionen behalten übrigens dem Bunde und den Kantonen nebst vielen andern Dingen auch das Rückkaufsrecht auf das 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahr vor, weil eben die Eisenbahnen nicht ein industrielles Unternehmen sein sollen. Das Gewerbegesetz von 1849 hat einen ganz anderen Charakter, als das Eisenbahngesetz. Dort handelt es sich um sanitärische und polizeiliche Rücksichten, hier dagegen um ein öffentliches Werk. Um eine Industrie, und wäre sie noch so nützlich, einzuführen kann man Niemand expropriiren; für den Bau von Eisenbahnen aber wird in der ganzen Schweiz das Expropriationsrecht zugesichert, ohne daß Einreden, wie die jenes Müllers in Sanssouci in Betracht kommen können. Auch dieß zeigt, daß die Eisenbahnen keine Industrie sind; sie sind für Alle da, sie sind eine Sache der öffentlichen Wohlfahrt. Deßhalb haben wir denn auch im Interesse des Publikums und damit die Eisenbahnen nicht zu industriell betrieben

werden, Vorschriften über die Zahl der täglichen Fahrten, über die Schnelligkeit des Fahrens, über die technische Einheit, über die Maxima der Lagen u. s. w. Ich lasse den national-ökonomischen Grundsatz, der Staat solle keine Industrie betreiben, im Allgemeinen gelten, ich bestreite aber, daß dieser Satz auf die Eisenbahnen angewendet werden kann. Die Eisenbahnen haben freilich, wie das Postwesen und Telegraphenwesen, eine industrielle Seite, welche aber nicht das Wichtigste an diesen Verwaltungszweigen ist, eine Seite, deren sich der Staat durch Verpachtung des Fahrdienstes, wie bei der Post, entledigen kann. Diese industrielle Seite, welche nicht die Hauptsache ist, wird erst durch den Privatbetrieb fälschlich zum Selbstzweck gemacht, wie die Geschichte des Privatbaues beweist.

Werfen wir nämlich noch einen Blick auf die Geschichte der Centralbahn und fragen wir uns mit Rücksicht hierauf, ob wir uns mit dieser Gesellschaft verheirathen sollen, oder ob sie nicht vielleicht andere Interessen habe, als wir. Die Sache ist ganz einfach: Wir als Repräsentanten des Volkes haben die Interessen desselben und im vorliegenden Falle die Interessen eines möglichst erleichterten Verkehrs, des Handels und der Gewerbe zu wahren, das Interesse der Eisenbahngesellschaften dagegen geht dahin, möglichst große Dividenden zu erhalten. Wenn die Eisenbahngesellschaften sagen, daß sie ganz die gleichen Interessen haben, wie das Publikum, so verhält es sich damit, wie mit den Interessen der Wirth, welche auch vollkommen mit denjenigen des Publikums übereinstimmen, was aber viele Wirth nicht hindert, den einzelnen Gast, namentlich wenn er nur einmal während seines Lebens in dem betreffenden Wirthshause einkehrt, auf unerschämte Weise zu schnüren. Im Jahr 1853, als der Verwaltungsrath der Centralbahn zum ersten Mal die Aktionäre versammelt hatte, hat Herr Rathsherr Geigy erklärt: Unser Unternehmen läuft prächtig; wir haben 72,000 Aktien ausgegeben (für 36 Millionen) und es sind 98,000 gezeichnet worden; es ist nicht bloß ein gemeinnütziges Unternehmen, sondern hat auch Aussicht, ein rentables zu werden. Da ist also der Bund zwischen den allgemeinen und den Privatinteressen verkündet worden. Werfen wir einmal einen Blick in dieses Aktienregister, um zu erfahren, in welchem Maße sich die Privatthätigkeit bei der Centralbahn betheiligt, welche unter den damaligen Verhältnissen ein sehr schönes Stück der schweiz. Eisenbahnen sich ausgelesen hatte. Ich will nicht von den Privilegien reden, welche die Centralbahn bereits besaß, und unter denen ich bloß die unentgeltliche Einfuhr von Maschinen, Rohmaterial u. s. w. die Steuerfreiheit in den Kantonen, die Militärfreiheit ihrer Angestellten u. s. w. anführe. Von 72,000 Aktien sind die ersten Serien eingezahlt worden, während aber im folgenden Jahre die Centralbahn hätte glauben sollen, daß sie im Besitze von 36 Millionen sei, hat es sich gezeigt, daß die Aktien bloß von den betreffenden Regierungen einbezahlt worden waren, nämlich von Baselstadt 3000 und von Baselland 2000, was zusammen eine Summe von 2½ Millionen ergab. Von den andern Aktien ist bloß die erste Serie eingezahlt worden. Diese Aktien sind aus Spekulation gezeichnet und es ist überall damit gehandelt worden. Die Sache ist so zusammengeschmolzen, daß man die Statuten ändern mußte in dem Sinne, daß bloß Fr. 200 per Aktie eingezahlt zu werden brauchten, wobei dann die Centralbahn für 5 solche Aktienscheine zwei voll liberirte Aktien ausstellte. So ist das ganze Vermögen auf 14½ Millionen herabgesunken, wovon 2½ Millionen von den Kantonen, 12 Millionen von den übrigen 67,000 Aktien eingezahlt worden sind, was auf den Aktionär nicht einmal Fr. 200, sondern bloß Fr. 179 ergibt! Es muß also noch etwas Weiteres geschehen sein, was nicht im offiziellen Berichte steht. Die Centralbahn muß nun wieder den Regierungen nachlaufen, um für eine Privatindustrie, wie man jetzt sie zu nennen beliebt, Staatshilfe in Anspruch zu nehmen. Sie geht zuerst nach Luzern, und dieser

Kanton zeichnete zwei Millionen, woraufhin sofort noch für vier Millionen Obligationen aufgenommen werden konnten. Sodann wandte sie sich nach Bern, welches vier Millionen versprach, worauf wieder drei Millionen auf Obligationen aufgenommen werden konnten. Nun war die Centralbahn im Besitze von 27½ Millionen, und erst dann haben sich die Pariser Speculanten wieder herbeigelassen und konnten Aktien beim Credit Mobilier abgesetzt und sodann wieder ein Anleihen aufgenommen werden, bis die Centralbahn 48—49 Millionen besaß. Die Centralbahn hat also erst, nachdem die Regierungen ihr zu Hilfe gekommen waren, die Sache zu Stande gebracht. Das ist die Wirkung des Prinzips, von dem man jetzt sagt, es sei das allein richtige, das allein republikanische und gleichzeitig auch im Interesse der öffentlichen Wohlfahrt. Nein, es ist gut, daß die Regierungen sich bei der Sache betheiligt haben, und so verschuldet viele schweizerische Kantone und die fortgeschrittenen Staaten Europa's durch die Eisenbahnen sind, so bedaure ich das durchaus nicht. Wenn auch die Budgets darunter leiden, so werden wir die gemachten Ausgaben früher oder später in irgend einer Weise zurück erhalten. Man soll übrigens unterscheiden, zu welchem Zwecke man Schulden macht, und zwar soll man dabei nicht den Maßstab der Rentabilität, sondern den Maßstab der öffentlichen Wohlfahrt zu Hilfe nehmen. Herr v. Gonzenbach hat uns seiner Zeit selbst angeführt, daß wir für mehr als 30 Millionen Staatsstraßen haben, für die wir nichts einnehmen. Dessen ungeachtet haben Sie in jüngster Zeit noch eine jährliche Ausgabe von Fr. 300,000 für neue Straßen dekretirt und geben außerdem die bedeutende Summe von ½ Million für den Unterhalt der alten Straßen aus. Gleichwohl habe ich nie sagen hören, daß der Staat diese Ausgaben nicht machen, sondern die Sache den Gemeinden und Korporationen überlassen solle. Die Straßen sind eben, wie die Schulen, eine Sache der allgemeinen Wohlfahrt, und die Eisenbahnen sind nichts Anderes, als verbesserte Straßen. — Noch einige Bemerkungen über die Rentabilität der Eisenbahnen. Im Jahre 1857 ist die Centralbahn bis auf Bern gefahren, und damals warf das verwendete Kapital durchschnittlich 3,68 % ab. Erst 1858 stieg der Ertrag über 4 %, und von da an hat die Centralbahn statt der gewöhnlichen Aktienverzinsung aus dem Baukapital Dividenden ertheilt, und zwar 1858 und 1859 4½ %, 1860 5 %, 1861 6 %, 1862 5½ %, (26 Fr.) und seither beständig 5½ % (28 Fr.). Nun sagt man, die Dividende sei plötzlich auf Fr. 32 gestiegen. Ich weiß nicht, ob dieses plötzliche Steigen bereits mit Rücksicht auf die im Vertrag stipulirte Majoration stattgefunden hat. Ich glaube nachgewiesen zu haben, wie der Kanton Bern, in Anerkennung seiner Pflicht, die Eisenbahnunternehmungen zu unterstützen, der Centralbahn geholfen hat. Das Nämliche hat er auch gegenüber der Ostwestbahn gethan, welche, ungünstiger situiert, von ihrem ältern Bruder verfolgt und bei welcher überdies noch Fehler begangen wurden. Wo ist nun das öffentliche und das Privatinteresse auseinander gegangen? Gerade dort, wo, der Ertrag der Centralbahn über 4 % gestiegen ist und die Staatshilfe für das „gemeinnützige Werk“, wie man vorher immer sagte, nicht mehr nöthig war. Die Stellung der Centralbahn kam mir beim Studium ihrer Geschichte gerade so vor, wie wenn vier Töchter in ein 16plätziges Coupé einsteigen und mit ihren Krinolinen alle 16 Plätze einnehmen und bedecken. So hat auch die Centralbahn, die ihren Kopf in Basel hat, ihre Füße und ihre Krinoline über den ganzen Kanton Bern ausgebreitet. Sie hat fünf Jahre lang die Konzession für die Linie Bern-Thun gehabt, aber keinen Schritt in dieser Richtung gethan. Erst als eine andere Gesellschaft eine viel größere Linie erstellen wollte, hat die Centralbahn sich herbeigelassen, also nicht mit Rücksicht auf das allgemeine Wohl, sondern um die längere Linie zu verhindern. Auch für Bern-Biel hat sie die Konzession fünf Jahre lang ge-

habt, ohne irgend welchen Gebrauch davon zu machen. Ja wenn die Centralbahn die gemeinnützigen Interessen im Auge hätte, wenn sie uns Biel-Bern und Burgdorf-Langnau erstellt hätte, dann hätte sie den Kanton vor der unglücklichen Ostwestbahngeschichte bewahren können. Das ist aber der Centralbahn nicht in den Sinn gekommen, sondern sie hat zu der Konzession für Biel-Bern noch diejenige für Biel-Neuenstadt verlangt. Hätte man diesem Begehren entsprochen, so hätte sie wahrscheinlich Biel-Neuenstadt gebaut, die Konzession für Biel-Bern aber erlöschen lassen. Bern hat deshalb die Bezahlung einer jährlichen Konventionalstrafe von Fr. 200,000 bis zur Eröffnung dieser Linie verlangt. Die Centralbahn hat sich aber nicht darauf eingelassen und ist plötzlich mit der Behauptung aufgetreten, Biel-Neuenstadt gehöre von Rechts wegen ihr; denn es dürfe gemäß der Konzession keiner andern Gesellschaft eine Konkurrenzlinie überlassen werden. Die Sache ist vor ein Schiedsgericht gelangt, welches dem Kanton Bern Recht gegeben hat. Nun schreibt aber das Bundesgesetz vor, daß wenn ein Kanton einer Gesellschaft die Konzession einer im öffentlichen Interesse liegenden Linie verweigere, er dafür sorgen solle, daß dieselbe sonst erstellt werde. Der Kanton, der sich bereits mit der Ostwestbahngesellschaft liirt hatte, ertheilte ihr deshalb auch die Konzession für Biel-Neuenstadt. Die Centralbahn hat ferner eine Konzession für eine Eisenbahn von Bern an die Freiburgergrenze, wofür man anfänglich Bern-Laupen in Aussicht genommen hatte, verlangt. Dabei leitete sie der Beweggrund, auch in die französische Schweiz hineinregieren zu können. Mit Hilfe dieser Konzession hat sie eine Zwangskonzession gegen den Kanton Freiburg für eine Linie über Murten verlangt. Freiburg hat aber in Wahrung seiner öffentlichen Interessen eine Linie durch seine Hauptstadt und durch den ganzen Kanton verlangt und ist so zu seiner Staatsbahn gekommen. Der Jura ist bei der Sache leer ausgegangen und zwar theilweise durch die Schuld des Kantons Bern. Die Linie von Basel nach Bern mußte nämlich durch den Oberaargau geführt werden, da dieser Landestheil ja von jeher der „Hunghafen“ des Kantons Bern war, die Linie durch den Jura, welche auf eine viel längere Strecke durch den Kanton geführt hätte, hat man nicht einbedungen. Der Jura, der auch seine Eisenbahn wollte, hat sich schon im Jahr 1853 mit einer neuburgischen Gesellschaft verbunden und eine Konzession erworben, welche aber erloschen ist, infolge dessen sich ein neues Eisenbahnomite gebildet hat. Nun unterhandelt die Centralbahn schnell mit Baselland für die Linie Basel-Mesch, womit sie die Verbindung einer Jurabahn mit Basel zu hindern suchte. Aehnlich hat sich die Centralbahn gegenüber der Bözbergbahn benommen, wo sie schnell die Konzession für Basel-Neugst erwarb, dort aber ist ihr der Bund so in die Quere gekommen, daß sie die Sache liegen ließ. Man kann es natürlich den Privatgesellschaften nicht übel nehmen, wenn sie nicht in alle Thäler hinein Eisenbahnen bauen und wenigstens eine Rendite von 4½ — 5 % zu erhalten suchen; denn sie sind natürlich auf ihre Interessen bedacht. Aehnlich verhält es sich mit den Stationen. Große Stationen nehmen sie sehr gerne, kleine aber, bei denen kein Gewinn zu erwarten ist, suchen sie so lange als möglich zu verhindern. Die Regierung von Bern lag oft im Streit mit der Centralbahn wegen der Errichtung neuer Stationen, und zwar kamen solche Streitigkeiten auch vor, seitdem wir einen Verwaltungsrath haben. Die Regierung hat sich in Betreff der Eröffnung neuer Stationen stets auf die Seite des Publikums gestellt, wenn sie wenigstens die Begehren nicht unbegründet finden mußte. Drei Jahre lang hatte man mit der Centralbahn zu kämpfen wegen der Station Roggwyl. Aehnlich verhielt es sich mit der Station Niedtwyl. Ebenso hat die Station Wichtrach heftige Streitigkeiten verursacht, und wie hat man sie endlich erreicht? Als der Große Rath die Konzession für Bern-Thun gegeben, baute die Central-

bahn $\frac{1}{4}$ Stunde weiter bis Scherzligen, hat also die Konzession überschritten. Die Centralbahn hat zwar diese Verlängerung zu ihrem Bahnhof in Thun rechnen wollen, man hat indessen verlangt, daß sie wenigstens mit Rücksicht auf den Personenverkehr auf dieser Strecke eine neue Konzession erwerbe, und dabei hat sich die Centralbahn die Station Wichttrach schließlich einbedingen lassen.

Ich wende mich zur Frage der Tarife und Reglemente. Ich würde diese Frage, um Ihre Zeit nicht länger in Anspruch zu nehmen, nicht mehr berühren, wenn mir nicht der Gedanke, daß ich hierüber neue in der gegenwärtigen Diskussion noch nicht gegebene Aufschlüsse beibringen werde, den Muth gäbe, das begonnene Thema zu vollenden. Nach der Konzession bestehen für die Waaren 4 Klassen, das Transportreglement stellt aber bloß 3 auf. Zwar sieht es auch einen herabgesetzten Tarif für ganze Wagenladungen vor, wovon die Konzession Nichts sagt. Eine wichtige Bestimmung des Transportreglementes ist diejenige, welche von der Haftbarkeit für verlorne Güter handelt. Obgleich die Eisenbahnen keine Konkurrenten haben, da es ja nicht zwei Linien z. B. von Bern auf Freiburg geben kann, so stehen doch ihre bisherigen Verpflichtungen in keinem Verhältniß zu denjenigen, welche früher die Kutscher und Fuhrleute übernehmen mußten. Unser Civilgesetz sagt in § 737: „Handwerker, die fremde Sachen zur Verarbeitung übernommen, und Wirthe, Schiffer und Fuhrleute haften für den Schaden, welcher aus der Entwendung, dem Verluste oder der Beschädigung von Sachen entsteht, die ihnen oder ihren Dienstleuten von Handwerkern, aufgenommenen Reisenden oder als Frachtgut zugestellt worden: es sei denn sie können erzeigen, daß dieser Schaden in einem Zufalle seinen Grund habe, der nicht durch ihr Verschulden herbeigeführt worden oder gegen welchen sie sich durch die Vorsichtsmaßregeln nicht hätten schützen können, die ein ordentlicher Hauswirth gegen solche Zufälle gebraucht.“ Ich will nicht Alles anführen, was in den Transportreglementen von 1857 und 1862 gegen diese Bestimmung unseres Civilgesetzes verstößt. Ich will nur zwei einzige Paragraphen zitiren. „Für ein Gepäckstück, welches verloren gegangen oder dessen Inhalt bis zur völligen Unbrauchbarkeit beschädigt worden ist, wird eine Entschädigung von vier Franken für jedes Pfund seines Gewichtes bei der Aufgabe geleistet.“ Für einen mit werthvollen Gegenständen angefüllten, 20 Pfund schweren Koffer, der verloren gegangen ist, wird also eine Entschädigung von Fr. 80 bezahlt! Es heißt ferner: „Die Entschädigungspflicht der Verwaltungen (für Güter) erstreckt sich nie auf eine höhere Summe, als den allgemeinen Handelswerth, den der verlorene oder beschädigte Gegenstand am Ort und zu der Zeit hatte, wo er überhaupt, beziehungsweise in gehörigem Zustande hätte abgeliefert werden sollen. Die Verwaltungen sind auch nur in dem Falle zu einem Fr. 1500 für den Centner übersteigenden Schadenersatz verpflichtet, wenn die fragliche Sendung als „Giltgut“ (d. h. mit doppelter Fracht) aufgegeben oder wenn in dem Frachtbriefe eine Werthdeklaration von mehr als 1500 Fr. für den Centner von dem Versender vorgemerkt worden ist.“ Wie hat nun die Centralbahn die betreffenden Kantone bezüglich des Transportreglementes behandelt? Die Streitigkeiten über dasselbe haben 1858 begonnen, 1859–1861 haben Konferenzen stattgefunden, und am Ende vereinigte man sich auf einen Reglementsentwurf. Obwohl die Delegirten der Centralbahn an allen Konferenzen Theil genommen, gab sie sich doch nicht zufrieden und änderte nochmals ab. Endlich erklärte die Konferenz zu Anfang des Jahres 1862, daß das Reglement auf 1. April in Kraft treten solle. Was thut die Centralbahn? Sie antwortet: Unterdessen haben wir ein anderes Transportreglement für den direkten Verkehr in Kraft gesetzt, das aber in der Ostschweiz auch für den internen Verkehr gilt, und das

ihr hoffentlich auch anerkennen werdet. Die Regierung hat erklärt, daß es bei dem Reglement sein Bewenden habe, welches zwischen den Kantonen vereinbart, im Amtsblatt eingetragen und in dem die volle Haftpflicht reservirt worden sei. Die Centralbahn hat natürlich davon nicht Notiz genommen und hat den Betrieb nach ihrem Reglement reglirt. Seither hat nun die Regierung dieses Reglement provisorisch anerkannt unter den von mir bereits angeführten Vorbehalten. In Betreff der Differentialtarife kann ich ein Beispiel von diesem Jahr anführen, welches zeigt, wie die Staatsbahn von der Centralbahn übervorthellt wird. Die Staatsbahn hat mit der Centralbahn im April 1864 einen Vertrag abgeschlossen, wonach jeweilen die kürzeste Linie beim Transport der Waaren gewählt werden soll. Wenn also in Biel ein Frachtstück nach Niedtwyl aufgegeben wird, soll es von der Centralbahn expedirt werden, ein in Bern aufgegebenes nach Mett oder Pieterlen bestimmtes Collo dagegen von der Staatsbahn. Die Centralbahn hatte nun in Erfahrung gebracht, daß ein Haus im Jura das ganze Jahr hindurch bedeutende Waarensendungen zu machen hat. Der Verladungsplatz für dieselben war bisher stets Biel, allein infolge Offerten von Seite der Centralbahn gehen diese Waaren jetzt per Achse nach Basel und werden von da zu einem Differentialtarife nach Freiburg zc. expedirt, was der Staatsbahn einen jährlichen Verlust von mehr als Fr. 1000 macht. Dieß ist die Loyalität, mit der die Centralbahn uns behandelt, und so können die Privatinteressen mit dem gegebenen Wort, mit einem abgeschlossenen Vertrage in Collision gerathen. Ich könnte auch noch Einiges anführen über das Verfahren, welches gegenüber Reisenden beobachtet wird, die bei dem Kaufe ihrer Fahrbillets nicht recht wissen, mit welcher Linie sie reisen wollen. Ich will indessen hierüber nicht einläßlicher eintreten, sondern lieber noch einen wichtigeren Punkt hervorheben. Ich habe hier den Vertrag in der Hand, welchen Central- und Nordostbahn am 8. September 1865 in Betreff ihrer Betheiligung an dem Gotthardunternehmen abgeschlossen haben. Nach diesem Vertrage hat jede dieser beiden Gesellschaften eine Subvention von $3\frac{1}{2}$ Millionen zu leisten. Dabei soll dann während der 10 ersten Betriebsjahre der Gotthardbahn der beidseitige Nutzen zur Hälfte unter die Central- und Nordostbahn vertheilt und erst im 11. Jahre der von jeder Gesellschaft definitiv zu übernehmende Antheil an der Subvention berechnet werden, und zwar nach dem Verhältnisse, in welchem die Kontrahenten während der 10 vorhergehenden Jahre zu der zur Vertheilung gelangten Einnahme beigetragen haben. Dabei hat dann diejenige Gesellschaft, welcher nach dieser Berechnung mehr als die Hälfte der Subvention zufällt, den Ueberschuß der andern Gesellschaft zu vergüten. Das wäre an sich ganz natürlich, der Vertrag enthält aber gleichzeitig auch folgende Bestimmung: „Jedem Theil wird das Recht eingeräumt, dritten Konkurrenten gegenüber, sowie zum Zwecke der Hebung des Verkehrs überhaupt auch für den Gemeinschaftsverkehr die Tarife über seine eigenen Linien nach Erforderniß und selbstständig zu bestimmen, immerhin jedoch in der Meinung, daß von dießfälligen Tarifänderungen dem andern Theile jeweilen mindestens 8 Tage vor deren Inkrafttretung Kenntniß zu geben sei.“ Obgleich also diese beiden Gesellschaften die gleichen Tarife haben, erlauben sie sich da Differentialtarife, zwar nicht unter sich selbst, sondern bloß gegenüber Dritten, z. B. gegenüber der Linie Langnau-Luzern. Ein anderer Artikel lautet: „Jeder der beiden Kontrahenten macht sich verbindlich, keinerlei Maßnahmen zu treffen oder zu veranlassen, durch welche der in die Gemeinschaft gehörende Verkehr derselben entfremdet werden könnte. Namentlich sollen auch keine Maßnahmen getroffen werden, bei welchen in den bezüglichen Richtungen der gebrochene Verkehr im Gegensatz zum direkten Verkehr irgend welche Begünstigung erhalte.“ Die Erstellung der

Linie Langnau-Luzern soll also verhindert werden. Zwar soll der Kanton Bern den Gotthard mit $1\frac{1}{2}$ Millionen unterstützen, vom Gewinn aber soll ihm Nichts zufallen. Deshalb hat denn auch der Regierungsrath im Januar 1866 vorgeschlagen, der Kanton Bern solle nur unter der Bedingung das Gotthardunternehmen mit $1\frac{1}{2}$ Millionen unterstützen, daß genügende Sicherheit für das Zustandekommen der Linie Langnau-Luzern gegeben sei. Von anderer Seite wollte man die Subvention an keine Bedingung knüpfen. Der Glaube macht selig, das Sprichwort sagt aber auch: Wer leicht glaubt, wird leicht betrogen. Ich will es der Centralbahn nicht übel nehmen, daß sie alle ihre Interessen vertheidigt, aber vergessen wir nicht, daß auch wir Interessen zu vertheidigen haben, und zwar sowohl finanzielle Interessen, als Interessen für die Fortsetzung der Bahn, deren Ausführung durch den Pachtvertrag verhindert werden soll. Daß dieß geschehen wird, ist klar und läßt sich an einem einfachen Rechnungsexempel nachweisen. Angenommen der jährliche Ertrag der Linie Bern-Langnau sei = A und der Verkehr, welcher nach der Verlängerung dieser Linie bis Luzern der Linie Bern-Narburg-Luzern entzogen wird, = B. Wird nun die Linie Langnau-Luzern von Bern gebaut, so wird Bern A+B beziehen, die Centralbahn würde aber im Falle des Pachtvertrages und des Baues von Langnau-Luzern bloß A als Mehreinnahme beziehen. Was ist nun größer A+B oder A? Wenn daher die Verlängerung der Langnauerlinie ein Schwindel genannt wird, so ist der Schwindel jedenfalls viel größer, wenn die Centralbahn, als wenn Jemand anders diese Linie erstellt. Ähnlich verhält es sich mit der Linie Biel-Basel. Der Centralbahn kann es erst dann einfallen, diese Linien zu bauen, wenn sie sich überzeugt, daß sie auch ohne sie gebaut würden. Dann aber ist diese Hülfe der Centralbahn nicht mehr nöthig. Nun noch einige Bemerkungen über die politischen Interessen. 1857 hat man sich vor der großen Fusion zwischen dem Boden- und dem Genfersee gefürchtet, und gewiß mit Recht. Sehe man, was für eine Macht die Centralbahn in kleinen Kantonen, z. B. in Solothurn, gegenüber der Regierung ausübt. Herr König gibt selbst zu, daß die Kantone gegenüber den Eisenbahnen so zu sagen ohnmächtig sind. Die großen Eisenbahndirektoren behandeln einen Regierungsrath wie ein paar Schreiber, und wenn der Bundesrath in Eisenbahnsachen eine Meinung zu äußern wagt, so ziehen sie über ihn los, als ob er zu Nichts gut wäre. Die Alpenübergänge soll der Bundesrath, der in dieser Hinsicht einfach der Briefträger der Eisenbahngesellschaften ist, alle in gleicher Weise empfehlen, und wenn er einen Brief ein wenig netter abfaßt, als den andern, so erblickt man darin schon eine Bevorzugung des betreffenden Alpenpässes. Wie werden aber die Eisenbahngesellschaften erst gegenüber den Regierungen und dem Bund auftreten, wenn sie durch Fusionirungen, wie sie von der Centralbahn projectirt sind, noch mächtiger werden? Herr König glaubt zwar, durch eine Fusionirung sämtlicher schweizerischer Bahngesellschaften werde die Alpenbahnfrage gelöst werden. Ja, wenn eine Fusionirung sämtlicher Gesellschaften möglich wäre! Aber der verschiedenen Interessen wegen wird diese Fusionirung mit zwei oder drei mächtigen Gruppen ihren Abschluß finden und diese Gruppen werden sich selbst und den Bund durch ihre nicht mehr zu dämpfende Rivalität an der Lösung der Alpenbahnfrage verhindern, und damit wird das Prinzip des Privatbaues schließlich zum Ruin der schweizerischen Eisenbahnen führen. Ich halte aber dafür, daß nur durch kräftiges Einschreiten des Bundes die Alpenbahnfrage gelöst werden kann, und gerade deshalb möchte ich die Privatgesellschaften dem Bunde gegenüber nicht mächtiger werden lassen. Die Gesamtinteressen der Schweiz drängen zur Intervention des Bundes in Eisenbahnsachen. Ich halte es für ein wahres Glück, daß der Kanton Bern

heute Gelegenheit hat, dem weitem Fortschreiten einer bereits mächtigen Privatgesellschaft Halt zu gebieten und damit indirekt für die Bundesgewalt einzustehen. Das ist die schöne Aufgabe unseres Kantons. Nicht umsonst soll die Berna mit Speiß und Schild vor dem Bundesrathhaus Wache stehen; sie soll in ihrer kühnen Stellung Jedermann sagen, daß der Bund im Kampfe mit den verschiedenen Privatinteressen eine starke Stütze habe. Man sucht zwar unsern Kanton als möglichst arm und bedeutungslos darzustellen. Oh, der Kanton Bern war in seiner ruhmreichsten Periode ärmer als jetzt, selbst als Millionen im Rathhauskeller waren, aber keine Straßen da, keine Schulen u. s. w. Aber er war immer stolz genug, für sein gutes Recht einzustehen. Wenn er aber jetzt solchen Respekt vor den Geldproken hat, daß ihm die Wahrung seines Rechts und seiner Interessen als Anmaßung und Wahn vorkommt, dann bleibt uns freilich nichts Anderes übrig, als uns unserer Verhandlungen zu schämen. Ich habe gesprochen.

Ducommun. Ich beginne mit der Versicherung, daß ich die Versammlung nicht lange aufhalten werde. Gestatten Sie mir vor allem aus, an die von einem jurassischen Abgeordneten vor einem Augenblick ausgesprochenen Worte zu erinnern, Worte, die einen großen Theil der Mitglieder verlegen konnten und die berichtigt werden müssen, damit man nicht glaube, die Vertreter des Jura nehmen die Verantwortlichkeit dafür auf sich. Man hat vom Geldtag, vom Vankrott des Staates gesprochen. Es scheint mir, man hätte sich solcher Ausdrücke enthalten sollen, um so mehr, als wir wissen, daß die Einnahmen des Jahres 1868 nicht nur die Ausgaben dieses Jahres, sondern auch das Defizit von 1865 decken. Bei der vor Kurzem hier stattgefundenen Erörterung unserer Finanzlage hat sich ein Theil der Redner bemüht, dieselbe in den allerschwärzesten Farben darzustellen. Seither haben die Zahlen mit unwiderstehlicher Beredsamkeit gesprochen, und man muß heute zugeben, daß die gegenwärtige Finanzlage des Kantons Bern die erwähnten Ausdrücke eines frühern Redners in keiner Weise rechtfertigt. Was mich betrifft, so habe ich so viel Vertrauen in die Zukunft des Kantons, daß ich glaube, der Staat werde, ohne seine Würde aufzuopfern, seinen Verpflichtungen nachzukommen wissen und es nie zu einem solchen unglücklichen Ereigniß kommen lassen, von dem man auf so leichtfertige Weise gesprochen hat. Herr Moschard hat gesagt, daß während früher der Jura 170,000 Fr. Steuern bezahlte, er gegenwärtig Fr. 426,000 bezahle. Es liegt klar am Tage, daß so lange der Staat Bern sein Eisenbahnnetz nicht ausgebaut hat, wir finden, daß der Jura circa Fr. 100,000 zu viel bezahlt für die Verzinsung des für die Erstellung von Eisenbahnen, welche ihn nicht direkt interessieren, verwendeten Kapitals, während er, wenn man jährlich noch Fr. 100,000 mehr von ihm verlangen und zugleich seine Eisenbahnen erstellen würde, nicht zu viel zu bezahlen glauben würde. Wir sind nun in dem Augenblicke angelangt, wo der Große Rath von Bern seinen festen Willen kund gegeben hat, diesem Landestheil zu Hülfe zu kommen, um ihn aus seiner bisherigen isolirten Lage herauszureißen. Sonderbarer Weise wird nun gerade in diesem Augenblick, wo der Jura auf dem Punkt steht, die Früchte seines langen Harrens zu ernten, von Vertretern dieses Landestheils die Behauptung ausgesprochen, daß der Jura nicht im Stande sei, die ihm für den Bau seiner Eisenbahnen auffallenden Opfer zu übernehmen, daß man den Stiel der Art nachwerfen und sich mit gebundenen Händen und Füßen der Centralbahn überliefern solle! Eine solche Sprache wäre, wenn wirklich ernst gemeint, für die Interessen des Landes gewiß verderblich. Nehmen wir, um auf die Steuerfrage zurückzukommen, einen Augenblick an, daß das Dekret von 1867, welches die Erstellung der Linien Biel-Dachsfelden und Son-

ceboz Convers sichert, ausgeführt werde, und daß der Staat die dem Jura versprochenen Fr. 6,200,000 bezahle. Nehmen wir auch an, daß dieses Opfer der Staatskasse, wie man es vielfach behauptet hat, Nichts einbringe, und daß der Jura einzig die Vortheile davon genieße. Wird dadurch nicht dem Jura von Seite des Staates alljährlich eine Summe von Fr. 310,000 zurückerstattet? Zwar wird diese Summe nicht direkt in eine öffentliche Kasse des Jura fließen, sie wird aber gleichwohl die Last, welche der Jura jedes Jahr zu übernehmen hat, im Vergleiche mit derjenigen, welche auf dem ganzen Kanton liegt, auf Fr. 116,000 vermindern. Man soll sich deshalb nicht im gleichen Augenblicke beklagen, da man dem Jura Gerechtigkeit widerfahren läßt. Aber, wendet man ein, das Land wird sich neuerdings in Schulden stürzen. Seit wann, meine Herren, bemißt sich der Nationalreichtum einzig nach der Zahl der Heller und Pfennige, welche sich in der Staatskasse befinden? Verlangt man etwa beim Bau einer Straße, für die der Staat einen Beitrag von Fr. 20—40,000 leistet, daß diese Summe bis auf den letzten Rappen in die Staatskasse zurückkehre? Nein, meine Herren, eine solche Berechnung widerspräche den Grundsätzen einer verständigen Nationalökonomie; wenn auch diese Summe nicht direkt in die Staatskasse zurückfließt, so findet sie sich in der Tasche der Bürger wieder. Dieß hat man bereits bei der Linie Bern-Langnau erfahren; denn gewiß würde die Bevölkerung dieses Landestheiles ihre Eisenbahn nicht mehr zurückgeben, auch wenn die Baukosten wieder in die Staatskasse zurückfließen würden. Wenn auch große Opfer für die Ausführung dieses Unternehmens gebracht worden sind, so kommen doch die Vortheile desselben allen Bürgern zu gut und bilden einen wesentlichen Faktor der Wohlfahrt des Landes. Untersuchen wir nun mit wenigen Worten die Stellung, welche der Jura in der Verpachtungsfrage einnimmt. Erlauben Sie mir, sie durch ein Beispiel zu bezeichnen. Ein Familienvater verspricht seinem jüngsten Sohne, ihm bei der Errichtung und beim Betrieb einer Mühle auf seinem Gute behülflich zu sein. Dieser Familienvater hatte aber — nehmen wir an im Jahr 1852 — einen Theil seines Grundstückes einem Müller verpachtet mit dem Rechte, darauf eine Mühle zu erstellen. Der Müller ist also auf 99 Jahre auf dem Gute niedergelassen. Als der Sohn mehrjährig war, erinnerte er den Vater an sein Versprechen und verlangte von ihm, daß er ihn in seinem Unternehmen unterstütze. Gerne, antwortete der Vater, aber mein Nachbar, der Müller, wäre am besten im Falle, auf deine Rechnung die Mühle zu betreiben, welche du zu errichten gedenkst; denn er hätte ihre Konkurrenz am meisten zu fürchten. Ich will daher auf 10 Jahre dem Müller das freie Verfügungsrecht über die auf meinem Grundstücke sich befindlichen Wasserkräfte einräumen. Unzweifelhaft wird er dich an der Errichtung deiner Mühle zu hindern suchen, allein du wirst wenigstens die Genugthuung haben, denken zu können, daß er vielleicht in 10 Jahren auf den Gedanken verfällt, sich selbst zu deinen Gunsten ein Konkurrenzunternehmen zu schaffen. Dieß ist die Stellung, in welche die Verpachtung den Jura versetzen würde. Es liegt am Tage, daß, wenn man ihn in ein ähnliches Abhängigkeitsverhältniß gegenüber der Centralbahn setzt, sich keine Gesellschaft für den Bau der jurassischen Eisenbahnen finden wird. Diese Frage ist vollkommen klar. Der Antrag des Herrn v. Wattenwyl scheint mir nicht annehmbar. Wenn die Centralbahngesellschaft uns außer dem Pachtvertragsentwurf auch die Fortsetzung der Unterhandlungen vorgeschlagen hätte, dann könnte der Große Rath sich die Sache überlegen. Was legt man uns aber statt dessen vor? Nach den im Namen und ohne Wissen des Staates Bern gemachten Schritten sagt uns die Centralbahn: Bis zum 27 Februar habt ihr zu erklären, ob ihr den Vertrag, so wie er vorliegt, annehmen wollt oder nicht. Die Centralbahn hat nichts Wei-

teres von uns verlangt und wir sind ihr daher auch weiter Nichts schuldig, als die Antwort auf diese Frage. Heute scheint man nun der Ansicht zu sein, daß der Kanton Bern sich noch nicht genug vor der Centralbahn gedemüthigt habe und daß er diese „Großmacht“ bitten sollte, diese oder jene Aenderung des Vertrages vornehmen zu wollen! Ist es aber nicht vielmehr Sache der Centralbahn, uns, wenn sie es für angemessen hält, neue Vorschläge an Platz derjenigen zu machen, von denen sie erwartete, daß wir sie annehmen werden, ohne ein Jota daran zu ändern? Die Würde des Großen Rathes verlangt offenbar, daß diese Behörde einfach den Antrag der Regierung und der Kommission annehme. Ich beschwöre deshalb die Vertreter des Jura, den Antrag des Herrn von Wattenwyl zu verwerfen, wenn sie wollen, daß das schöne Werk der jurassischen Eisenbahnen zu Stande komme, welches nicht nur zum Wohle dieses Landestheiles beitragen, sondern auch dem ganzen Kanton Bern zur Ehre gereichen wird.

Schmid, von Grismühl. Ich fühle mich nicht dazu berufen, einläßlich auf den vorliegenden Gegenstand einzutreten; auch würde die vorgerückte Zeit dieß nicht mehr gestatten. Als Mitglied der mit der Prüfung des Vertragsentwurfes beauftragten Kommission habe ich mich überzeugt, daß dieser nicht genehmigt werden kann. Ich glaube indessen, es solle in der Ablehnung des Vertrages nicht eine Verwerfung des Prinzips der Verpachtung liegen. Ich theile durchaus nicht die Ansicht des Herrn Regierungsrath Kummer, daß wir durch die Verpachtung der Staatsbahn nicht mehr freie Hand behalten werden und uns den Interessen der Centralbahn unterwerfen müssen. Jetzt schon hat die Centralbahn den größten Theil ihrer Interessen, ich möchte sagen ihren Schwerpunkt im Herzen des Kantons Bern, und wenn wir ihr unsere kleine Staatsbahn verpachten, so assimiliren wir uns die Centralbahn noch mehr und vermehren unsern Einfluß über diese Gesellschaft. Ich behaupte, daß unsere Stellung nach der Verpachtung eine viel freiere sein wird, und die Regierung wird die Interessen des Publikums gegenüber den Eisenbahngesellschaften viel besser wahren können, als es gegenwärtig der Fall ist. Von dieser Ansicht ausgehend halte ich es für wünschenswerth, daß der Regierung der Auftrag ertheilt werde, auch in Zukunft die Frage der Verpachtung der Staatsbahn nicht aus den Augen zu verlieren. Ich habe die Ueberzeugung, daß die Centralbahn zur Beseitigung der im Laufe der gegenwärtigen Diskussion bezeichneten Mängel des Vertrages Hand bieten wird. Ich zweifle durchaus nicht, daß wir die im Vertrage vermischten Garantien für den Ausbau des bernischen Eisenbahnnetzes in der Richtung nach Luzern und in den Jura erlangen werden. Bezüglich der finanziellen Ergebnisse bin ich der Ansicht, daß der Vertrag uns wenigstens eine Mehreinnahme von Fr. 100,000 bringen wird. Ich finde nun, es wäre nach dieser langen Diskussion und den ziemlich heftigen Erörterungen der Regierung nicht wohl zuzumuthen, die Unterhandlungen sofort wieder aufzunehmen, wie es Herr von Wattenwyl verlangt. Ich erlaube mir deshalb, einen abweichenden Antrag zu stellen, durch welchen die Regierung durchaus nicht gedrängt, und der sie auch in keiner Weise in eine unangenehme Stellung bringen würde, so daß da von peccavi machen, wie Herr Regierungsrath Kummer sich ausgedrückt hat, durchaus keine Rede sein kann. Wenn wir den Vertrag verwerfen, so ist die Centralbahn im Falle, ihr peccavi zu bekennen. Mein Antrag geht nun dahin: „Die Regierung wird beauftragt, die Unterhandlungen betreffend die Verpachtung der Staatsbahn zur geeigneten Zeit wieder aufzunehmen.“

Seßler. Das soeben gefallene Votum veranlaßt auch mich zu einigen Bemerkungen. Ich gestehe, daß mir die

Sache nach dem ausgezeichneten Votum des Berichterstatters der Kommission viel klarer war, als sie mir gegenwärtig ist, und ich glaube, wir thun gut, uns wieder auf dieses Votum zurückzusehen. Die Kommission hatte vor Allem aus zu untersuchen, ob der Pachtvertrag mit Rücksicht auf den Ausbau des bernischen Eisenbahnnetzes nach Luzern und in den Jura, sowie mit Rücksicht auf die Pachtsumme annehmbar sei. Ich will diese Fragen nicht berühren; denn es ist hinlänglich konstatiert, daß durch die Annahme des Pachtvertrages ein moralischer Schlag gegen den Jura geführt, daß die Fortsetzung der Linie Bern-Langnau nach Luzern gefährdet, und daß auch der Mehrertrag zu Gunsten der Verpachtung bei weitem nicht die im Berichte der Delegirten angenommene Summe erreichen würde, wie Herr v. Gonzenbach selbst zugibt. Der Große Rath wird daher unzweifelhaft den Pachtvertrag verwerfen. Ich begreife nun die Befürchtungen derjenigen, welche grundsätzlich dem Verpachtungssystem huldigen. Sie glauben, die Verwerfung des Vertrages könnte als eine Verwerfung dieses Systems überhaupt angesehen werden. Die Kommission hat diesem Gefühle Rechnung getragen und hat ihren Berichterstatter autorisirt, die gestern mitgetheilte Erklärung abzugeben. Ich glaube nun, man sollte sich mit dieser Erklärung begnügen. Entweder ist der Auftrag an die Regierung zu Anknüpfung neuer Unterhandlungen ein schlechtes Kompliment gegenüber der Staatsbahnverwaltung, der man dadurch erklärt, daß sie sich als unfähig erwiesen habe, oder er ist ein Mißtrauensvotum gegen die Regierung, indem man ihr trotz der von einer aus den verschiedenen Landestheilen zusammengesetzten Kommission ausgesprochenen Ansicht, daß die Verpachtung der Staatsbahn unter Umständen zweckmäßig sein dürfte, nicht das Zutrauen schenkt, daß sie im geeigneten Moment von sich aus und ohne einen förmlichen Auftrag von Seite des Großen Rathes die Unterhandlungen wieder anknüpfen werde. Ich will weder das eine, noch das andere. Ich halte es zudem für ein Erforderniß der Loyalität gegenüber dem Jura, daß man ihn bis nach Ablauf der im Dekret vom 2. Februar 1867 gestellten Frist ruhig gewähren lasse und ihm keine Hindernisse in den Weg lege. Ich glaube deshalb, wir sollen bei der Erklärung der Kommission bleiben, welche wir ja später in den Verhandlungen werden lesen können. Ich erlaube mir übrigens als Industrieller die Bemerkung, daß ich es für eine unkluge Maßregel halte, in einer öffentlichen Sitzung der gesetzgebenden Behörde einen Auftrag auf Anknüpfung neuer Unterhandlungen zu erteilen. Wenn man nun mit der Erklärung der Kommission sich nicht begnügen, sondern durchaus einen Auftrag erteilen will, so stelle ich zu dem Antrage des Herrn Schmid den eventuellen Antrag, es sollen weitere Schritte für die Verpachtung der Staatsbahn jedenfalls nicht vor Ablauf der durch das Dekret vom 2. Februar 1867 dem Jura eingeräumten vierjährigen Frist gethan werden.

H o f e r, Fürsprecher. Ich sehe mich veranlaßt, die Anträge der Herren Schmid und Seßler zu bekämpfen. Wir sind nicht zusammenberufen worden, um die prinzipielle Frage, ob Selbstbetrieb oder Verpachtung, zu erörtern und zu entscheiden, sondern bloß, um uns über die Annahme oder Verwerfung des vorliegenden Vertrages auszusprechen. Nach dem Antrage der Kommission verwerfen Sie einfach den Vertrag, ohne über die prinzipielle Frage selbst zu urtheilen. Auf diese Weise wird für die Zukunft nicht präjudicirt. Sollte dann die Regierung auf günstige Angebote von Seite der Centralbahn nicht eintreten, so hat der Große Rath Mittel genug an der Hand, um die Regierung dazu zu nöthigen. Wenn Einer ein Heimwesen verpachten will, aber die ihm gestellten Bedingungen nicht für günstig hält, so wird er nicht im gleichen Augenblick, wo er den ihm vorgelegten Vertrag zurückgewiesen hat, sofort wieder den Betreffenden bestürmen,

um doch mit ihm abzuschließen. Es ist vielmehr eine Maßregel der Klugheit zu warten, bis der Gegner günstigere Bedingungen stellt. Ich wünsche deshalb, daß der Große Rath die Anträge der Herren Schmid und Seßler verwerfe und sich mit der Erklärung der Kommission begnüge.

W e b e r, Regierungspräsident. Herr König hat die Verhandlungen in der Kommission in einer Weise dargestellt, die absolut einer Berichtigung bedarf. Es ist nicht richtig, daß ich eine Kabinettsfrage aufgeworfen habe. Die kontraktistischen Verhandlungen über den Pachtvertrag waren beendet und sämtliche Mitglieder waren einverstanden, daß derselbe dem Großen Rathe nicht zur Genehmigung empfohlen werden könne, als Herr Schmid bemerkte, daß ein einfacher Antrag auf Verwerfung des Vertrages nicht genüge, indem man sonst die Konsequenz daraus ziehen könnte, daß man mit der Verwerfung des Vertrages das Prinzip des Selbstbetriebes gegenüber demjenigen der Verpachtung sanktionirt habe. Herr Schmid hat deshalb seinen bekannten Antrag gestellt. Ich bin darüber, offen gestanden, erschrocken; denn ich sagte, wenn die Frage auf dieses Gebiet gebracht werde, so werde dieß zu persönlichen und politischen Hekereien führen. Ich habe geltend gemacht, daß wir einfach über die Annahme oder Verwerfung des Vertrages zu entscheiden haben. Damit indessen aus der Verwerfung des Vertrages nicht unrichtige Konsequenzen in Betreff der prinzipiellen Frage gezogen werden können, habe ich den Vorschlag gemacht, der Berichterstatter solle sich darüber im Großen Rathe kategorisch aussprechen. Dessen ungeachtet hat sich die Mehrheit der Kommission für den Antrag des Herrn Schmid ausgesprochen, worauf ich allerdings etwas eifrig geworden bin, da ich in diesem Entschiede gegenüber der von mir abgegebenen Erklärung ein Mißtrauensvotum gegen meine Person erblicken mußte. Ich glaube mich übrigens in dieser Hinsicht nicht geirrt zu haben; denn die heutige Diskussion hat mir gezeigt, daß, zwar nicht bei Herrn Schmid, etwas mehr hinter diesem Antrage steckt. Ich habe aber keine Kabinettsfrage daraus gemacht, sondern bloß erklärt, daß ich mich einem solchen Auftrage nicht unterziehen und mich nicht dazu hergeben werde, sofort neue Unterhandlungen mit der Centralbahn anzuknüpfen. Zu dieser Erklärung stehe ich noch heute und werde Wort halten. Herr König hat bemerkt, die zu den Verhandlungen der Kommission beigezogenen Herren haben sich, als diese Frage zur Sprache gekommen sei, bereits entfernt gehabt. Dieß ist nicht richtig, denn auch Herr v. Gonzenbach war noch anwesend. Der ursprüngliche Antrag des Herrn Schmid ging dahin, es sei der Regierungsrath oder der Verwaltungsrath der Staatsbahn mit der Wiederaufnahme der Unterhandlungen zu beauftragen. Herr v. Gonzenbach hat sofort erklärt, daß er einen solchen Auftrag ablehne. Ich habe das begriffen, es ist aber gewiß auch begreiflich, daß die Regierung diesen Auftrag ablehnt. Herr Steiner hat den Verdacht ausgesprochen, es liege in der Absicht der Regierung, die Linie Langnau-Luzern bauen zu lassen und dem Staat neue finanzielle Verpflichtungen aufzulegen, ohne das Volk darüber anzufragen; etwas Aehnliches solle auch bei den Jura-bahnen geschehen. Ich erkläre das als eine Verdächtigung. So lange ich ein Wort dazu zu sagen haben werde, soll so Etwas nicht ohne Volksabstimmung geschehen.

Bernard. Befürchten Sie nicht, meine Herren, daß ich Ihre Aufmerksamkeit lange in Anspruch nehmen werde, die Wichtigkeit der Frage veranlaßt mich aber, mit wenigen Worten meine Stimmung zu begründen. Vorerst muß ich erklären, daß ich in dem bald 25jährigen Zeitraume, da ich Mitglied dieser Behörde bin, mich noch nie mit so beklommenem Herzen hier eingefunden habe, wie diesmal; denn einerseits bin ich fest überzeugt, daß die Verpachtung unserer Eisenbahn an die Centralbahn im wohlverstandenen finanzi-

ellen Interesse des Staates liegt; denn die zweitägigen Verhandlungen vermochten die Berechnungen im Berichte der Delegirten, der Herren v. Gonzenbach, Karrer und Schaller, nicht umzustossen, sondern haben sie bloß etwas modifizirt, so daß jedenfalls feststeht, daß aus der Verpachtung ein mehr oder weniger beträchtlicher Gewinn für den Kanton erwachsen würde. Wenn ich aber auf der andern Seite berücksichtige, daß der auf 10 Jahre abzuschließende Pachtvertrag der Vollendung unseres Bahnnetzes hinderlich werden dürfte, so erkläre ich mich offen für Verwerfung des Vertrages; denn die zukünftigen Interessen scheinen mir wichtiger, als der gegenwärtige Gewinn von einigen tausend Franken. Man zählt mich in politischer Hinsicht zu der konservativen Partei; ich nehme dieß an, erkläre jedoch, daß ich die Anlage unserer Eisenbahnen stets als ein im allgemeinen Interesse unseres Landes liegendes Unternehmen betrachtete, ohne daß ich aber, um sie zu erhalten, der Kanton ruiniren möchte. Meine Kollegen auf der rechten und linken Seite werden dieß bezeugen können. Man muß zugeben, daß unsere Finanzen im Argen liegen, und es werden früher oder später Mittel zur Abhülfe ergriffen werden müssen. Ich glaube aber nicht, daß der Pachtertrag je zur Deckung unserer Defizite hinreichen werde, weshalb ich für die Verwerfung des Vertrages stimme.

Da Niemand mehr das Wort verlangt, so wird die Umfrage geschlossen, und nach Resümirung der gefallenen Anträge und Anzeige der Abstimmungsart, gegen welche Niemand Einspruch erhebt, schreitet der Herr Präsident zur

Abstimmung.

- | | |
|---|--------------|
| 1) Für Nichtgenehmigung des Pachtvertrages nach Antrag der Regierung und der Kommission | 182 Stimmen. |
| Für Genehmigung des Vertrages | 7 " |
| 2) Eventuell (für den Fall der Annahme des Antrages des Herrn Schmid) für den Antrag des Herrn Seßler | 77 " |
| Dagegen | 106 " |
| 3) Eventuell für den Antrag des Herrn v. Wattenwyl | 58 " |
| Eventuell für den Antrag des Hrn. Schmid | 111 " |
| 4) Definitiv für die Erklärung der Kommission | 125 " |
| " " den Antrag des Hrn. Schmid | 76 " |

Nach dieser Abstimmung schließt der Herr Präsident die Sitzung, indem er der Hoffnung und dem Wunsche Ausdruck leiht, daß der gefaßte Beschluß zum Nutzen und Frommen des Kantons gereichen möge.

Schluß der Sitzung und der Session um 7¼ Uhr.

Der Redaktor:
Fr. Zuber.

Verzeichniß

der seit der letzten Session eingelangten Vorstellungen und Bittschriften.

- Eingabe des Kirchenvorstandes von Gottstatt, betreffend die Einführung der Civilehe u., vom 20. Januar 1869.
Eingabe der Gemeinnützigen Gesellschaft des Amtsbezirks Thun, betreffend den Primarschulgesetzentwurf, vom 2. Febr.
Eingaben, den gleichen Gegenstand betreffend, von einer Versammlung in Münsingen, von der Gemeinnützigen Gesellschaft und von Abgeordneten von Schulkommissionen u., vom 22. Februar.
Gesuch des Arbeitervereins von Bern um Verschiebung der Ratifikation des Vertrages über die Verpachtung der Staatsbahn, vom 23. Februar.
Refursmemorial in Sachen der Spitalangelegenheit von Brunntrut, vom 23. Februar.

